



UNIVERSITAS INDONESIA

**STATUS KEPEMILIKAN DAN RESIKO DALAM PERJANJIAN
PENGUSAHAAN JALAN TOL ANTARA BADAN PENGATUR JALAN
TOL DENGAN PT. X**

SKRIPSI

YULIA ASTRI DEWANTY HARUN

0706202603

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS INDONESIA
DEPOK, 2012**



UNIVERSITAS INDONESIA

**STATUS KEPEMILIKAN DAN RESIKO DALAM PERJANJIAN
PENGUSAHAAN JALAN TOL ANTARA BADAN PENGATUR JALAN
TOL DENGAN PT. X**

SKRIPSI

Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum

**YULIA ASTRI DEWANTY HARUN
0706202603**

**FAKULTAS HUKUM
PROGRAM STUDI ILMU HUKUM
KEKHUSUSAN HUKUM TENTANG HUBUNGAN
SESAMA ANGGOTA MASYARAKAT
DEPOK
JULI 2012**

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

**Skripsi ini adalah hasil karya saya sendiri,
dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk
telah saya nyatakan dengan benar.**



Nama : Yulia Astri Dewanty Harun
NPM : 0706202603
Tanda Tangan : 
Tanggal : 4 Juli 2012

KATA PENGANTAR

Assalamu alaikum Wr Wb

Syukur Alhamdulillah penulis ucapkan atas berkah dan rahmat Allah SWT, akhirnya skripsi yang berjudul “Status Kepemilikan Dan Resiko Dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Antara Badan Pengatur Jalan Tol Dengan PT. X” telah berhasil diselesaikan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Indonesia.

Penulisan skripsi ini juga dilakukan untuk menambah pengetahuan dan semakin memperluas wawasan pemikiran mengenai hukum perjanjian.

Tidak lupa penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya pada pihak-pihak yang telah membantu keberhasilan dari penulisan skripsi ini, sebagai berikut:

1. Kepada Bapak Akhmad Budi Cahyono, S.H, M.H, selaku pembimbing yang telah bersedia meluangkan waktunya dan dengan sabarnya memeriksa, memberikan arahan, saran dan kritikan terhadap skripsi penulis sehingga akhirnya penulis mampu menyelesaikan skripsi ini.
2. Kepada Ibu Sri Laksmi Anindita, S.H, M.H, selaku pembimbing akademis yang telah banyak membantu dan mendukung penulis selama masa perkuliahan.
3. Kepada Bapak Purnawidhi W. Purbacaraka, S.H, M.H, yang telah banyak membagi pengalaman-pengalamannya dan memberikan masukan serta membantu agar penulis dapat “*survive*” berkuliah di fakultas hukum Universitas Indonesia.
4. Kepada Mba Wenny yang telah membantu dengan memberikan saran dan kritik kepada penulis dalam penyusunan skripsi ini.
5. Seluruh Dosen FHUI yang telah memberikan ilmu dan pengetahuan hukum kepada penulis.
6. Seluruh staff pegawai FHUI, khususnya kepada Pak Surono yang selalu bersedia membantu dan memberikan informasi mengenai perkuliahan dan

Pak Sarjono yang memberikan informasi dan bantuan selama menyelesaikan skripsi ini.

7. Seluruh pegawai perpustakaan UI terutama Pak Tugio, yang telah membantu dalam mencari buku-buku dan jurnal yang dipergunakan dalam penulisan skripsi.
8. My No. 1 SUPPORTER aka My Family: my beloved parents: Askim Harun (Dad) and Endang Waahyuningsih (mom)....they are my inspiration and my HERO; the sweetest and the most understanding hubby on earth: Daman Junikatriawan; SUPER SMART SISTERS: MBA AYUTHIA SARI HARUN n CHUBBY CHEEK aka MY SOULMATE (DEVITRI ANITA HARUN)....thank u so much chub!!! and my adorable son Hugo Ayman Harun Daman...thanks for coming to my mommy's life...mommy LOVES u so much...jd anak soleh, pintar dan berhati mulia yah mas☺
9. BESTFRIENDS: Shinta, Wahyu, Engkush, Carla, Erwin, Nike dan Nita.
10. Uni Sandra, Nike, Shinta dan Guntur, teman seperjuangan dalam menyelesaikan skripsi.
11. Teman-teman angkatan 2007 terutama Mba Dini, Mba Eva, Bang Said, Satrio, Benny, Rena, Jihan, Uno, Denny, Donny, Gadis, Malik, Zensy, Endruw, Randini serta teman-teman lainnya, yang tidak dapat disebutkan satu per satu.
12. Semua pihak yang belum disebutkan namanya satu persatu yang telah memberikan bantuan, dukungan, doa, dan semangat untuk penyusunan skripsi ini baik secara langsung maupun tidak langsung.

Akhir kata penulis mengucapkan terima kasih banyak dan mohon maaf apabila ada kata-kata yang kurang berkenan. Penulisan ini tentunya tidak terlepas dari segala kekurangan baik dari segi teknis maupun materi penulisan. Semoga dapat berguna bagi semua orang yang membacanya.

Wassalam.

Depok, Juni 2012

Penulis

HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Yulia Astri Dewanty Harun
NPM : 0706202603
Program Kekhususan : Hukum Tentang Hubungan Sesama Anggota Masyarakat
Program Studi : Ilmu Hukum
Fakultas : Hukum
Jenis karya : Skripsi

demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul :

Status Kepemilikan Dan Resiko Dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Antara Badan Pengatur Jalan Tol Dengan PT. X,

beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan memublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Depok

Pada tanggal : 13 Juli 2012

Yang menyatakan



(Yulia Astri Dewanty Harun)

ABSTRAK

Nama : Yulia Astri Dewanty Harun
Program Studi : Ilmu Hukum
Judul : Status Kepemilikan Dan Resiko Dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Antara Badan Pengatur Jalan Tol Dengan PT. X

Pembangunan jalan tol di Indonesia diharapkan dapat membantu 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 and Transfer (BOT)*, 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 untuk 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 perjanjian antara PT. X, sebagai pihak swasta dan Badan Pengatur Jalan Tol mewakili pihak pemerintah, dimana penjelasannya berdasarkan hukum 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 menyangkut 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.

Kata kunci:

Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS), Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT), Build Operate and Transfer (BOT), status kepemilikan, resiko, force majeure.

ABSTRACT

Name : Yulia Astri Dewanty Harun
Study Programme : Law Study
Title : Ownership Status And Risk On A Concession Agreement Between Toll Road Regulatory Bodies With PT. X

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 accommodate 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 further investigation, it is found that there is a difference in ownership status between PPJT and BOT. Yet, the ownership status is critical in terms of determining which party is held liable for the risks occurred 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 maintenance period. This is because on that period, the tollway starts to gain its social function as it involves public interests in its use. Hence, government has to have significant control over it. This is supported by the constitutional law (UUD 1945). Therefore, in the operating and maintaining phase, the risks occurred in force majeure that relates to the tollway is borne by government as its owner.

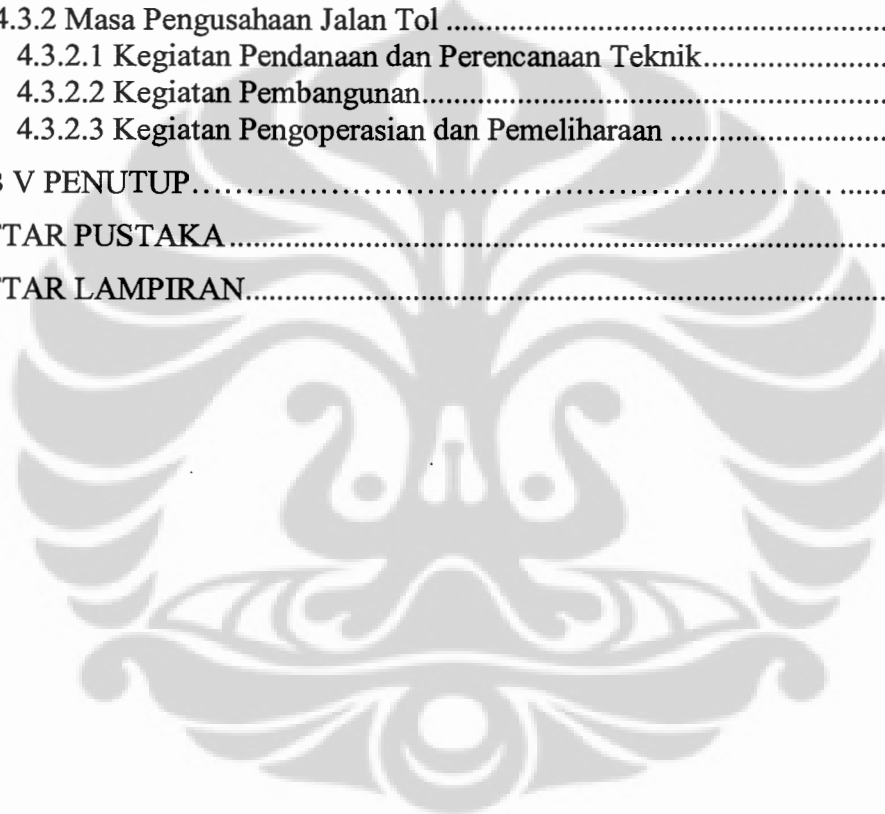
Key Words:

Public Private Partnership (PPP), PPJT, Build Operate and Transfer (BOT), ownership status, risks, force majeure.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
LEMBAR PERNYATAAN ORISINALITAS	ii
LEMBAR PENGESAHAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
HALAMAN PERSETUJUAN PUBLIKASI.....	vi
ABSTRAK.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
BAB I PENDAHULUAN.....	1
1.1 Latar Belakang Masalah.....	1
1.2 Pokok Permasalahan.....	9
1.3 Tujuan Penelitian.....	9
1.4 Definisi Operasional.....	10
1.5 Metode Penelitian.....	12
1.6 Sistematika Penulisan.....	14
BAB II TINJAUAN UMUM PERJANJIAN	16
2.1 Pengertian Perjanjian.....	16
2.2 Unsur-Unsur Perjanjian.....	18
2.3 Asas-Asas Umum Perjanjian.....	19
2.4 Syarat-Syarat Sahnya Perjanjian.....	23
2.5 Bentuk-Bentuk Perjanjian.....	25
2.6 Jenis-Jenis Perjanjian.....	26
2.7 Fungsi Perjanjian.....	27
BAB III PENGUSAHAAN JALAN TOL DENGAN BENTUK <i>BUILD, OPERATE AND TRANSFER</i>	29
3.1 Penyelenggaraan Jalan Tol Di Indonesia	29
3.2 Pengusahaan Jalan Tol	32
3.3 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol	
3.3.1 Konsep <i>Built, Operate and Transfer</i> (BOT) dalam Perjanjian	
Pengusahaan Jalan Tol.....	33
3.3.2 Perjanjian Bangun Guna Serah (BOT).....	36
3.4 Perjanjian Sewa Menyewa	37
3.4.1 Pengertian Perjanjian Sewa Menyewa.....	37
3.4.2 Kewajiban Para Pihak Dalam Perjanjian Sewa Menyewa.....	40
3.4.2.1 Kewajiban Pihak Yang Menyewakan	40
3.4.2.2 Kewajiban Penyewa	41
3.4.3 Resiko Perjanjian Sewa Menyewa	41
3.4.3 Berakhirnya Perjanjian Sewa Menyewa	43
3.5 Persamaan Perjanjian BOT Dengan Sewa Menyewa.....	44

BAB IV ANALISIS MENGENAI STATUS HAK KEPEMILIKAN DI DALAM PPJT DAN IMPLIKASINYA DALAM PERTANGGUNGJAWABAN RESIKO DI DALAM KEADAAN KAHAR	46
4.1 Deskripsi Perjanjian.....	47
4.2 Status Kepemilikan Jalan Tol Beserta Aset dan Perlengkapannya	47
4.2.1 Masa Pengadaan Lahan Jalan Tol	50
4.2.2 Masa Pengusahaan Jalan Tol	52
4.2.2.1 Kegiatan Pendanaan dan Perencanaan Teknik.....	54
4.2.2.2 Kegiatan Pembangunan.....	54
4.2.2.3 Kegiatan Pengoperasian dan Pemeliharaan	55
4.3 Pertanggungjawaban Atas Resiko-Resiko Yang Timbul Terkait Dengan Kepemilikan Jalan Tol.....	58
4.3.1 Masa Pengadaan Lahan Jalan Tol	60
4.3.2 Masa Pengusahaan Jalan Tol	60
4.3.2.1 Kegiatan Pendanaan dan Perencanaan Teknik.....	60
4.3.2.2 Kegiatan Pembangunan.....	61
4.3.2.3 Kegiatan Pengoperasian dan Pemeliharaan	62
BAB V PENUTUP.....	64
DAFTAR PUSTAKA.....	66
DAFTAR LAMPIRAN.....	70



BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Pembangunan nasional bertujuan untuk mewujudkan suatu masyarakat yang adil dan makmur. Dalam rangka mencapai tujuan tersebut, maka pemerintah melakukan pembangunan nasional yang dilakukan secara menyeluruh ke dalam berbagai bidang kehidupan.¹ Salah satu indikator kesuksesan pembangunan nasional, adalah dengan cara mengukur tingkat pertumbuhan ekonomi nasional dari waktu ke waktu. Salah satu kunci terciptanya pertumbuhan ekonomi adalah dengan ketersediaan pembangunan infrastruktur yang memadai.

Ketersediaan dan pembangunan infrastruktur merupakan faktor yang signifikan dan berpengaruh dalam meningkatkan perekonomian bangsa dan juga dalam menghadapi proses globalisasi yang begitu cepat. Dengan adanya infrastruktur yang memadai, akan mendorong investasi dan produksi.² Salah satu bentuk infrastruktur fisik penting yang harus dibangun dan dikembangkan oleh suatu negara, termasuk Indonesia adalah Jalan. Jalan merupakan prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas.³

¹ Aminudin Ilmar, *Hukum Penanaman Modal Di Indonesia*, (Jakarta: Kencana, 2007), hal.1 .

² Maman Suhendra, "Kemitraan Membangun Infrastruktur," <http://www.kkppi.go.id/baru/editorial.php?mode=baca&info_id=AO02080013&lang=id>, 1 Juni 2012.

³ Indonesia (a), *Undang-undang Tentang Jalan*, UU No. 38, LN No. 132 Tahun 2004, TLN No. 4444, Pasal 1.

Meskipun wilayah Indonesia terdiri dari pulau-pulau yang dipisahkan melalui perairan, transportasi darat tetap menjadi bentuk transportasi paling utama di Indonesia. Mengingat tingginya kebutuhan penggunaan transportasi jalan, maka pembangunan dan pengembangan infrastruktur jalan adalah hal yang wajib untuk dilakukan. Selain sebagai prasarana utama transportasi di Indonesia, jalan berperan penting dalam pengembangan kehidupan berbangsa dan bernegara, mendukung persatuan dan kesatuan bangsa dan meningkatkan kesejahteraan masyarakat secara umum. Oleh karena itu, seiring dengan meningkatnya aktivitas perekonomian nasional, meningkat pula kebutuhan akan pembangunan jalan.

Selanjutnya, pertumbuhan penduduk Indonesia yang sangat cepat dari tahun ke tahun mengakibatkan kebutuhan akan sarana jalan yang semakin tinggi. Hal ini disebabkan karena meningkatnya volume kendaraan yang berdampak kepada kemacetan lalu lintas di berbagai ruas jalan. Kemacetan lalu lintas yang terjadi bisa mengganggu aktivitas perekonomian masyarakat karena dapat menghambat proses pengangkutan dan distribusi barang dan jasa. Oleh sebab itu, perlu dibangun suatu jalan alternatif yang bebas kemacetan yang biasa disebut juga dengan Jalan Tol.

Jalan Tol adalah suatu jalan alternatif yang bertujuan untuk mengatasi kemacetan lalu lintas dan juga untuk mempersingkat jarak dari satu tempat ke tempat lain.⁴ Jalan Tol juga bisa didefinisikan sebagai jalan umum yang merupakan bagian dari sistem jaringan jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tarif tol.⁵ Kemudian yang di maksud dengan tarif tol adalah sejumlah uang tertentu yang dibayarkan untuk penggunaan jalan tol. Adanya tarif tersendiri untuk pengguna jalan tol, dikarenakan jalan tol dapat lebih mempersingkat jarak dan waktu tempuh dibanding jalan umum biasa. Dengan adanya tarif pada penggunaan jalan tol maka jalan tol ini berbeda dengan jalan umum biasa dan jalan bebas hambatan yang biasa disebut *freeway* atau *expressway*, yang tidak menarik tarif dari penggunaannya⁶. Jalan tol dalam penggunaannya juga dibatasi oleh jenis kendaraan yang dapat melaluinya.

⁴ Wikipedia, "Jalan Tol", <http://id.wikipedia.org/wiki/Jalan_tol>, 2 Juni 2012.

⁵ Indonesia (b), *Peraturan Pemerintah Tentang Jalan Tol*, PP No. 15, LN No. 32 Tahun 2005, TLN No. 4489, Pasal 1.

⁶ Wikipedia, *Loc. Cit.*

Kendaraan yang dapat melalui jalan tol ini, adalah kendaraan bermotor minimal roda empat.⁷

Pembangunan jalan tol dianggap penting di suatu negara, termasuk Indonesia, karena mempunyai tujuan dan manfaat yang sangat signifikan bagi perkembangan ekonomi nasional secara umum karena dapat mempercepat arus jasa maupun arus barang. Tujuan diselenggarakannya jalan tol adalah untuk memperlancar lalu lintas di daerah yang telah berkembang, meningkatkan pelayanan distribusi barang dan jasa guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi, meringankan beban dana pemerintah melalui partisipasi pengguna jalan, dan meningkatkan pemerataan hasil pembangunan dan keadilan.⁸ Selain itu, pembangunan jalan tol mempunyai manfaat, antara lain: pada perkembangan wilayah dan peningkatan ekonomi, peningkatan mobilitas dan aksesibilitas orang dan barang, dan keuntungan penghematan waktu dibanding apabila melewati jalan non-tol.⁹

Dengan adanya jaringan jalan tol yang dapat memperlancar arus lalu lintas, diharapkan aktivitas ekonomi pun menjadi lancar, sehingga dapat mendorong pertumbuhan ekonomi yang akan berpengaruh pada peningkatan kesejahteraan masyarakat. Ini merupakan salah satu nilai penting pembangunan jalan tol. Sebagai tambahan, saat ini Indonesia sudah mengandalkan jalan tol sebagai jalur transportasi antar daerah untuk meningkatkan pemerataan hasil pembangunan serta keseimbangan dalam pengembangan wilayah.¹⁰ Oleh karena besarnya manfaat pembangunan Jalan Tol terutama bagi kepentingan umum, maka hanya Pemerintahlah yang berwenang dalam penyelenggaraan Jalan Tol di Indonesia.¹¹

Pembangunan jalan tol di Indonesia terbilang lambat dibandingkan dengan negara-negara tetangga, seperti: Malaysia, Cina dan India. Pembangunan jalan tol di Indonesia dalam kurun waktu kurang lebih 25 tahun baru mencapai sekitar 660

⁷ Indonesia (b), *Loc. Cit.*, Pasal 38 (1).

⁸ Indonesia (a), *Op. Cit.*, Pasal 43.(1).

⁹ Badan Pengatur Jalan Tol, Kementerian Pekerjaan Umum Republik Indonesia, "Tujuan dan Manfaat Jalan Tol",

<<http://bpjt.net/main.php?stateid=jartol&parentid=4&pageid=8&strlang=id>>, 2 Juni 2012.

¹⁰ Indonesia (b), *Op. Cit.* Pasal 2(1).

¹¹ *Ibid.*, Pasal 3(1).

km.¹² Sedangkan, sejak tahun 1985 Malaysia telah membangun 3500 km, Cina telah membangun mencapai 4370 km sejak tahun 1987 dan India telah mencapai 2000 km hanya dalam kurun waktu 10 tahun.¹³ Selain itu, jumlah jalan tol di Indonesia masih relatif rendah dibandingkan luas daratan Indonesia.

Lambannya pembangunan infastruktur di Indonesia, disebabkan oleh keterbatasan anggaran yang dimiliki pemerintah. Dalam menyusun APBN, Pemerintah tentunya juga harus menyiapkan anggaran untuk pembangunan infrastruktur lain, tidak hanya terbatas pada fasilitas jalan tol saja. Kemudian, apabila dijumlah, peningkatan akses akan infrastruktur secara total memerlukan nilai investasi yang cukup besar.

Sementara, di sisi lain, dana investasi yang perlu dikeluarkan untuk pembangunan infrastruktur jalan tol sendiri sudah terbilang cukup besar. Hal ini disebabkan oleh besarnya skala pembangunan dan lamanya waktu yang diperlukan dalam penyelesaian konstruksi. Ditambah lagi, dana yang dibutuhkan bisa membumbung tinggi, karena masalah-masalah dalam pengadaan lahan jalan tol juga cukup pelik, dan juga banyak terjadi komplikasi masalah sosial dalam proses tersebut. Akibatnya, proyek pembangunan jalan tol bisa mengulur waktu yang lebih lama lagi.

Pembangunan Jalan Tol pertama di Indonesia, adalah Tol Jagorawi yang dibangun pada tahun 1978 dengan panjang jalan 59 km. Pembangunan Jalan Tol Jagorawi ini sepenuhnya menggunakan dana pemerintah. Setelah selesai dibangun, pemerintah berpikir agar biaya pengoperasian dan pemeliharaan jalan tol tersebut dapat dilakukan mandiri tanpa membebani anggaran pemerintah. Sehingga, berdasarkan Peraturan Pemerintah no. 4 tahun 1978, pemerintah memberikan tanggung jawab pengoperasian dan pengelolaan jalan tol kepada PT. Jasa Marga, yang berperan sebagai Badan Usaha Milik Negara dan satu satunya penyelenggara jalan dan jembatan tol bagi pemerintah saat itu. Sejak saat itu, Jasa

¹² Kementrian Pekerjaan Umum Republik Indonesia, "Prospek Pembangunan Jalan Tol di Indonesia", <<http://www.kimpraswil.go.id/index.asp?link=Humas/news2003/ppw300605ig.htm>>, 30 May 2011.

¹³ Fatchurohman, "ATI: Pembangunan Jalan Tol Indonesia Sangat Lambat", <<http://www.tribunnews.com/2012/05/24/ati-pembangunan-jalan-tol-indonesia-sangat-lambat>>, 2 Juni 2012.

Marga ditugasi oleh pemerintah untuk membangun jalan tol dengan tanah yang dibiayai oleh pemerintah.

Namun, tingginya kebutuhan akan Jalan Tol tetap saja tidak dapat ditanggulangi oleh PT Jasa Marga, karena melunjaknya nilai investasi yang dibutuhkan. Keterbatasan dana ini membuat Pemerintah mempertimbangkan untuk mengikutsertakan pihak swasta dalam pembangunan jalan tol. Pemerintah melakukan perbaikan dan perombakan pada sisi regulasi, yaitu dengan ditetapkannya UU Jalan yang baru, UU No. 38 tahun 2004 dan Peraturan Pemerintah sebagai turunannya, yaitu PP No. 15 Tahun 2005 mengenai jalan tol. Kedua aturan hukum inilah yang menjadi landasan yuridis dalam pengoperasian jalan tol. Suatu perubahan yang prinsipil dalam aturan hukum ini adalah bahwa Jasa Marga bukanlah lagi menjadi penguasa utama pembangunan jalan tol dan membuka peluang seluas-luasnya bagi pihak swasta lainnya untuk turut serta dalam pembangunan jalan tol.

Jalan tol pertama yang dibangun oleh swasta adalah Jalan tol layang bebas hambatan dalam kota Jakarta atau lebih dikenal dengan jalan tol Ir. Wiyoto Wiyono yang dibangun pada tahun 1987. Jalan tol ini meliputi: Tomang-Cawang-Tanjung Priok-Ancol Timur-Jembatan Tiga-Pluit-Grogol-Tomang. PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk. (CMNP) adalah badan usaha swasta yang pertama ditunjuk untuk membantu penyelenggaraan jalan tol tersebut, sehingga membuka era baru kemitraan antara masyarakat dan swasta. Sampai saat ini, PT CMNP masih mengelola pengoperasian jalur tol tersebut, bersama dengan PT Jasa Marga, sampai masa konsesi berakhir yaitu pada tanggal 31 Maret 2025.¹⁴ Dengan demikian, setelah dikeluarkannya Undang-Undang yang mengizinkan keterlibatan peran serta pihak swasta dalam pembangunan atau penyelenggaraan jalan tol, kendala dana yang dihadapi Pemerintah sedikit demi sedikit mulai dapat teratasi.

Partisipasi swasta dalam penyediaan infrastruktur menjadi penting guna menutupi kesenjangan kebutuhan investasi. Kerjasama antara pemerintah dan swasta bukanlah hal yang baru dan dalam hal ini, pemerintah sudah memfasilitasi

¹⁴ "PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk." <<http://id.citramarga.com>>. 1 Juni 2012.

keterlibatan swasta melalui model kerjasama yang biasa dikenal dengan Kemitraan Pemerintah Swasta (KPS). Kemitraan Pemerintah dan Swasta (KPS) atau yang biasa disebut dalam bahasa Inggris sebagai *Public Private Partnership (PPP)* adalah suatu bentuk pengaturan antara pihak pemerintah dengan pihak swasta untuk menyediakan berbagai jenis pelayanan publik, seperti pembangunan infrastruktur, penyediaan fasilitas-fasilitas komunitas, dan berbagai jenis pelayanan lainnya. Dalam melakukan kerjasama ini, pembagian investasi, risiko, pertanggungjawaban dan penghargaan dipilah/dibagi kepada pemerintah dan swasta.¹⁵ Kerjasama antara pemerintah dan swasta diharapkan dapat memberikan solusi bagi keterbatasan anggaran dana pemerintah dalam pembangunan jalan tol.

Dalam mendukung keikutsertaan swasta dalam pembangunan jalan tol, pemerintah perlu menyusun dan menetapkan langkah dan strategi yang ditujukan untuk menarik investor dalam menanamkan modalnya. Hal tersebut juga dapat dijadikan sebagai acuan bagi investor dalam berinvestasi. Langkah-langkah yang perlu dilakukan antara lain adalah pemerintah perlu menginformasikan secara lengkap terkait proyek yang akan ditawarkan, dengan memberikan dokumen detail setiap proyek, seperti rencana pembiayaan, agenda realisasi, dokumen tender, dan kejelasan peran pemerintah.

Dalam kerjasama pemerintah swasta mengenai perusahaan jalan tol, pemerintah membentuk suatu badan yang dinamakan Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT). Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) adalah badan yang berwenang untuk melaksanakan sebagian penyelenggaraan jalan tol meliputi pengaturan, perusahaan, dan pengawasan Badan Usaha Jalan Tol. Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) meliputi badan usaha milik negara, badan usaha milik daerah, dan/ atau badan usaha milik swasta. BUJT adalah badan hukum yang bergerak di bidang perusahaan jalan tol.¹⁶

Keberadaan BPJT diamanatkan oleh Undang-Undang No. 38 tahun 2004, diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 15 tahun 2005, dan ditetapkan melalui Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 295/PRT/M/ 2005. Kemudian, kerjasama antara pihak pemerintah, sebagai badan pengatur (BPJT) dan pihak swasta,

¹⁵ Caroline Paskarina, "Kemitraan Pemerintah dan Swasta Dalam Pelayanan Publik," <http://www.bapeda-jabar.go.id/bapeda_design/docs/warta/20071206_102957.pdf>, 7 Juni 2012.

¹⁶ Indonesia (b), *Op. Cit.*, Pasal 1.

sebagai badan usaha (BUJT) mengenai perusahaan jalan tol ini diatur dalam suatu hubungan hukum dalam bentuk kontrak atau perjanjian yang dikenal dengan Perjanjian Perusahaan Jalan Tol (PPJT). Semua pengusaha jalan tol baik swasta maupun BUMN harus mendapatkan suatu Perjanjian Perusahaan Jalan Tol (PPJT) dari Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT).

Setiap Perjanjian Perusahaan Jalan Tol (PPJT) harus memuat ketentuan sebagian berikut:

- a. Lingkup perusahaan
- b. Masa konsesi Jalan Tol
- c. Tarif awal dan formula penyesuaian tarif
- d. Hak dan kewajiban, termasuk risiko yang harus dipikul para pihak, dimana alokasi risiko harus didasarkan kepada prinsip pengalokasian risiko secara efisien dan seimbang
- e. Perubahan masa konsesi
- f. Standar kinerja pelayanan serta prosedur penanganan keluhan masyarakat
- g. Sanksi dalam hal para pihak tidak memenuhi ketentuan perjanjian perusahaan
- h. Penyelesaian sengketa
- i. Pemutusan atau pengakhiran perjanjian perusahaan
- j. Aset penunjang fungsi Jalan Tol
- k. Sistem hukum yang berlaku terhadap perjanjian perusahaan adalah hukum Indonesia, dan
- l. Keadaan kahar diluar kemampuan para pihak.

Kemudian PPJT juga harus mengatur ketentuan mengenai penyerahan Jalan Tol dan fasilitasnya setelah masa konsesi berakhir.¹⁷

PPJT (Perjanjian Perusahaan Jalan Tol) yang terjalin antara pihak pemerintah dan pihak swasta ini dilakukan dengan menggunakan sistem *Build Operate and Transfer (BOT)*, dengan nama lain Bangun Guna Serah. Yang

¹⁷ *Ibid.*, Pasal 64(2).

dimaksud dengan *Build Operate and Transfer* (Bangun Guna Serah) adalah suatu sistem dimana sebuah Badan Usaha, dalam hal ini pihak swasta, mempunyai kewajiban untuk membangun sebuah fasilitas, termasuk pembiayaan, yang dilanjutkan dengan pengoperasian dan pemeliharaan dalam jangka waktu tertentu. Kemudian, pihak swasta tersebut, berhak menarik biaya pemakaian layanan dari pengguna fasilitas tersebut untuk mengembalikan modal investasi, biaya pengoperasian dan pemeliharaan serta keuntungan yang wajar, dan setelah berakhirnya Perjanjian Pengusahaan harus diserahkan kepada pemerintah tanpa penggantian biaya apapun.¹⁸

Dalam pengusahaan jalan tol, kemungkinan timbulnya berbagai permasalahan, dalam bentuk perselisihan atau sengketa cukup besar. Oleh sebab itu dalam perjanjian pengusahaan jalan tol, perlu dirancang secara baik agar proyek pelaksanaan dapat berjalan baik serta memberikan keuntungan kepada pihak yang bersangkutan. Sebagaimana diungkapkan oleh Santoso (2008:6) bahwa, BOT yang baik bukan BOT yang semua risiko ditanggung salah satu pihak, tetapi BOT yang dapat berbagi risiko secara seimbang di antara pihak-pihak yang terlibat. Kemudian, apabila terjadi sengketa, dari awal perjanjian tersebut harus dengan jelas mengatur tentang penyelesaian perselisihan untuk menjamin agar sengketa dapat diselesaikan dengan baik dan tidak mengganggu proses pembangunan dan pengoperasian jalan tol, sehingga berjalan dengan lancar.

Di dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT), kepemilikan jalan tol tetap ada pada pemerintah. Karena itu, setelah berakhir masa konsesi, Badan Usaha Jalan Tol harus mengembalikan dan menyerahkan kembali jalan tol kepada pemerintah. Badan Usaha Jalan Tol, hanya memiliki hak untuk menguasai seluruh tanah yang dibutuhkan bagi pengusahaan jalan tol. Sehingga, berdasarkan pada PPJT, status kepemilikan adalah milik Pemerintah, dari sejak dimulainya perjanjian ini.

Hal ini tentunya menimbulkan kontradiksi dengan konsep BOT yang merupakan dasar dari PPJT tersebut, tentang status hak kebendaan yang terdapat

¹⁸ *Ibid.*, Penjelasan Pasal 19 (2).

dalam pembangunan Jalan Tol tersebut. Dalam Konsep BOT, selama masa perusahaan, jalan tol dimiliki oleh pihak swasta sebagai pembiaya proyek. Oleh karena itu, dalam skripsi ini, penulis ingin membahas status kepemilikan Jalan Tol dari sejak awal proses pengadaan lahan sampai masa konsesi dimulai dan akhirnya selesai. Penulis juga akan membahas konsep kepemilikan menurut BOT dan perundang-undangan yang berlaku. Hal ini menarik untuk ditelusuri, karena status kepemilikan tersebut, berkaitan erat dengan pertanggungjawaban atas resiko-resiko yang terjadi dalam peristiwa *force majeure*, atau *overmacht* atau keadaan kahar.

1.2 Pokok Permasalahan

Berdasarkan uraian yang menjadi latar belakang penulisan skripsi ini, terdapat berbagai permasalahan yang akan dibahas. Rumusan permasalahan tersebut antara lain:

1. Bagaimanakah status kepemilikan jalan tol beserta segala asset dan perlengkapan didalamnya?
2. Bagaimanakah pertanggung jawaban atas resiko-resiko yang timbul terkait dengan kepemilikan jalan tol?

1.3 Tujuan Penelitian

Secara umum, penelitian ini diharapkan dapat memberikan penjelasan secara menyeluruh mengenai perjanjian kerjasama Perusahaan Jalan Tol berdasarkan hukum yang berlaku di Indonesia. Adapun secara khusus, tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Tujuan Umum

Dengan ditulisnya skripsi ini, maka penulis berharap bahwa skripsi ini dapat menjadi suatu tambahan wawasan bagi masyarakat di bidang hukum tentang kegiatan Pembangunan Jalan Tol.

2. Tujuan Khusus

Dalam mengambil pembahasan permasalahan, penulis mempunyai beberapa tujuan khusus penelitian, yaitu:

- a. Untuk memahami status kepemilikan jalan tol beserta segala asset dan perlengkapan didalamnya.
- b. Untuk mengetahui pertanggung jawaban atas resiko-resiko yang timbul terkait dengan kepemilikan jalan tol.

1.4 **Definisi Operasional**

Penulisan dalam penelitian ini menggunakan beberapa istilah yang merupakan kata-kata kunci yang perlu dijabarkan secara khusus. Penjelasan beberapa istilah tersebut diambil dari berbagai undang-undang dan sumber-sumber yang berkaitan dengan penulisan skripsi yang berjudul “STATUS KEPEMILIKAN DAN RESIKO DALAM PERJANJIAN PENGUSAHAAN JALAN TOL ANTARA BADAN PENGATUR JALAN TOL DENGAN PT. X”, yaitu sebagai berikut:

1. Build Operate and Transfer

Badan usaha berkewajiban untuk membangun jalan tol dan/atau fasilitas, termasuk pembiayaan, yang dilanjutkan dengan pengoperasian dan pemeliharaan dalam jangka waktu tertentu serta berhak menarik biaya pemakaian layanan dari pengguna untuk mengembalikan modal investasi, biaya pengoperasian dan pemeliharaan serta keuntungan yang wajar, dan setelah berakhirnya Perjanjian Pengusahaan harus diserahkan kepada Pemerintah tanpa penggantian biaya apapun.¹⁹

2. Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT)

Badan yang dibentuk oleh Menteri, ada di bawah, dan bertanggung jawab kepada Menteri.²⁰

3. Badan Usaha Jalan Tol (BUJT)

Badan hukum yang bergerak di bidang pengusahaan jalan tol.²¹

¹⁹ Indonesia (b), *Op. Cit.*, Penjelasan Pasal 19 (2).

