

Status kepemilikan dan resiko dalam perjanjian Pengusahaan jalan tol antara Badan Pengatur Jalan Tol dengan PT. X = Ownership status and risk on a concession agreement between toll road regulatory bodies with PT. X

Yulia Astri Dewanty Harun, author

Deskripsi Lengkap: <https://lib.ui.ac.id/detail?id=20312937&lokasi=lokal>

Abstrak

mendorong pertumbuhan perekonomian nasional. Walaupun begitu, dana yang dibutuhkan untuk membangun jalan tol tidaklah sedikit, sehingga pemerintah Indonesia melakukan kerjasama dengan pihak swasta dalam pengusahaan jalan tol. Kerjasama antara pemerintah dan swasta, atau yang biasa dikenal dengan Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS), di dalam bidang pembangunan jalan tol menghasilkan suatu Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT). PPJT yang terjalin antara pihak pemerintah dan pihak swasta ini dibuat dengan menggunakan sistem Build Operate ana' Transfer (BOD, dengan nama lain Bangun Guna Serah. Setelah ditelaah lebih dalam, terdapat perbedaan status kepemilikan atas Jalan Tol yang terdapat di dalam PPJT dengan yang dianut oleh konsep BOT. Padahal, status kepemilikan sangat menentukan pihak yang bertanggung jawab atas resiko-resiko yang timbul pada saat force majeure. Oleh karena itu, skripsi ini bertujuan Lmtuk memahami status kepemilikan jalan tol beserta segala aset didalamnya.

Skripsi ini juga membahas mengenai pertanggung jawaban atas resiko-resiko yang timbul terkait dengan kepemilikan jalan tol. Skripsi ini menggunakan studi kasus, yang menjelaskan perj anjian antara PT. X, sebagai pihak swasta dan Badan Pengatur Jalan Tol mewakili pihak pemerintah, dimana penjelasannya berdasarkan hukmn perdata di Indonesia. Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif. Sebagai hasil dari analisa ini, penulis menemukan bahwa status kepemilikan atas Jalan Tol baru dimiliki oleh pemerintah, pada saat kegiatan pengoperasian dan pemeliharaan dimulai. Hal ini disebabkan, pada fase tersebut, jalan tol sudah mempunyai fungsi sosial dan menyanglcut kepentingan umum, sehingga sudah selayaknya dimiliki oleh pemerintah. Hal ini didukung oleh peraturan perundang undangan yang berlaku, yaitu pada UUD 1945. Oleh karena itu, baru pada saat masa pengoperasian dan pemeliharaan, seluruh resiko yang berkaitan dengan jalan tol pada saat force majeure ditanggung sepenuhnya oleh pemerintah.

<hr>

The development of tollway is aimed to support national economic growth. However, as the costs in building tollway keeps increasing, Indonesian government starts to build a partnership with private sectors to accomodate its financial needs. The partnership between the government and the private, named Public Private Partnership (PPP), in developing the tollway results in a contract between both parties. The contract is named PPJT (The agreement on financing, planning, building, operating and maintaining tollway). This agreement is based on Building, Operate and Transfer (BOT) concept. After ftuther investigation, it is found that there is a difference in ownership status between PPJ T and BOT. Yet, the ownership status is critical in terms of detennining which party is held liable for the risks occured during force majeure. Therefore, the aim of this thesis is to acquire a thorough understanding about the ownership status of the tollway including its assets.

This thesis also discusses about responsibilities on the risks, in relation to the ownership status of the tollway. Furthermore, this thesis is based on a case study that describe an agreement between PT. X, that represent the private party, and BPJT (The Toll Regulatory Body) that represent the government, in which the analysis on the case is in accordance with the civil law in Indonesia. In addition, the research in this thesis is using juridical normative approach. As a result of this analysis, it is found that the tollway is owned by the government, starting at the operational and maintainance period. This is because on that period, the tollway starts to gain its social ftnction as it involves public interests in its use. Hence, government has to have significant control over it. This is supported by the contitutional law (UUD 1945). Therefore, in the operating and maintaining phase, the risks occured in force majeure that relates to the tollway is borne by government as its owner.