²⁰ *Ibid.*, Pasal 1.

4. Infrastruktur

Modal yang diinvestasikan dalam suatu perekonomian, yang digunakan untuk aktivitas ekonomi tetapi berupa fasilitas, seperti jaringan transportasi, atau yang memberikan kontribusi kepada kesejahteraan sosial masyarakat, misalnya pelayanan kesehatan dan pendidikan.²²

5. Hak Pengusahaan Jalan Tol

Hak untuk melaksanakan Pengusahaan Jalan Tol sesuai dengan ketentuan Perjanjian dan peraturan perundang-undangan yang terkait.²³

6. Jalan Tol

Jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol.²⁴

7. Keadaan Kahar (*Force Majeur*)

Keadaan dimana tidak terlaksananya perjanjian disebabkan oleh hal-hal yang sama sekali tidak dapat diduga, dan di mana para pihak tidak dapat berbuat apa-apa terhadap keadaan atau peristiwa yang timbul di luar dugaan tadi.²⁵

8. Konstruksi

Setiap kegiatan pelaksanaan pembangunan sesuai dengan Rencana Teknik Akhir.²⁶

9. Masa Konsesi

Masa Pengusahaan Jalan Tol.²⁷

10. Pemberi Pinjaman

Lembaga keuangan nasional maupun internasional yang menandatangani Perjanjian Pinjaman dengan Badan usaha Jalan Tol, sesuai dengan batasan hutang.²⁸

11. Pengadaan Tanah

²¹ *Ibid.*, Pasal 1.

²² C.F. Hornre and L.M. Liebster, *The Hamlyn Pocket of Dictionary of Business Terms*, (London: The Hamlyn Publishing Group Limited, 1980), Hal. 155.

²³ Lampiran 1, Pasal 1.1.8

²⁴ Indonesia (b), *Op. Cit.*, Pasal 1.

²⁵ Subekti, *Hukum Perjanjian*, (Jakarta: PT. Rineka Cipta, 1994), Hal. 55.

²⁶ Lampiran 1, Pasal 1.1.16.

²⁷ *Ibid.*, Pasal 1.1.17.

²⁸ *Ibid.*, Pasal 1.1.20.

Setiap kegiatan pengadaan tanah (kecuali pembersihan lahan) untuk perusahaan jalan tol yang dilaksanakan oleh Pemerintah.²⁹

12. Perusahaan Jalan Tol

Perusahaan Jalan Tol meliputi pendanaan, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian dan/atau pemeliharaan.³⁰

13. Sertifikat Laik Operasi

Sertifikat yang dikeluarkan oleh BPJT kepada BUJT berkenaan dengan keyakan pengoperasian suatu seksi atau jalan tol.³¹

14. Utilitas

Sarana pelayanan umum termasuk antara lain saluran listrik, pipa gas, air minum dan sanitasi kota.³²

1.5 Metodologi Penelitian

Penelitian merupakan suatu sarana ilmiah bagi pengembangan ilmu pengetahuan yang diterapkan harus senantiasa disesuaikan dengan ilmu pengetahuan yang menjadi induknya³³. Penelitian hukum merupakan suatu kegiatan ilmiah, yang didasarkan pada metode, sistematika dan pemikiran tertentu, yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum tertentu, dengan jalan menganalisisnya.³⁴ Ditinjau dari sudut tujuan penelitian hukum dapat dibedakan antara penelitian hukum normatif dengan penelitian hukum sosiologis atau empiris. Pada penelitian hukum normatif biasanya yang diteliti hanya bahan pustaka atau data sekunder, yang mungkin mencakup bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Pada penelitian hukum sosiologis atau empiris, maka yang diteliti pada awalnya adalah data sekunder, untuk kemudian dilanjutkan dengan penelitian terhadap data primer di lapangan, atau terhadap masyarakat.³⁵

²⁹ *Ibid.*, Pasal 1.1.27.

³⁰ Indonesia (b), *Op. Cit.*, Pasal 19

³¹ Lampiran I, Pasal 1.1.41.

³² *Ibid.*, Pasal 1.1.50.

³³ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2007), Hal. 1.

³⁴ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: UI-Press, 1986), Hal. 43

³⁵ *Ibid.*, Hal. 52.

Penelitian hukum yang dilakukan oleh penulis adalah penelitian hukum normatif yang menekankan pada penggunaan data sekunder. Dengan demikian jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder. Data sekunder adalah data yang diperoleh dari kepustakaan.³⁶

Teknik pengumpulan data yang penulis gunakan adalah melalui studi dokumen atau bahan pustaka yang merupakan penelitian kepustakaan (*library research*). Berhubungan dengan data yang digunakan, penulis mengacu pada sumber data sekunder yaitu bahan hukum yang dilihat dari kekuatan mengikatnya.³⁷ Bahan-bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini adalah bahan hukum primer, sekunder, dan tersier.

1. Bahan hukum primer adalah bahan hukum yang mengikat secara tegas dalam masyarakat.³⁸ Bahan hukum primer yang digunakan adalah peraturan perundang-undangan, seperti Undang-Undang Dasar 1945, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 Tentang Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol, dan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 295/PRT/M/2005 tentang Badan Pengatur Jalan Tol, serta peraturan perundang-undangan yang terkait dan berlaku di Indonesia.
2. Bahan hukum sekunder adalah bahan-bahan yang memberikan informasi atau hal-hal yang berkaitan dengan isi sumber primer serta implementasinya.³⁹ Bahan hukum sekunder yang digunakan dalam penulisan ini adalah buku, skripsi, artikel ilmiah, jurnal online, data dari internet, dan makalah yang berhubungan dengan topik penelitian.
3. Bahan hukum tersier adalah bahan-bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap sumber primer maupun sumber sekunder.⁴⁰ Bahan hukum tersier yang digunakan adalah antara lain Kamus Besar Bahasa Indonesia, Kamus Bahasa Inggris maupun Kamus Hukum.

³⁶ Sri Mamudji, *et al.*, *Metode Penelitian dan Penulisan Hukum*, Cet. 1, (Jakarta: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2005), Hal. 28.

³⁷ *Ibid.*, Hal. 30.

³⁸ *Ibid*

³⁹ *Ibid.*, Hal. 31.

⁴⁰ *Ibid*

Penelitian ini hanya didasarkan pada satu disiplin ilmu saja, yaitu ilmu hukum. Selanjutnya, metode analisis data yang digunakan adalah metode kualitatif yaitu analisa yang dilakukan terhadap data yang wujudnya bukan berupa angka.

1.6 Sistematika Penulisan

Sistematika penelitian skripsi ini dibagi menjadi lima bab, yaitu:

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab ini berisi mengenai latar belakang, pokok permasalahan yakni suatu perumusan mengenai pertanyaan-pertanyaan yang akan menjadi dasar dari penulisan ini serta membentuk kerangka skripsi ini, tujuan penelitian mencakup dua hal yakni tujuan umum dan tujuan khusus dalam penulisan skripsi ini, metode penelitian yang berisi mengenai jenis serta metode yang digunakan penulis dalam penulisan skripsi ini, dan sistematika penulisan.

BAB II : TINJAUAN UMUM PERJANJIAN

Pada bab ini penulis mendeskripsikan mengenai pengertian perjanjian, unsur-unsur dalam perjanjian, asas-asas umum perjanjian, syarat-syarat sah perjanjian, bentuk-bentuk perjanjian, jenis-jenis perjanjian dan fungsi perjanjian.

BAB III : PENGUSAHAAN JALAN TOL DENGAN BENTUK *BUILD OPERATE TRANSFER* (BOT)

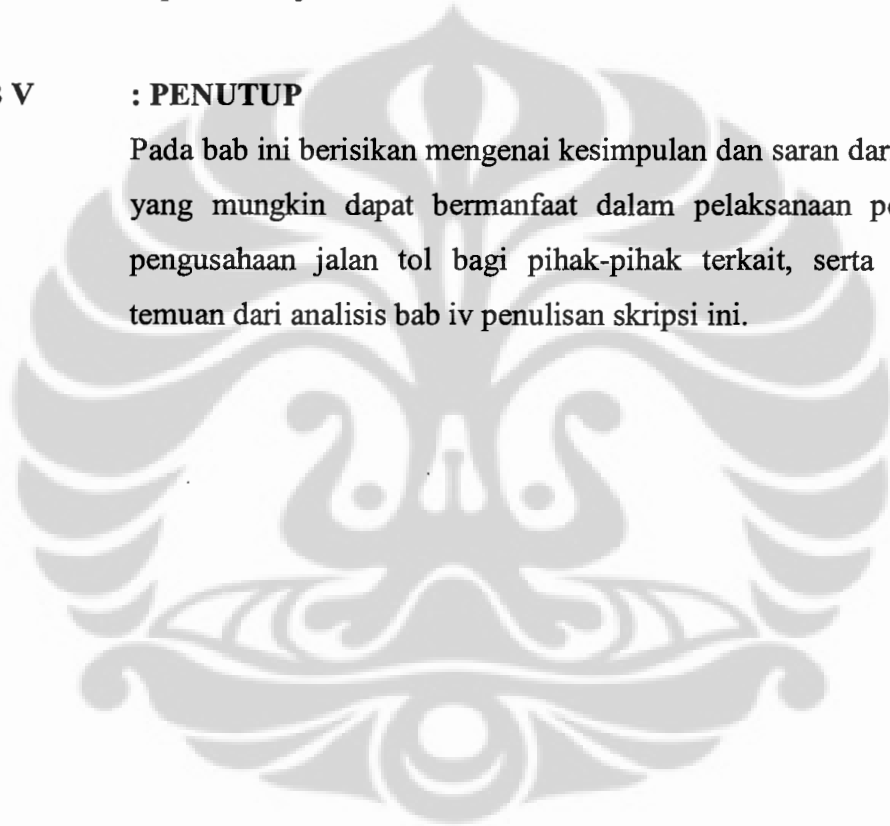
Pada bab ini penulis menguraikan tentang penyelenggaraan jalan tol di Indonesia; perusahaan jalan tol; perjanjian perusahaan jalan tol, termasuk didalamnya: konsep BOT dalam perjanjian perusahaan jalan tol dan pengertian perjanjian bangun guna serah; perjanjian sewa menyewa dan persamaan antara perjanjian BOT dengan perjanjian sewa menyewa.

BAB IV : ANALISIS MENGENAI STATUS HAK KEPEMILIKAN DI DALAM TAHAPAN PPJT DAN IMPLIKASINYA DALAM PERTANGGUNGJAWABAN RISIKO DI DALAM KEADAAN KAHAR

Pada bab ini penulis memberikan analisis yuridis mengenai status kepemilikan jalan tol beserta segala asset dan perlengkapan didalamnya. Dalam Bab ini juga akan membahas tentang pertanggung jawaban atas resiko resiko yang timbul terkait dengan kepemilikan jalan tol.

BAB V : PENUTUP

Pada bab ini berisikan mengenai kesimpulan dan saran dari penulis yang mungkin dapat bermanfaat dalam pelaksanaan perjanjian perusahaan jalan tol bagi pihak-pihak terkait, serta temuan-temuan dari analisis bab iv penulisan skripsi ini.



BAB II

TINJAUAN UMUM PERJANJIAN

2.1 Pengertian Perjanjian

Perjanjian diatur dalam Buku III Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPerdata)⁴¹. Pola pengaturan buku III KUHPerdata berbeda dengan pola pengaturan pada buku I dan buku II KUHPerdata, yaitu pada buku III KUHPerdata memiliki sistem yang terbuka berbeda dengan buku I dan buku II KUHPerdata yang memiliki sistem tertutup. Hal ini dapat dilihat dari bahwa mengenai hukum perjanjian tidak diatur secara mutlak, namun dapat disesuaikan dengan kehendak para pihak.

Sistem terbuka adalah suatu sistem dalam buku III KUHPerdata dimana dimungkinkan bagi para pihak untuk membuat dan memperjanjikan hak-hak baru yang tidak diatur dalam Buku III KUHPerdata. Namun apabila para pihak tidak mengaturnya sama sekali maka ketentuan yang tercantum dalam Buku III KUHPerdata berlaku seluruhnya.

Kitab Undang-undang Hukum Perdata Pasal 1313 memberikan definisi perjanjian yaitu: “suatu persetujuan adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.”

⁴¹ Indonesia (c), *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, Diterjemahkan oleh R. Subekti & R. Tjitrosudibio. Cet. 34., (Jakarta: Pradnya Paramita, 2004).

Rumusan yang terdapat dalam Pasal 1313 KUHPerdata mengandung beberapa kelemahan. Kelemahan-kelemahan tersebut yaitu:⁴²

1. Hanya menyangkut sepihak saja;
2. Kata perbuatan mencakup juga tanpa konsensus;
3. Pengertian perjanjian terlalu luas;
4. Tanpa menyebut tujuan.

Subekti, mengemukakan pendapatnya tentang pengertian perjanjian sebagai berikut:

“Suatu perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seorang berjanji kepada seorang lain atau dimana dua orang itu saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal. Dari peristiwa ini timbulah suatu hubungan antara dua orang tersebut yang dinamakan perikatan. Perjanjian ini menimbulkan suatu perikatan antara dua orang yang membuatnya. Dalam bentuknya, perjanjian ini berupa suatu rangkaian perikatan yang mengandung janji-janji atau kesanggupan yang diucapkan atau ditulis.”⁴³

Definisi yang hampir serupa tentang perjanjian juga dikemukakan oleh J. Satrio, yaitu: “Perjanjian adalah peristiwa yang menimbulkan dan berisi ketentuan-ketentuan hak dan kewajiban antara dua pihak. Atau dengan perkataan lain, perjanjian berisi perikatan.”⁴⁴

Adapun perjanjian diartikan oleh Yahya Harahap sebagai, “suatu hubungan hukum kekayaan atau harta benda antara dua orang atau lebih yang memberi kekuatan hak paksa satu pihak untuk memperoleh prestasi dan sekaligus mewajibkan pada pihak lain untuk menunaikan prestasi.”⁴⁵

Berdasarkan pengertian-pengertian tersebut di atas, dapat dilihat beberapa unsur yang memberi wujud pengertian perjanjian, antara lain:

1. Hubungan hukum;
2. Menyangkut hukum kekayaan antara dua orang (person) atau lebih;
3. Memberi hak pada suatu pihak dan kewajiban pada pihak lain;
4. Tentang suatu prestasi.

⁴² Patrik Purwahid, *Dasar-dasar Hukum Perikatan*, (Bandung: CV. Mandar Maju, 1984), hal. 45-46.

⁴³ Subekti, *Hukum Perjanjian*, (Jakarta: Intermasa, 2005), hal.1.

⁴⁴ J. Satrio, *Hukum Perikatan, Perikatan yang Lahir dari Perjanjian*, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1995), hal. 5.

⁴⁵ M. Yahya Harahap, *Segi-segi Hukum Perjanjian*, (Bandung: Alumni, 1986), hal. 6.

Prestasi adalah obyek dari perjanjian, tanpa prestasi hubungan hukum yang dilakukan berdasarkan tindakan hukum sama sekali tidak mempunyai arti bagi perjanjian. Pihak yang berhak atas prestasi mempunyai kedudukan sebagai kreditur (*scheduldeiser*) dan pihak yang wajib menunaikan prestasi berkedudukan sebagai debitur (*schuldenaar*).

Pada umumnya hak yang lahir dari perjanjian itu bersifat hak relative, artinya hak atas prestasi baru ada pada *person* tertentu jika hal itu didasarkan pada hubungan hukum yang lahir atas perbuatan hukum. Jadi hubungan hukum dalam perjanjian hanya berkekuatan hukum antara orang-orang yang telah mengikatkan diri.

Adapun prestasi yang dapat dituntut dalam perjanjian menurut Pasal 1234 KUH Perdata berupa:

- a. Menyerahkan suatu barang;
- b. Melakukan suatu barang;
- c. Tidak melakukan suatu perbuatan.

Perjanjian mempunyai sifat yang dapat dipaksakan. Hak mendapatkan prestasi tersebut dilindungi oleh hukum dengan adanya suatu sanksi. Hal ini berarti kreditur diberi kemampuan oleh hukum untuk memaksa debitur menyelesaikan pelaksanaan kewajiban atau prestasi yang diperjanjikan. Apabila debitur enggan secara sukarela memenuhi kewajiban atau prestasi, maka kreditur dapat meminta kepada pengadilan untuk melaksanakan sanksi hukum terhadap debitur.

2.2 Unsur-Unsur Perjanjian

Dalam salah satu kepastakaan hukum perjanjian disebutkan ada tiga unsur dalam perjanjian yaitu terdiri dari: ⁴⁶

- a. Unsur esensialia
- b. Unsur naturalia
- c. Unsur aksidentalialia

⁴⁶ Kartini Muljadi dan Gunawan Widjaya, *Perikatan Pada Umumnya*. (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2003), hal. 8.

Unsur esensialia adalah unsur perjanjian yang harus ada dalam perjanjian atau unsur mutlak di dalam suatu perjanjian. Unsur ini mewakili ketentuan-ketentuan berupa prestasi wajib dilakukan oleh salah satu atau lebih pihak. Tanpa terpenuhinya unsur-unsur tersebut perjanjian yang dilakukan tidak sejalan dengan kehendak para pihak.

Unsur naturalia yaitu bagian yang menurut sifatnya ada dan dianggap ada meskipun tidak tegas dijanjikan. Unsur naturalia adalah unsur dalam suatu perjanjian tertentu, setelah unsur esensialianya diketahui secara pasti. Misalnya dalam perjanjian yang mengandung unsur esensialia jual beli pasti akan terdapat unsur naturalia berupa kewajiban dari penjual untuk menanggung kebendaan.

Unsur aksidentalialia adalah bagian yang secara kebetulan dihubungkan dalam perjanjian itu dimasukkan ke dalam perjanjian itu oleh para pihak secara tegas. Berarti unsur aksidentalialia adalah unsur pelengkap dalam suatu perjanjian, yang merupakan ketentuan-ketentuan dapat diatur secara menyimpang oleh para pihak, sesuai dengan kehendak para pihak, yang merupakan persyaratan khusus yang ditentukan secara bersama-sama oleh para pihak. Dengan demikian pada hakekatnya unsur ini bukan merupakan prestasi yang harus dilaksanakan atau dipenuhi oleh para pihak.⁴⁷

2.3 Asas-Asas Umum Perjanjian

Di dalam hukum perjanjian terdapat beberapa asas atau prinsip yang harus diperhatikan bagi para pihak yang membuat perjanjian sebagai pegangan dalam proses dan pelaksanaan perjanjian dan juga dalam hal terjadi permasalahan hukum yang berkaitan dengan proses dan pelaksanaan perjanjian tersebut. Asas atau prinsip hukum perjanjian dijelaskan berikut ini.

a. Asas Kebebasan Berkontrak

Maksudnya adalah setiap orang bebas mengadakan suatu perjanjian berupa

⁴⁷ *Ibid.*

apa saja, baik bentuknya, isinya dan pada siapa perjanjian itu ditujukan. Asas ini dapat terlihat dari Pasal 1338 ayat (1) KUHPerdara yang berbunyi : “Semua persetujuan yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.”

Tujuan dari pasal tersebut adalah bahwa pada umumnya suatu perjanjian itu dapat dibuat secara bebas untuk membuat atau tidak membuat perjanjian, bebas untuk mengadakan perjanjian dengan siapapun, bebas untuk menentukan bentuknya maupun syarat-syarat, dan bebas untuk menentukan bentuknya, yaitu tertulis atau tidak tertulis.

Sehingga dapat disimpulkan bahwa ketentuan tersebut memberi kebebasan kepada para pihak untuk membuat perjanjian asalkan tidak bertentangan dengan undang-undang, ketertiban umum dan kesusilaan. Dengan demikian para pihak diberi kesempatan untuk membuat klausula-klausula yang menyimpang dari ketentuan Buku III Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Ketentuanyang dapat disimpangi yang bersifat memaksa seperti syarat sahnya perjanjian adalah ketentuan yang tidak dapat dkesampingi oleh para pihak.⁴⁸

Asas kebebasan berkontrak merupakan asas yang paling penting dalam hukum perjanjian, karena dari asas inilah tampak adanya pernyataan dan ungkapan hak asasi manusia dalam mengadakan perjanjian sekaligus memberikan peluang bagi perkembangan hukum perjanjian. Selain itu asas ini juga merupakan dasar dari pembuatan suatu perjanjian. Asas kebebasan berkontrak tidak tertulis dengan kata-kata yang banyak dalam undang-undang tetapi seluruh hukum perdata kita didasarkan padanya.⁴⁹

b. Asas Konsensualisme

Asas konsensualisme dalam perjanjian artinya bahwa perjanjian sudah mengikat para pihak yang membuatnya, sejak detik tercapainya kata sepakat menegnai hal-hal yang diperjanjikan. Dengan demikian perjanjian sudah sah dan

⁴⁸ Akhmad Budi Cahyono dan Surini Ahlan Sjarif, *Mengenal Hukum Perdata*, (Jakarta: CV Gitama, 2008), hal.134-135.

⁴⁹ Patrik Purwahid, *Asas Itikad Baik dan Kepatutan dalam Perjanjian*, (Semarang: Badan Penerbit UNDIP, 1986), hal. 4.

mengikat para pihak tanpa perlu sesuatu formalitas atau perbuatan tertentu. Asas ini tercermin dalam pasal 1458 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata tentang jual beli. Dimana dalam pasal tersebut jual beli dianggap telah terjadi dan mengikat secara hukum sejak disepakatinya barang dan harga, meskipun harga belum dibayar dan barang belum diserahkan

Terdapat pengecualian alam asas konsensualisme yaitu bagi perjanjian formil dan perjanjian riil. Perjanjian formil ialah perjanjian yang disamping memenuhi syarat kata sepakat juga harus memenuhi formalitas tertentu. Sedangkan perjanjian riil adalah perjanjian yang harus memenuhi kata sepakat dan adanya pelaksanaan perjanjian (riil) guna melahirkan perjanjian tersebut.⁵⁰

c. **Asas Itikad Baik**

Hukum perjanjian menganut asas itikad baik yang terkandung dalam Pasal 1338 ayat 2 KUHPerdata yang berbunyi: "Perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik." Ketentuan ini mengatur bahwa tiap-tiap orang yang akan membuat perjanjian harus melakukannya dengan itikad baik. Itikad baik dalam pengertian yang subyektif dapat diartikan sebagai kejujuran seseorang yaitu apa yang terletak pada seorang pada waktu diadakan perbuatan hukum. Sedangkan itikad baik dalam pengertian obyektif adalah bahwa pelaksanaan suatu perjanjian hukum harus didasarkan pada norma kepatuhan atau apa-apa yang dirasa sesuai dengan yang patut dalam masyarakat.⁵¹

d. **Asas *Pacta Sun Servanda***

Asas *pacta sunt servanda* disebut juga sebagai asas kepastian hukum. Asas ini merupakan asas dalam perjanjian yang berhubungan dengan mengikatnya suatu perjanjian. Maksud dari asas ini dalam suatu perjanjian tidak lain untuk mendapatkan kepastian hukum bagi para pihak yang telah membuat perjanjian itu. Asas ini juga dapat disimpulkan dari ketentuan pasal 1338 ayat 1 KUHPerdata

⁵⁰ Akhmad Budi Cahyono dan Surini Ahlan Sjarif, *Loc.cit.*, hal 134.

⁵¹ Patrik Purwahid, *Loc.cit.*, hal. 5

yang berbunyi: “Perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.”

e. Asas Persamaan Hukum

Asas ini menempatkan para pihak dalam persamaan derajat, tidak ada perbedaan, walaupun ada perbedaan warna kulit, bangsa, kekayaan, kekuasaan, jabatan dan lain-lain.⁵²

f. Asas Keseimbangan

Menurut Prof. DR. Sudargo Gautama, bahwa asas yang berlaku untuk para pihak dalam perjanjian adalah bahwa pada saat bersangkutan telah bersepakat dengan mempunyai kesempatan yang sama dan tujuannya mempunyai hasil yang adil dan patut. Hasil yang adil dan patut bergantung dari kedudukan yang seimbang antara para pihak.⁵³ Dikatakan pula bahwa dasar bagi keseimbangan dan keserasian dalam perjanjian adalah tersirat dalam pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yaitu hanya apabila dalam keadaan “in casu” ada keseimbangan dan keserasian, maka tercapailah sepakat atau konsensus yang sah antar para pihak. Jika syarat ini tidak terpenuhi, maka ketentuan pasal 1338 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yaitu dimana dikatakan bahwa perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi para pihak yang membuatnya, tidak berlaku secara mutlak.⁵⁴ Hal ini disebabkan karena kebebasan untuk mengambil keputusan tidak ada bagi salah satu pihak. Jadi harus diteliti dulu apakah ada keseimbangan dan keserasian antara para pihak sebelum tercapainya kesepakatan atau konsensus.⁵⁵

Lebih lanjut menurut Dr. Sutan Remy Syahdeini, S.H. bahwa asas kebebasan berkontrak dapat bermanfaat hanya apabila para pihak berada dalam

⁵² Mariam Darus Badruzaman et. al., *Kompilasi Hukum Perikatan Dalam Rangka Menyambut Masa Purna Bakti usia 70 Tahun*, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2001), hal 82.

⁵³ Sudargo Gautama, *Masalah-Masalah Perdagangan, Perjanjian, Hukum Perdata Internasional dan Hak milik Intelektual*, cet. 1, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1992), hal. 97.

⁵⁴ *Ibid.*

⁵⁵ *Ibid.*

posisi yang sama kuat. Jika salah satu pihak berada dalam posisi yang lemah, maka pihak yang kuat dapat menentukan secara sepihak isi perjanjian yang dimaksud. Ketentuan dalam kontrak yang semacam inilah yang akhirnya akan melanggar aturan-aturan yang adil dan layak.⁵⁶

g. Asas Kepribadian

Asas kepribadian berdasar kepada Pasal 1315 KUHPerdara yang menjelaskan bahwa pada umumnya tiada seorangpun dapat mengikatkan dirinya atas nama sendiri atau meminta ditetapkannya suatu janji melainkan untuk dirinya sendiri. Yang dimaksud dengan mengikatkan diri yaitu memikul kewajiban-kewajiban atau menyanggupi melakukan sesuatu, sedangkan yang dimaksud dengan meminta ditetapkannya suatu janji yaitu memperoleh hak d-hak atas sesuatu atau dapat menuntut sesuatu. Berdasarkan asas kepribadian, suatu perjanjian hanya meletakkan hak-hak dan kewajiban-kewajiban antara para pihak yang membuatnya.

Terdapat beberapa pengecualian dalam asas kepribadian yaitu dalam bentuk yang dinamakan janji untuk pihak ketiga dimana seorang membuat suatu perjanjian yang memperjanjikan hak-hak bagi orang lain.⁵⁷ Pengecualian kedua dari asas ini adalah perjanjian garansi yang berdasarkan Pasal 1316 KUHPerdara.⁵⁸ Pengecualian yang terakhir dari asas kepribadian adalah menegnai kewarisan dimana suatu perjanjian meliputi juga para ahli waris dari pihak-pihak yang mengadakan perjanjian.⁵⁹

2.4 Syarat-Syarat Sahnya Perjanjian

Perjanjian memerlukan syarat-syarat yang harus dipenuhi, karena

⁵⁶ Sutan Remy Syahdeini, *Kebebasan Berkontrak dan Perlindungan Yang Seimbang Bagi Para Pihak Dalam Perjanjian Kredit Bank Indonesia*, (Jakarta: IBI, 1993), hal. 8.

⁵⁷ Indonesia (c), *Op. Cit.*, Pasal 1317.

⁵⁸ Bunyi pasal tersebut adalah: "Meskipun demikian adalah diperbolehkan untuk menanggung atau menjamin seorang pihak ketiga dengan menjanjikan bahwa orang ini akan berbuat sesuatu dengan tidak mengurangi tuntutan pembayaran ganti rugi terhadap siapa yang telah menggaggu pihak ketiga itu atau yang telah berjanji untuk menyuruh pihak ketiga tersebut menguatkan sesuatu jika pihak ini menolak perikatannya."

⁵⁹ Indonesia (c), *Loc. Cit.*, Pasal 1318.

terpenuhi ataupun tidaknya syarat-syarat perjanjian berdampak pada sah atau tidaknya perjanjian yang dibuat oleh para pihak. Suatu perjanjian dapat berlaku dan mengikat para pihak bila perjanjian itu dibuat sah sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Syarat-syarat sahnya suatu perjanjian diatur pada Pasal 1320 KUH Perdata, yaitu (1) adanya kesepakatan kedua belah pihak, (2) kecakapan untuk bertindak, (3) adanya objek dan (4) adanya sebab atau kausa yang halal. Keempat hal itu dikemukakan berikut ini.

a. Kesepakatan Kedua Belah Pihak

Syarat pertama sahnya suatu perjanjian adalah adanya kesepakatan atau konsensus para pihak. Kesepakatan ini diatur dalam Pasal 1320 ayat 1 KUHPerdata. Yang dimaksud dengan kesepakatan adalah persesuaian pernyataan dengan kehendak antar satu orang atau lebih dengan pihak lainnya. Yang sesuai itu adalah pernyataannya. Karena kehendak itu tidak dapat dilihat atau diketahui orang lain. Ada lima cara terjadinya persesuaian pernyataan kehendak, yaitu dengan:

- a) Bahasa yang sempurna dan tertulis;
- b) Bahasa yang sempurna dan lisan;
- c) Bahasa yang tidak sempurna asal dapat diterima oleh pihak lawan. Hal ini mengingat dalam kenyataannya sering kali seseorang menyampaikan dengan bahasa yang tidak sempurna tetapi dimengerti pihak lawannya;
- d) Bahasa isyarat asal dapat diterima oleh pihak lawannya; dan
- e) Diam atau membisu tetapi asal dipahami atau diterima pihak lawan.⁶⁰

Pada dasarnya, cara yang paling banyak dilakukan oleh para pihak yaitu dengan bahasa yang sempurna secara lisan dan secara tertulis. Tujuan pembuatan perjanjian secara tertulis adalah agar memberikan kepastian hukum bagi para pihak sebagai alat bukti yang sempurna dikala timbul sengketa dikemudian hari.

⁶⁰ Sudikno Mertokusumo, *Rangkuman Kuliah Hukum Perdata*, (Yogyakarta: Fakultas Pascasarjana, Universitas Gajah Mada, 1987), hal. 7.

b. Kecakapan Bertindak

Kecakapan bertindak adalah kecakapan atau kemampuan untuk melakukan perbuatan hukum. Perbuatan hukum adalah perbuatan yang akan menimbulkan akibat hukum. Orang-orang yang mengadakan perjanjian haruslah orang-orang yang cakap dan berwenang untuk melakukan perbuatan hukum sebagaimana ditentukan oleh undang-undang. Orang yang cakap untuk melakukan perbuatan hukum adalah orang yang telah dewasa. Ukuran kedewasaan adalah telah berumur 21 tahun dan atau sudah menikah. Sedangkan orang-orang yang dianggap tidak cakap untuk membuat suatu perjanjian yaitu: 1) orang yang belum dewasa, 2) mereka yang masih di bawah pengampuan dan 3) orang perempuan dalam hal tertentu.⁶¹

c. Adanya objek Perjanjian

Di dalam berbagai literatur disebutkan bahwa yang menjadi objek perjanjian adalah prestasi (pokok perjanjian). Prestasi adalah apa yang menjadi kewajiban debitur dan apa yang menjadi kewajiban kreditur. Prestasi ini terdiri dari perbuatan positif dan perbuatan negative. Prestasi terdiri atas: 1) memberikan sesuatu, 2) berbuat sesuatu dan 3) tidak berbuat sesuatu.⁶² Prestasi itu harus dapat ditentukan, dibolehkan, dimungkinkan dan dapat dinilai dengan uang. Yang dimaksud dengan dapat ditentukan yaitu didalam perjanjian, isi perjanjian harus dipastikan, dalam arti dapat ditentukan secara cukup.

d. Adanya Kausa yang Halal

Dapal Pasal 1320 KUHPerdata tidak dijelaskan mengenai pengertian kausa yang halal. Didalam Pasal 1337 KUHPerdata hanya disebutkan kausa yang terlarang. Suatu sebab adalah terlarang apabila bertentangan dengan undang-

⁶¹ Indonesia (c), *Op.Cit.*, Pasal 1330.

⁶² *Ibid.*, Pasal 1234.

undang, kesusilaan dan ketertiban umum. Hoge Raad sejak tahun 1927 mengartikan kausa yang halal sebagai sesuatu yang menjadi tujuan para pihak.

Dua syarat yang pertama yaitu kesepakatan kedua belah pihak dan kecakapan bertindak disebut sebagai syarat subyektif, karena menyangkut orang-orangnya atau subjek yang mengadakan perjanjian, sedangkan dua syarat yang terakhir yaitu adanya objek perjanjian dan adanya kausa yang halal disebut syarat objektif karena mengenai objek dari perjanjian. Apabila syarat pertama dan kedua tidak terpenuhi, maka perjanjian itu dapat dibatalkan. Artinya salah satu pihak dapat mengajukan kepada pengadilan untuk membatalkan perjanjian yang disepakatinya. Akan tetapi, apabila para pihak tidak ada yang keberatan, maka perjanjian itu tetap dianggap sah. Sedangkan apabila syarat ketiga dan keempat tidak terpenuhi, maka perjanjian itu batal demi hukum. Artinya sejak semula perjanjian itu dianggap tidak ada.

2.5 Bentuk-Bentuk Perjanjian

Bentuk perjanjian dapat dibedakan menjadi dua macam, yaitu tertulis dan lisan. Perjanjian tertulis adalah suatu perjanjian yang dibuat oleh para pihak dalam bentuk tulisan. Adapun perjanjian lisan adalah suatu perjanjian yang dibuat oleh para pihak dalam wujud lisan (cukup kesepakatan para pihak). Mengenai perjanjian tertulis, terdapat dua bentuk yaitu dibuat dalam bentuk akta dibawah tangan dan akta autentik. Akta dibawah tangan merupakan akta yang dibuat oleh para pihak. Akta ini dapat dibagi menjadi tiga jenis, yaitu:

- a. Akta dibawah tangan dimana para pihak menandatangani perjanjian tersebut diatas materai (tanpa keterlibatan pejabat umum);
- b. Akta dibawah tangan yang didaftar (*waarmerken*) oleh notaris/pejabat yang berwenang;
- c. Akta dibawah tangan dan dilegalisasi oleh notaris/pejabat yang berwenang.⁶³

⁶³ Hikmahanto Juwana, *Perancangan Kontrak Modul I sampai dengan VI*, (Jakarta: Sekolah Tinggi Ilmu Hukum "IBLAM"), hal. 1.

2.6 Jenis-jenis Perjanjian

Dalam hukum perjanjian di Indonesia seperti yang tercantum pada Pasal 1319 KUHPerduta, terbagi dua jenis perjanjian, yaitu:

- a. Perjanjian khusus (bernama), yaitu perjanjian-perjanjian yang mana ketentuannya telah diatur dan ditentukan oleh undang-undang. Perjanjian khusus ini oleh KUHPerduta diatur dalam Bab V sampai dengan Bab XVIII KUHPerduta.;
- b. Perjanjian yang tidak memiliki nama khusus (tidak bernama), yaitu perjanjian-perjanjian yang berlaku dimasyarakat, namun keberadaannya tidak diatur oleh undang-undang.

Macam-macam perjanjian-perjanjian bernama (khusus) yang diatur dalam KUHPerduta yaitu:

- a. Perjanjian jual beli;
- b. Perjanjian tukar menukar;
- c. Perjanjian sewa menyewa;
- d. Perjanjian untuk melakukan suatu pekerjaan;
- e. Perjanjian persekutuan;
- f. Perjanjian hibah;
- g. Perjanjian penitipan barang;
- h. Perjanjian pinjam-pakai;
- i. Perjanjian pinjam-meminjam;
- j. Perjanjian untung-untungan;
- k. Perjanjian pemberian kuasa;
- l. Perjanjian penanggungan hutang; dan
- m. Perjanjian perdamaian.

Sedangkan mengenai perjanjian yang tidak diatur oleh undang-undang namun berlaku di masyarakat adalah merupakan suatu perkembangan dari penerapan asas kebebasan berkontrak yang sesuai dengan syarat sah suatu perjanjian.

2.7 Fungsi Perjanjian

Ada dua macam fungsi perjanjian yaitu fungsi yuridis dan fungsi ekonomis. Fungsi yuridis perjanjian adalah dapat memberikan kepastian hukum bagi para pihak, sedangkan fungsi ekonomis adalah menggerakkan sumber daya dari nilai penggunaan yang lebih rendah menjadi lebih tinggi.⁶⁴ Namun fungsi yuridislah yang merupakan fungsi utama sebuah perjanjian dimana fungsi ini mengatur hak dan kewajiban dari para pihak, mengamankan transaksi bisnis dan mengatur pola penyelesaian sengketa yang timbul antara kedua belah pihak.



⁶⁴ H. Salim HS, H. Abdullah, dan Wiwiek Wahyuningsih, *Hukum Kontrak: Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2005), hal. 23.

BAB III
PENGUSAHAAN JALAN TOL DENGAN BENTUK *BUILD*
OPERATE TRANSFER (BOT)

3.1 Penyelenggaraan Jalan Tol di Indonesia

Jalan sebagai sarana transportasi mempunyai peranan penting dalam bidang ekonomi, social budaya, lingkungan hidup, politik, pertahanan dan kemandirian. Di dalam sistem distribusi barang dan jasa, suatu sistem jaringan jalan yang baik sangatlah dibutuhkan karena peningkatan pelayanan distribusi bergantung pada pengembangan sarana transportasi yang baik. Agar sistem distribusi dapat berfungsi dengan baik perlu dibangun jalan berspesifikasi bebas hambatan yang memperhatikan rasa keadilan. Pembangunan jalan bebas hambatan yang memerlukan pendanaan relatif besar diselenggarakan melalui pembangunan jalan tol.⁶⁵

Yang dimaksud dengan jalan tol adalah: “Jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol.”⁶⁶

Penyelenggaraan jalan tol di Indonesia diamanatkan dalam Undang-undang No. 38 tahun 2004 tentang Jalan dan diatur lebih lanjut dalam Peraturan Pemerintah No. 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol. Penyelenggaraan jalan tol dimaksudkan untuk mewujudkan pemerataan pembangunan dan hasil-hasilnya

⁶⁵ Frans Sunito, “Percepatan Pembangunan Jalan Tol, Kendala dan Langkah-langkah Perbaikannya”, *Economic Review Journal*, (Desember 2005), hal 57.

⁶⁶ Indonesia (b), *Op. Cit*, Pasal 1 butir 7.

serta keseimbangan dalam pengembangan wilayah dengan memperhatikan keadilan, yang dapat dicapai dengan membina jaringan jalan yang dananya berasal dari pengguna jalan.⁶⁷ Lebih lanjut, penyelenggaraan jalan tol bertujuan meningkatkan efisiensi pelayanan jasa distribusi guna menunjang peningkatan pertumbuhan ekonomi terutama di wilayah yang sudah tinggi tingkat perkembangannya.⁶⁸

Penyelenggaraan jalan tol meliputi kegiatan pengaturan jalan tol, pembinaan jalan tol, pengusaha jalan tol dan pengawasan jalan tol.⁶⁹ Pengaturan jalan tol meliputi perumusan kebijakan perencanaan, penyusunan perencanaan umum dan pembentukan peraturan perundang-undangan. Pembinaan jalan tol meliputi pedoman dan standar teknis, pelayanan, pemberdayaan, dan penelitian dan pengembangan. Pengusaha jalan tol meliputi kegiatan pendanaan, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi dan atau pemeliharaan. Pengawasan jalan tol meliputi pengawasan umum dan pengawasan pengusaha jalan tol.⁷⁰

Kebijakan perencanaan jalan tol di Indonesia disusun dengan memperhatikan aspek-aspek pengembangan wilayah, perkembangan ekonomi, sistem transportasi nasional dan kebijakan nasional serta sektor lain yang terkait. Rencana umum jaringan jalan tol harus disusun berdasarkan rencana umum tata ruang wilayah yang mengacu pada sistem transportasi nasional yang terintegrasi dengan rencana umum jaringan jalan nasional.

Pemerintah sebagai pemegang kekuasaan negara, mempunyai kewenangan menyelenggaraan jalan tol.⁷¹ Di dalam melaksanakan kewenangannya sebagai penyelenggara jalan tol, Pemerintah menyerahkan sebagian wewenang penyelenggaraan jalan tol kepada Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT). BPJT dibentuk oleh Menteri, ada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri dan berkedudukan di Ibukota Negara Republik Indonesia.⁷²

⁶⁷ Indonesia (b), Op.cit., Ps. 2.

⁶⁸ *Ibid.*

⁶⁹ Iwan E. Joesoef, *Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) Sebagai Kontrak Bisnis Berdimensi Publik Antara Pemerintah Dengan Investor (Swasta) Dalam Proyek Infrastruktur*, (Jakarta: Badan Penerbit FHUI, 2006), hal 86.

⁷⁰ *Ibid.*, hal 87.

⁷¹ Indonesia (b), Op.cit., Ps. 3.

⁷² Badan Pengatur Jalan Tol, *Peluang Investasi Jalan Tol di Indonesia*, Kementerian Pekerjaan Umum, 2010, hal 6.

Keberadaan BPJT diamanatkan oleh Undang-undang No. 38 tahun 2004 tentang Jalan, diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol dan ditetapkan melalui Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.295/PRT/M/2005 tentang Badan Pengatur Jalan Tol. Pembentukan BPJT dimaksudkan antara lain untuk mendorong investasi di bidang jalan tol, sehingga pengembangan jaringan jalan tol dapat lebih cepat terwujud.

Adapun yang menjadi tugas Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) adalah:⁷³

- Pengaturan jalan tol, mencakup pemberian rekomendasi tarif awal dan penyesuaiannya ke Menteri, serta pengambilalihan jalan tol pada akhir masa konsesi dan pemberian rekomendasi pengoperasian selanjutnya
- Pengusahaan jalan tol, mencakup persiapan pengusahaan jalan tol, pengadaan investasi dan pemberian fasilitas pembebasan tanah
- Pengawasan jalan tol mencakup pemantauan dan evaluasi pengusahaan jalan tol dan pengawasan pelayanan jalan tol

Penyelenggaraan jalan tol harus selalu memperhatikan mutu pelayanan kepada seluruh masyarakat, karena jalan tol didesain untuk memiliki tingkat pelayanan keamanan dan kenyamanan yang lebih tinggi dari jalan umum yang ada dan dapat melayani arus lalu lintas jarak jauh dengan mobilitas tinggi.

Dari segi keamanan, kelebihan jalan tol dibanding jalan yang ada yaitu jalan tol didesain untuk mampu menahan muatan sumbu terberat (MST) paling rendah 8 (delapan) ton. Selain itu pada tempat-tempat yang dapat membahayakan pengguna jalan tol, harus diberi bangunan pengaman yang mempunyai kekuatan dan struktur yang dapat menyerap energi benturan kendaraan. Setiap jalan tol wajib dilengkapi dengan aturan perintah dan larangan yang dinyatakan dengan rambu lalu lintas, marka jalan, dan/atau alat pemberi isyarat lalu lintas.⁷⁴

Sedangkan dari segi kenyamanan, kelebihan jalan tol dibandingkan dengan jalan yang ada yaitu pada setiap jalan tol harus tersedia sarana komunikasi, sarana deteksi pengaman lain yang memungkinkan pertolongan dengan segera sampai ke tempat kejadian, serta upaya pengaman terhadap pelanggaran, kecelakaan, dan gangguan keamanan lainnya. Pada jalan tol

⁷³ "Badan Pengatur Jalan Tol", <http://www.bpjt.net/main.php?strlang=id>, 15 Mei 2012.

⁷⁴ Indonesia (b), *Op.Cit.*, Pasal 5.

antarkota harus tersedia tempat istirahat dan pelayanan untuk kepentingan pengguna jalan tol. Tempat istirahat dan pelayanan sebagaimana dimaksud, disediakan paling sedikit satu untuk setiap jarak 50 (lima puluh) kilometer pada setiap jurusan.⁷⁵

Oleh karena itu, untuk meningkatkan kinerja penyelenggaraan jalan tol diperlukan pemberdayaan kepada penyelenggara, pengguna dan masyarakat.

3.2 Pengusahaan Jalan Tol

Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 pada pasal 19 (2) mengatakan bahwa pengusahaan jalan tol dilakukan oleh Pemerintah dan/atau Badan Usaha yang memenuhi persyaratan. Dari ketentuan tersebut dapat diambil kesimpulan bahwa pengusahaan jalan tol dapat dilakukan oleh Pemerintah, Badan Usaha atau Pemerintah dan Badan Usaha.

Pengusahaan jalan tol oleh Pemerintah terutama diperuntukkan untuk ruas jalan tol yang layak secara ekonomi tetapi belum layak secara finansial, pengusahaan jalan tol oleh Badan Usaha diperuntukkan untuk ruas jalan tol yang layak secara ekonomi dan finansial, sedangkan pengusahaan jalan tol oleh Pemerintah dan Badan Usaha diperuntukkan untuk ruas jalan tol yang layak secara ekonomi tetapi keseluruhan proyek tidak layak secara finansial.⁷⁶ Lingkup pengusahaan jalan tol meliputi kegiatan pendanaan, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian, dan/atau pemeliharaan.

3.3 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol

3.3.1 Konsep *Build Operate and Transfer* (BOT) dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol

Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) adalah perjanjian antara Kepala Badan Pengatur Jalan Tol yang ditugaskan oleh Menteri atas nama pemerintah

⁷⁵ *Ibid.*, Pasal 7.

⁷⁶ Iwan E. Joesoef, *Op.Cit.*, hal 70.

dengan suatu Badan Usaha Jalan Tol untuk melaksanakan pengusahaan jalan tol.⁷⁷

Perjanjian pengusahaan jalan tol sekurang-kurangnya memuat ketentuan mengenai hal-hal sebagai berikut:⁷⁸

- a. lingkup pengusahaan;
- b. masa konsesi pengusahaan jalan tol;
- c. tarif awal dan formula penyesuaian tarif;
- d. hak dan kewajiban, termasuk risiko yang harus dipikul para pihak, di mana alokasi risiko harus didasarkan pada prinsip pengalokasian risiko secara efisien dan seimbang;
- e. perubahan masa konsesi;
- f. standar kinerja pelayanan serta prosedur penanganan keluhan masyarakat;
- g. sanksi dalam hal para pihak tidak memenuhi ketentuan perjanjian pengusahaan;
- h. penyelesaian sengketa;
- i. pemutusan atau pengakhiran perjanjian pengusahaan;
- j. aset penunjang fungsi jalan tol;
- k. sistem hukum yang berlaku terhadap perjanjian pengusahaan adalah hukum Indonesia; dan
- l. keadaan kahar di luar kemampuan para pihak.

Selain hal-hal diatas, perjanjian pengusahaan jalan tol juga harus secara tegas mengatur ketentuan mengenai penyerahan jalan tol dan/atau fasilitasnya pada akhir masa konsesi. Ketentuan mengenai penyerahan jalan tol secara tegas memuat :⁷⁹

- a. kondisi jalan tol dan/atau fasilitas yang akan dialihkan;
- b. prosedur dan tata cara penyerahan jalan tol dan/atau fasilitas;
- c. ketentuan bahwa jalan tol dan atau fasilitasnya harus bebas dari segala jaminan atau pembebanan dalam bentuk apa pun pada saat diserahkan kepada pemerintah;

⁷⁷ Indonesia (d), *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Tentang Pedoman Pengadaan Pengusahaan Jalan Tol*, No. 13/PRT/M/2010, Pasal. 1 butir 7.

⁷⁸ Indonesia (b), *Op.Cit*, Pasal 64 ayat 2.

⁷⁹ *Ibid.*, Pasal 65.

- d. ketentuan bahwa sejak saat diserahkan jalan tol dan/atau fasilitas bebas dari tuntutan pihak ketiga, dan Badan Usaha akan membebaskan Pemerintah dari segala tuntutan yang mungkin timbul

Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur dibentuk sebagai payung hukum bagi penyediaan infrastruktur dengan cara kerjasama antara pemerintah dan swasta yang bersifat lintas sektor. Lintas sektor sebagaimana dimaksud mengandung makna bahwa Peraturan Presiden tersebut berlaku bagi seluruh sektor infrastruktur yang menjadi lingkup pengaturan Peraturan Presiden tersebut, termasuk jalan tol. Adanya PPJT merupakan suatu bentuk nyata dari kerjasama investasi antara pemerintah dan swasta dalam penyediaan infrastruktur yaitu berupa jalan tol.

Selanjutnya, Pasal 4 ayat (2) Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005⁸⁰ menyatakan bahwa: “Infrastruktur sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dikerjakamakan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku di sektor bersangkutan.” Hal ini berarti bahwa segala ketentuan dalam Peraturan Presiden tersebut harus disesuaikan dengan peraturan perundang-undangan dari setiap sektor termasuk juga sektor jalan tol.

Karakteristik Peraturan Presiden No. 67 tahun 2005 adalah penyediaan infrastruktur dengan pola Kerjasama Pemerintah Swasta (KPS) yang diambil dari istilah *Public Private Partnership (PPP)*. Dalam pola KPS Pemerintah diwajibkan untuk mempersiapkan proyek yang akan dikerjakamakan dengan pihak swasta dengan sebaik-baiknya. Dalam pola KPS, Pemerintah dapat memberikan dukungan baik secara langsung (seperti pemberian subsidi) maupun tidak langsung (*contingent liability*). Selanjutnya, penetapan tarif beserta penyesuaiannya ditetapkan berdasarkan prinsip *full cost recovery* yaitu ditetapkan untuk memastikan tingkat pengembalian investasi yang meliputi penutupan biaya modal, biaya operasional dan keuntungan yang wajar dalam kurun waktu tertentu.

Perjanjian kerjasama investasi tidak mempunyai bentuk yang baku. Dalam bidang konstruksi, terdapat beberapa bentuk perjanjian kerjasama investasi yang

⁸⁰ Indonesia (e), *Peraturan Presiden tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur*, Nomor 67 Tahun 2005.

biasa dipergunakan selain yaitu:

1. Perjanjian Build and Transfer

Bentuk kerjasama ini memiliki kesamaan umum dengan kegiatan pemborongan biasa, namun pembayarannya dilakukan dalam jangka waktu yang lebih panjang dari pemborongan biasa.

2. Perjanjian Build Transfer Operate (BTO)

Merupakan salah satu bentuk kerjasama dimana pihak swasta bertanggungjawab membangun termasuk membiayai proyek kemudian menyerahkan kepemilikannya kepada pemerintah. Selanjutnya pihak swasta diberi hak untuk mengoperasikan dan memelihara proyek dalam jangka waktu tertentu untuk pengembalian modal investasinya serta untuk memperoleh keuntungan yang wajar. Oleh karena kepemilikan telah diserahkan kepada pemerintah, maka resiko penngembalian investasi proyek akan menjadi tanggung jawab pemerintah.

3. Perjanjian Kerjasama Operasi (KSO)

Pada prinsipnya, sistem KSO ini melakukan operasional proyek secara bersama antar pemilik dengan investor, dengan hasil dibagi antara kedua belah pihak.⁸¹

Bentuk PPJT itu sendiri dibuat dengan bentuk perjanjian bangun guna serah.⁸² Konsep bangun guna serah yang dimaksud adalah badan usaha berkewajiban untuk membangun jalan tol dan/atau fasilitas, termasuk pembiayaan, yang dilanjutkan dengan pengoperasian dan pemeliharaan dalam jangka waktu tertentu serta berhak menarik biaya pemakaian layanan dari pengguna untuk mengembalikan modal investasi, biaya pengoperasian dan pemeliharaan serta keuntungan yang wajar, dan setelah berakhirnya perjanjian perusahaan harus diserahkan kepada pemerintah tanpa penggantian biaya apapun.⁸³

⁸¹ Panji Nur Abdurrahman, "Kemitraan Pemerintah Swasta Dalam Bentuk Build Operate and Transfer (BOT): Studi Kasus Perjanjian Pemanfaatan Lahan Jalan Tol Sebagai Tempat Istirahat," (Skripsi Program Kekhususan IV Hukum Tentang Kegiatan Ekonomi, Universitas Indonesia, Depok, 2008), hal. 96-100.

⁸² Indonesia (b), *Op. Cit*, Penjelasan Pasal 19 (2).

⁸³ *Ibid*.

3.3.2 Perjanjian Bangun Guna Serah (BOT)

Perjanjian bangun guna serah adalah suatu perjanjian baru, dalam arti belum ada peraturan perundang-undangan yang secara khusus mengatur tentang hal ini, namun pada prakteknya sudah banyak dilakukan oleh pemerintah dan para pelaku bisnis di Indonesia untuk membiayai pembangunan suatu proyek berskala besar terutama pembangunan proyek infrastruktur, seperti pembangunan proyek jalan tol atau pembangunan proyek jaringan telekomunikasi. Ada beberapa istilah lain dari perjanjian bangun guna serah bangunan yang biasa dipergunakan seperti: kontrak bangunan, sewa menyewa tanah, pemakaian tanah maupun perjanjian kerjasama pengelolaan lahan.

Menurut Keputusan Menteri Keuangan No. 248/KMK.04/1995⁸⁴ disebutkan bahwa yang dimaksud dengan bangun guna serah adalah bentuk perjanjian kerja sama yang dilakukan antara pemegang hak atas tanah dengan investor, yang menyatakan bahwa pemegang hak atas tanah memberikan hak kepada investor untuk mendirikan bangunan selama masa perjanjian bangun guna serah (BOT), dan mengalihkan kepemilikan bangunan tersebut kepada pemegang hak atas tanah setelah masa guna serah berakhir.

Berdasarkan pengertian sebagaimana dimaksud di atas maka unsur-unsur perjanjian sistem bangun guna serah, adalah:⁸⁵

1. Investor (penyandang dana)
2. Tanah
3. Bangunan komersial
4. Jangka waktu operasional
5. Penyerahan (transfer)

Dalam perjanjian bangun guna serah, yang menjadi obyek perjanjian adalah tanah dan bangunan, maka pada dasarnya ada pemisahan yang tegas antara Pemilik (yang menguasai tanah) dengan Investor (penyandang dana).⁸⁶ Pemisahan

⁸⁴ Indonesia (f), *Keputusan Menteri Keuangan Tentang Perlakuan Pajak Penghasilan Terhadap Pihak-Pihak Yang Melakukan Kerjasama Dalam Bentuk Perjanjian Bangun Guna Serah (Built Operate And Transfer)*, No. 248/KMK.04/1995.

⁸⁵ Panji Nur Abdurrahman, *Op.Cit.*, hal 93

⁸⁶ Wahyu Kuncoro, "*BOT (Build, Operate and Transfer) Agreement*", <<http://advokatku.blogspot.com/2009/05/bot-build-operate-and-transfer.html>>, 1 Juni 2012.

yang tegas terkait hak dan kewajiban para pihak. Perjanjian tersebut harus tegas menyatakan semua hal yang berkaitan dengan waktu pembangunan, pengelolaan, pengoperasian dan penyerahan nantinya.

Perjanjian Bangun Guna Serah dibagi dalam 3 tahap yaitu:

1. Tahap Pembangunan

Proses ini meliputi studi kelayakan, pengadaan barang dan peralatan, pembiayaan dan pembangunan proyek sehingga dapat dioperasikan secara komersial. Pihak swasta sebagai investor dapat menunjuk pihak ketiga sebagai pemasok barang atau peralatan atau kontraktor dalam pembangunan proyek secara fisik.

2. Tahap Pengoperasian

Proses ini merupakan suatu masa dimana pihak swasta memperoleh pendapatan dari investasi yang diinvestasikannya dalam proses pembangunan. Pada proses pengoperasian, hasil yang diperoleh adalah menjadi hak swasta untuk jangka waktu yang telah ditentukan.

3. Tahap Penyerahan Hak Milik

Penyerahan hak milik adalah saat beralihnya hak kepemilikan atas suatu kebendaan dari suatu pihak ke pihak lainnya, Dalam hal ini maka penyerahaan hak kepemilikan atas asset yang dibangun pihak swasta kepada pemerintah adalah setelah masa pengoperasian yang menjadi hak swasta berakhir.⁸⁷

3.4 Perjanjian Sewa Menyewa

3.4.1 Pengertian Perjanjian Sewa Menyewa

Di dalam sistem hukum nasional, sewa menyewa termasuk pada jenis perjanjian bernama, yaitu perjanjian yang mempunyai nama sendiri yang dikelompokkan sebagai perjanjian-perjanjian khusus.

Pasal 1548 KUHPerdota menyebutkan, yang dimaksud dengan sewa menyewa adalah:

⁸⁷ Imam Sanyoto, *Analisa Yuridis Terhadap Perjanjian Kerja Sama (PKS) Dengan Pola Build, Operate and Transfer (BOT) Di PT Telkom*, (Depok: Tesis Program magister Kenotariatan Universitas Indonesia, 2005), hal 80-81.

“Suatu perjanjian dengan mana pihak yang satu mengikatkan dirinya untuk memberikan kepada pihak yang lainnya kenikmatan dari sesuatu barang, selama suatu waktu tertentu dan dengan pembayaran sesuatu harga yang oleh pihak tersebut belakangan itu disanggupi pembayarannya.”

Seperti halnya perjanjian-perjanjian lain pada umumnya, sewa menyewa adalah suatu perjanjian konsensual, artinya perjanjian sudah sah dan mengikat para pihak pada detik tercapainya sepakat mengenai unsur-unsur pokoknya yaitu barang dan harga.

Kewajiban pihak yang satu adalah menyerahkan barangnya untuk dinikmati oleh pihak lain, sedangkan kewajiban pihak lainnya adalah membayar harga sewa. Jadi barang yang diserahkan tidak untuk dimiliki seperti halnya dalam jual beli, tetapi hanya untuk dipakai dan dinikmati kegunaannya. Dengan demikian maka penyerahan hanya bersifat menyerahkan kekuasaan belaka atas barang yang disewa itu.⁸⁸

Oleh karena kewajiban pihak yang menyewakan adalah menyerahkan barang untuk dinikmati dan bukan menyerahkan hak milik atas barang tersebut, maka ia tidak harus pemilik dari barang tersebut. Dengan demikian maka seseorang yang mempunyai hak nikmati hasil dapat secara sah menyewakan barang yang dikuasainya dengan hak tersebut.

Yahya Harahap mengartikan perjanjian sewa menyewa sebagai “persetujuan antara para pihak yang menyewakan dengan pihak penyewa. Pihak yang menyewakan atau pemilik menyerahkan barang yang hendak disewakan kepada penyewa untuk dinikmati sepenuhnya.”⁸⁹

Selanjutnya seperti telah dikatakan, maksud perjanjian sewa menyewa ialah penikmatan atas suatu barang dengan jalan membayar sewa untuk suatu jangka waktu tertentu. Penikmatan inilah sebagai salah satu unsur yang ditekankan pada pasal 1548 KUHPerdara. Penikmatan itu tidak terbatas sifatnya. Seluruh kenikmatan yang dapat dikecap dari barang yang disewa, harus diperuntukan bagi si penyewa. Tentunya si penyewa hanya berhak menikmati bagian yang disewanya, sesuai dengan identifikasi yang telah ditentukan dalam perjanjian sewa menyewa.

⁸⁸ Subekti, *Aneka Perjanjian*, Bandung: Citra Aditya Bakti, 1990, hal. 40

⁸⁹ Yahya Harahap, *Op.Cit.*, hal. 220

Pada perjanjian sewa menyewa, hak menikmati barang yang diserahkan kepada si penyewa, hanya terbatas pada suatu jangka waktu tertentu, sesuai dengan lamanya jangka waktu yang ditentukan dalam perjanjian. Tujuan pembayaran sejumlah harga sewa dalam perjanjian sewa menyewa adalah sebagai imbalan atas hak penikmatan benda yang disewa tersebut.

Atas dasar pengertian perjanjian sewa menyewa, dapat ditarik kesimpulan bahwa sewa menyewa merupakan:

1. Suatu perjanjian antara pihak yang menyewakan (umumnya pemilik barang) dengan pihak penyewa.
2. Pihak yang menyewa menyerahkan sesuatu barang kepada si penyewa untuk sepenuhnya dinikmati.
3. Penikmatan berlangsung untuk jangka waktu tertentu dengan pembayaran sejumlah harga sewa yang tertentu pula.⁹⁰

Adapun mengenai pengertian barang atau benda (*zaak*) yang disebutkan dalam perjanjian sewa menyewa harus dibedakan dengan benda atau barang yang terdapat dalam hukum kebendaan (*zaak recht*). Pengertian benda dalam hukum kebendaan adalah segala barang dan hak yang dapat dijadikan objek hak milik, namun pada perjanjian sewa menyewa barang yang menjadi objek sewa menyewa bukan untuk dimiliki, tetapi hanya untuk dinikmati.

Objek perjanjian sewa menyewa meliputi segala benda baik atas benda bergerak maupun tak bergerak, benda berwujud maupun tak berwujud, baik yang memakai waktu tertentu maupun tidak memakai waktu tertentu oleh karena waktu tertentu bukan syarat mutlak untuk suatu perjanjian sewa menyewa.

Mengenai harga sewa, harus ditentukan bersama antara yang menyewakan dengan si penyewa. Karena itu besarnya uang sewa harus tertentu atau sesuatu yang dapat ditentukan. Bisa ditentukan berbentuk sejumlah uang atau berupa prestasi lain. Dengan demikian dalam sewa menyewa tidaklah menjadi keharusan bahwa harga sewa itu berupa uang, melainkan harga sewa itu dapat berupa barang dan jasa selama telah ditentukan sebagai pembayaran sewa.

⁹⁰ Yahya Harahap, *Op.cit.*, hal 222

3.4.2 Kewajiban-Kewajiban Para Pihak Dalam Perjanjian Sewa Menyewa

3.4.2.1 Kewajiban Pihak yang Menyewakan

Pasal 1550 KUHPerdara menentukan 3 (tiga) macam kewajiban pihak yang menyewakan. Ketiga macam kewajiban tersebut merupakan kewajiban yang harus dibebankan kepada pihak yang menyewakan, sekalipun hal itu tidak ditentukan dalam perjanjian, yaitu:

- a. Kewajiban untuk menyerahkan barang yang disewa kepada pihak penyewa
- b. Kewajiban pihak yang menyewakan untuk memelihara barang yang disewa selama waktu yang diperjanjikan, sehingga barang yang disewa tadi tetap dapat dipergunakan dan dinikmati sesuai dengan keperluan yang dimaksud pihak penyewa
- c. Pihak yang menyewakan wajib memberi ketentraman kepada si penyewa menikmati barang yang di sewa selama masa perjanjian sewa berlangsung.

Selanjutnya, berdasarkan pasal 1551 dan 1552 KUHPerdara pihak yang menyewakan diwajibkan selama waktu sewa menyuruh melakukan pembetulan-pembetulan pada barangnya yang disewakan yang perlu dilakukan dan ia juga harus menanggungnya terhadap semua cacat dari barang yang disewakan, yang merintangai pemakaian barang itu dan jika cacat itu telah mengakibatkan kerugian bagi si penyewa, maka kepada pihak yang menyewakan diwajibkan memberi ganti rugi (pasal 1551 dan 1552 KUHPerdara).

Adapun mengenai penyerahan benda pada perjanjian sewa menyewa adalah penyerahan nyata. Yang menyewakan harus melakukan tindakan, oleh karena dalam sewa menyewa pihak yang menyewakan wajib melakukan penyerahan nyata namun tidak dapat dituntut dengan penyerahan yuridis. Hal ini sesuai dengan kedudukan penyewa atas barang yang disewa, dimana si penyewa bukan berkedudukan sebagai pemilik dan tidak perlu sebagai *bezitter*. Jadi penyerahan nyata dimaksudkan dengan jalan menyerahkan barang dibawah penguasaan si penyewa.

3.4.2.2 Kewajiban Penyewa

Berdasarkan ketentuan pasal 1560 KUHPerdara, pihak penyewa memiliki kewajiban-kewajiban utama, yaitu:

- a. Membayar atau melunasi uang sewa sesuai dengan jumlah dan waktu yang telah ditentukan. Pembayaran berlangsung sejak saat dimilainya sampai berakhirnya perjanjian sewa menyewa.
- b. Memakai barang yang disewa secara patut sesuai dengan hukum yang ditentukan dalam perjanjian. Penyewa harus mempergunakan barang yang disewa menurut kepatutan sesuai dengan tujuan perjanjian. Tujuan pemakaian harus ditetapkan didalam perjanjian, jika tidak diperjanjikan maka dapat mengikuti keadaan dan kebiasaan yang umum serta kepatutan.
- c. Penyewa wajib menanggung segala kerusakan yang terjadi selama masa sewa menyewa kecuali jika si penyewa dapat membuktikan bahwa kerusakan bukan karena kesalahannya tetapi diluar kekuasaannya.
- d. Mengembalikan barang yang disewa kepada yang menyewakana pada saat berakhirnya perjanjian sewa menyewa. Pengembalian ini dapat disimpulkan dari ketentuan pasal 1562 dan 1563 KUHPerdara yang mewajibkan untuk mengembalikan barang yang disewa kepada yang menyewakan sebagaimana keadaan barang itu sesuai dengan pada waktu diserahkan ke tangan si penyewa.

3.4.3 Resiko Perjanjian Sewa Menyewa

Terlebih dahulu perlu dipahami apa yang dimaksud dengan resiko. Subekti mengartikan resiko sebagai: “kewajiban memikul kerugian yang disebabkan oleh kejadian (peristiwa) di luar kesalahan salah satu pihak. Pihak yang menderita karena barang yang menjadi obyek perjanjian ditimpa oleh kejadian yang tidak disengaja tersebut diwajibkan memikul kerugian itu tanpa adanya keharusan bagi pihak lawannya untuk mengganti kerugian, dinamakan pihak yang memikul resiko

atas barang tersebut.⁹¹

Persoalan tentang resiko itu berawal pada terjadinya suatu peristiwa diluar kesalahan salah satu pihak. Peristiwa ini dalam hukum perjanjian diistilahkan dengan keadaan memaksa atau *overmacht* atau *force majeure*. Dengan demikian masalah resiko itu merupakan akibat dari adanya persoalan tentang keadaan memaksa yaitu suatu kejadian yang tak disengaja dan tak dapat diduga.

Menurut pasal 1553 KUHPerdara, didalam perjanjian sewa menyewa itu resiko mengenai barang yang dipersewakan dipikul oleh si pemilik barang, yaitu pihak yang menyewakan. Dari pasal tersebut dapat disimpulkan bahwa, apabila barang yang disewa itu musnah karena suatu peristiwa yang terjadi diluar kesalahan para pihak, maka perjanjian sewa menyewa tersebut gugur demi hukum. Dengan demikian masing-masing pihak sudah tidak dapat lagi menuntut sesuatu apa dari pihak lawannya, hal ini berarti bahwa kerugian akibat musnahnya barang yang dipersewakan itu dipikul sepenuhnya oleh pihak yang menyewakan karena pada dasarnya setiap pemilik barang wajib menanggung segala resiko atas barang miliknya.

Dengan memperhatikan pasal 1553 KUH Perdata, yang telah menjelaskan mengenai kemungkinan musnahnya barang yang disewa, sebagai akibat suatu kejadian yang tiba-tiba yang tidak dapat dielakkan. Jadi apabila barang-barang yang disewakan musnah dalam jangka waktu masa perjanjian sewa menyewa masih berlangsung, maka ada beberapa kemungkinan musnahnya barang tersebut sebagai berikut:

a. Musnahnya seluruh barang

Apabila yang musnah itu seluruh barang dengan sendirinya menurut hukum maka perjanjian sewa menyewa tersebut gugur atau dengan kata lain berakhir dengan sendirinya. Resiko kerugian yang timbul dibagi dua antara pihak yang menyewakan dnegan pihak penyewa. Yang dimaksud dengan musnahnya seluruh barang adalah secara pasti materi barang tidak dapat lagi ditunjukkan wujudnya.

b. Musnahnya sebagian barang

⁹¹ Subekti, *Op.Cit*, hal 25

Apabila yang musnah hanya sebagian saja, si penyewa dapat memilih:

- Meminta pengurangan harga sewa sebanding dengan bagian yang musnah
- Atau menuntut pembatalan perjanjian sewa.

3.4.4 Berakhirnya Perjanjian Sewa Menyewa

Akibat dari berakhirnya perjanjian sewa menyewa adalah pengosongan atau pengembalian barang yang disewa. Perjanjian sewa menyewa berakhir antara lain:

1. Berakhir sesuai dengan jangka waktu yang ditentukan secara tertulis (pasal 1576 KUH Perdata)

Dalam perjanjian sewa menyewa semacam ini dengan sendirinya suatu perjanjian sewa menyewa sesuai dengan batas waktu yang ditentukan oleh para pihak. Jadi perjanjian sewa berakhir tepat pada saat yang telah ditetapkan dan tidak perlu lagi diakhiri dengan surat lain.

2. Berakhir dalam waktu tertentu yang diperjanjikan secara lisan.

Pasal 1547 KUH Perdata memberikan pengertian, yaitu:

“Perjanjian sewa menyewa dalam jangka waktu tertentu, tetapi dilakukan dengan lisan. Maka perjanjian seperti ini berakhirnya sewa menyewa tidak berakhir tepat pada waktu yang diperjanjikan, melainkan setelah adanya pemberitahuan dari salah satu pihak yang menyatakan kehendak untuk mengakhiri sewa menyewa. Pemberitahuan itu harus memperhatikan jangkauan waktu yang layak menurut kebiasaan setempat.”

3. Pengakhiran perjanjian sewa menyewa, baik secara tertulis maupun lisan yang tidak menentukan batas waktu berakhirnya.

Dalam bentuk perjanjian sewa menyewa seperti ini, secara umum dapat dikatakan bahwa:

“Penghentian dan berakhirnya perjanjian sewa menyewa berjalan sampai pada saat yang dianggap pantas oleh kedua belah pihak, karena Undang-undang tidak mengatur cara penghentian yang selayaknya bagi kedua belah pihak, yang selayaknya berpedoman kepada kepatutan dan kebiasaan setempat.”

4. Ketentuan khusus pengakhiran sewa.

Pasal 1579 KUH Perdata menentukan bahwa pihak yang menyewakan tidak boleh mengakhiri sewa atas alasan mau dipakai sendiri barang yang

disewakan. Kecuali hal ini telah ditentukan terlebih dahulu pada perjanjian. Hal ini tidak berarti bahwa pihak yang menyewakan mempunyai hak untuk mengakhiri sewa menyewa atas alasan untuk dipakai sendiri. Selain pasal diatas, pasal 1576 KUH Perdata juga mengatur tentang ketentuan khusus pengakhiran perjanjian yaitu:

“Penjualan barang yang disewakan kepada pihak ketiga tidak mengakibatkan putusya hubungan perjanjian sewa menyewa, perjanjian sewa menyewa dengan sendirinya menurut hukum tetap melakat pada barang yang dijual. Karena pemilik atau yang menyewakan dalam menggunakan haknya atas barang yang telah disewakan tersebut tidak boleh merugikan pihak penyewa sebagai perlindungan terhadap si penyewa.”

3.5. Persamaan Perjanjian BOT dengan Perjanjian Sewa Menyewa.

Dilihat dari konsepnya, perjanjian Bangun Guna Serah (BOT) memiliki kemiripan dengan perjanjian sewa menyewa. Hal ini dapat dilihat bahwa dalam kegiatan bangun guna serah, pemilik hak eksklusif atau pemilik lahan menyerahkan studi kelayakan, pengadaan barang dan peralatan, pembangunan serta pengoperasian hasil pembangunannya kepada investor, dan investor ini dalam jangka waktu tertentu diberi hak mengoperasikan, memelihara serta mengambil manfaat ekonomi dari bangunan bersangkutan dengan maksud untuk mengganti biaya yang telah dikeluarkan investor dalam membangun proyek tersebut, kemudian setelah jangka waktu tersebut selesai, bangunan beserta fasilitas yang melekat padanya diserahkan kepada pemilik lahan atau pemilik hak eksklusif.

Menurut pasal 1548 KUH Perdata, menyebutkan bahwa sewa menyewa adalah suatu perjanjian dengan mana pihak yang satu mengikatkan dirinya untuk memberikan kepada pihak yang lainnya kenikmatan dari suatu barang, selama suatu waktu tertentu dan dengan pembayaran sesuatu harga yang oleh pihak tersebut belakangan itu disanggupi pembayarannya. Jadi barang yang diserahkan tidak untuk dimiliki tetapi hanya untuk dipakai, dinikmati kegunaannya. Dengan demikian menurut Subekti, penyerahan tersebut hanya bersifat menyerahkan kekuasaan belaka atas barang yang disewa.

Lebih lanjut, berdasarkan pengertian atau unsur-unsur yang dimiliki antara perjanjian bangun guna serah dengan perjanjian sewa menyewa maka akan terlihat kesesuaiannya yaitu sebagai berikut :

1. Perjanjian sewa menyewa merupakan suatu perjanjian antara pihak yang menyewakan (pada umumnya pemilik barang) dengan pihak penyewa. Sedang dalam perjanjian Bangun Guna Serah (BOT) perjanjian antara pihak pemilik lahan/pemilik hak eksklusif dengan pihak investor.
2. Pihak yang menyewakan menyerahkan sesuatu barang kepada si penyewa untuk sepenuhnya dinikmati, demikian juga dalam perjanjian Bangun Guna Serah (BOT) disini pihak pemilik lahan menyerahkan lahannya untuk dibangun dan dioperasikan artinya untuk dinikmati pemantauan ekonominya.
3. Dalam perjanjian sewa menyewa, penikmatan berlangsung untuk suatu jangka waktu tertentu dengan pembayaran sejumlah harga sewa yang tertentu demikian halnya dalam perjanjian Bangun Guna Serah (BOT) penikmatan berlangsung dalam jangka waktu tertentu (masa konsesi) dan imbalan pembayaran diterima secara bertahap selama masa konsesi ditambah bangunan beserta fasilitas yang melekat pada tanah dan bangunan bersangkutan (apabila perjanjian sudah berakhir).
4. Pada akhir masa sewa menyewa maka penyewa berkewajiban mengembalikan barang yang disewanya, hal ini tampak pula pada perjanjian Bangun Guna Serah (BOT) dimana diakhir masa konsesi investor wajib mengembalikan tanah dan menyerahkan bangunan kepada pemilik tanah atau pemilik hak eksklusif.

Dengan demikian secara sederhana dapatlah dikatakan bahwa perjanjian BOT adalah perjanjian sewa menyewa dimana pihak yang menyewakan / pemilik lahan / pemegang hak eksklusif akan menerima imbalan pembayaran dan bangunan (pada saat perjanjian berakhir).

BAB IV
ANALISIS MENGENAI STATUS HAK KEPEMILIKAN DI DALAM PPJT
DAN IMPLIKASINYA DALAM PERTANGGUNGJAWABAN RESIKO DI
DALAM KEADAAN KAHAR

4.1 Deskripsi Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol SMN

Pada hari Selasa, tanggal 28-06-2011, dihadapan notaris RINA UTAMI DJAUHARI, Notaris Jakarta, berkedudukan di Kota Jakarta Selatan dibuat Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol SMN (selanjutnya disebut sebagai “PPJT”), antara :

1. Tuan Insinyur ACHMAD GANI GHANI GHAZALY AKMAN, menurut keterangannya dalam hal ini bertindak dalam jabatannya sebagai Kepala Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) berdasarkan Surat Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 421/KPTS/M/2010 tanggal 21-07-2010 tentang Pembebasan dan Pengangkatan Pejabat Pimpinan Badan Pengatur Jalan Tol dan Sekretariat Badan Pendukung Pengembangan Sistem Penyediaan Air Minum, yang untuk melakukan perbuatan hukum dalam akta ini bertindak berdasarkan Surat Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 225/KPTS/M/2008 tanggal (*) tentang Penugasan Kepada Kepala Badan Pengatur Jalan Tol Untuk Menandatangani Perjanjian Pengusahaan JalanTol, demikian dalam jabatannya tersebut di atas dan karenanya sah mewakili untuk dan atas nama Pemerintah Republik Indonesia. Yang untuk selanjutnya disebut sebagai “Pemerintah”.
2. Tuan YYY, Warga Negara Australia, menurut keterangannya dalam hal ini bertindak sebagai Presiden Direktur yang mewakili Direksi dari dan oleh karena itu bertindak untuk dan atas nama Perseroan Terbatas PT. X, berkedudukan di Jakarta Selatan, beralamat di Jalan TB Simatupang

Kaveling 1B, Jakarta 12560, telah memperoleh persetujuan dari para pemegang saham Perseroan tersebut sebagaimana ternyata dalam Circular Resolutions of The Shareholders of PT. X. Yang untuk selanjutnya disebut sebagai “Badan Usaha Jalan Tol”.

Untuk selanjutnya Pemerintah dan Badan Usaha Jalan Tol secara bersama-sama disebut sebagai (“Para Pihak”), dan secara sendiri-sendiri disebut sebagai (“Pihak”).

Berdasarkan dengan Surat Penetapan yang dikeluarkan oleh Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia Nomor KU.03.01-Mn/309 tanggal 19-05-2008, PT.Y telah ditetapkan sebagai pemenang lelang Pengusahaan Jalan Tol SMN. Pemenang Lelang telah mendirikan dan menunjuk PT. X sebagai sebuah perusahaan yang khusus dibentuk untuk menandatangani Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol dan melaksanakan kewajiban-kewajibannya sebagaimana diatur dalam Perjanjian. Bahwa Para Pihak berdasarkan Berita Acara Kesepakatan Penerusan Pengusahaan Jalan Tol Ruas SMN Nomor BA.397/BPJT/KE/HK.02.03/2011 tanggal 13-06-2011 telah mengadakan evaluasi ulang syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan dalam Dokumen Lelang, Dokumen Penawaran dan Hasil Negosiasi dan setuju untuk mengubah dan menyatakan kembali Dokumen Lelang, Dokumen Penawaran dan Hasil Negosiasi sebagaimana tertuang dalam Perjanjian.

4.2 Status Kepemilikan Jalan Tol beserta Aset dan Perlengkapannya

Ketentuan mengenai status kepemilikan jalan tol dalam PPJT, diatur dalam pasal 2.4 yang berbunyi sebagai berikut:

“Dengan tanpa mengurangi makna Hak Pengusahaan Jalan Tol yang diberikan oleh Pemerintah kepada Badan Usaha Jalan Tol sesuai Perjanjian ini, telah dimengerti sepenuhnya oleh Badan Usaha Jalan Tol, bahwa:

- (a) Jalan Tol merupakan milik Pemerintah, maka oleh karenanya setelah berakhir Masa Konsesi atau pengakhiran perjanjian oleh salah satu Pihak sesuai ketentuan Perjanjian, Badan Usaha Jalan Tol harus mengembalikan dan menyerahkan kembali Jalan Tol kepada Pemerintah; dan
- (b) Pemberian Hak Pengusahaan Jalan Tol kepada Badan Usaha Jalan Tol tidak berarti sebagai beralihnya hak milik atas Jalan Tol kepada Badan Usaha Jalan Tol, melainkan selama Masa Konsesi, Badan Usaha Jalan

Tol hanya memiliki hak untuk menguasai seluruh tanah yang dibutuhkan bagi Pengusahaan Jalan Tol dan melaksanakan Pengusahaan Jalan Tol sesuai dengan ketentuan dalam Perjanjian dan peraturan perundang-undangan dan ketentuan yang berlaku.

Oleh karena Jalan Tol merupakan milik Pemerintah, maka Badan Usaha Jalan Tol tidak dapat menjamin sebagian ataupun keseluruhan fisik Jalan Tol maupun tanah yang digunakan untuk Pengusahaan Jalan Tol.”

Jadi, berdasarkan PPJT, jalan tol sejak awal dimiliki oleh pemerintah, bahkan sebelum jalan tol tersebut dibangun. Padahal, sebelum jalan tol itu siap beroperasi, terdapat beberapa tahapan yang harus dilalui oleh para pihak, yaitu: pengadaan lahan, pendanaan, perencanaan teknik, konstruksi, pengoperasian dan pemeliharaan. Keempat tahap terakhir adalah yang dimaksud dengan masa konsesi dalam PPJT sesuai dengan Pasal 19 Peraturan Pemerintah RI No. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol yang menyatakan:

“Pengusahaan Jalan Tol meliputi kegiatan pendanaan, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian, dan/atau pemeliharaan.”⁹²

Penjelasan dari tahapan-tahapan tersebut adalah sebagai berikut:

1. Pengadaan Lahan

Tahapan ini meliputi setiap kegiatan pengadaan tanah untuk kepentingan pengusahaan jalan tol. Berdasarkan PPJT, proses ini dibiayai dan dimiliki sepenuhnya oleh pemerintah, dalam hal ini, Kementerian Pekerjaan Umum. Apabila terjadi keterlambatan dalam proses ini, maka PT. X berhak menuntut kompensasi dalam bentuk perpanjangan masa konsesi atau penyesuaian tarif tol awal.

2. Pendanaan

Dalam kegiatan ini, PT. X harus memiliki modal sendiri minimum sebesar 30% dari total investasi, baru kemudian sisanya dibiayai oleh Pemberi Pinjaman. PT. X wajib menandatangani Perjanjian Pinjaman selambatnya 3 bulan setelah fisik Pengadaan Tanah mencapai 75% dan Pinjaman harus dapat dicairkan selambatnya 5 bulan setelah fisik Pengadaan Tanah mencapai 75%.

3. Perencanaan Teknik

⁹² Indonesia (b), *Op.Cit.*, Pasal 19.

Proses ini dimulai pada saat proses pengadaan tanah dimulai. Sebagai hasil akhir dari proses ini adalah terbentuknya Rencana Teknik Akhir yang harus dapat diselesaikan 12 bulan sejak dimulainya Perencanaan Teknik.

4. Konstruksi

Sebelum dimulai tahap ini, PT. X wajib menunjuk perusahaan konsultan pengendali mutu periodik. PT. X wajib memulai proses konstruksi 30 hari sejak diterbitkannya SPMK (Surat Perintah Mulai Kerja), yang akan dikeluarkan paling lambat 7 hari setelah serah terima tanah. Setelah berakhir masa konstruksi, BPJT harus memeriksa dan menguji, dan apabila telah sesuai dengan Rencana Teknik Akhir, maka BPJT akan menerbitkan Sertifikat Laik Operasi yang menyatakan bahwa seksi atau jalan tol siap dan layak untuk dioperasikan. Untuk dapat diterbitkan sertifikasi ini, BUJT harus menyerahkan laporan kemajuan perkembangan, manual pengoperasian dan manual pemeliharaan beserta foto keadaan perkembangan terakhir.

5. Pengoperasian dan Pemeliharaan

Dengan diterbitkannya sertifikat laik operasi, maka masa pengoperasian dan pemeliharaan pun dimulai. BUJT harus melaksanakan pemeliharaan sesuai dengan Rencana Program Pemeliharaan Jalan Tol, Standar Pelayanan Minimal, dan pedoman pemeliharaan jalan tol yang ditetapkan oleh pemerintah. Biaya yang terdapat dalam tahapan ini, juga ditanggung sepenuhnya oleh BUJT .

Kemudian, Pengusahaan Jalan Tol pada umumnya dapat dilakukan dalam bentuk Perjanjian Bangun Guna Serah (*Build, Operate and Transfer – BOT*) dan Kontrak Operasi dan Pemeliharaan (*Operation and Maintenance Contract*).⁹³ Namun, jika merujuk pada definisinya, PPJT yang dibahas di dalam skripsi ini sesuai dengan konsep BOT. Karena semua pendanaan dari awal sebelum dibangun sampai akhirnya beroperasi, termasuk biaya pemeliharaan dibebankan kepada BUJT. Konsep BOT pun mengatur status kepemilikan atas aset yang

⁹³ *Ibid.*, Penjelasan Pasal 19 (2).

diperjanjikan dalam masa konsesi. Namun, permasalahannya adalah apakah pengaturan status kepemilikan yang terdapat dalam Pasal 2.4 sudah sesuai dengan konsep BOT yang merupakan konsep dasar dalam pembuatan PPJT.

Dalam sub-bab ini, penulis akan membahas secara rinci status kepemilikan dalam tahapan-tahapan yang terdapat dalam PPJT, yaitu sebagai berikut:

1. Masa Pengadaan Lahan Jalan Tol
2. Masa Pengusahaan Jalan Tol, termasuk di dalamnya kegiatan pendanaan, perencanaan teknik, konstruksi, pengoperasian dan pemeliharaan

dengan menghubungkan konsep hukum perdata. Kemudian, penulis juga akan membandingkan status kepemilikan dalam PPJT dengan status kepemilikan dalam konsep BOT sebagai dasar dari PPJT tersebut.

4.2.1 Tahap 1: Masa Pengadaan Lahan Jalan Tol

Prasarana jalan tol digolongkan sebagai barang publik (*public goods*), yang pengadaannya dilakukan oleh pemerintah melalui Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Ketika pemerintah tidak sanggup untuk membiayai prasarana jalan tol, maka pihak swasta diberi kesempatan untuk berpartisipasi dalam penyediaan jalan melalui skema kerjasama pemerintah swasta. Namun, pada lazimnya, pemerintah, sebagai pihak pengatur jalan tol, bertanggung jawab atas pengadaan lahan yang nantinya digunakan sebagai jalan tol. Hal ini dikuatkan dengan Undang-Undang No. 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum yang mengatur bahwa pemerintah menjamin atas penyediaan lahan beserta pendanaannya untuk kepentingan umum.⁹⁴ Kepentingan umum yang dimaksud hanya meliputi pembangunan infrastruktur, termasuk didalamnya untuk pembangunan jalan tol.⁹⁵

Pengadaan lahan meliputi setiap kegiatan untuk mendapatkan lahan dengan cara memberikan ganti rugi kepada yang melepaskan atau menyerahkan

⁹⁴ Indonesia (g), *Undang-undang Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum*, UU No. 2, LN No. 22 tahun 2012, TLN No. 5280, Pasal 4.

⁹⁵ *Ibid.*, Pasal 11.

lahan, bangunan, tanaman dan benda-benda yang berkaitan dengan lahan. Banyak hal yang dapat mempersulit Pemerintah dalam mengadakan lahan, yaitu:

1. Masyarakat bersikap skeptis dan menganggap Jalan Tol sebagai proyek investasi swasta yang berorientasi pada keuntungan,
2. Dengan adanya pembangunan Jalan Tol, pemilik lahan mempunyai posisi tawar lebih tinggi dan berusaha menjual lahannya dengan harga setinggi-tingginya,
3. Masalah lahan juga dapat terjadi, karena pemilik biasanya hanya akan menjual jika seluruh lahannya yang dibeli, sedangkan tidak seluruh lahan dibutuhkan untuk pembangunan,
4. Tumbuhnya calo lahan/spekulan dan juga komplikasi yang tinggi yang disebabkan karena banyak pihak yang terlibat.

Atas dasar permasalahan di atas, maka proses pembebasan lahan tidak mempunyai kepastian dalam bentuk besaran harga dan waktu.

Dalam menanggapi permasalahan di atas, Undang-undang Pokok Agraria (UUPA)⁹⁶ kemudian menyatakan, bahwa hak atas lahan memiliki fungsi sosial. Penjelasan dari pernyataan ini adalah, setiap penggunaan lahan harus sesuai dengan keadaan dan sifatnya, sehingga bermanfaat terhadap pemilik dan masyarakat. Jelas bahwa harus terdapat keseimbangan antara kepentingan pribadi dan umum, sehingga hak atas lahan tidak dapat digunakan untuk kepentingan pribadi saja. Maka dari itu, sebagai konsekuensi, seseorang dapat kehilangan hak miliknya, apabila hak atas lahan tersebut dibutuhkan bagi pembangunan, terutama jika pembangunan tersebut semata-mata untuk kepentingan umum.

Pemerintah harus memberikan kompensasi yang sesuai kepada pemilik lahan, jika ingin mengambil alih hak kepemilikan suatu lahan bagi kepentingan umum. Hal ini sesuai dengan UU No. 2 Tahun 2012⁹⁷ Pasal 5 yang menyatakan bahwa:

“Pihak yang berhak wajib melepaskan lahannya pada saat pelaksanaan Pengadaan Lahan untuk Kepentingan Umum setelah pemberian Ganti

⁹⁶ Indonesia (h), *Undang-undang Tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria*, UU No. 5, LN No. 104 Tahun 1960, TLN No. 2043, Pasal 6.

⁹⁷ Indonesia (g), *Op. Cit.*, Pasal 5.

Kerugian atau berdasarkan putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap.”

Kemudian, undang-undang ini juga menegaskan agar pengadaan lahan bagi kepentingan umum harus diimbangi dengan pemberian ganti rugi yang layak dan adil.⁹⁸ Untuk menentukan besarnya ganti rugi yang layak dan adil, tentunya dilakukan proses penilaian lahan tersebut, yang diatur oleh undang-undang tersebut. Apabila terdapat lahan sisa yang tidak dapat difungsikan lagi, pihak pemilik lahan berhak mendapatkan penggantian lahan secara utuh.⁹⁹ Pada akhirnya, hasil dari penilaian lahan tersebut menjadi dasar untuk musyawarah penetapan ganti kerugian.

Setelah dicapainya kesepakatan mengenai besarnya ganti rugi, maka pemberian ganti rugi pun diberikan kepada pihak pemilik lahan, dan kemudian terjadi pelepasan hak milik, dari pemilik sebelumnya, kepada Pemerintah atau instansi yang bersangkutan. Hal ini sesuai dengan pasal 11 UU No. 2 Tahun 2012.¹⁰⁰

Berdasarkan pasal tersebut, apabila proses pembebasan lahan yang dilakukan telah sesuai dengan UU No. 2 Tahun 2012, maka penulis menyimpulkan bahwa lahan jalan tol, yang dimaksud dalam PPJT, dapat dimiliki secara sah oleh Pemerintah/Pemerintah Daerah atau Badan Usaha Milik Negara yang bersangkutan.

4.2.2 Tahap 2: Masa Pengusahaan Jalan Tol

Di dalam Pasal 570 KUH Perdata, pengertian Hak Milik atau eigendom dijelaskan sebagai:

“Hak untuk menikmati manfaat suatu kebendaan dengan leluasa, dan dengan kedaulatan sepenuhnya berbuat bebas terhadap kebendaan itu, asal

⁹⁸ *Ibid.*, Pasal 9 butir 2.

⁹⁹ *Ibid.*, Pasal 35.

¹⁰⁰ *Ibid.*, Pasal 11:

- (1) Pengadaan Lahan untuk Kepentingan Umum sebagaimana dimaksud dalam pasal 10 wajib diselenggarakan oleh Pemerintah dan lahannya selanjutnya dimiliki oleh Pemerintah atau Pemerintah Daerah.
- (2) Dalam hal Instansi yang memerlukan Pendanaan Lahan untuk Kepentingan Umum sebagaimana dimaksud dalam pasal 10 adalah Badan Usaha Milik Negara, lahannya menjadi milik Badan Usaha Milik Negara.

tidak bertentangan dengan undang-undang atau peraturan umum yang ditetapkan oleh penguasa yang berwenang dan tidak mengganggu hak-hak orang lain; kesemuanya itu dengan tak mengurangi kemungkinan pencabutan hak tersebut demi kepentingan umum berdasarkan atas ketentuan undang-undang dan dengan pembayaran sejumlah ganti rugi.”¹⁰¹

Dengan demikian, *eigendom* merupakan hak yang bersifat absolut dan tidak dapat diganggu gugat.

Di dalam KUH Perdata¹⁰² juga dijelaskan cara memperoleh hak *eigendom*, yaitu sebagai berikut:

- (1) Pengambilan atau pemilikan (*Toe-eigening*),
- (2) *Natrekking*, yaitu jika suatu benda bertambah besar atau berlipat karena perbuatan alam,
- (3) Lewat waktu (*verjaring*),
- (4) Pewarisan (*erfopvolging*),
- (5) Penyerahan (*levering*).

Proses kelima, yaitu *levering* adalah merupakan salah satu cara perolehan hak milik yang paling penting, dan juga yang paling relevan dalam PPJT ini.

Levering dalam sudut yuridis adalah pemindahan hak *eigendom* atas suatu benda yang berasal dari seseorang yang berhak memindahkannya kepada orang lain, yang mengakibatkan orang lain tersebut menjadi pemilik benda yang bersangkutan.¹⁰³ Jika mengacu pada sistem Kausal yang dianut oleh Indonesia, PPJT masih merupakan perjanjian dasar yang mengikat para pihak. Jadi, *eigendom* atas objek yang diikat belum beralih, karena belum ada penyerahan pada saat PPJT ini dibuat. Hal ini berbeda dengan saat proses pembebasan lahan, dimana sudah terjadi proses *levering*, karena telah berpindahnya titel pemindahan hak atas lahan yang berasal dari pihak yang berhak memindahkan *eigendom*. Lebih lanjut penulis akan membahas apakah telah terjadi *levering* di dalam tahap-tahap pengusahaan jalan tol.

¹⁰¹ Indonesia (c), Op. Cit., Pasal 570.

¹⁰² Ibid., Pasal 584

¹⁰³ Freida Husni Hasbullah, *Hukum Kebendaan Perdata : Hak-Hak Yang Memberi Kenikmatan, Jilid 1*, (Jakarta: Ind – Hill Co, 2005), hal. 115.

4.2.2.1 Kegiatan Pendanaan dan Perencanaan Teknik

Dalam kegiatan ini, jalan tol masih dalam tahap perencanaan saja dan belum mulai untuk dibangun. Sehingga tidak terjadi penyerahan hak milik atas jalan tol, karena benda yang diikat belum berbentuk sama sekali. Di dalam kegiatan ini, bisa diasumsikan bahwa pemerintah telah menyerahkan lahan jalan tol kepada PT. X, namun yang dialihkan bukanlah hak milik, melainkan hak untuk menguasai seluruh tanah yang dibutuhkan bagi perusahaan jalan tol.

4.2.2.2 Kegiatan Pembangunan Jalan Tol

Selama kegiatan konstruksi dilaksanakan, juga tidak terdapat proses penyerahan atau peralihan hak atas jalan tol dari PT. X kepada Pemerintah. Hal ini disebabkan oleh karena benda (jalan tol) yang dimaksud belum selesai dibangun. Jadi pada masa pembangunan, Pemerintah sebagai subyek hukum belum bisa dibebankan hak kepemilikan, karena obyek hukumnya, yaitu benda yang berupa jalan tol, belum berbentuk, atau dengan kata lain belum ada.

Oleh karena seluruh biaya konstruksi ditanggung sendiri, adalah mungkin bagi BUJT memiliki hak kebendaan atas konstruksi bangunan di atas tanah milik pemerintah sampai saat pemerintah dapat mengganti seluruh biaya pembangunan tersebut. Pasal 603 KUH Perdata mendukung dengan menyatakan bahwa apabila seseorang dengan bahan-bahan kepunyaan sendiri mendirikan sesuatu bangunan di atas tanah milik orang lain, maka si pemilik tanah boleh memiliki bangunan itu, namun ia wajib membayar harga bahan-bahan beserta segala upah kerja.¹⁰⁴ Kemudian, UUPA juga mengakui dengan mengenal asas pemisahan horisontal, dimana terdapat pemisahan antara tanah dan bangunan yang ada di atasnya.¹⁰⁵

¹⁰⁴ Indonesia (c), *Op. Cit.*, Pasal 603.

¹⁰⁵ Freida Husni Hasbullah, *Op. Cit.*, hal. 100.

4.2.2.3 Kegiatan Pengoperasian dan Pemeliharaan Jalan Tol

Di dalam kegiatan pengoperasian dan pemeliharaan ini jalan tol telah selesai dibangun dan sudah dapat digunakan oleh masyarakat umum. Sehingga pada fase ini, sebenarnya objek yang dimaksud di dalam perjanjian sudah berwujud dan siap untuk diserahkan. Namun, di dalam PPJT tidak dijelaskan proses penyerahan atas jalan tol sebagaimana disebutkan di dalam Peraturan Presiden RI Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur, Pasal 25 ayat 2 Peraturan Presiden tersebut:

“Dalam hal Perjanjian Kerjasama mengatur penyerahan penguasaan aset yang diadakan oleh Badan Usaha selama jangka waktu perjanjian, Perjanjian Kerjasama harus mengatur:

- a. kondisi aset yang akan dialihkan;
- b. tata cara pengalihan aset;
- c. status aset yang bebas dari segala jaminan kebendaan atau pembebanan dalam bentuk apapun pada saat aset diserahkan kepada Menteri/ Kepala Lembaga/ Kepala Daerah;
- d. status aset yang bebas dari tuntutan pihak ketiga;
- e. pembebasan Menteri/ Kepala Lembaga/ Kepala Daerah dari segala tuntutan yang timbul setelah penyerahan aset;
- f. kompensasi kepada Badan Usaha yang melepaskan aset.”¹⁰⁶

PPJT hanya menerbitkan Sertifikat Laik Operasi setelah selesainya fase konstruksi jalan tol, dan sekaligus menandai bahwa jalan tol sudah mulai dapat dioperasikan. Lalu, pada akhir masa konsesi, PPJT mengatur juga peralihan fisik jalan tol dari PT. X kepada pemerintah. Pertanyaan selanjutnya adalah, apakah dalam kegiatan pengoperasian, walaupun tidak dijelaskan tentang terjadinya proses levering dalam PPJT, hak kepemilikan tetap bisa dimiliki oleh Pemerintah.

Perjanjian Bangun Guna Serah dibagi dalam 3 tahap:

4. Tahap Pembangunan

Proses ini meliputi studi kelayakan, pengadaan barang dan peralatan, pembiayaan dan pembangunan proyek sehingga dapat dioperasikan secara komersial. Pihak swasta sebagai investor dapat menunjuk pihak ketiga

¹⁰⁶ Indonesia (e), *Op. Cit.*, Pasal 25 butir 2.

sebagai pemasok barang atau peralatan atau kontraktor dalam pembangunan proyek secara fisik.

5. Tahap Pengoperasian

Proses ini merupakan suatu masa dimana pihak swasta memperoleh pendapatan dari investasi yang diinvestasikannya dalam proses pembangunan. Pada proses pengoperasian, hasil yang diperoleh adalah menjadi hak swasta untuk jangka waktu yang telah ditentukan.

6. Tahap Penyerahan Hak Milik

Penyerahan hak milik adalah saat beralihnya hak kepemilikan atas suatu kebendaan dari suatu pihak ke pihak lainnya, Dalam hal ini maka penyerahan hak kepemilikan atas asset yang dibangun pihak swasta kepada pemerintah adalah setelah masa pengoperasian yang menjadi hak swasta berakhir.¹⁰⁷

Berdasarkan penjelasan di atas diketahui bahwa selama masa pembangunan dan pengoperasian maka status kepemilikan jalan tol adalah ada pada PT.X dan setelah masa pengoperasian berakhir barulah terjadi penyerahan hak milik atas jalan tol dari PT. X kepada pemerintah.

Hal ini juga didukung oleh William W. Ambrose, yang memberikan definisi *build operate and transfer*, sebagai berikut:

“Build, operate and transfer, investor build local network under direction of the government and operate then for a specified time period. The private operator would recoup their investment and any return from the operating revenue during this period. When the specified period expires, ownership of the network assets would be transferred to the state and become publicly managed.”¹⁰⁸

Berdasarkan definisi tersebut, nampak bahwa kepemilikan aset pada perjanjian bangun guna serah baru beralih setelah masa pengelolaannya berakhir.

Sehingga jika berdasar pada konsep BOT yang ada, maka status kepemilikan jalan tol adalah milik PT. X sampai pada saat diserahkannya hak milik jalan tol tersebut kepada pemerintah setelah masa pengoperasian jalan tol

¹⁰⁷ Imam Sanyoto, *Analisa Yuridis Terhadap Perjanjian Kerja Sama (PKS) Dengan Pola Build, Operate and Transfer (BOT) Di PT Telkom*, (Depok: Tesis Program magister Kenotariatan Universitas Indonesia, 2005), hal 80-81.

¹⁰⁸ William W. Ambrose, Paul R. Hennemeyer and Jean-Paul Chapon, *Privatizing Telecommunications System: Business Opportunity in Developing Countries*, (Washington DC: The World Bank, 1990), hal. 33.

berakhir. Walaupun pemerintah adalah pemilik lahan, namun keseluruhan biaya perencanaan, pembangunan, pengoperasian dan pemeliharaan dibiayai oleh PT. X. Jadi, jika PT. X selesai mengoperasikan jalan tol dan mendapatkan penggantian biaya dan keuntungan yang wajar, baru bisa jalan tol tersebut dialihkan dan diberikan status kepemilikannya kepada pemerintah.

Dari pernyataan di atas maka hak kepemilikan di dalam PPJT Pasal 2.4 berbeda dengan konsep BOT. Perbedaan status hak kepemilikan dalam konsep BOT dan Pasal 2.4 dalam PPJT sebenarnya dapat dimaklumi, karena benda yang dimaksud dalam perjanjian mempunyai fungsi sosial dan menyangkut kepentingan umum, sehingga sudah sewajarnya dimiliki oleh pemerintah dari saat bangunan tersebut selesai dibangun dan siap untuk dioperasikan. Kepemilikan jalan tol oleh pemerintah sesuai dengan Undang-undang Dasar 1945 Pasal 33 (3) dan 34 (3).¹⁰⁹ Kemudian, pelaksanaan pasal 2.4 juga telah mengacu pada Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 13/PRT/M/2010, tentang Pedoman Pengadaan Pengusahaan Jalan Tol, yang menyatakan dalam pasal 13 butir 2:

“PPJT sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus mencantumkan dengan jelas status kepemilikan aset yang diadakan selama jangka waktu konsesi, yaitu kepemilikan oleh Negara Kesatuan Republik Indonesia.”¹¹⁰

Dalam hal ini pemerintah bertujuan untuk melindungi jalan tol tersebut, sehingga tidak dapat disalahgunakan oleh PT. X. Apabila di dalam PPJT dinyatakan pada masa konsesi, pemilik dari jalan tol adalah PT. X, maka PT. X dalam kapasitasnya sebagai pemilik dapat menjaminkan jalan tol tersebut untuk kepentingan perusahaannya.

Berdasarkan penjelasan di atas maka perjanjian pengusahaan jalan tol ini tidak sesuai dengan konsep BOT, karena pada pelaksanaannya setelah selesai dibangun, kepemilikan jalan tol diserahkan kepada pemerintah dahulu baru dioperasikan oleh PT. X. Dasar perjanjian ini lebih sesuai dengan konsep BTO atau *built, transfer and operate*. Di dalam konsep BTO, pihak swasta bertanggung

¹⁰⁹ Pasal 33 (3): Bumi, Air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh Negara dan dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat.

Pasal 34 (3): Negara bertanggung jawab atas penyediaan fasilitas pelayanan kesehatan dan fasilitas pelayanan umum yang layak.

(Indonesia (h), *Undang-undang Dasar Republik Indonesia*, UUD 1945.)

¹¹⁰ Indonesia (d), *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum tentang Pedoman Pengadaan Pengusahaan Jalan Tol*, No. 13/PRT/M/2011, Pasal 13 butir 2.

jawab membangun termasuk membiayai proyek, kemudian menyerahkan kepemilikannya kepada pemerintah, baru setelah itu pihak swasta mendapatkan hak pengusahaan dalam jangka waktu tertentu untuk pengembalian modal investasi dan memperoleh keuntungan yang wajar.¹¹¹

Pada akhirnya penulis berkesimpulan bahwa jalan tol dapat dimiliki secara sah oleh pemerintah dalam pengusahaan jalan tol. PPJT Pasal 2.4 sudah tepat karena sudah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan sesuai dengan fungsi sosial dari jalan tol tersebut. Namun, pasal tersebut tidak terlepas dari kekurangan. Diantaranya tidak dinyatakan secara jelas peralihan hak kepemilikan kepada pemerintah setelah selesai dibangunnya jalan tol. Kemudian, perjanjian jalan tol ini, karena dimiliki oleh pemerintah dari awal operasi, maka lebih sesuai dengan konsep BTO.

4.3 Pertanggungjawaban atas Risiko-Risiko yang timbul terkait dengan Kepemilikan Jalan Tol

Resiko adalah suatu ketidakpastian yang memungkinkan lahirnya suatu kerugian¹¹². Jadi didalam suatu resiko terdapat suatu sifat ketidakterdugan, sehingga susah untuk diprediksi kapan akan terjadinya kerugian tersebut dan juga karena diluar kesalahan pihak-pihak yang bersangkutan. Peristiwa ini dalam hukum perjanjian diistilahkan dengan keadaan memaksa atau *overmacht* atau *force majeure*. Dengan demikian masalah resiko itu merupakan akibat dari adanya persoalan tentang keadaan memaksa yaitu suatu kejadian yang tak disengaja dan tak dapat diduga.

Menurut Subekti¹¹³, resiko adalah “kewajiban untuk memikul kerugian jikalau ada suatu kejadian di luar kesalahan salah satu pihak yang menimpa benda yang dimaksudkan dalam perjanjian.” Pihak yang menderita karena barang yang menjadi obyek perjanjian ditimpa oleh kejadian yang tidak disengaja tersebut diwajibkan memikul kerugian itu tanpa adanya keharusan bagi pihak lawannya

¹¹¹ Panji Nur Abdurrahman, *Op. Cit.*, hal 98.

¹¹² George E. Redja, *Principles of Risk Management and Insurance*, (Boston: Pearson, 2007), hal. 3.

¹¹³ Subekti, *Hukum Perjanjian*, (Jakarta: Intermasa, 2005), hal 59.

untuk mengganti kerugian, dinamakan pihak yang memikul resiko atas barang tersebut.

Sebagai suatu bentuk perjanjian, maka PPJT juga memperhitungkan terjadinya keadaan memaksa atau *overmacht* atau *force majeure* sebagaimana dibahas dalam Pasal 17 mengenai keadaan kahar. Hal ini sesuai dengan Pasal 1244 KUHPerdara, yang menyatakan bahwa: “dalam hal ini, kejadian-kejadian yang merupakan *force majeure* tersebut tidak pernah terduga oleh para pihak sebelumnya akan adanya peristiwa tersebut, maka seyogyanya hal tersebut harus sudah dinegosiasi diantara para pihak.” Kemudian, dalam pasal 17 PPJT tersebut, yang dimaksud dengan keadaan kahar adalah peristiwa yang mengakibatkan para pihak menjadi tidak dapat memenuhi kewajibannya berdasarkan PPJT. Situasi yang dapat digolongkan sebagai keadaan kahar menurut pasal tersebut adalah: 1) Perang, permusuhan; 2) Ionisasi, radiasi; 3) Bencana alam dan 4) Kerusuhan, pemogokan.

Perjanjian pengusahaan jalan tol dilakukan dengan cara BOT, sesuai dengan Penjelasan Pasal 19 (2) Peraturan Pemerintah RI no. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol. Dasar hukum dari perjanjian BOT belum ada secara jelas, namun perjanjian ini dapat dihubungkan dengan perjanjian sewa-menyewa.

Menurut pasal 1553 KUHPerdara, didalam perjanjian sewa menyewa, resiko mengenai barang yang dipersewakan dipikul oleh si pemilik barang, yaitu pihak yang menyewakan. Dari pasal tersebut dapat disimpulkan bahwa, apabila barang yang disewa itu musnah karena suatu peristiwa yang terjadi diluar kesalahan para pihak, maka perjanjian sewa menyewa tersebut batal demi hukum dan dikembalikan kepada keadaan semula dimana seolah-olah tidak pernah terjadi perjanjian diantara para pihak. Dengan demikian masing-masing pihak sudah tidak dapat lagi menuntut sesuatu apa dari pihak lawannya, hal ini berarti bahwa kerugian akibat musnahnya barang yang dipersewakan itu dipikul sepenuhnya oleh pihak yang menyewakan karena pada dasarnya setiap pemilik barang wajib menanggung segala resiko atas barang miliknya.

Berdasarkan PPJT Pasal 2.4, pemerintah dijelaskan sebagai pemilik jalan tol, jadi jika dihubungkan dengan pasal 1553 KUHPerdara, apabila terjadi *force majeure*, maka perjanjian akan batal demi hukum dan resiko barang yang

dimaksud dalam perjanjian, yaitu: jalan tol, ditanggung sepenuhnya oleh pemerintah, sebagai pemilik. Jadi, baik pemerintah, maupun PT. X tidak dapat lagi menuntut dari pihak lawannya.

Namun, hal diatas bertentangan dengan Pasal 17.4.3 yang terdapat dalam PPJT sendiri yang menyatakan bahwa:

“Apabila Pemerintah mengakhiri Perjanjian ini sesuai dengan ketentuan Pasal 17.4.1 atau 17.4.2 maka Pemerintah akan menawarkan kepada Badan Usaha Jalan Tol baru untuk meneruskan Pengusahaan Jalan Tol dan membayar kepada Badan Usaha Jalan Tol, suatu jumlah maksimum setara dengan sebesar 50% dari Nilai Pekerjaan Selesai ...”.

Jika pemerintah adalah pemilik seutuhnya jalan tol, maka penulis berpendapat bahwa seharusnya pemerintah tidak perlu membayarkan kepada BUJT lama (PT. X) maksimum 50% dari Nilai Pekerjaan Selesai, karena seluruh resiko seharusnya ditanggung pemerintah sebagai pemilik. Pasal diatas memberi indikasi bahwa pada masa pengusahaan, lahan adalah milik pemerintah dan jalan tol adalah milik PT. X.

Setelah mempertimbangkan pasal dalam PPJT diatas yang saling bertolak belakang, maka penulis akan membahas pertanggungjawaban atas resiko dengan menghubungkan status kepemilikan dalam dua tahapan yang sudah dibahas dalam sub-bab sebelumnya, yaitu: 1) Masa Pengadaan Lahan Jalan Tol, dan 2) Masa Pengusahaan Jalan Tol.

4.3.1 Tahap 1: Masa Pengadaan Lahan Jalan Tol

Seperti telah dijelaskan sebelumnya bahwa pemerintah adalah pemilik tanah. Sehingga apabila terjadi *force majeure* maka pemerintah selaku pemilik tanah menanggung resiko sepenuhnya.

4.3.2 Tahap 2: Masa Pengusahaan Jalan Tol

4.3.2.1 Kegiatan Pendanaan dan Perencanaan Teknis

Dalam tahap ini, belum terdapat pembangunan atas lahan jalan tol oleh PT. X. Sehingga selama kegiatan pendanaan dan perencanaan teknis

dilaksanakan, resiko atas lahan jalan tol dimiliki oleh pemerintah sebagai pemilik tanah yang sah.

4.3.2.2 Kegiatan Pembangunan Jalan Tol

Ketika kegiatan konstruksi berjalan, bongkahan konstruksi jalan tol dimiliki oleh PT. X. Sehingga, apabila terjadi *force majeure* pada waktu pembangunan ini, maka Pemerintah sebagai pemilik lahan dan PT. X sebagai pemilik konstruksi bertanggung jawab atas benda yang dimiliki oleh masing-masing pihak. Namun apabila *force majeure* saling berkaitan, maka kedua pihak harus sama-sama menanggung kerugian, perbedaannya hanyalah pada besarnya kerugian yang ditanggung.

Dalam sebuah kontrak perjanjian, untuk dapat menghitung besarnya pertanggung jawaban atas kerugian, dilakukan sebuah uji *foreseeability*. Dalam common law, uji *foreseeability*, didasarkan pada kasus *Hadley v. Baxendale*¹¹⁴. Dalam kasus ini, doktrin *foreseeability* menyatakan bahwa pihak yang bertanggung jawab atas resiko hanya bisa dibebankan terhadap kerugian, apabila pihak tersebut sudah dapat memprediksi dari awal sebelum kontrak terjadi, sebagaimana sewajarnya seseorang dalam situasi yang sama. Sebagai tambahan, *Universal Commercial Code* atau Kitab Hukum Dagang yang Diseragamkan tahun 1978, juga menerangkan tentang konsep *foreseeability* dalam pertanggung jawaban kerugian. Dalam kitab tersebut, bagian 2-715 (2), yang menyatakan *consequential damages* atau kerugian konsekuensial bisa diperoleh kembali oleh pembeli, apabila pada saat kontrak terjadi penjual memiliki alasan untuk mengetahui, atau dengan kata lain situasi tersebut dapat terduga (*foreseeable*).

Sebagai contoh di dalam tahap pembangunan ini, sehubungan dengan utilitas. Apabila ditemukan pipa yang bocor di lahan jalan tol, yang menyebabkan banjir dan tidak memungkinkan pembangunan jalan tol, maka telah terjadi suatu *force majeure*, dalam bentuk banjir, yang menyebabkan hapusnya perjanjian. Pemerintah sebagai pemilik lahan, dan BUJT bersama-sama menanggung

¹¹⁴ Hans Bernd Schafer dan Claus Ott, *The Economic Analysis of Civil Law*, (UK: Edward Elgar Publishing Ltd, 2004), hal. 141.

kerugian tersebut. Lebih lanjut, dengan adanya konsep foreseeability, besarnya ganti rugi yang ditanggung pemerintah bisa dibatasi atau bahkan diminimalisasikan sesuai dengan pengetahuan pemerintah atas pipa yang tertanam di bawah lahan miliknya.

Pemerintah sebagai pemilik, bisa diasumsikan sudah mengetahui keberadaan pipa tersebut, tetapi mungkin tidak mengetahui dampak proses penggalian yang bisa menyebabkan terjadinya kebocoran pipa. Dalam hal ini, sewajarnya PT. X sebagai kontraktor dan pihak yang ahli dalam pembangunan, sudah melakukan studi atas tanah dan rencana pembangunan secara teknik, sudah lebih mengetahui resiko-resiko yang dapat terjadi, termasuk diantaranya kebocoran pipa yang terkandung dalam lahan jalan tol tersebut. Dengan demikian, PT. X mempunyai kewajiban sebagai superior risk bearer, yaitu kewajiban menanggung resiko dibebankan kepada pihak yang lebih mampu memprediksi terjadinya risiko tersebut. Sehingga dalam hal ini, pertanggungjawaban atas resiko lebih besar dimiliki oleh PT. X sebagai pihak yang mempunyai pengetahuan lebih banyak.

4.3.2.3 Kegiatan Pengoperasian dan Pemeliharaan Jalan Tol

Pada masa pengoperasian, jalan tol sudah berwujud dan sudah dapat dimiliki oleh pemerintah secara sah menurut Pasal 2.4. Setelah selesainya konstruksi, pemerintah membentuk tim penilai yang bertugas memeriksa dan menguji apakah bangunan tersebut sesuai dengan rencana pembangunan dan layak operasi. Dalam PPJT Pasal 7.8.2 dinyatakan:

“Untuk dapat diterbitkan Sertifikat Laik Operasi, BUJT harus menyerahkan laporan kemajuan perkembangan, manual Pengoperasian dan manual Pemeliharaan untuk disetujui oleh BPJT berdasarkan Standar Pelayanan Minimal, dan foto yang menunjukkan keadaan perkembangan terakhir”.

Jadi, pada masa pengoperasian, Pemerintah dapat dinilai memiliki pengetahuan yang cukup tentang jalan tol yang berada di atas tanah miliknya, dan sudah memberikan persetujuan kelayakan untuk operasi jalan tol tersebut. Oleh karena itu, apabila terjadi keadaan tidak terduga, maka menurut azas hukum

perdata, perjanjian dapat batal demi hukum, dan pemerintah sebagai pemilik harus menanggung sepenuhnya atas resiko tersebut.

Kemudian, penulis telah mendeteksi beberapa kelemahan PPJT dalam pengaturan tentang keadaan kahar. Dalam PPJT, tidak terdapat pengertian Nilai Pekerjaan Selesai yang terdapat dalam Pasal 17.4.3, sehingga bisa membuat ambiguitas dalam penafsirannya. Beberapa pihak bisa menafsirkan Nilai Pekerjaan Selesai sebagai keseluruhan total biaya proyek konstruksi Jalan Tol. Namun, bisa juga ditafsirkan sebagai total biaya konstruksi sampai pada ketika perjanjian hapus karena *force majeure* tersebut. Oleh karena itu, penulis berpendapat, seharusnya di dalam perjanjian tersebut, harus lebih dijelaskan lagi definisi Nilai Pekerjaan Selesai, karena ini juga berhubungan dengan jumlah biaya yang signifikan yang akan dikeluarkan pemerintah kepada BUJT. Sebagai tambahan, penulis juga menyarankan untuk dibentuk sebuah tim penilai untuk bisa mendapatkan hasil penilaian Nilai Pekerjaan Selesai yang adil dan layak.

Permasalahan lainnya adalah, tidak diketemukannya aturan lebih lanjut apabila BUJT baru yang telah ditunjuk pemerintah tersebut tidak mau membayar 50% dari Nilai Pekerjaan Selesai kepada BUJT lama (PT. X) sesuai ketentuan Pasal 17.4.3 PPJT. Selain itu, tidak ada juga pengaturan bagaimana jika pemerintah tidak mampu menemukan BUJT baru untuk meneruskan hak konsesi. Apakah pembayaran 50% kepada BUJT lama kemudian menjadi tanggung jawab pemerintah ataukah BUJT tidak akan mendapatkan pembayaran tersebut jika tidak adanya BUJT baru yang mau meneruskan hak konsesi tersebut.

BAB V

PENUTUP

5.1 Kesimpulan

Pernyataan dalam Pasal 2.4 di dalam PPJT, bahwa jalan tol adalah milik Pemerintah telah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Namun, jalan tol yang dimaksud adalah jalan tol yang sudah selesai dibangun dan mulai beroperasi sehingga keberadaannya menyangkut kepentingan umum. Sebelum jalan tol itu selesai dibangun atau selama dalam tahap konstruksi, pemilik dari bangunan tersebut adalah PT. X. Hal ini disebabkan karena seluruh biaya ditanggung oleh PT. X dan belum mempunyai fungsi sosial. Sehingga, Pemerintah baru bisa memiliki jalan tol secara sah, ketika masa pengoperasian dimulai. Hal ini tentunya bertentangan dengan konsep BOT, dimana pemerintah baru bisa memiliki jalan tol ketika masa pengoperasian dan pemeliharaan selesai dan PT. X telah mendapatkan pengembalian biaya investasi beserta keuntungan yang wajar. Namun, pada perjanjian ini, pemerintah tetap memegang hak kepemilikan pada masa pengoperasian, untuk mencegah penyalahgunaan dari pihak PT. X, sebagai contoh: menjaminkan jalan tol tersebut untuk kepentingan perusahaan. Oleh sebab itu, penulis berpendapat bahwa konsep BOT tidak dapat digunakan sebagai dasar dari PPJT ini.

Kemudian, oleh karena pemerintah sudah menjadi pemilik jalan tol yang sah sejak masa pengoperasian, maka pemerintah sudah bertanggung jawab sepenuhnya atas risiko yang terjadi di dalam keadaan kahar. Namun selama masa konstruksi berlangsung, BUJT, sebagai pemilik, bertanggung jawab atas risiko yang berkaitan dengan pembangunan jalan tol.

5.2 Saran

Berkenaan dengan isi dari PPJT dan perundang-undangan yang mengatur PPJT, penulis menyarankan:

1. Agar PPJT menjelaskan secara rinci tata cara proses levering jalan tol dari BUJT kepada pemerintah, setelah selesainya masa konstruksi.

Walaupun penulis sudah berkesimpulan bahwa pemerintah adalah pemilik dari jalan tol yang sudah dioperasikan, namun PPJT sendiri tidak lepas dari kekurangan karena tidak menjelaskan tata cara peralihan hak milik atas jalan tol. Hal ini dapat melemahkan hak kepemilikan pemerintah, karena levering adalah salah satu proses penting untuk memperoleh hak milik.

2. Agar konsep BTO (built, transfer, operate) dijadikan sebagai salah satu bentuk perusahaan jalan dengan mendapat persetujuan menteri sesuai dengan penjelasan Pasal 19 (2) PP No. 15/2005..

Jalan tol harus sudah dimiliki oleh pemerintah sebelum masa pengoperasian dimulai. Hal ini dilakukan agar pemerintah tetap memiliki kontrol yang kuat terhadap jalan tol, dan mencegah penyalahgunaan oleh BUJT. Konsep kepemilikan ini lebih sesuai dengan konsep BTO, yang menyatakan bahwa penyerahan hak milik dilakukan setelah asset selesai dibangun, dan sebelum masa pengoperasian berjalan.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Abdurrahman, Panji Nur. *Kemitraan Pemerintah Swasta Dalam Bentuk Build Operate and Transfer (BOT): Studi Kasus Perjanjian Pemanfaatan Lahan Jalan Tol Sebagai Tempat Istirahat*. Depok: Skripsi Program Kekhususan IV Hukum Tentang Kegiatan Ekonomi, Universitas Indonesia, 2008.
- Ambrose, William W., Hennemeyer, Paul R. and Chapon, Jean-Paul. *Privatizing Telecommunications System: Business Opportunity in Developing Countries*. Washington DC: The World Bank, 1990.
- Badan Pengatur Jalan Tol, *Peluang Investasi Jalan Tol di Indonesia*, Kementerian Pekerjaan Umum, 2010.
- Badruzaman, M. D., et. al. *Kompilasi Hukum Perikatan Dalam Rangka Menyambut Masa Purna Bakti usia 70 Tahun*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2001.
- Cahyono, Akhmad Budi dan Sjarif, Surini Ahlan. *Mengenal Hukum Perdata*. Jakarta: CV Gitama, 2008.
- Gautama, Sudargo. *Masalah-Masalah Perdagangan, Perjanjian, Hukum Perdata Internasional dan Hak milik Intelektual*, cet. 1. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1992.
- Harahap, M. Yahya. *Segi-segi Hukum Perjanjian*. Bandung: Alumni, 1986.
- Hasbullah, Freida Husni. *Hukum Kebendaan Perdata : Hak-Hak Yang Memberi Kenikmatan, Jilid 1*. Jakarta: Ind – Hill Co, 2005.
- Hornre, C.F. and Liebster, L.M. *The Hamlyn Pocket of Dictionary of Business Terms*. London: The Hamlyn Publishing Group Limited, 1980.
- HS, H. Salim, H. Abdullah, dan Wahyuningsih, Wiwiek. *Hukum Kontrak: Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak*. Jakarta: Sinar Grafika, 2005.
- Ilmar, Aminudin. *Hukum Penanaman Modal Di Indonesia*. Jakarta: Kencana, 2007.
- Joesoef, Iwan E. *Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) Sebagai Kontrak Bisnis Berdimensi Publik Antara Pemerintah Dengan Investor (Swasta) Dalam Proyek Infrastruktur*. Jakarta: Badan Penerbit FHUI, 2006.
- Juwana, Hikmahanto. *Perancangan Kontrak Modul I sampai dengan VI*. Jakarta: Sekolah Tinggi Ilmu Hukum “IBLAM”.

- Kasih, Desak Putu Dewi. *Perjanjian Bangun Guna Serah Sebagai Alternatif Kerjasama Investasi Bidang Pariwisata di Bali*. Semarang: Universitas Diponegoro, 2003.
- Mamudji, et al. *Metode Penelitian dan Penulisan Hukum*, Cet. 1. Jakarta: Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2005.
- Mertokusumo, Sudikno. *Rangkuman Kuliah Hukum Perdata*. Yogyakarta: Fakultas Pascasarjana, Universitas Gajah Mada, 1987.
- Muljadi, Kartini dan Widjaya, Gunawan. *Perikatan Pada Umumnya*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2003.
- Purwahid, Patrik. *Dasar-dasar Hukum Perikatan*. Bandung: CV. Mandar Maju, 1984.
- Purwahid, Patrik. *Asas Itikad Baik dan Kepatutan dalam Perjanjian*. Semarang: Badan Penerbit UNDIP, 1986.
- Redja, George E. *Principles of Risk Management and Insurance*. Boston: Pearson, 2007.
- Regya, Dida. *Aspek Hukum Perikatan Pada Perjanjian Build Operate and Transfer (BOT)*. Depok: Tesis Program Magister Kenotariatan Universitas Indonesia, 2003.
- Sanyoto, Imam. *Analisa Yuridis Terhadap Perjanjian Kerja Sama (PKS) Dengan Pola Build, Operate and Transfer (BOT) Di PT Telkom*. Depok: Tesis Program magister Kenotariatan Universitas Indonesia, 2005.
- Satrio, J. *Hukum Perikatan, Perikatan yang Lahir dari Perjanjian*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1995.
- Schafer, Hans Bernd dan Ott, Claus. *The Economic Analysis of Civil Law*. UK: Edward Elgar Publishing Ltd, 2004.
- Soekanto, Soerjono. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: UI-Press, 1986.
- Soekanto, S. dan Mamudji, S. *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2007.
- Subekti. *Aneka Perjanjian*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 1990
- Subekti. *Hukum Perjanjian*. Jakarta: PT. Rineka Cipta, 1994.
- Subekti. *Hukum Perjanjian*. Jakarta: Intermasa, 2005.

Syahdeini, Sutan Remy. *Kebebasan Berkontrak dan Perlindungan Yang Seimbang Bagi Para Pihak Dalam Perjanjian Kredit Bank Indonesia*. Jakarta: IBI, 1993.

Wirana, Andjar Pachta. *Laporan Akhir Penelitian tentang Aspek Hukum Perjanjian Build Operate dan Transfer (BOT)*. Jakarta: BPHN, 1994/1995.

Jurnal

Sunito, Frans. "Percepatan Pembangunan Jalan Tol, Kendala dan Langkah-langkah Perbaikannya." *Economic Review Journal*. (Desember 2005),

Internet

Badan Pengatur Jalan Tol, Kementerian Pekerjaan Umum Republik Indonesia. "Tujuan dan Manfaat Jalan Tol." <<http://bpjt.net/main.php?stateid=jartol&parentid=4&pageid=8&strlang=id>>. 2 Juni 2012.

"Badan Pengatur Jalan Tol", <http://www.bpjt.net/main.php?strlang=id>, 15 Mei 2012.

Fatchurohman. "ATI: Pembangunan Jalan Tol Indonesia Sangat Lambat." <<http://www.tribunnews.com/2012/05/24/ati-pembangunan-jalan-tol-indonesia-sangat-lambat>>. 2 Juni 2012.

Kementerian Pekerjaan Umum Republik Indonesia. "Prospek Pembangunan Jalan Tol di Indonesia." <<http://www.kimpraswil.go.id/index.asp?link=Humas/news2003/ppw300605ig.htm>>. 30 May 2012.

Paskarina, Caroline. "Kemitraan Pemerintah dan Swasta Dalam Pelayanan Publik," <http://www.bapeda-jabar.go.id/bapeda_design/docs/warta/20071206_102957.pdf>. 7 Juni 2012.

"PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk." <<http://id.citramarga.com> >. 1 Juni 2012.

Suhendra, Maman. "Kemitraan Membangun Infrastruktur," <http://www.kkppi.go.id/baru/editorial.php?mode=baca&info_id=AO02080013&lang=id>, 1 Juni 2012.

Wikipedia. "Jalan Tol", http://id.wikipedia.org/wiki/Jalan_tol. 2 Juni 2012.

Kuncoro, Wahyu. "*BOT (Build, Operate and Transfer) Agreement*." <<http://advokatku.blogspot.com/2009/05/bot-build-operate-and-transfer.html>>. 1 Juni 2012.

Peraturan Perundang-undangan

Indonesia. *Undang-undang Tentang Jalan*, UU No. 38, LN No. 132 Tahun 2004, TLN No. 4444.

_____. *Peraturan Pemerintah Tentang Jalan Tol*, PP No. 15, LN No. 32 Tahun 2005, TLN No. 4489.

_____. *Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Tentang Pedoman Pengadaan Pengusahaan Jalan Tol*. No. 13/PRT/M/2010.

_____. *Peraturan Presiden tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur*. Nomor 67 Tahun 2005.

_____. *Keputusan Menteri Keuangan Tentang Perlakuan Pajak Penghasilan Terhadap Pihak-Pihak Yang Melakukan Kerjasama Dalam Bentuk Perjanjian Bangun Guna Serah (Built Operate And Transfer)*. No. 248/KMK.04/1995.

_____. *Undang-undang Tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum*, UU No. 2, LN No. 22 tahun 2012, TLN No. 5280.

_____. *Undang-undang Tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria*. UU No. 5, LN No. 104 Tahun 1960, TLN No. 2043.

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (Burgelijk Wetboek). Diterjemahkan oleh R. Subekti & R. Tjitrosudibio. Cet. 34. Jakarta: Pradnya Paramita, 2004.

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol antara BPJT dengan PT. X



PERJANJIAN PENGUSAHAAN JALAN TOL

Nomor: [REDACTED]-

-Pada hari ini, Selasa, tanggal 28-06-2011 (dua puluh delapan Juni -- dua ribu sebelas), pukul 11.45 WIB (sebelas lewat empat puluh lima -- menit waktu Indonesia Barat). -----

-Berhadapan dengan saya, RINA UTAMI DJAUHARI Sarjana Hukum Notaris Jakarta, berkedudukan di Kota Jakarta Selatan, dengan ----- dihadiri saksi-saksi yang nama-namanya akan disebut dalam akhir -- akta ini: -----

1. Tuan Insinyur ACHMAD GANI GHAZALY AKMAN, Magister of --- Engineering Science, lahir di Bogor, pada tanggal 21-06-1961 --- (dua puluh satu Juni seribu sembilan ratus enam puluh satu), --- pegawai negeri sipil, bertempat tinggal di Kota Bogor, Jalan ----- Belitung Nomor 15, Rukun Tetangga 004, Rukun Warga 002, --- Kelurahan Baranangsiang, Kecamatan Kota Bogor Timur, ----- pemegang Kartu Tanda Penduduk Nomor 32.7102.210661.0001, berlaku hingga tanggal 21-06-2013 (dua puluh satu Juni dua ribu : tiga belas), Warga Negara Indonesia, untuk sementara berada di Jakarta; -----

-menurut keterangannya dalam hal ini bertindak dalam jabatar nya sebagai Kepala Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) dari ---- dan oleh karena itu untuk dan atas nama Badan Pengatur ----- Jalan Tol (BPJT), Kementerian Pekerjaan Umum Republik ---- Indonesia, yang beralamat di Jalan Iskandarsyah Raya Nomor 35, Kebayoran Baru, Jakarta Selatan 12160, penghadap ----- tersebut bertindak dalam jabatannya berdasarkan Surat ----- Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: ----- 421/KPTS/M/2010 tanggal 21-07-2010 (dua puluh satu ----- Juli dua ribu sepuluh) tentang Pembebasan dan -----

Pengangkatan Pejabat Pimpinan Badan Pengatur Jalan Tol --- dan Sekretariat Badan Pendukung Pengembangan Sistem ---- Penyediaan Air Minum, yang untuk melakukan perbuatan ----- hukum dalam akta ini bertindak berdasarkan Surat Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 225/KPTS/M/2008 tanggal 24-03-2008 (dua puluh empat Maret dua ribu delapan) tentang Penugasan Kepada Kepala Badan Pengatur Jalan Tol Untuk Menandatangani Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol, demikian dalam jabatannya tersebut di atas dan karenanya sah ----- mewakili untuk dan atas nama Pemerintah Republik ----- Indonesia (untuk selanjutnya disebut "Pemerintah"); -----

2. Tuan [REDACTED], lahir di [REDACTED], -----
[REDACTED] pada tanggal 1 [REDACTED] ([REDACTED]) -----
[REDACTED]), swasta, bertempat tinggal di
Jakarta, [REDACTED] Jalan -----
Dharmawangsa VIII, Kecamatan Kebayoran Baru, Jakarta -----
Selatan, pemegang Paspor [REDACTED] Nomor [REDACTED], berlaku --
hingga tanggal [REDACTED] ([REDACTED]) --
[REDACTED]), Warga Negara [REDACTED]: -----
-menurut keterangannya dalam hal ini bertindak sebagai -----
Presiden Direktur yang mewakili Direksi dari dan oleh karena --
itu bertindak untuk dan atas nama Perseroan Terbatas PT. ---
[REDACTED], berkedudukan di Jakarta Selatan, -----
beralamat di Jalan [REDACTED] B, Jakarta 12560
yang anggaran dasarnya dimuat dalam akta tanggal -----
[REDACTED] ([REDACTED]) nomor
[REDACTED] dibuat di hadapan [REDACTED], Sarjana Hukum
Notaris di Jakarta, yang telah memperoleh pengesahan dari --
Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia ---
berdasarkan Surat Keputusannya Nomor [REDACTED];

Tahun 2009 tanggal [REDACTED] ([REDACTED] -----
[REDACTED]); -----
-penghadap adalah anggota Direksi Perseroan sebagaimana --
dimuat dalam akta tanggal tanggal 8-10-2010 (delapan Oktobe
dua ribu sepuluh) [REDACTED], juga dibuat di hadapan [REDACTED]--
[REDACTED], Sarjana Hukum, Notaris tersebut; -----
-yang untuk melakukan tindakan hukum ini, Direksi telah -----
memperoleh persetujuan dari para pemegang saham -----
Perseroan tersebut sebagaimana ternyata dalam Circular -----
Resolutions of The Shareholders of [REDACTED], -
yang dibuat di bawah tangan, bermeterai cukup, ditanda- -----
tangani tanggal [REDACTED] ([REDACTED] -----
[REDACTED] dan dilekatkan pada minuta akta ini; -----
(untuk selanjutnya disebut "Badan Usaha Jalan Tol"); -----
dan untuk selanjutnya Pemerintah dan Badan Usaha Jalan Tol -----
secara bersama-sama disebut sebagai ("Para Pihak"), dan secara ---
sendiri-sendiri disebut sebagai ("Pihak"); -----
-Para penghadap dikenal oleh saya, Notaris. -----
-Para Pihak masing-masing bertindak dalam kedudukannya tersebut
di atas menerangkan terlebih dahulu sebagai berikut: -----
Bahwa ----- Berdasarkan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 --
tentang Jalan, Pengusahaan Jalan Tol adalah meliputi -
kegiatan pendanaan, perencanaan teknik, pelaksanaan
konstruksi, pengoperasian, dan pemeliharaan Jalan Tol
dan Pengusahaan Jalan Tol dilakukan oleh badan -----
usaha milik negara dan/atau badan usaha milik daerah
dan/atau badan usaha milik swasta. -----
Bahwa ----- Berdasarkan Peraturan Menteri Nomor -----
295/PRT/M/2005 tentang Badan Pengatur Jalan Tol, ---
Badan Pengatur Jalan Tol ("BPJT") didirikan dengan

memiliki wewenang untuk mengatur dan mengawasi ---
kegiatan-kegiatan pemegang perusahaan Jalan Tol. --

Bahwa ----- Berdasarkan dengan Surat Penetapan yang dikeluarkan
oleh Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia -----
N [REDACTED] tanggal [REDACTED] [REDACTED]
[REDACTED]), [REDACTED] -----
Indonesia telah ditetapkan sebagai pemenang lelang ---
Pengusahaan Jalan Tol [REDACTED] -----
("Pemenang Lelang").-----

Bahwa ----- Pemenang Lelang telah mendirikan dan menunjuk [REDACTED]
[REDACTED] sebagai sebuah perusahaan yang -----
khusus dibentuk untuk menandatangani Perjanjian -----
Pengusahaan Jalan Tol ("Perjanjian") dan -----
melaksanakan kewajiban-kewajibannya sebagaimana --
diatur dalam Perjanjian ini. -----

Bahwa ----- Berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 13 Tahun 2010
tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 67
Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah Dengan ---
Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur, Jalan ---
Tol [REDACTED] perlu dilakukan evaluasi

Bahwa ----- Berdasarkan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum -----
Nomor 06/PRT/M/2010 tentang Pedoman Evaluasi -----
Penerusan Pengusahaan Jalan Tol, Jalan Tol -----
[REDACTED] telah dievaluasi dengan hasil
sebagaimana tercantum dalam Berita Acara Hasil -----
Evaluasi Penerusan Pengusahaan J [REDACTED]
[REDACTED] Nomor -----
[REDACTED] tanggal [REDACTED] --
(dua Februari dua ribu sebelas). -----

Bahwa ----- Berdasarkan Surat Menteri Pekerjaan Umum Nomor ---

JL.01.03/Mn-Mn/331 tanggal 27-06-2011 (dua puluh ----
tujuh Juni dua ribu sebelas) Perihal Penerusan -----
Pengusahaan Jalan Tol [REDACTED] -----
[REDACTED] -----

Bahwa ----- Para Pihak berdasarkan Berita Acara Kesepakatan -----
Penerusan Pengusahaan Jalan Tol [REDACTED] -----
[REDACTED] Nomor -----
BA. [REDACTED] tanggal [REDACTED] ----
([REDACTED]) telah mengadakan ---
evaluasi ulang syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan --
dalam Dokumen Lelang, Dokumen Penawaran dan -----
Hasil Negosiasi dan setuju untuk mengubah dan -----
menyatakan kembali Dokumen Lelang, Dokumen -----
Penawaran dan Hasil Negosiasi sebagaimana tertuang
dalam Perjanjian ini. -----

MAKA DAN OLEH KARENANYA, Para Pihak menerangkan dengan .
ini sepakat melangsungkan Perjanjian sebagaimana disebutkan pada
Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan dan Peraturan
Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol tersebut di atas
sesuai dengan syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan sebagaimana .
terdapat berikut ini: -----

----- Pasal 1 -----

----- Definisi, Pengertian dan Tanggal Efektif -----

1.1 Definisi -----

Kecuali jika ditentukan lain dalam konteksnya, dalam -----
Perjanjian ini, kata-kata yang huruf pertamanya ditulis dengan
huruf kapital dan didefinisikan di bawah ini mempunyai arti ----
sebagai berikut: -----

1.1.1 Afiliasi atau Terafiliasi adalah: -----

1.1.5 "Berita Acara" adalah dokumen yang berisi rencana -----
investasi Jalan Tol meliputi antara lain biaya investasi, -
rencana jadwal Pengadaan Tanah dan Konstruksi, -----
proyeksi volume lalu lintas, Tarif Tol serta asumsi dan --
parameter bisnis lainnya yang digunakan untuk -----
menghitung kelayakan investasi Jalan Tol, sebagai- ----
mana tertuang dalam Berita Acara Kesepakatan -----
Penerusan Perusahaan Jalan Tol [REDACTED] - -----
[REDACTED] nomor -----
[REDACTED] tanggal 13-06-2011 --
(tiga belas Juni dua ribu sebelas) dan menjadi bagian --
tidak terpisahkan dari Perjanjian ini, yang dilampirkan --
sebagai Lampiran 1 pada Perjanjian (beserta seluruh --
perubahannya); -----

1.1.6 "BPJT" adalah Badan Pengatur Jalan Tol sebagai -----
Badan Pengatur Jalan Tol yang dibentuk oleh Menteri, -
ada di bawah, dan bertanggung jawab kepada Menteri,
sesuai ketentuan Undang-Undang Nomor 38 Tahun ----
2004 tentang Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 15 --
Tahun 2005 tentang Jalan Tol dan Peraturan Menteri --
Nomor 295/PRT/M/2005; -----

1.1.7 "*Financial Close*" adalah suatu kondisi dimana telah ---
terpenuhinya : -----

- a. Penandatanganan perjanjian pinjaman untuk -----
membiayai Perusahaan Jalan Tol sesuai Rencana
Bisnis; dan -----
- b. Sebagian pinjaman sebagaimana dimaksud pada ---
huruf a. telah dapat dicairkan untuk memulai -----
Konstruksi. -----

- 1.1.8 "Hak Pengusahaan Jalan Tol" adalah hak untuk -----
melaksanakan Pengusahaan Jalan Tol sesuai dengan -
ketentuan Perjanjian dan peraturan perundang- -----
undangan yang terkait. -----
- 1.1.9 "Hari" adalah hari kalender, yakni semua hari dalam ----
satu tahun sesuai dengan *Gregorian Calender* tanpa ---
kecuali, termasuk hari Minggu dan hari libur nasional ---
yang sewaktu-waktu ditetapkan oleh Pemerintah dan ---
hari kerja biasa yang karena suatu keadaan tertentu ----
ditetapkan oleh Pemerintah sebagai bukan hari kerja ---
biasa; -----
- 1.1.10 "Jadwal" adalah jadwal rincian Perencanaan Teknik, ---
Pengadaan Tanah, pelaksanaan Konstruksi dan -----
Pengoperasian sebagaimana terdapat dalam Berita ----
Acara; -----
- 1.1.11 "Jalan Tol" adalah jalan umum yang merupakan bagian
sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang --
penggunanya diwajibkan membayar Tol, dalam hal ini --
ruas Jalan Tol [REDACTED]; -----
- 1.1.12 "Jaminan Pelaksanaan" adalah jaminan dalam bentuk --
bank garansi yang diterbitkan oleh Bank, dengan -----
persyaratan bahwa Pemerintah diberikan hak untuk ----
mencairkan atau menagih dananya apabila terjadi -----
peristiwa sebagaimana diatur pada Pasal 3.5; -----
- 1.1.13 "Jaminan Pemeliharaan" adalah jaminan dalam bentuk
bank garansi yang diterbitkan oleh Bank, dengan -----
persyaratan bahwa Pemerintah diberikan hak untuk ----
mencairkan atau menagih dananya apabila terjadi -----
peristiwa sebagaimana diatur pada Pasal 9.3; -----

- 1.1.14 "Keadaan Kahar (*Force Majeur*)" adalah peristiwa atau keadaan yang merupakan keadaan kahar sebagaimana disebutkan dalam Pasal 17; -----
- 1.1.15 "Kementerian Pekerjaan Umum" adalah Kementerian -- Pekerjaan Umum Republik Indonesia; -----
- 1.1.16 "Konstruksi" adalah setiap kegiatan pelaksanaan ----- pembangunan Jalan Tol sesuai dengan ketentuan ----- dalam Rencana Teknik Akhir, termasuk akan tetapi ----- tidak terbatas pada pembangunan jembatan, sarana --- Jalan Tol, perlengkapan jalan, bangunan pelengkap ---- yang berada di Ruang Milik Jalan Tol termasuk ----- pekerjaan pengawasan, pengadaan semua Peralatan -- Jalan Tol, bahan-bahan, alat-alat dan perkakas ----- persediaan-persediaan yang mungkin dibeli, disewa ---- atau diadakan dalam rangka pelaksanaan ----- pembangunan Jalan Tol; -----
- 1.1.17 "Masa Konsesi" adalah masa Pengusahaan Jalan Tol -- sebagaimana disebut dalam Pasal 2.3 termasuk setiap perubahannya sepanjang diperbolehkan dalam ----- Perjanjian; -----
- 1.1.18 "Menteri" adalah Menteri Pekerjaan Umum Republik --- Indonesia; -----
- 1.1.19 "Pajak" adalah setiap pajak di Indonesia atas ----- penghasilan perusahaan, pajak penjualan, bea cukai, -- pajak pertambahan nilai dan pajak daerah dan ----- pungutan lainnya yang sah (baik dari pusat, propinsi ---- atau kabupaten/kota), yang dikenakan pada barang, --- bahan, peralatan dan jasa yang dipergunakan dalam -- Pengusahaan Jalan Tol, namun tidak termasuk bunga, denda dan biaya lainnya yang berkaitan dengannya; ---

- 1.1.20 "Pemberi Pinjaman" adalah lembaga keuangan ----- nasional maupun internasional yang menandatangani - Perjanjian Pinjaman dengan Badan Usaha Jalan Tol --- sesuai dengan batasan Bagian Hutang; -----
- 1.1.21 "Pemeliharaan" adalah setiap kegiatan pemeliharaan --- rutin, pemeliharaan berkala dan peningkatan Jalan Tol - sesuai dengan ketentuan dalam Perjanjian, termasuk -- tetapi tidak terbatas pada sarana Jalan Tol, peralatan, - bangunan pelengkap dan fasilitas tol yang terletak di --- Ruang Milik Jalan Tol, sebagaimana dirinci dalam Pasa 8; -----
- 1.1.22 "Pemerintah" adalah Presiden Republik Indonesia yang memegang kekuasaan di Republik Indonesia ----- sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Dasar - Republik Indonesia tahun 1945 dan perubahan- ----- perubahannya, dan untuk tujuan dari Perjanjian ini ----- diwakili oleh Menteri atau yang diberi wewenang ----- mewakilinya; -----
- 1.1.23 "Pendapatan Tol" adalah semua pendapatan Badan ---- Usaha Jalan Tol dari Tol yang terkumpul selama Masa - Konsesi termasuk setiap kompensasi yang mungkin ---- harus dibayarkan oleh Pemerintah kepada Badan ----- Usaha Jalan Tol berdasarkan Perjanjian; -----
- 1.1.24 "Pendapatan Usaha Lain" adalah setiap pendapatan --- yang diperoleh Badan Usaha Jalan Tol dari Usaha- ---- Usaha Lain, penempatan iklan, bangunan Utilitas ----- dan/atau Utilitas yang berhubungan dengan ----- Pengusahaan Jalan Tol selama Masa Konsesi; -----
- 1.1.25 "Penetapan Pengoperasian" adalah penetapan ----- Pengoperasian oleh Menteri sebagaimana dimaksud ---

dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol yang menjadi syarat awal bagi ----- dimulainya Pengoperasian, yang memuat antara lain: --

- (a) tanggal dimulainya Pengoperasian Jalan Tol atau suatu Seksi; dan -----
- (b) Tarif Tol Awal sesuai ketentuan Pasal 11.1; -----

1.1.26 "Penetapan Penyesuaian Tarif" adalah penetapan ----- penyesuaian Tarif Tol oleh Menteri berdasarkan pada -- Pasal 11.4 yang menyebutkan antara lain -----

- (a) golongan kendaraan; -----
- (b) Tarif Tol yang disesuaikan; dan -----
- (c) tanggal mulai berlakunya Tarif Tol yang ----- disesuaikan untuk suatu Seksi atau Jalan Tol; ----

1.1.27 "Pengadaan Tanah" adalah setiap kegiatan pengadaan tanah (kecuali pembersihan Lahan) untuk Pengusaha Jalan Tol yang dilaksanakan oleh Pemerintah; -----

1.1.28 "Pengguna" adalah setiap pengguna Jalan Tol yang ---- menggunakan kendaraan bermotor dengan membayar Tol; -----

1.1.29 "Pengoperasian" adalah pengumpulan Tol, manajemen lalu lintas, termasuk tetapi tidak terbatas pada ----- pengaturan, penggunaan dan pengamanan Jalan Tol -- dan Ruang Milik Jalan Tol serta penyelenggaraan dan - kegiatan Usaha-Usaha Lain dan selama Masa Konsesi, sebagaimana dirinci dalam Pasal 10; -----

1.1.30 "Pengusahaan Jalan Tol" adalah kegiatan Badan Usaha Jalan Tol berdasarkan Perjanjian dan peraturan ----- perundang-undangan dan ketentuan yang berlaku, ----- yang meliputi kegiatan pendanaan, Perencanaan -----

- Teknik, pelaksanaan Konstruksi, Pengoperasian dan pemeliharaan Jalan Tol;
- 1.1.31 "Perencanaan Teknik" adalah kegiatan pelaksanaan perencanaan teknik yang bertujuan untuk memperoleh Rencana Teknik Akhir;
- 1.1.32 "Perjanjian" adalah Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol ini, termasuk semua lampiran dan perubahan-perubahannya yang telah disetujui oleh Para Pihak;
- 1.1.33 "Perjanjian Pinjaman" adalah perjanjian Pinjaman yang dibuat oleh dan antara Pemberi Pinjaman dan Badan Usaha Jalan Tol dengan tujuan pendanaan Pengusahaan Jalan Tol sesuai ketentuan Pasal 5;
- 1.1.34 "Pinjaman" adalah semua pinjaman atau setiap bentuk pendanaan yang diperoleh dari Pemberi Pinjaman dan dipergunakan oleh Badan Usaha Jalan Tol untuk melaksanakan Pengusahaan Jalan Tol sesuai dengan ketentuan dalam Perjanjian;
- 1.1.35 "Prakiraan Biaya Pengadaan Tanah" adalah prakiraan biaya Pengadaan Tanah sebagaimana dirinci dalam Pasal 4.2.1;
- 1.1.36 "Rencana Bisnis" adalah dokumen yang berisi detail perhitungan rencana investasi Pengusahaan Jalan Tol sebagaimana terlampir dalam Berita Acara (beserta seluruh perubahannya);
- 1.1.37 "Rencana Teknik Akhir" adalah suatu kumpulan dokumen teknik yang terdiri dari gambar teknik detail, syarat-syarat umum, serta spesifikasi pekerjaan, dengan harus memperhatikan, faktor pengaruh lingkungan, hasil optimal sesuai dengan kebutuhan Pengguna Jalan Tol dan penghematan sumber daya;

- 1.1.38 "Ruang Milik Jalan Tol" adalah ruang sepanjang Jalan Tol yang meliputi ruang manfaat Jalan Tol dan sejalur tanah tertentu di luar ruang manfaat Jalan Tol, dan untuk tujuan Pasal ini, "ruang manfaat Jalan Tol" adalah ruang sepanjang Jalan Tol yang meliputi badan jalan, saluran tepi jalan, talud timbunan, dan galian serta ambang pengaman;
- 1.1.39 "Rupiah" atau "Rp" adalah mata uang yang berlaku sah di Republik Indonesia;
- 1.1.40 "Seksi" adalah suatu bagian dari Jalan Tol yang dapat digunakan untuk lalu lintas dan dapat dikenakan Tol;
- 1.1.41 "Sertifikat Laik Operasi" adalah sertifikat yang dikeluarkan oleh Badan Pengatur Jalan Tol kepada Badan Usaha Jalan Tol berkenaan dengan kelayakan Pengoperasian suatu Seksi, atau Jalan Tol, sesuai dengan Pasal 7.8.1;
- 1.1.42 "SPMK" adalah Surat Perintah Mulai Kerja yaitu surat perintah yang dikeluarkan oleh Badan Pengatur Jalan Tol kepada Badan Usaha Jalan Tol untuk memulai Konstruksi sesuai dengan format sebagaimana terlampir pada lampiran Perjanjian ini
- 1.1.43 "Standar Pelayanan Minimal" adalah standar pelayanan minimal yang wajib dipenuhi oleh Badan Usaha Jalan Tol dalam pelaksanaan Pengoperasian dan Pemeliharaan sebagaimana ditentukan dalam Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 392/PRT/M/2005 tentang Standar Pelayanan Minimal Jalan Tol;
- 1.1.44 "Tanggal Efektif" adalah tanggal efektif Perjanjian sebagaimana disebutkan dalam Pasal 1.4;

- 1.1.45 "Tanggal Pengakhiran" adalah tanggal pengakhiran ----
atau berakhirnya Perjanjian ini; -----
- 1.1.46 "Tarif Tol" adalah Tarif Tol Awal dan setiap penyesuaian
berikutnya berdasarkan pada Penetapan Penyesuaian -
Tarif; -----
- 1.1.47 "Tarif Tol Awal" adalah Tarif Tol pada Jalan Tol atau ---
suatu Seksi yang ditetapkan dalam Penetapan -----
Pengoperasian dan berlaku pada tanggal dimulainya ---
Pengoperasian; -----
- 1.1.48 "Tol" adalah sejumlah uang tertentu yang dibayarkan --
untuk penggunaan Jalan Tol; -----
- 1.1.49 "Usaha-Usaha Lain" adalah semua fasilitas yang terdiri
dari tempat istirahat dan pelayanan, dan kelengkapan --
lainnya di dalam Ruang Milik Jalan Tol sebagaimana ---
ditentukan dalam Rencana Teknik Akhir (jika ada); -----
- 1.1.50 "Utilitas" adalah sarana pelayanan umum termasuk ----
antara lain saluran listrik, telekomunikasi, pipa gas, air -
minum dan sanitasi kota. -----

1.2 Hirarki Dokumen -----

- 1.2.1 Apabila terdapat perbedaan data dalam Perjanjian -----
dan/atau antar lampirannya, maka data yang digunakan
adalah data yang terdapat pada dokumen yang -----
hirarkinya lebih tinggi. -----
- 1.2.2 Hirarki dokumen sebagaimana dimaksud dalam Pasal -
1.2.1. di atas adalah : -----
 - a. Perjanjian; -----
 - b. Berita Acara -----
 - c. Rencana Bisnis; -----
 - d. Dokumen Pengadaan Badan Usaha Jalan Tol; ----
 - e. Dokumen Penawaran. -----

1.3 Pengertian -----

Dalam Perjanjian ini terkecuali dalam konteksnya diartikan ---
lain : -----

- 1.3.1 rujukan kepada peraturan perundang-undangan dan --
ketentuan apapun harus termasuk setiap -----
perubahannya, diundangkannya kembali, atau -----
peraturan perundang-undangan pengganti dan -----
ketentuan pengganti; -----
- 1.3.2 kata-kata yang menunjukkan jumlah tunggal dapat -----
diartikan jamak dan demikian juga sebaliknya; -----
- 1.3.3 kata-kata yang menunjukkan perorangan dapat -----
diartikan perusahaan dan demikian juga sebaliknya; ---
- 1.3.4 judul hanya untuk penggunaan saja dan tidak -----
mengakibatkan pengertian lain; -----
- 1.3.5 rujukan pada Pasal, Lampiran, Tambahan dan Jadwal
adalah mengacu kepada Pasal, Lampiran, Tambahan --
dan Jadwal pada Perjanjian ini; -----
- 1.3.6 rujukan pada Pasal harus dibaca dalam hal sub-Pasal, .
alinea dan sub-alinea sebagaimana mengacu kepada --
sub-Pasal, alinea dan sub-alinea sebagaimana -----
mestinya; -----
- 1.3.7 rujukan pada setiap dokumen atau perjanjian harus -----
dianggap termasuk acuan pada perubahan, novasi, ----
penambahan, pengembangan ataupun penggantian ----
dokumen tersebut atau perjanjian, dari waktu ke waktu;
- 1.3.8 rujukan pada setiap pihak pada Perjanjian ini atau -----
setiap dokumen atau perjanjian lainnya harus termasuk
pada penggantinya atau kuasa lainnya yang disetujui; --

1.3.9 yang dimaksud dengan “persetujuan” atau “disetujui” ---
adalah persetujuan atau disetujui dengan secara -----
tertulis; -----

1.3.10 yang dimaksud dengan “perubahan”, “ubah” atau -----
“diubah” meliputi setiap perubahan, penghapusan atau
penambahan. -----

1.4 Tanggal Efektif -----

Perjanjian ini mulai berlaku efektif dan mengikat Para Pihak ---
sejak tanggal Perjanjian ditandatangani oleh Para Pihak -----
sampai dengan berakhirnya Masa Konsesi sesuai ketentuan --
Pasal 2.3 atau pengakhirannya oleh salah satu Pihak sesuai --
ketentuan dalam Perjanjian ini. -----

Pasal 2 -----

Pengusahaan Jalan Tol -----

2.1 Pemberian Hak Pengusahaan Jalan Tol -----

Pemerintah dengan ini memberikan Hak Pengusahaan Jalan -
Tol kepada Badan Usaha Jalan Tol, dan Badan Usaha Jalan --
Tol dengan ini menerima penunjukan dan pemberian Hak -----
Pengusahaan Jalan Tol tersebut dari Pemerintah dengan -----
syarat dan ketentuan sebagaimana diatur dalam Perjanjian ini.

2.2 Lingkup Pengusahaan Jalan Tol -----

Badan Usaha Jalan Tol harus bertanggung jawab untuk -----
melaksanakan Pengusahaan Jalan Tol, yang meliputi -----
Pendanaan, Perencanaan Teknik, Konstruksi, Pengoperasian
dan Pemeliharaan sesuai pada ketentuan dalam Perjanjian ---
dan peraturan perundang-undangan

2.3 Masa Konsesi -----

Masa Konsesi adalah jangka waktu Pengusahaan Jalan Tol --
sesuai Berita Acara Kesepakatan Penerusan Pengusahaan --
Jalan Tol Ruas [REDACTED] Nomor -----

BA [REDACTED] tanggal [REDACTED] ([REDACTED])
[REDACTED] terhitung sejak tanggal -----
penerbitan SPMK. -----

2.4 Kepemilikan Jalan Tol -----

Dengan tanpa mengurangi makna Hak Pengusahaan Jalan ---
Tol yang diberikan oleh Pemerintah kepada Badan Usaha ----
Jalan Tol sesuai Perjanjian ini, telah dimengerti sepenuhnya --
oleh Badan Usaha Jalan Tol, bahwa: -----

- (a) Jalan Tol merupakan milik Pemerintah, maka oleh -----
karenanya setelah berakhirnya Masa Konsesi atau -----
pengakhiran Perjanjian oleh salah satu Pihak sesuai ---
ketentuan Perjanjian, Badan Usaha Jalan Tol harus ----
mengembalikan dan menyerahkan kembali Jalan Tol ---
kepada Pemerintah; dan -----
- (b) pemberian Hak Pengusahaan Jalan Tol kepada Badan
Usaha Jalan Tol tidak berarti sebagai beralihnya hak ---
milik atas Jalan Tol kepada Badan Usaha Jalan Tol, ----
melainkan selama Masa Konsesi, Badan Usaha Jalan -
Tol hanya memiliki hak untuk menguasai seluruh tanah
yang dibutuhkan bagi Pengusahaan Jalan Tol dan -----
melaksanakan Pengusahaan Jalan Tol sesuai dengan -
ketentuan dalam Perjanjian dan peraturan perundang- -
undangan dan ketentuan yang berlaku. -----

Oleh karena Jalan Tol merupakan milik Pemerintah, maka -----
Badan Usaha Jalan Tol tidak dapat menjaminkan sebagian ---
ataupun keseluruhan dari fisik Jalan Tol maupun tanah yang --
digunakan untuk Pengusahaan Jalan Tol. -----

2.5 Pembatasan Perjanjian -----

2.5.1 Selama Masa Konsesi, tanpa persetujuan Badan -----
Pengatur Jalan Tol, Badan Usaha Jalan Tol tidak boleh

- (a) menjalankan usaha lain, dalam bentuk apapun juga, kecuali sebagaimana diatur Pasal 10.4 dan 10.5; atau
- (b) membuat perjanjian dalam bentuk apapun juga yang tidak sesuai dengan Perjanjian,

2.5.2 Setiap perjanjian yang dibuat oleh Badan Usaha Jalan Tol selama Masa Konsesi, merupakan tanggung jawab sepenuhnya dari Badan Usaha Jalan Tol.

2.6 Pengawasan Selama Masa Konsesi

2.6.1 Selama Masa Konsesi, BPJT berhak untuk melakukan pengawasan atas pelaksanaan Pengusahaan Jalan Tol yang antara lain meliputi aspek teknis dan Pengoperasian.

2.6.2 Badan Usaha Jalan Tol wajib mengizinkan serta memberikan data dan/atau keterangan lainnya guna pelaksanaan pengawasan sesuai ketentuan Pasal 2.6.1.

2.7 Pelaporan Selama Masa Konsesi

2.7.1 Selama Masa Konsesi, Badan Usaha Jalan Tol wajib menyerahkan kepada BPJT laporan-laporan sebagai berikut:

- (a) laporan triwulanan (3 bulanan) status dan kemajuan pekerjaan Perencanaan Teknik;
- (b) laporan bulanan status dan kemajuan pelaksanaan Konstruksi;
- (c) laporan triwulanan (3 bulanan) yang berkaitan dengan Pengoperasian termasuk antara lain:
 - (i) pelaksanaan Pengoperasian dan Pemeliharaan sesuai Perjanjian;

- (ii) volume lalu lintas setiap bulannya pada -----
setiap gerbang Tol sesuai dengan golongan
kendaraan dan asal gerbang; -----
- (iii) Penghasilan Tol setiap bulannya pada setiap
gerbang Tol; dan -----
- (iv) jumlah kecelakaan setiap bulannya termasuk
karakteristik kecelakaan, waktu dan tanggal;
- (d) laporan khusus mengenai kejadian penting yang -
mengganggu Pengusahaan Jalan Tol dalam -----
waktu 24 (dua puluh empat) jam setelah kejadian.

2.7.2 Laporan yang harus diserahkan berdasarkan Pasal ----
2.7.1 wajib diserahkan selambat-lambatnya pada Hari --
keduapuluh setiap bulan berikutnya. -----

2.7.3 Selain laporan sebagaimana ditentukan pada Pasal ----
2.7.1 di atas, Badan Usaha Jalan Tol wajib -----
menyampaikan laporan keuangan tahunan yang telah --
diaudit oleh akuntan publik yang terdaftar pada -----
Departemen Keuangan Republik Indonesia selambat- --
lambatnya tanggal 31 (tiga puluh satu) Mei tahun -----
berikutnya. -----

2.8 Risiko dan Tanggung Jawab -----

Dengan memperhatikan syarat dan ketentuan pada Perjanjian
Badan Usaha Jalan Tol dengan ini menyetujui bahwa semua -
biaya serta risiko yang timbul sebagai akibat dari atau -----
sehubungan dengan Pengusahaan Jalan Tol menjadi -----
tanggung jawab dan risiko Badan Usaha Jalan Tol. -----

----- Pasal 3 -----

----- Jaminan Pelaksanaan -----

3.1 Penyerahan Jaminan Pelaksanaan -----

Dalam jangka waktu selambat-lambatnya 14 (empat belas) ----
Hari sesudah penandatanganan Perjanjian, Badan Usaha ----
Jalan Tol berkewajiban untuk menyerahkan Jaminan -----
Pelaksanaan kepada Pemerintah melalui BPJT. -----

3.2 Maksud Jaminan Pelaksanaan -----

Jaminan Pelaksanaan diperuntukkan sebagai jaminan bagi ---
Badan Usaha Jalan Tol untuk memenuhi kewajibannya dalam
melaksanakan Pengusahaan Jalan Tol berdasarkan ketentuar
dalam Perjanjian. -----

3.3 Nilai Jaminan Pelaksanaan -----

Jaminan Pelaksanaan harus bernilai 1% (satu persen) dari ----
nilai total investasi Pengusahaan Jalan Tol, atau minimal -----

~~_____~~ (~~_____~~), mana yang lebih ----
besar, yang diusulkan oleh Badan Usaha Jalan Tol dalam ----
Rencana Bisnis. Jaminan Pelaksanaan dapat diganti dengan:

20% (dua puluh persen) dari biaya konstruksi atas suatu ----

Seksi yang telah dibayarkan oleh Badan Usaha Jalan Tol. --

Dalam hal terjadi pengakhiran dini atas Perjanjian akibat dari -
cidera janji Badan Usaha Jalan Tol, maka terhadap hak Badar
Usaha Jalan Tol untuk mendapatkan kompensasi berdasar ---
Pasal 13.1.4, 13.2.3, 13.3.3 dan 17.4.3 harus terlebih dahulu --
dikurangi dengan jumlah besaran bank garansi yang telah ----
diganti dengan biaya konstruksi yang telah diperhitungkan
untuk mengganti Jaminan Pelaksanaan. -----

3.4 Masa Berlaku -----

3.4.1 Dengan memperhatikan penggantian Jaminan -----

Pelaksanaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3.3,
Jaminan Pelaksanaan yang diserahkan berdasarkan ---
Pasal 3.1 harus tetap berlaku sejak tanggal penyerahar

sampai dengan 12 (dua belas) bulan setelah tanggal ---
perkiraan selesainya Konstruksi Jalan Tol; -----

3.4.2 Jaminan Pelaksanaan dapat diterbitkan secara -----
bertahap dengan masa berlaku setiap tahap sekurang-
kurangnya 12 (dua belas) bulan dan kemudian setiap --
kali harus diperpanjang atau diganti selambat- -----
lambatnya 7 (tujuh) hari sebelum berakhirnya masa ----
berlaku Jaminan Pelaksanaan, sampai dengan 12 (dua
belas) bulan setelah tanggal selesainya Konstruksi ----
Jalan Tol. -----

3.5 **Pencairan Atas Jaminan Pelaksanaan** -----

Dengan memperhatikan Pasal 3.3, Jaminan Pelaksanaan ----
akan menjadi aset Pemerintah dan Pemerintah berhak untuk -
mencairkan dana Jaminan Pelaksanaan pada saat Badan ----
Usaha Jalan Tol gagal untuk melaksanakan kewajibannya ----
sesuai dengan ketentuan pada Perjanjian sebagaimana diatur
pada Pasal 3.4 dan/atau Pasal 13.1.4(a) dan/atau Pasal -----
13.1.4(b) (ii) dan/atau Pasal 13.2.3(b). Pemerintah berhak ----
-sempurnya atas seluruh hasil pencairan Jaminan -----
-Pelaksanaan tersebut. -----

----- **Pasal 4** -----

----- **Pengadaan Tanah** -----

4.1 **Kewajiban Melaksanakan Pengadaan Tanah** -----

Pengadaan Tanah bagi Jalan Tol dilaksanakan oleh -----
Pemerintah sesuai dengan peraturan perundang-undangan ---
dan ketentuan yang berlaku. Meskipun demikian Badan Usaha
Jalan Tol dapat menyampaikan kepada Pemerintah rencana --
usulan yang menginformasikan luas tanah yang termasuk ----
dalam Pengadaan Tanah dan kerangka waktu Pengadaan ----

Tanah dan jika disetujui oleh Pemerintah, akan menjadi bagian dari Jadwal. -----

4.2 Biaya Pengadaan Tanah dan Alokasi Pembiayaan -----

4.2.1 Jumlah Prakiraan Biaya Pengadaan Tanah untuk Ruas --

Jalan [REDACTED] adalah sebesar -----

Rp. [REDACTED],- (satu trilyun tiga ratus dua puluh tiga miliar lima ratus delapan puluh juta rupiah), -----

termasuk semua biaya sehubungan dengan Pengadaan Tanah, pengeluaran tambahan, biaya operasional dan --- biaya financial yang harus dikeluarkan untuk pembayarar Pengadaan Tanah, yang dibagi ke dalam 4 (empat) ---

Seksi, yaitu : -----

(i) Seksi I ([REDACTED]) sebesar -----

Rp. [REDACTED],- ([REDACTED]); -----

(ii) Seksi II ([REDACTED]) sebesar -----

Rp. [REDACTED],- ([REDACTED]); -----

(iii) Seksi III ([REDACTED]) sebesar -----

Rp. [REDACTED],- ([REDACTED]); -----

(iv) Seksi IV ([REDACTED]) sebesar -----

Rp. [REDACTED],- ([REDACTED]) -----

4.3 Jadwal Pengadaan Tanah -----

Pengadaan Tanah oleh Pemerintah untuk kepentingan -----
Pengusahaan Jalan Tol sesuai dengan ketentuan Pasal 4.1 ---
akan dilaksanakan dan diselesaikan sesuai dengan jadwal ---
dalam Berita Acara Kesepakatan Penerusan Pengusahaan ---
Jalan Tol Ruas [REDACTED] Nomor: -----

_____ tanggal _____ (____) -----
_____. Seluruh tanah yang telah -----
dikuasai Pemerintah dan akan diserahkan kepada -----
Badan Usaha Jalan Tol harus dalam keadaan yang -----
memungkinkan Badan Usaha Jalan Tol memulai Konstruksi. --

4.4 **Keterlambatan Dan Kenaikan Harga Pengadaan Tanah** ----

4.4.1 Dalam hal terjadi keterlambatan Pengadaan Tanah oleh
Pemerintah sebagaimana disebut dalam Pasal 4.3, ----
Badan Usaha Jalan Tol berhak untuk menuntut -----
kompensasi kepada Pemerintah dalam bentuk -----
perpanjangan Masa Konsesi dan/atau penyesuaian ----
Tarif Tol Awal. Namun demikian Pemerintah tidak dapat
dinyatakan oidera janji atau bertanggungjawab pada ---
Badan Usaha Jalan Tol apabila: -----

- (a) keterlambatan oleh Pemerintah yang tidak -----
menyebabkan keterlambatan penyelesaian -----
Konstruksi sebagaimana ditentukan oleh Badan
Pengatur Jalan Tol sesuai dengan Pasal 7.2; ---
atau -----
- (b) sekurang-kurangnya 50% (lima puluh persen) ---
luas tanah yang harus diadakan oleh Pemerintah
untuk bagian Jalan Tol tersebut telah tersedia ---
untuk Badan Usaha Jalan Tol dan Pemerintah ---
telah menyerahkan sisa tanah Ruang Milik Jalan
Tol selambat-lambatnya 6 (enam) bulan setelah
berakhirnya jangka waktu sebagaimana -----
disebutkan dalam Pasal 4.3. Persentase tersebut
dapat kurang dari 50% (lima puluh persen) -----
apabila luas tanah tersebut merupakan suatu ---
Seksi. -----

4.4.2 Dalam hal Pemerintah terlambat dalam menyediakan tanah yang secara nyata berlebihan dan melampaui batas waktu kewajaran sebagaimana disebut pada Pasal 4.3 dan/atau terdapat suatu peningkatan yang besar dalam biaya Pengadaan Tanah sebagaimana disebut pada Pasal 4.2, yang:

i. menyebabkan atau secara wajar dapat diperkirakan menyebabkan Badan Usaha Jalan Tol akan menderita kerugian yang tidak dapat dikompensasikan dengan memperpanjang Masa Konsesi dan/atau penyesuaian Tarif Tol yang mengakibatkan Pengusahaan Jalan Tol diperkirakan menjadi tidak layak secara finansial untuk diteruskan; dan

ii. tidak disebabkan oleh Keadaan Kahar; dan

iii. tidak disebabkan oleh Badan Usaha Jalan Tol; --
Maka dengan tidak mengenyampingkan ketentuan lain dalam Perjanjian :

1) Badan Usaha Jalan Tol berhak untuk mengajukan bukti dan justifikasi kepada Pemerintah dengan maksud untuk mengundurkan diri dari Pengusahaan Jalan Tol; atau

2) Apabila Badan Usaha Jalan Tol tidak berkeinginan untuk mengundurkan diri dari Pengusahaan Jalan Tol, Pemerintah berhak untuk tidak melanjutkan Pengusahaan Jalan Tol, setelah dilakukan justifikasi yang hasilnya adalah bahwa kompensasi yang diminta oleh Badan Usaha Jalan Tol dianggap tidak wajar.

Apabila Pemerintah menyetujui pengunduran diri Badan Usaha Jalan Tol atau Pemerintah tidak melanjutkan Pengusahaan Jalan Tol, maka perjanjian ini dianggap diakhiri dengan kesepakatan bersama.

4.4.3 Apabila Perjanjian ini diakhiri sesuai Pasal 4.4.2, maka berlaku ketentuan Pasal 14.

4.5 Pembayaran Pengadaan Tanah oleh Pemerintah

Pemerintah menanggung semua biaya Pengadaan Tanah. Semua biaya yang dikeluarkan untuk Pengadaan Tanah termasuk pembayaran kompensasi pemilik tanah, penghuni atau para penggarap, biaya hukum yang timbul akibat dari tindakan hukum yang dilakukan oleh pemilik tanah, penghuni atau para penggarap sehubungan dengan Pengadaan Tanah akan dibayarkan oleh Pemerintah.

4.6 Status Tanah

Status tanah yang diadakan oleh Pemerintah dalam Pengadaan Tanah, merupakan milik Pemerintah dalam hal ini Kementerian Pekerjaan Umum dan tanah tersebut (termasuk setiap bangunan dan perlengkapan yang ada di atasnya) tidak dapat diagunkan oleh Badan Usaha Jalan Tol untuk alasan apapun juga. Hak yang diberikan dalam Perjanjian kepada Badan Usaha Jalan Tol tidak berarti Badan Usaha Jalan Tol mempunyai hak kepemilikan atau kepentingan atas tanah.

4.7 Lingkup Pengadaan Tanah

4.7.1 Pengadaan Tanah meliputi tanah termasuk bangunan, tanaman, Utilitas, bangunan Utilitas, yang terletak dan berada di dalam, pada, sepanjang, melintas di atas atau di bawah Jalan Tol, untuk keperluan Ruang Milik Jalan Tol sesuai dengan Rencana Teknik Awal, dan dapat

- diubah sesuai kebutuhan berdasarkan Rencana Teknik Akhir yang telah selesai. -----
- 4.7.2 BPJT berhak untuk menetapkan Utilitas tertentu yang -- belum teridentifikasi pada saat penandatanganan ----- Rencana Bisnis, untuk tidak termasuk dalam lingkup --- Pengadaan Tanah sebagaimana dimaksud oleh Pasal - 4.7.1 diatas, dan oleh karenanya pembongkaran, ----- pengantian ataupun pemindahan Utilitas tersebut ----- menjadi bagian dari lingkup dan biaya Konstruksi Jalan Tol. -----
- 4.7.3 Biaya pembongkaran, pengantian ataupun ----- pemindahan Utilitas sebagaimana dimaksud dalam ----- Pasal 4.7.2 diperhitungkan sebagai penambahan ----- investasi akibat penambahan lingkup pekerjaan ----- Konstruksi, dan akan dikompensasi dalam bentuk ----- penyesuaian Tarif Tol Awal dan/atau penyesuaian ----- Masa Konsesi dan/atau bentuk kompensasi lain sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan. -----
- 4.7.4 Setiap Utilitas yang tidak terindikasi dalam proses ----- Pengadaan Tanah atau yang secara teknis tidak dapat dibongkar atau dipindahkan, harus dilindungi ----- secukupnya sepanjang masa Konstruksi dan masa ----- Pengoperasian. -----
- 4.7.5 Biaya yang dikeluarkan untuk maksud sebagaimana ---- Pasal 4.7.2 menjadi tanggungan Badan Usaha Jalan --- Tol, dan diperhitungkan sebagai bagian investasi Badan Usaha Jalan Tol dalam Pengusahaan Jalan Tol. -----
- 4.8 Sewa -----**
- Semua biaya, pengeluaran atau pungutan yang timbul atau --- akan timbul untuk setiap sewa, Pajak Bumi dan Bangunan, ---

penilaian, tarif dan sejenisnya sejak tanggal -----
diserahterimkannya tanah kepada Badan Usaha Jalan Tol ---
sampai dengan berakhirnya Masa Konsesi menjadi -----
tanggung jawab Badan Usaha Jalan Tol. -----

4.9 Penyerahan Tanah -----

Para Pihak sepakat bahwa serah terima tanah oleh BPJT -----
kepada Badan Usaha Jalan Tol akan dilakukan setelah -----
Pengadaan Tanah selesai sepenuhnya untuk satu Seksi atau
seluruh Jalan Tol sesuai dengan Berita Acara. Apabila -----
dianggap perlu untuk percepatan pembangunan Jalan Tol, ---
maka ketentuan tersebut di atas dapat dikesampingkan -----
sehingga serah terima tanah dapat dilakukan sebelum -----
Pengadaan Tanah selesai sepenuhnya dengan ketentuan: ---

- a. atas kesepakatan Para Pihak secara tertulis terlebih ----
dahulu dalam hal pembangunan Jalan Tol tidak -----
menggunakan Pinjaman dari Pemberi Pinjaman, atau --
- b. atas kesepakatan Para Pihak dan izin Pemberi -----
Pinjaman secara tertulis terlebih dahulu dalam hal -----
pembangunan Jalan Tol menggunakan Pinjaman dari --
Pemberi Pinjaman. -----

----- Pasal 5 -----

----- Pendanaan -----

5.1 Besaran Bagian Hutang dan Bagian Ekuitas -----

5.1.1 Dalam Perjanjian ini Bagian Hutang maksimal adalah --
sebesar 70% (tujuh puluh persen) dan Bagian Ekuitas -
yang merupakan modal sendiri dari Badan Usaha Jalan
Tol nilainya minimal adalah sebesar 30% (tiga puluh ---
persen) dari total investasi Perusahaan Jalan Tol atau
sebesar Rp [REDACTED], - ([REDACTED] -
[REDACTED]). -----

5.1.2 Selambat-lambatnya dalam jangka waktu pemenuhan -- syarat pencairan Pinjaman sebagaimana dimaksud ----- pada Pasal 5.2.2 , 1/3 (satu per tiga) Bagian Ekuitas ---- atau jumlah lain yang lebih besar dari Bagian Ekuitas -- sebagaimana ditentukan oleh Pemberi Pinjaman harus dimasukkan dalam rekening khusus yang ditunjuk oleh -- Pemberi Pinjaman, dan hanya dapat dikeluarkan untuk pembiayaan investasi Perusahaan Jalan Tol. -----

5.1.3 Bagian Ekuitas yang harus dimasukkan dalam rekening - khusus sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5.1.2, ---- dapat dikurangi dengan biaya penyusunan Rencana ---- Teknik Akhir dan Biaya Pengadaan Tanah yang ----- merupakan kewajiban Badan Usaha Jalan Tol dengan - menggunakan Bagian Ekuitas dari Badan Usaha Jalan Tol sebagaimana dimaksud pada Pasal 5.1.1. -----

5.2 Tahapan *Financial Close* -----

5.2.1 Badan Usaha Jalan Tol wajib untuk telah ----- menandatangani Perjanjian Pinjaman selambat- ----- lambatnnya dalam jangka waktu 3 (tiga) bulan setelah -- fisik Pengadaan Tanah mencapai 75% (tujuh puluh lima persen). Badan Usaha Jalan Tol harus menyerahkan --- salinan Perjanjian Pinjaman yang sah kepada ----- Pemerintah tanpa mengenakan biaya kepada ----- Pemerintah, dalam waktu selambat-lambatnya 7 (tujuh) Hari sejak penandatanganan Perjanjian Pinjaman. -----

5.2.2 Badan Usaha Jalan Tol wajib memenuhi seluruh syarat pencairan Pinjaman sehingga Pinjaman dapat dicairkan selambat-lambatnya dalam jangka waktu 5 (lima) bulan setelah fisik Pengadaan Tanah mencapai 75% (tujuh -- puluh lima persen). Selambat-lambatnya 7 (tujuh) Hari -

setelah dipenuhi syarat pencairan Pinjaman, Badan Usaha Jalan Tol harus menyerahkan surat keterangan dari Pemberi Pinjaman yang menyatakan bahwa seluruh syarat pencairan Pinjaman telah dipenuhi dan Pinjaman dapat dicairkan.

5.2.3 Jangka waktu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5.2.2 dapat diperpanjang apabila syarat pencairan yang belum dipenuhi hanya berupa belum selesainya Pengadaan Tanah dan/atau terbitnya SPMK dikarenakan kesalahan Pemerintah.

Pasal 6

Perencanaan Teknik

6.1 Rencana Teknik Akhir

6.1.1 Badan Usaha Jalan Tol harus memulai Perencanaan Teknik pada saat Pengadaan Tanah dimulai. Kecuali jika Badan Usaha Jalan Tol menerima penolakan tertulis dari BPJT dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) Hari sejak bukti penyerahan Rencana Teknik Akhir, maka Rencana Teknik Akhir dapat dianggap telah disetujui. BPJT mempunyai waktu selama 30 (tiga puluh) Hari untuk menolak setiap penyerahan kembali Rencana Teknik Akhir. Tanpa pengecualian, Badan Usaha Jalan Tol harus menyelesaikan Rencana Teknik Akhir dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan sejak dimulainya Perencanaan Teknik sebagaimana ditetapkan dalam Rencana Bisnis.

6.1.2 Persetujuan atas Rencana Teknik Akhir tidak boleh tidak diberikan tanpa alasan yang wajar apabila Rencana Teknik Akhir telah memenuhi peraturan perundang-undangan dan ketentuan yang berlaku.

- 6.1.3 Badan Usaha Jalan Tol memiliki hak untuk -----
menyampaikan usulan tertulis kepada BPJT yang -----
menurut pendapat Badan Usaha Jalan Tol akan, jika ---
dipergunakan, mempercepat penyelesaian atau -----
memperbaiki suatu kesalahan pada Rencana Teknik ---
Awal atau dilain pihak dapat menguntungkan -----
Pemerintah. -----
- 6.1.4 Apabila di dalam Rencana Teknik Akhir terdapat -----
penambahan lingkup pekerjaan Konstruksi -----
sebagaimana terdapat dalam Berita Acara, maka -----
Badan Usaha Jalan Tol dapat mengusulkan -----
kompensasi atas penambahan lingkup pekerjaan -----
Konstruksi tersebut dalam bentuk penambahan Masa --
Konsesi dan/atau penyesuaian Tarif Tol Awal. -----
- 6.1.5 Persetujuan BPJT atas Rencana Teknik Akhir tidak ----
membebaskan Badan Usaha Jalan Tol dari segala -----
tanggung jawabnya terhadap cacat, kekurangan -----
ataupun kesalahan pada Rencana Teknik Akhir. -----
- 6.1.6 Badan Usaha Jalan Tol wajib menyerahkan kepada ----
BPJT laporan triwulanan (3 bulanan) mengenai status --
dan kemajuan pekerjaan Perencanaan Teknik -----
selambat-lambatnya pada Hari kedua puluh setiap -----
bulan berikutnya. -----
- 6.1.7 Dalam jangka waktu 14 (empat belas) hari setelah -----
diterbitkannya SPMK, Badan Usaha Jalan Tol -----
diwajibkan menyusun jadwal Konstruksi berupa kurva S
("Jadwal Kurva S") sesuai dengan Rencana Teknik ----
Akhir dan Perjanjian ini untuk mendapat persetujuan ---
dari BPJT dan merupakan jadwal Konstruksi yang -----
mengikat bagi Para Pihak. -----

6.2 Perubahan Rencana Teknik Akhir dan atau Pekerjaan -----

Tambah atau Kurang Pekerjaan Konstruksi -----

6.2.1 Berkaitan dengan pekerjaan Konstruksi, BPJT dapat ---
meminta perubahan dan/atau pekerjaan tambah atau --
pekerjaan kurang pada beberapa bagian dari Rencana
Teknik Akhir yang telah disetujui. Permintaan BPJT -----
tersebut harus disampaikan kepada Badan Usaha Jalan
Tol dalam bentuk tertulis dan disertakan dengan konsep
rencana perubahan dan/atau pekerjaan tambah atau ---
pekerjaan kurang. -----

6.2.2 Dalam waktu 30 (tiga puluh) Hari setelah menerima -----
permintaan BPJT tersebut sebagaimana dimaksud -----
Pasal 6.2.1, Badan Usaha Jalan Tol harus -----
menyerahkan: -----

(a).tanggapannya sehubungan dengan perubahan -----
tersebut terhadap Rencana Teknik Akhir dan/atau --
pekerjaan tambah atau pekerjaan kurang; -----

(b).perkiraan biaya dan pengeluaran tambahan yang ---
terjadi akibat perubahan tersebut; -----

(c).perkiraan tambahan waktu Konstruksi akibat -----
perubahan tersebut; dan/atau -----

(d).usulan kompensasi dalam bentuk perpanjangan ----
Masa Konsesi dan/atau penyesuaian Tarif Tol. -----

6.2.3 BPJT dapat mempertimbangkan usulan Badan Usaha -
Jalan Tol sebagaimana dimaksud pada Pasal 6.2.2 ----
untuk memberikan kompensasi dalam bentuk -----
perpanjangan Masa Konsesi dan/atau penyesuaian ----
Tarif Tol. -----

6.2.4 Badan Usaha Jalan Tol tidak boleh memulai -----
pelaksanaan perubahan dan/atau pekerjaan tambah ---

atau pekerjaan kurang atas Rencana Teknik Akhir yang telah disetujui sebelum BPJT memberikan persetujuannya terhadap hal-hal yang harus diserahkan sebagai mana dimaksud dalam Pasal 6.2.2

6.2.5 Persetujuan BPJT atas perubahan Rencana Teknik Akhir tidak membebaskan Badan Usaha Jalan Tol dari segala tanggung jawabnya terhadap cacat, kekurangan ataupun kesalahan pada perubahan Rencana Teknik Akhir.

6.3 Penunjukan Perencana Teknik Ahli

Badan Usaha Jalan Tol wajib menunjuk perencana teknik ahli dalam pelaksanaan Perencanaan Teknik sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi beserta semua peraturan pelaksanaannya (kecuali diatur lain dalam peraturan perundang-undangan). Setiap perencana teknik ahli yang ditunjuk oleh Badan Usaha Jalan Tol harus dilindungi oleh asuransi (*professional indemnity insurance*), apabila diwajibkan oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pasal 7

Konstruksi Jalan Tol

7.1 Pengendali Mutu Independen

7.1.1 Selambat-lambatnya sebelum dimulainya Konstruksi, Badan Usaha Jalan Tol wajib menunjuk perusahaan konsultan pengendali mutu periodik independen ("Pengendali Mutu").

7.1.2 Lingkup tugas dan tanggung jawab Pengendali Mutu adalah:

a. mengawasi pelaksanaan kewajiban Badan Usaha Jalan Tol dari segi teknis, termasuk

- memenuhi jadwal kurva S selama masa -----
konstruksi; -----
- b. setiap tanggal 20 (dua puluh) bulan berikutnya --
memberikan laporan dan rekomendasi hasil -----
pengendalian mutu dan pemenuhan jadwal -----
pekerjaan Kurva S, termasuk memberikan -----
pendapat mengenai kewajaran keterlambatan ---
pemenuhan jadwal pekerjaan Kurva S kepada ---
BPJT; dan -----
- c. memberikan laporan khusus mengenai kejadian
penting yang mengganggu pelaksanaan -----
konstruksi dalam waktu 24 (dua puluh empat) ---
jam setelah kejadian kepada BPJT. -----
- 7.1.3 Untuk penunjukan Pengendali Mutu tersebut diatas,
Badan Usaha Jalan Tol harus terlebih dahulu -----
memberikan daftar sekurang-kurangnya 3 (tiga) -----
calon Pengendali Mutu kepada BPJT untuk -----
mendapatkan persetujuan. -----
- 7.1.4 Persetujuan BPJT terhadap daftar Pengendali Mutu
sebagaimana dimaksud pada Pasal 7.1.3 tidak -----
menghilangkan tanggung jawab, kesalahan atau ---
kelalaian dari Badan Usaha Jalan Tol. -----
- 7.1.5 Apabila berdasarkan penilaian BPJT Pengendali ----
Mutu tidak menjalankan tugasnya sebagaimana ----
dimaksud pada Pasal 7.1.2 maka BPJT dapat -----
sewaktu-waktu meminta kepada Badan Usaha Jalar
Tol untuk memberhentikan Pengendali Mutu dan ---
Badan Usaha Jalan Tol wajib untuk memberhenti- --
kan Pengendali Mutu serta menunjuk Pengendali ---
Mutu baru yang dapat diterima oleh BPJT. -----

- 7.1.6 Seluruh biaya penunjukan dan pelaksanaan tugas --
Pengendali Mutu diperhitungkan sebagai bagian dar
investasi Jalan Tol. -----
- 7.2 Permulaan dan Penyelesaian Pelaksanaan Konstruksi -----**
- 7.2.1 BPJT akan memberikan SPMK kepada Badan Usaha --
Jalan Tol selambat-lambatnya dalam waktu 7 (tujuh) ----
Hari setelah serah terima tanah sesuai Pasal 4.9. -----
Badan Usaha Jalan Tol wajib memulai Konstruksi -----
paling lambat 30 (tiga puluh) Hari sejak diterbitkannya --
SPMK untuk Jalan Tol dan menyelesaikan Konstruksi --
tersebut sesuai dengan Jadwal. -----
- 7.2.2 Dalam hal Pemerintah menghendaki percepatan -----
pembangunan jalan tol dari Jadwal semula -----
sebagaimana terdapat dalam Rencana Bisnis, maka ---
Badan Usaha Jalan Tol berhak mendapatkan -----
kompensasi dalam bentuk perpanjangan Masa Konsesi
dan/atau penyesuaian Tarif Tol Awal dan/atau -----
kompensasi bentuk lain sesuai peraturan perundang- --
undangan yang berlaku apabila percepatan -----
pembangunan tersebut mengakibatkan penurunan ----
tingkat kelayakan Pengusahaan Jalan Tol. -----
- 7.3 Tata Cara Konstruksi -----**
- Badan Usaha Jalan Tol berkewajiban untuk melaksanakan ---
pekerjaan Konstruksi dengan cara yang benar sesuai dengan
Rencana Teknik Akhir yang telah disetujui oleh BPJT dan -----
sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan ----
yang berlaku. Badan Usaha Jalan Tol harus menggunakan ---
alat berat, peralatan dan bahan dengan kualitas yang baik. ---
- 7.4 Laporan Konstruksi -----**

Selama masa Konstruksi, Badan Usaha Jalan Tol wajib -----
menyampaikan laporan bulanan hasil Konstruksi yang meliputi
kemajuan atau volume dan mutu pekerjaan, serta semua -----
perubahan dan kejadian penting lainnya kepada BPJT. -----
Laporan bulanan tersebut wajib diserahkan selambat-lambat--
nya setiap tanggal 20 (dua puluh) bulan berikutnya. Selain itu,
Badan Usaha Jalan Tol wajib menyerahkan laporan -----
penggunaan dana setiap 3 (tiga) bulan kepada BPJT, yang ---
wajib diserahkan selambat-lambatnya setiap tanggal 20 (dua -
puluh) bulan berikutnya. -----

7.5 Penolakan dan Penghentian Sementara -----

Apabila Badan Usaha Jalan Tol gagal untuk melaksanakan ---
Konstruksi berdasarkan Rencana Teknik Akhir atau ketentuan
lain dari Perjanjian sebagaimana laporan hasil pemeriksaan ---
oleh BPJT, maka BPJT berhak untuk menolak pekerjaan -----
Konstruksi; dan menghentikan sementara pekerjaan -----
Konstruksi, sampai pekerjaan Konstruksi tersebut telah -----
diperbaiki dengan memuaskan dan dapat diterima oleh BPJT.

7.6 Serah Terima Sementara -----

7.6.1 Dengan selesainya suatu Seksi atau Jalan Tol, Badan -
Usaha Jalan Tol akan memeriksa dan menerima suatu
Seksi atau Jalan Tol yang telah diselesaikan oleh -----
kontraktor Konstruksi yang ditunjuk oleh Badan Usaha -
Jalan Tol. -----

7.6.2 Kontraktor Konstruksi akan menyerahterimakan -----
sementara suatu Seksi atau Jalan Tol dengan -----
menandatangani berita acara serah terima sementara --
dan menyerahkannya kepada Badan Usaha Jalan Tol --
sesuai dengan perjanjian Konstruksi yang dibuat antara
Badan Usaha Jalan Tol dan kontraktor Konstruksi. -----

- 7.6.3 Setelah serah terima sementara tersebut pada Pasal ---
7.6.2, Badan Usaha Jalan Tol berkewajiban untuk -----
memberitahukan secara tertulis kepada BPJT bahwa ---
suatu Seksi atau Jalan Tol tersebut telah siap untuk ----
dilakukan pemeriksaan dan pengujian. -----
- 7.7 Pemeriksaan oleh BPJT -----**
- 7.7.1 Sesegera mungkin namun tidak lebih dari 7 (tujuh) Hari
setelah mendapatkan pemberitahuan dari Badan Usaha
Jalan Tol sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7.6.3, ---
BPJT harus melakukan pemeriksaan dan/atau -----
pengujian atas Seksi atau Jalan Tol yang telah -----
diselesaikan untuk memastikan bahwa Seksi atau Jalan
Tol tersebut telah dibangun sesuai dengan Rencana ---
Teknik Akhir dan/atau ketentuan dalam Perjanjian. -----
- 7.7.2 Badan Usaha Jalan Tol berkewajiban untuk -----
menyediakan setiap peralatan, bahan, perlengkapan ---
dan pekerja yang diperlukan untuk melakukan -----
pemeriksaan dan pengujian sebagaimana dimaksud ---
Pasal 7.7.1. -----
- 7.7.3 Pemeriksaan dan/atau pengujian sebagaimana -----
dimaksud dalam Pasal 7.7.1 selesai dilaksanakan tidak
lebih dari 30 (tiga puluh) Hari sejak tanggal -----
pemberitahuan selesainya Konstruksi sebagaimana ----
dimaksud dalam Pasal 7.6.3. -----
- 7.7.4 Dalam hal hasil pemeriksaan dan/atau pengujian oleh --
BPJT menunjukkan bahwa Seksi atau Jalan Tol dibuat
tidak sesuai dengan Rencana Teknik Akhir dan setiap
perubahannya yang telah disetujui oleh BPJT atau
ketentuan dalam Perjanjian, maka Badan Usaha Jalan
Tol harus sesegera mungkin melakukan perbaikan yang

diperlukan terhadap kekurangan, kerusakan, -----
penyimpangan atau perbedaan pada suatu Seksi atau
Jalan Tol dengan biaya sendiri, dan kemudian -----
melaporkan selesainya perbaikan tersebut kepada -----
BPJT-----

7.7.5 Dalam tidak lebih dari 7 (tujuh) Hari sejak tanggal -----
diterimanya pemberitahuan selesainya perbaikan -----
sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7.7.4, BPJT harus
telah melaksanakan pemeriksaan dan/atau pengujian --
terhadap perbaikan sebagaimana dimaksud dalam -----
Pasal 7.7.4 dan menyelesaikan pemeriksanaan -----
dan/atau pengujian terhadap perbaikan tersebut dalam
waktu 30 (tiga puluh) Hari. -----

7.7.6 Pemeriksaan dan pengujian oleh BPJT sebagaimana --
dimaksud dalam Pasal ini tidak membebaskan Badan --
Usaha Jalan Tol dari tanggung jawab dan kewajibannya
termasuk tetapi tidak terbatas pada perbaikan atas -----
kerusakan atau ketidak-sempurnaan pada Konstruksi. -

7.8 Sertifikat Laik Operasi -----

7.8.1 Selambat-lambatnya 7 (tujuh) Hari setelah BPJT -----
menyelesaikan pemeriksaan dan pengujian sesuai -----
dengan ketentuan Pasal 7.7.3 atau Pasal 7.7.5, dan ----
BPJT telah menyatakan bahwa Seksi atau Jalan Tol ----
telah dibangun sesuai dengan Rencana Teknik Akhir --
dan perubahannya yang disetujui oleh BPJT, dan setiap
cacat, kerusakan, variasi atau ketidaksesuaian yang ---
telah diperbaiki dengan memuaskan menurut BPJT, ---
maka BPJT akan menerbitkan Sertifikat Laik Operasi ---
yang menyatakan bahwa Seksi atau Jalan Tol siap dan
layak untuk dioperasikan. -----

7.8.2 Untuk dapat diterbitkan Sertifikat Laik Operasi, Badan --
Usaha Jalan Tol harus menyerahkan laporan kemajuan
perkembangan, manual Pengoperasian dan manual ----
Pemeliharaan untuk disetujui oleh BPJT berdasarkan --
Standar Pelayanan Minimal dan foto yang menunjukkar
keadaan perkembangan terakhir. -----

7.9 Gambar Terbangun (“As Built Drawings”) -----

Badan Usaha Jalan Tol harus menyerahkan kepada BPJT ----
gambar terbangun dari suatu Seksi dan/atau Jalan Tol dan ----
dokumen penunjang lainnya dalam waktu selambat-lambatnya
3 (tiga) bulan sejak dikeluarkannya Sertifikat Laik Operasi. ----

7.10 Biaya -----

Kecuali ditentukan lain, segala biaya dan pengeluaran -----
sehubungan dengan Konstruksi, termasuk tapi tidak terbatas -
pada pajak, retribusi, pungutan, tindakan keselamatan, -----
perlindungan lingkungan, asuransi dan kewajiban pembayarar
lainnya akan menjadi tanggung jawab penuh Badan Usaha ---
Jalan Tol. -----

7.11 Kewajiban dan Tanggung Jawab Badan Usaha Jalan Tol --

Badan Usaha Jalan Tol harus dari waktu ke waktu tetap -----
bertanggung jawab untuk setiap kewajiban dan tanggung -----
jawabnya dalam Perjanjian ini dan khususnya dalam -----
melaksanakan Perencanaan Teknik dan pekerjaan Konstruksi
dengan maksud bahwa Badan Usaha Jalan Tol harus -----
bertanggung jawab untuk setiap pelanggaran dari kewajiban --
dan tanggung jawab yang timbul akibat tindakan dan -----
kegagalan dari setiap kontraktor Konstruksi atau Perencana ---
Teknik Ahli. -----

----- Pasal 8 -----

----- Pemeliharaan -----

- 8.1 Kewajiban Pemeliharaan** -----
- 8.1.1 Badan Usaha Jalan Tol wajib menyerahkan rencana ----
program pemeliharaan ("**Rencana Program** -----
Pemeliharaan") jalan tol selama masa Pengoperasian -
yang telah didiskusikan dengan BPJT, selambat- -----
lambatnya 60 (enam puluh) hari setelah diterbitkannya
Penetapan Pengoperasian, untuk mendapat -----
persetujuan BPJT. -----
- 8.1.2 Persetujuan BPJT terhadap Rencana Program -----
Pemeliharaan Jalan Tol tidak membebaskan kewajiban
Badan Usaha Jalan Tol untuk memenuhi ketentuan ----
Standar Pelayanan Minimal sepanjang waktu selama ---
Masa Konsesi. -----
- 8.1.3 Badan Usaha Jalan Tol harus melaksanakan -----
Pemeliharaan sesuai dengan Rencana Program -----
Pemeliharaan Jalan Tol, Standar Pelayanan Minimal, --
dan pedoman pemeliharaan jalan tol yang ditetapkan ---
Pemerintah. -----
- 8.1.4 Standar Pelayanan Minimal dan pedoman -----
pemeliharaan Jalan Tol dapat diubah dari waktu ke ----
waktu oleh Pemerintah sesuai dengan kebutuhan -----
pelayanan, peraturan perundang-undangan dan -----
ketentuan yang berlaku, dan setiap saat terjadi -----
perubahan tersebut Badan Usaha Jalan Tol harus -----
mengubah dan menyesuaikan Rencana Program -----
Pemeliharaan Jalan Tol tersebut. -----
- 8.1.5 Dalam rangka pengawasan pemeliharaan yang -----
dilaksanakan oleh BPJT, Badan Usaha Jalan Tol dapat
menunjuk tenaga konsultan independen yang disetujui -
BPJT untuk memeriksa terpenuhinya kewajiban Badan

Usaha Jalan Tol sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8.1.3, dengan mengikuti ketentuan mekanisme penunjukan Pengendali Mutu sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7.1

8.2 Laporan

Badan Usaha Jalan Tol wajib menyerahkan laporan triwulanar tentang kegiatan Pemeliharaan sesuai ketentuan Pasal 8.1.3 selambat-lambatnya pada tanggal 20 (dua puluh) bulan berikutnya. Badan Usaha Jalan Tol wajib melaporkan kepada BPJT kondisi Jalan Tol setiap tanggal 20 (dua puluh) Januari tahun berikutnya dan setiap tahun berikutnya.

8.3 Pelebaran

8.3.1 Apabila Badan Usaha Jalan Tol telah mengusulkan dalam Rencana Bisnis untuk melakukan pelebaran suatu Seksi atau Jalan Tol, maka setiap saat sepanjang masa Pengoperasian atau selambat-lambatnya 2 (dua) tahun sebelum tanggal yang diusulkan dalam Rencana Bisnis untuk memulai pelebaran, atau derajat kejenuhan suatu Seksi atau Jalan Tol diperkirakan akan mencapai 0,80, mana yang terjadi lebih dahulu, BPJT berhak meminta Badan Usaha Jalan Tol untuk melaksanakan pelebaran Seksi atau Jalan Tol, kecuali sebagaimana dimaksud Pasal 10.8.1.(b).

8.3.2 Badan Usaha Jalan Tol harus segera melaksanakan persiapan pekerjaan pelebaran setelah menerima permintaan BPJT sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8.3.1. Badan Usaha Jalan Tol tidak berhak untuk meminta kompensasi dalam bentuk apapun kepada Pemerintah.

- 8.3.3 Apabila Badan Usaha Jalan Tol tidak mengusulkan ----- dalam Rencana Bisnis untuk melaksanakan pelebaran - suatu Seksi atau Jalan Tol, maka setiap saat sepanjang masa Pengoperasian atau selambat-lambatnya tiga (3) tahun sebelum derajat kejenuhan volume lalu lintas ----- suatu Seksi atau Jalan Tol diperkirakan akan mencapai 0,80, maka BPJT berhak meminta Badan Usaha Jalan - Tol untuk melaksanakan pelebaran Seksi atau Jalan --- Tol. -----
- 8.3.4 Dalam waktu 90 (sembilan puluh) Hari setelah ----- menerima permintaan BPJT berdasarkan Pasal 8.3.3, -- Badan Usaha Jalan Tol wajib menyerahkan kepada ---- BPJT: -----
- (a) perkiraan biaya Perencanaan Teknik, -----
Konstruksi, Pengoperasian dan Pemeliharaan -
termasuk biaya pembiayaan (*Financial Fee*) ---
yang diperlukan dalam melaksanakan -----
pelebaran; -----
 - (b) perkiraan waktu yang dibutuhkan bagi -----
pelebaran tersebut; dan -----
 - (c) usulan kompensasi dalam bentuk -----
perpanjangan Masa Konsesi dan/atau -----
penyesuaian Tarif Tol berkaitan dengan biaya -
yang dikeluarkan berdasarkan Pasal 8.3.4(a) d
atas. -----
- 8.3.5 Badan Usaha Jalan Tol tidak akan mulai melaksanakan pelebaran hingga BPJT memberikan persetujuan atas - hal yang berkaitan dengan Pasal 8.3.4. -----
- 8.4 Simpang Susun Tambahan dan/atau Struktur Lain -----**

8.4.1 Apabila Badan Usaha Jalan Tol telah mengusulkan ----- dalam Rencana Bisnis untuk melakukan pembangunan Simpang Susun Tambahan dan/atau Struktur Lain, ----- maka setiap saat sepanjang masa Pengoperasian atau selambat-lambatnya 2 (dua) tahun sebelum tanggal ----- yang diusulkan dalam Rencana Bisnis untuk memulai -- pembangunan Simpang Susun Tambahan dan/atau ---- Struktur lain, BPJT berhak meminta Badan Usaha ----- Jalan Tol untuk melaksanakan pembangunan Simpang Susun Tambahan dan/atau Struktur lain, kecuali ----- sebagaimana dimaksud Pasal 10.8.1 (c). -----

8.4.2 Badan Usaha Jalan Tol harus segera melaksanakan --- persiapan pekerjaan pembangunan Simpang Susun --- Tambahan dan/atau Struktur lain setelah menerima ---- permintaan BPJT sebagaimana dimaksud dalam Pasal 8.4.1. Badan Usaha Jalan Tol tidak berhak untuk ----- meminta kompensasi dalam bentuk apapun kepada --- Pemerintah. -----

8.4.3 Apabila Badan Usaha Jalan Tol tidak mengusulkan ---- dalam Rencana Bisnis untuk membangun simpang ---- susun tambahan dan/atau struktur lain dan BPJT ----- berpendapat bahwa simpang susun tambahan tersebut dan/atau struktur lain diperlukan karena disebabkan hal antara lain, aspek kepentingan ekonomi, jaringan jalan dan lalu lintas, maka setiap saat sepanjang masa ----- Pengoperasian, BPJT berhak meminta Badan Usaha Jalan Tol untuk: -----

- (a) membangun simpang susun tambahan dan/atau struktur lain tersebut; atau -----

- (b) memperbolehkan Pemerintah atau pihak ketiga - untuk membangun simpang susun tambahan ---- dan/atau struktur lain tersebut atas biaya dan ---- pengeluaran mereka sendiri, -----

8.4.4 Dalam waktu 90 (sembilan puluh) Hari setelah ----- menerima permintaan BPJT tersebut berdasarkan pada Pasal 8.4.3 (a), Badan Usaha Jalan Tol wajib ----- menyerahkan kepada BPJT: -----

- (a) perkiraan biaya Perencanaan Teknik, ----- Konstruksi, Pengoperasian dan Pemeliharaan - yang diperlukan dalam melaksanakan ----- pembangunan simpang susun tambahan ----- tersebut dan/atau struktur lain; -----
- (b) perkiraan waktu yang dibutuhkan untuk ----- pelaksanaan pembangunan simpang susun --- tambahan tersebut dan/atau struktur lain ----- tersebut; -----
- (c) penilaian mengenai kemungkinan adanya ----- dampak terhadap volume lalu lintas Jalan Tol -- yang mempengaruhi Pendapatan Tol akibat --- pembangunan simpang susun tambahan ----- dan/atau struktur lainnya. -----
- (d) usulan kompensasi dalam bentuk ----- perpanjangan Masa Konsesi dan/atau ----- penyesuaian Tarif Tol kepada Badan Usaha --- Jalan Tol berkaitan dengan biaya yang ----- dikeluarkan berdasarkan Pasal 8.4.4 (a) di ---- atas. -----

8.4.5 Dalam waktu 90 (sembilan puluh) Hari setelah ----- menerima permintaan BPJT tersebut berdasarkan pada

Pasal 8.4.3 (a), Badan Usaha Jalan Tol wajib menyerah-
kan, di samping hal yang tersebut dalam Pasal 8.4.4, ---
usulan kompensasi dalam bentuk perpanjangan Masa -
Konsesi dan/atau penyesuaian Tarif Tol kepada BPJT -
berkaitan dengan kerugian yang mungkin diderita atau -
dikeluarkan oleh Badan Usaha Jalan Tol sehubungan --
dengan pengurangan Pendapatan Tol (jika ada), dari ---
Pemerintah. -----

8.4.6 Badan Usaha Jalan Tol atau pihak ketiga tidak akan ----
mulai melaksanakan penambahan pembangunan -----
simpang susun tambahan tersebut dan/atau struktur ---
lain hingga BPJT memberikan persetujuan atas hal ----
tersebut dalam Pasal 8.4.4 dan Pasal 8.4.5. -----

8.4.7 BPJT dapat mengizinkan Badan Usaha Jalan Tol untuk
mengenakan ketentuan dan persyaratan yang wajar ----
pada pihak ketiga yang akan membangun simpang ----
susun tambahan dan/atau struktur lain, antara lain -----
mengenai keselamatan pengguna Jalan Tol, kerugian, -
atau kerusakan Jalan Tol, jalan keluar/masuk ke lokasi
pekerjaan, gangguan sehubungan pekerjaan -----
Konstruksi, ganti rugi terhadap semua tuntutan dan ----
permintaan pihak lain yang dirugikan atas kehilangan --
kepemilikan dan cedera badan, serta ketentuan dan ---
persyaratan lain yang dianggap wajar untuk menjaga ---
kepentingan Pemerintah dan Badan Usaha Jalan Tol ---
dalam Perjanjian. -----

8.5 Jalan Akses -----

8.5.1 Apabila BPJT berpendapat bahwa jalan akses -----
diperlukan karena disebabkan hal antara lain, aspek ----
kepentingan ekonomi, jaringan jalan dan lalu lintas, ----

maka setiap saat sepanjang masa Pengoperasian, -----
BPJT akan memberitahukan Badan Usaha Jalan Tol ---
bahwa : -----

- (a) Pemerintah akan membangun jalan akses -----
tersebut atas biaya sendiri; atau -----
- (b) BPJT akan memperbolehkan pihak ketiga -----
membangun jalan akses tersebut atas biaya ---
sendiri. -----

8.5.2 Dalam waktu 90 (sembilan puluh) Hari setelah -----
menerima pemberitahuan tersebut berdasarkan pada --
Pasal 8.5.1, Badan Usaha Jalan Tol wajib menyerahkan
kepada BPJT: -----

- (a) penilaian mengenai kemungkinan adanya -----
dampak terhadap volume lalu lintas Jalan Tol --
yang mempengaruhi Pendapatan Tol akibat ---
pembangunan jalan akses; dan -----
- (b) usulan kompensasi dalam bentuk -----
perpanjangan Masa Konsesi dan/atau -----
penyesuaian Tarif Tol kepada Badan Usaha ---
Jalan Tol berkaitan dengan kerugian yang -----
diderita berdasarkan Pasal 8.5.2(a). -----

8.5.3 Pihak ketiga tidak akan memulai melaksanakan jalan ---
akses tersebut hingga BPJT memberikan persetujuan - -
nya mengenai hal tersebut dalam Pasal 8.5.2. -----

8.5.4 BPJT dapat memberlakukan atau memperbolehkan ----
Badan Usaha Jalan Tol untuk memberlakukan -----
ketentuan dan persyaratan yang wajar pada pihak -----
ketiga yang mengajukan jalan akses tersebut -----
berkenaan dengan hal antara lain keselamatan bagi ----
para pengguna Jalan Tol, kerugian, atau kerusakan ----

pada Jalan Tol, titik akses untuk tempat pekerjaan, -----
gangguan sehubungan pekerjaan Konstruksi, -----
pembebasan terhadap semua tuntutan dan permintaan
pihak ketiga atas kehilangan kepemilikan dan luka pada
badan, dan ketentuan serta persyaratan lainnya yang --
dianggap wajar untuk menjaga kepentingan Pemerintah
dan Badan Usaha Jalan Tol di dalam Perjanjian ini. ----

8.6 Biaya Pemeliharaan -----

Kecuali ditentukan lain, semua biaya dan pengeluaran -----
sehubungan dengan pemeliharaan Jalan Tol, termasuk akan -
tetapi tidak terbatas pada pajak, retribusi, pungutan, asuransi -
dan kewajiban pembayaran lainnya yang ditentukan oleh -----
Pemerintah berkaitan dengan Pemeliharaan Jalan Tol, -----
merupakan tanggung jawab sepenuhnya dari Badan Usaha ---
Jalan Tol. -----

Pasal 9 -----

Jaminan Pemeliharaan -----

9.1 Penyerahan Jaminan Pemeliharaan -----

Badan Usaha Jalan Tol wajib menyerahkan Jaminan -----
Pemeliharaan Jalan Tol kepada Pemerintah melalui BPJT ----
dalam waktu 6 (enam) bulan sebelum Masa Konsesi berakhir
dan Jaminan Pemeliharaan ini tetap berlaku sampai dengan
12 (dua belas) bulan setelah berakhirnya Masa Konsesi. -----
Penyerahan Jaminan Pemeliharaan tidak membebaskan -----
Badan Usaha Jalan Tol dari kewajiban memperbaiki seluruh --
kerusakan Jalan Tol yang telah ada sebelum berakhirnya -----
Masa Konsesi. Badan Usaha Jalan Tol tetap berkewajiban ----
untuk melaksanakan perbaikan tersebut atas biaya sendiri. ---

9.2 Nilai Jaminan Pemeliharaan -----

9.2.1 Jaminan Pemeliharaan harus mempunyai nilai sekurang-kurangnya 10% (sepuluh persen) dari realisasi -----
Pendapatan Tol dan Pendapatan Usaha Lain -----
sebagaimana tercatat pada laporan keuangan terakhir ---
sebelum penerbitan Jaminan Pemeliharaan. Dalam hal --
laporan keuangan tersebut belum diaudit, maka Badan --
Usaha Jalan Tol wajib untuk menunjuk auditor -----
independen untuk melaksanakan audit terhadap laporan
keuangan tersebut dan audit harus diselesaikan sebelum
batas akhir penyerahan Jaminan Pemeliharaan -----
sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9.1 -----

9.2.2 Pengertian laporan keuangan yang terakhir -----
sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9.2.1 adalah : -----

- a. Dalam hal batas akhir penyerahan Jaminan -----
Pemeliharaan adalah setelah bulan Maret, maka -----
laporan keuangan yang dimaksud adalah laporan ----
keuangan Badan Usaha Jalan Tol pada tahun kedua -
sebelum berakhirnya Masa Konsesi;-----
- b. Dalam hal batas akhir penyerahan Jaminan -----
Pemeliharaan adalah sebelum bulan April, maka -----
laporan keuangan yang dimaksud adalah laporan ----
keuangan Badan Usaha Jalan Tol pada tahun ketiga -
sebelum berakhirnya Masa Konsesi. -----

9.3 **Pencairan Jaminan Pemeliharaan** -----

Dalam hal terjadi kerusakan pada Jalan Tol sebelum -----
berakhirnya Masa Konsesi, dan kerusakan tersebut belum ----
diperbaiki oleh Badan Usaha Jalan Tol selambat-lambatnya 12
(dua belas) bulan setelah berakhirnya Masa Konsesi atau -----
jangka waktu lain yang ditetapkan Pemerintah, maka -----
Pemerintah mempunyai hak untuk mencairkan Jaminan -----

Pemeliharaan. Pemerintah berhak sepenuhnya atas seluruh --
hasil dari pencairan Jaminan Pemeliharaan tersebut. -----

----- **Pasal 10** -----

----- **Pengoperasian Jalan Tol** -----

10.1 Awal Pengoperasian -----

10.1.1 Badan Usaha Jalan Tol dapat memulai Pengoperasian
suatu Seksi atau Jalan Tol setiap saat setelah -----
diterbitkannya Sertifikat Laik Operasi. Pengoperasian --
Seksi atau Jalan Tol tersebut harus dibebaskan dari Tol
sampai dengan Menteri mengeluarkan Penetapan -----
Pengoperasian. Menteri harus menerbitkan Penetapan
Pengoperasian dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) Hari
setelah diterbitkannya Sertifikat Laik Operasi. -----

10.1.2 Dalam hal 1 (satu) Seksi atau lebih telah selesai -----
Konstruksi dan telah diterbitkan Sertifikat Laik Operasi,
maka Badan Usaha Jalan Tol dapat mengusulkan agar
Seksi yang bersangkutan dapat dioperasikan lebih dulu
kepada BPJT tanpa mengurangi Masa Konsesi dan
Tarif Tol. -----

10.2 Tata Cara Pengoperasian -----

10.2.1 Badan Usaha Jalan Tol harus melaksanakan -----
Pengoperasian sesuai dengan Standar Pelayanan -----
Minimal, ketentuan Perjanjian, peraturan -----
perundang-undangan dan ketentuan yang berlaku. -----

10.2.2 Dalam Pengoperasian, Badan Usaha Jalan Tol harus --
menjamin keamanan dan keselamatan lalu-lintas Jalan
Tol, keselamatan Pengguna dan mencegah segala hal
yang dapat mengganggu kelancaran lalu-lintas. -----

- 10.2.3 Badan Usaha Jalan Tol wajib menyediakan semua -----
peralatan yang dibutuhkan untuk pelaksanaan -----
Pengoperasian. -----
- 10.2.4 Badan Usaha Jalan Tol berkewajiban untuk -----
melaksanakan Pengoperasian Jalan Tol selama 24 -----
(dua puluh empat) jam setiap Hari. -----
- 10.2.5 Badan Usaha Jalan Tol wajib mengganti kerugian yang
diderita oleh Pengguna yang mencakup cedera badan,
kematian, kerusakan harta benda dan gangguan yang -
terjadi di dalam Ruang Milik Jalan Tol sebagai akibat ---
kesalahan Badan Usaha Jalan Tol dalam Pengusahaan
Jalan Tol. -----
- 10.3 Sumber Daya Manusia -----**
Badan Usaha Jalan Tol harus menyediakan sumber daya -----
manusia yang memiliki kemampuan, keahlian dan ketrampilan
dalam jumlah yang cukup untuk Pengoperasian dan -----
Pemeliharaan. Pada saat berakhirnya Masa Konsesi atau -----
pengakhiran Perjanjian lebih dini, Pemerintah tidak -----
berkewajiban untuk melanjutkan mempekerjakan sebagian ----
atau semua sumber daya manusia yang dibutuhkan untuk ----
Pengoperasian dan Pemeliharaan. -----
- 10.4 Iklan dan Utilitas -----**
Badan Usaha Jalan Tol dapat memanfaatkan Ruang Milik -----
Jalan Tol untuk penempatan iklan, Utilitas dan/atau bangunan
Utilitas sesuai dengan ketentuan dan perundang-undangan --
yang berlaku . -----
- 10.5 Usaha-Usaha Lain -----**
Selain tanah yang sudah ditetapkan dalam Rencana Teknik ---
Akhir untuk keperluan badan jalan, Badan Usaha Jalan Tol ----
dapat memanfaatkan dan mengusahakan tanah di Ruang Milik

Jalan Tol di luar ruang manfaat Jalan Tol sebagai tempat -----
istirahat dan pelayanan dan fasilitas penunjang lainnya. -----
Pemanfaatan dan pengusahaan tanah di Ruang Milik Jalan ---
Tol untuk tempat istirahat dan pelayanan dan fasilitas -----
penunjang lainnya yang tidak terdapat dalam Rencana Teknik
Akhir harus mendapatkan persetujuan terlebih dahulu dari ----
Badan Pengatur Jalan Tol. -----

10.6 Penghasilan Badan Usaha Jalan Tol -----

Penghasilan Badan Usaha Jalan Tol yang berasal dari -----
Pendapatan Tol, Pendapatan Usaha Lain, Utilitas dan -----
penempatan iklan selama Masa Konsesi akan menjadi hak ----
sepenuhnya Badan Usaha Jalan Tol. -----

10.7 Biaya Pengoperasian -----

Kecuali disebutkan lain, seluruh biaya dan pengeluaran -----
sehubungan dengan Pengoperasian Jalan Tol, termasuk akan
tetapi tidak terbatas pada pajak, retribusi, asuransi, pungutan -
dan kewajiban pembayaran lainnya yang ditentukan oleh -----
Pemerintah berkenaan dengan Pengoperasian, merupakan ---
tanggung jawab sepenuhnya dari Badan Usaha Jalan Tol. ----

10.8 Penangguhan Konstruksi Selama Masa Pengoperasian ----

10.8.1 Dalam hal Badan Usaha Jalan Tol berpendapat bahwa
beberapa bagian Konstruksi selama masa -----

Pengoperasian harus ditangguhkan, yaitu: -----

(a) pembangunan Seksi berikutnya sebagaimana -----
diusulkan dalam Berita Acara, setelah Seksi -----
sebelumnya selesai dan siap untuk Pengoperasian:
atau -----

(b) pelebaran berdasarkan pada Pasal 8.3.1 -----
melampaui tanggal rencana dimulainya -----
sebagaimana diusulkan dalam Berita Acara; atau --

(c) Konstruksi simpang susun tambahan dan/atau struktur lain berdasarkan pada Pasal 8.4.1 melampaui tanggal rencana dimulainya sebagaimana diusulkan dalam Berita Acara; semuanya dengan alasan volume lalu lintas yang ada lebih rendah daripada yang diperkirakan, maka Badan Usaha Jalan Tol dapat mengusulkan penangguhan tersebut pada BPJT dengan memberikan alasan dan dokumen pendukung dalam waktu selambat-lambatnya 90 (sembilan puluh) Hari sebelum tanggal rencana dimulainya dalam Berita Acara untuk bagian pekerjaan Konstruksi. Usulan tersebut akan dievaluasi oleh BPJT dan BPJT akan memberitahu Badan Usaha Jalan Tol mengenai keputusannya dalam waktu 30 (tiga puluh) Hari setelah usulan diterima.

10.8.2 Persetujuan BPJT atas usulan penangguhan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 10.8.1 tidak menghilangkan kewajiban Badan Usaha Jalan Tol untuk tetap melaksanakan Konstruksi yang ditunda tersebut, dan harus telah selesai dilaksanakan sebelum berakhirnya Masa Konsesi pada waktu yang ditentukan BPJT sesuai dengan perkiraan volume lalu lintas.

Pasal 11

Tarif Tol

11.1 Penentuan Tarif Tol

Tarif Tol Awal ditetapkan oleh Menteri dalam Penetapan Pengoperasian berdasarkan pada tarif tol awal yang diajukan oleh Badan Usaha Jalan Tol dalam Rencana Bisnis, kecuali dalam hal terdapat kompensasi dalam bentuk penambahan

Tarif Tol Awal, maka Tarif Tol Awal tersebut ditambah besaran kompensasi tersebut. -----

11.2 Pengenaan Tol -----

Dengan memperhatikan pada persyaratan dan ketentuan ----- dalam Perjanjian dan penerbitan Penetapan Pengoperasian -- suatu Seksi atau Jalan Tol, Pemerintah dengan ini memberi -- wewenang kepada Badan Usaha Jalan Tol untuk ----- mengumpulkan, meminta dan menyimpan Tol dari Pengguna - sejak Penetapan Pengoperasian sampai dengan berakhirnya - atau pengakhiran Perjanjian. -----

11.3 Keterlambatan Penerbitan Penetapan Pengoperasian -----

Apabila terdapat keterlambatan penerbitan Penetapan ----- Pengoperasian oleh Menteri yang mengakibatkan penundaan pengumpulan Tol oleh Badan Usaha Jalan Tol, maka Badan -- Usaha Jalan Tol berhak meminta kompensasi dari Pemerintah dalam bentuk perpanjangan Masa Konsesi dan/atau ----- penyesuaian Tarif Tol Awal. -----

11.4 Penyesuaian Tarif Tol -----

11.4.1 Badan Usaha Jalan Tol berhak untuk memperoleh ----- penyesuaian Tarif Tol setiap 2 (dua) tahun sekali, ----- berdasarkan pengaruh laju inflasi, dan yang dimaksud - dengan inflasi adalah data inflasi wilayah yang ----- bersangkutan dari Badan Pusat Statistik. -----

11.4.2 3 (tiga) bulan sebelum jadwal penyesuaian Tarif Tol----- sebagaimana dimaksud pada Pasal 11.4.1, Badan ----- Usaha Jalan Tol akan memberitahukan kepada ----- Pemerintah melalui BPJT bahwa Badan Usaha Jalan -- Tol telah memenuhi Standar Pelayanan Minimal jalan -- tol dan kewajiban lainnya dalam Perjanjian sehingga ---

Badan Usaha Jalan Tol mengusulkan penyesuaian Tarif Tol. -----

11.4.3 Berdasarkan usulan Badan Usaha Jalan Tol ----- sebagaimana dimaksud pada Pasal 11.4.2, BPJT akan melakukan evaluasi dan Menteri akan menetapkan ----- penyesuaian Tarif Tol dalam waktu setiap 2 (dua) tahun setelah awal Pengoperasian Jalan Tol, dengan ----- mengeluarkan Penetapan Penyesuaian Tarif. -----

11.4.4 Hasil perhitungan Tarif Tol dapat dibulatkan ke atas ---- atau ke bawah dengan kelipatan Rp 500,00 (lima ratus Rupiah) terdekat. Untuk perhitungan penyesuaian Tarif Tol selanjutnya, hasil perhitungan sebelum pembulatan akan digunakan. -----

11.4.5 Para Pihak setuju bahwa penerapan ketentuan Pasal -- 48 ayat (3) Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 ---- tentang Jalan serta Pasal 11.4.1 dan Pasal 11.4.3 ----- Perjanjian, ditunda sampai dengan Badan Usaha Jalan Tol memenuhi teguran dari Pemerintah atas belum ----- dipenuhinya ketentuan Pasal 44 ayat (3) Undang- ----- Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan dan Pasa 8 Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol dan Peraturan Menteri Pekerjaan Umum ----- Nomor 392/PRT/M /2005 tentang Standar Pelayanan --- Minimal. Penundaan tersebut dapat dilakukan paling --- lama 90 (sembilan puluh) Hari. Atas penundaan, ----- penetapan penyesuaian Tarif Tol tersebut, Badan ----- Usaha Jalan Tol tidak berhak untuk meminta ----- kompensasi dalam bentuk apapun kepada Pemerintah.

11.5 Keterlambatan Penetapan Penyesuaian Tarif -----

Apabila terdapat keterlambatan Penetapan Penyesuaian Tarif oleh Menteri, kecuali sebagaimana pada Pasal 11.4.2, yang mengakibatkan Badan Usaha Jalan Tol tidak dapat mengumpulkan Tol berdasarkan Tarif Tol yang disesuaikan, maka Badan Usaha Jalan Tol berhak meminta kompensasi dari Pemerintah dalam bentuk perpanjangan Masa Konsesi dan/atau penyesuaian Tarif Tol.

11.6 Tidak Terbitnya Penetapan Penyesuaian Tarif

Apabila Menteri tidak menerbitkan Penetapan Penyesuaian Tarif atau menetapkan penyesuaian Tarif Tol yang besarnya tidak sesuai dengan Pasal 11.4, yang mengakibatkan Badan Usaha Jalan Tol tidak dapat mengumpulkan Tol berdasarkan Tarif Tol yang seharusnya, maka Badan Usaha Jalan Tol berhak meminta kompensasi dari Pemerintah dalam bentuk perpanjangan Masa Konsesi dan/atau penyesuaian Tarif Tol.

11.7 Pengawasan Pengumpulan Tol

Badan Usaha Jalan Tol harus mencatat volume lalu-lintas dan menyelenggarakan pembukuan berdasarkan prinsip standar akuntansi yang berlaku umum di Indonesia dan BPJT dapat sewaktu-waktu memeriksanya. Badan Usaha Jalan Tol harus mengizinkan, mendukung dan menyediakan informasi dan/atau data yang diperlukan oleh BPJT dalam mengadakan pemeriksaan tersebut.

Pasal 12

Asuransi

12.1 Asuransi Masa Konstruksi

12.1.1 Dalam masa Konstruksi, Badan Usaha Jalan Tol wajib atas biayanya sendiri menyediakan asuransi terhadap risiko sebagai berikut:

- (a) asuransi terhadap tanggung jawab kepada pihak ketiga (*third party liability*), yang mencakup -----
cedera badan, kematian, kerusakan harta benda
dan gangguan yang terjadi di dalam Ruang Milik
Jalan Tol dengan batas penutupan -----
Rp. [REDACTED] ([REDACTED] --
[REDACTED] untuk setiap peristiwa yang terjadi; dan --
- (b) asuransi atas segala risiko kontraktor -----
(*contractor's all risk*) terhadap semua risiko -----
kerugian atau kerusakan atas semua pekerjaan,
Rencana Teknik Akhir, gambar, spesifikasi, -----
barang, peralatan Jalan Tol, bahan Konstruksi --
dan benda lainnya yang dipergunakan dalam ----
Konstruksi, termasuk peralatan Jalan Tol, bahan
Konstruksi dan barang dalam perjalanan menuju
Ruang Milik Jalan Tol, dengan nilai asuransi -----
untuk nilai penggantian sepenuhnya. -----

12.1.2 Badan Usaha Jalan Tol harus menyerahkan satu -----
salinan polis asuransi kepada BPJT selambat-lambat --
nya 2 (dua) hari sebelum dimulainya Konstruksi. -----

12.2 Asuransi Masa Pengoperasian -----

12.2.1 Dalam masa Pengoperasian, Badan Usaha Jalan Tol --
wajib menyediakan asuransi yang mencakup Jalan Tol,
bangunan pelengkap dan perlengkapan Jalan Tol, -----
seluruh fasilitas Jalan Tol dan instalasi lainnya -----
sepanjang Jalan Tol terhadap kehilangan, tidak dapat --
digunakan, kerusakan atau perusakan oleh risiko yang
layak untuk diasuransikan, dengan memperhatikan -----
kebiasaan yang dilakukan dalam praktek industri, -----
segala risiko yang dapat diasuransikan, dan asuransi --

tersebut harus juga mencakup segala milik Pemerintah yang berada di dalam Ruang Milik Jalan Tol. -----

12.2.2 Badan Usaha Jalan Tol harus menyerahkan satu -----
salinan polis asuransi kepada BPJT dalam jangka -----
waktu selambat-lambatnya 2 (dua) Hari sebelum -----
Penetapan Pengoperasian dapat dikeluarkan -----
berdasarkan Pasal 10.1. -----

12.3 Persyaratan Asuransi -----

Asuransi yang dipersyaratkan oleh Pasal ini harus diperoleh --
dari perusahaan asuransi lokal atau perusahaan asuransi -----
internasional yang mempunyai kegiatan usaha di Republik -----
Indonesia dan terdaftar pada Kementerian Keuangan. -----
Asuransi tersebut harus mencakup risiko dan memuat -----
ketentuan, pengabsahan dan pengecualian yang dapat -----
diterima atau sebagaimana dipersyaratkan oleh Pemerintah, --
yang seharusnya telah diketahui oleh Badan Usaha Jalan Tol,
atau sebagaimana disyaratkan oleh peraturan dan perundang-
undangan yang berlaku. -----

12.4 Syarat-Syarat Asuransi Lainnya -----

Asuransi yang disyaratkan berdasarkan Pasal ini wajib -----
diadakan dengan persyaratan bahwa : -----

- (a) Badan Usaha Jalan Tol sebagai pihak bertanggung -----
(*beneficiary*) dan Pemerintah akan ditunjuk sebagai -----
pihak ikut bertanggung (*co-beneficiary*); -----
- (b) Dalam hal Badan Usaha Jalan Tol memperoleh -----
pembiayaan dari Pemberi Pinjaman, maka polis -----
asuransi wajib mencantumkan klausula bank (*bankers -*
clause) untuk kepentingan Pemberi Pinjaman sehingga
hasil klaim asuransi harus dibayarkan ke rekening yang

- ditentukan oleh Pemberi Pinjaman dan penggunaannya diutamakan untuk perbaikan; -----
- (c) polis asuransi tidak dapat dibatalkan atau diubah syarat dan kondisinya tanpa persetujuan terlebih dahulu dari -- Pemerintah; -----
 - (d) perusahaan asuransi harus memberitahukan kepada --- Pemerintah dalam hal terjadi kegagalan Badan Usaha - Jalan Tol untuk memperpanjang atau memperbaharui -- polis asuransi dimaksud; -----
 - (e) Badan Usaha Jalan Tol harus membayar bagian yang - merupakan kewajiban Badan Usaha Jalan Tol dari nilai bertanggung yang seharusnya dibayar dari setiap ----- tuntutan; dan. -----
 - (f) Badan Usaha Jalan Tol harus membayar sejumlah ----- kerugian yang merupakan kekurangan dari nilai ----- bertanggung yang telah dibayarkan sesuai dengan polis asuransi. -----
 - (g) Dengan tetap mengikuti ketentuan Pasal 12.4 (b) di ----- atas, dalam hal Badan Usaha Jalan Tol memperoleh --- pembiayaan dari Pemberi Pinjaman, maka hasil klaim -- asuransi dapat dijadikan jaminan pelunasan kepada --- Pemberi Pinjaman melalui pengikatan jaminan sesuai -- ketentuan peraturan perundang-undangan tanpa ----- persetujuan Pemerintah terlebih dahulu. -----

----- **Pasal 13** -----

----- **Cidera Janji Badan Usaha Jalan Tol** -----

13.1 Cidera Janji Sebelum Konstruksi -----

13.1.1 Kejadian Cidera Janji -----

Pemerintah akan memberitahukan secara tertulis -----
kepada Badan Usaha Jalan Tol yang menjelaskan -----

cidera janji dan meminta Badan Usaha Jalan Tol untuk memperbaiki cidera janji tersebut, dalam hal Badan

Usaha Jalan Tol : -----

(a) gagal memenuhi kewajiban penyediaan Jaminan -----

Pelaksanaan sesuai ketentuan Pasal 3; atau -----

(b) gagal untuk memenuhi tahapan *Financial Close*, -----

berupa penandatanganan Perjanjian Pinjaman dan --

pemenuhan seluruh syarat pencairan Pinjaman -----

sesuai dengan Pasal 5.2; atau -----

(c) gagal untuk memulai Konstruksi sesuai Pasal 7.2.1. -

13.1.2. Jangka Waktu Perbaiki Cidera Janji -----

Badan Usaha Jalan Tol wajib memperbaiki cidera janji -

sebagaimana dimaksud pada Pasal 13.1.1 dalam -----

jangka waktu sebagai berikut : -----

(a) 30 (tiga puluh) hari apabila Badan Usaha Jalan Tol --

gagal memenuhi kewajiban penyediaan Jaminan -----

Pelaksanaan sesuai ketentuan Pasal 3; atau -----

(b) 30 (tiga puluh) hari apabila Badan Usaha Jalan Tol --

gagal untuk memenuhi tahapan *Financial Close* -----

sesuai dengan Pasal 5.2; atau -----

(c) 30 (tiga puluh) hari apabila Badan Usaha Jalan Tol --

gagal untuk memulai Konstruksi sesuai Pasal 7.2.1 --

13.1.3 Pengakhiran -----

13.1.3.1 Apabila Badan Usaha Jalan Tol gagal -----

memperbaiki cidera janji dalam jangka waktu -

sebagaimana diatur dalam Pasal 13.1.2, maka

Perjanjian berakhir dengan sendirinya tanpa --

perlu tindakan apapun dari salah satu Pihak. --

13.1.3.2 Pemerintah akan memberitahukan berakhirnya

Perjanjian sebagaimana dimaksud pada Pasal

13.1.3.1 di atas kepada Badan Usaha Jalan --
Tol secara tertulis, namun demikian -----
pemberitahuan tersebut bukan merupakan ----
syarat berakhirnya Perjanjian sebagaimana ---
dimaksud pada ketentuan Pasal 13.1.3.1 di ---
atas. -----

13.1.4 Akibat Pengakhiran -----

Apabila Perjanjian diakhiri berdasarkan Pasal 13.1.3, maka : --

(a) Pemerintah berhak mencairkan Jaminan Pelaksanaan;
dan -----

(b) Pemerintah dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan --
sejak tanggal Pengakhiran, akan menetapkan badan ---
usaha jalan tol baru untuk meneruskan Pengusahaan --
Jalan Tol dan mewajibkan badan usaha jalan tol baru ---
tersebut untuk membayar kepada Badan Usaha Jalan --
Tol suatu jumlah setara dengan 80 % (delapan puluh ---
persen) dari Nilai Pekerjaan Selesai.; -----

(c) Badan Usaha Jalan Tol baru sebagaimana dimaksud ---
pada huruf (b) di atas wajib untuk membayar -----
kewajibannya sebagaimana dimaksud di atas selambat-
lambatnya 12 (dua belas) bulan setelah ditunjuk -----
Pemerintah.; -----

(d) Dalam waktu 30 (tiga puluh) Hari sejak Tanggal -----
Pengakhiran, Badan Usaha Jalan Tol harus -----
mengosongkan dan menyerahkan Ruang Milik Jalan ---
Tol dalam keadaan kosong kepada Pemerintah yang ---
bebas dari segala beban biaya dan tanpa -----
membebankan biaya apapun kepada Pemerintah. -----

13.2 Cidera Janji Dalam Masa Konstruksi -----

13.2.1 Kejadian Cidera Janji -----

Para Pihak sepakat bahwa salah satu hal yang -----
diuraikan dibawah ini merupakan cedera janji Badan ----
Usaha Jalan Tol dan untuk mana Pemerintah akan ----
memberitahukan secara tertulis kepada Badan Usaha -
Jalan Tol selama Masa Konstruksi dengan tembusan --
kepada Pemberi Pinjaman untuk memperbaiki cedera --
janji tersebut dalam waktu tertentu sebagaimana -----
diuraikan di bawah ini: -----

(a).30 (tiga puluh) Hari setelah tanggal pemberitahuan -
dimaksud dalam hal Badan Usaha Jalan Tol -----
menghentikan atau meninggalkan keseluruhan atau
bagian pekerjaan Konstruksi untuk jangka waktu ----
terus-menerus selama 30 (tiga puluh) Hari atau -----
secara keseluruhan lebih dari 60 (enam puluh) Hari;
atau -----

(b).30 (tiga puluh) Hari setelah tanggal pemberitahuan -
dimaksud dalam hal Badan Usaha Jalan Tol gagal --
untuk memulai atau menyelesaikan bagian -----
pekerjaan Konstruksi dalam waktu sebagaimana ----
diatur dalam Jadwal; atau -----

(c).30 (tiga puluh) Hari setelah tanggal pemberitahuan -
dimaksud dalam hal Badan Usaha Jalan Tol gagal --
menghasilkan kemajuan Konstruksi yang memadai -
sesuai dengan Jadwal Kurva S, yaitu; -----

(i) keterlambatan dengan waktu telah lebih --
dari $\frac{1}{3}$ (satu per tiga) dari waktu yang ----
dialokasikan dalam Jadwal Kurva S dan --
progres pekerjaan Konstruksi kurang dari
5% (lima persen); atau -----

- (ii) keterlambatan dengan waktu telah lebih -- dari 1/2 (satu per dua) dari waktu yang ---- dialokasikan dalam Jadwal Kurva S dan --- progres pekerjaan Konstruksi kurang dari 25% (dua puluh lima persen) ; atau -----
- (iii) keterlambatan dengan waktu telah lebih -- dari 2/3 (dua per tiga) dari waktu yang ---- dialokasikan dalam Jadwal Kurva S dan -- progres pekerjaan Konstruksi kurang dari 50% (lima puluh persen) , -----
- (d).60 (enam puluh) Hari setelah tanggal ----- pemberitahuan dimaksud dalam hal Badan Usaha -- Jalan Tol gagal melaksanakan pekerjaan Konstruksi sesuai dengan Rencana Teknik Akhir; atau -----
- (e).30 (tiga puluh) Hari setelah tanggal pemberitahuan - dimaksud dalam hal Badan Usaha Jalan Tol tidak -- melaksanakan kewajibannya berdasarkan ----- Perjanjian. -----

13.2.2 Pengambilalihan dan Pengakhiran -----

- (a).Apabila Badan Usaha Jalan Tol gagal memperbaiki cedera janji dalam jangka waktu sebagaimana diatur dalam Pasal 13.2.1 dan tidak terdapat kewajiban ---- Pinjaman yang masih tertunggak, maka Perjanjian -- berakhir dengan sendirinya tanpa perlu ----- pemberitahuan atau tindakan apapun dari salah satu Pihak. Pemerintah akan memberitahukan kepada --- Badan Usaha Jalan Tol secara tertulis mengenai ---- berakhirnya Perjanjian, namun demikian ----- pemberitahuan tersebut bukan merupakan syarat --- berakhirnya Perjanjian. -----

(b).Apabila Badan Usaha Jalan Tol gagal memperbaiki cedera janji dalam jangka waktu sebagaimana diatur dalam Pasal 13.2.1 atau jangka waktu tambahan --- lainnya sebagaimana ditentukan oleh Pemerintah, -- dan masih terdapat kewajiban Pinjaman yang belum lunas, maka Pemberi Pinjaman diberikan hak untuk:

- i. mengambil alih kepemilikan dan/atau ----- pengendalian atas Badan Usaha Jalan Tol; atau
- ii. menunjuk badan usaha jalan tol baru yang akan menerima pengalihan seluruh hak dan kewajiban Badan Usaha Jalan Tol berdasarkan Perjanjian - ini, untuk memperbaiki cedera janji dari Badan --- Usaha Jalan Tol dan meneruskan Perjanjian ini.

Untuk itu Pemberi Pinjaman selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) hari setelah berakhirnya jangka waktu -- perbaikan cedera janji harus memberikan ----- pemberitahuan secara tertulis kepada Pemerintah -- bahwa Pemberi Pinjaman akan menggunakan ----- haknya tersebut. -----

(c).Hak Pemberi Pinjaman untuk mengambil alih ----- kepemilikan atau menunjuk badan usaha jalan tol -- baru yang tersebut dalam Pasal 13.2.2 (b) hanya --- berlaku untuk 1 (satu) kali cedera janji yang dapat --- berakibat pada pengakhiran Perjanjian berdasarkan Pasal 13.2 ini. -----

(d).Apabila Pemberi Pinjaman menggunakan haknya --- sebagaimana Pasal 13.2.2 (b) maka Pemberi ----- Pinjaman dan BPJT dapat membentuk komite ----- bersama yang akan bertugas membantu -----

pelaksanaan *step in rights* Pemberi Pinjaman -----
sebagaimana dimaksud pada butir (b) diatas. -----
(e).Apabila Pemberi Pinjaman tidak menyampaikan ----
pemberitahuan sebagaimana dimaksud dalam Pasa
13.2.2 (b) di atas; atau telah menyampaikan -----
pemberitahuan sebagaimana diatur pada Pasal -----
13.2.2 (b), namun penggantian pemegang saham ---
atau penunjukan badan usaha jalan tol baru tidak ---
dapat dilaksanakan dalam waktu 12 (dua belas) ----
bulan atau waktu lain yang disepakati, maka -----
Pemerintah berhak setiap saat mengakhiri -----
Perjanjian setelah menyampaikan pemberitahuan ---
tertulis kepada Badan Usaha Jalan Tol dengan ----
tembusan kepada Pemberi Pinjaman. -----

13.2.3 Akibat Pengakhiran -----

Apabila Perjanjian ini diakhiri oleh Pemerintah sesuai dengan
Pasal 13.2.2, maka: -----

- (a) Pemerintah berhak secara sepihak mengambilalih -----
pekerjaan Konstruksi atau menunjuk pihak lain untuk ---
meneruskan pekerjaan Konstruksi sesuai dengan -----
syarat dan ketentuan yang ditetapkan oleh Pemerintah;
- (b) Pemerintah berhak mencairkan Jaminan Pelaksanaan;
- (c) dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan sejak tanggal
Pengakhiran, Pemerintah akan menetapkan badan ----
usaha jalan tol baru untuk meneruskan Pengusahaan --
Jalan Tol dan mewajibkan badan usaha jalan tol baru --
tersebut untuk membayar kepada Badan Usaha Jalan -
Tol suatu jumlah setara dengan 80 % (delapan puluh ---
persen) dari Nilai Pekerjaan Selesai dengan ketentuan
jumlah yang dibayarkan tersebut kepada Badan Usaha

- Jalan Tol akan digunakan terlebih dahulu untuk -----
membayar kewajiban Badan Usaha Jalan Tol kepada --
Pemberi Pinjaman dengan cara dibayarkan ke dalam --
rekening Badan Usaha Jalan Tol di Pemberi Pinjaman.;
- (d) Badan usaha jalan tol baru sebagaimana dimaksud -----
pada huruf (c) di atas wajib untuk membayar -----
kewajibannya sebagaimana dimaksud di atas selambat-
lambatnya 12 (dua belas) bulan setelah ditunjuk -----
Pemerintah.; dan -----
- (e) Badan Usaha Jalan Tol wajib: -----
- (i) segera menghentikan pekerjaan Konstruksi; -----
 - (ii) menyerahkan kepada Pemerintah semua desain
gambar, spesifikasi, data biaya, jaminan dan ----
dokumen lainnya yang terkait sehubungan -----
dengan pekerjaan Konstruksi tanpa -----
membebankan biaya apapun kepada -----
Pemerintah; -----
 - (iii) mengosongkan dan memindahkan dari Ruang --
Milik Jalan Tol, semua peralatan, mesin, barang
dan pekerja, karyawan, buruh, kontraktor -----
Konstruksi dan sub-kontraktor Konstruksi, dalam
waktu 60 (enam puluh) Hari sejak Tanggal -----
Pengakhiran dan menyerahkan Ruang Milik -----
Jalan Tol dalam keadaan kosong kepada -----
Pemerintah, yang bebas dari segala beban -----
biaya, dalam kondisi yang terpelihara dengan ----
baik, dikecualikan adanya keausan dan -----
kerusakan pemakaian yang wajar, tanpa -----
membebankan biaya apapun kepada -----
Pemerintah. -----

13.3 Cidera Janji Selama Masa Pengoperasian -----

13.3.1 Kejadian Cidera Janji -----

Para Pihak sepakat bahwa salah satu hal yang diuraikan dibawah merupakan cidera janji Badan Usaha Jalan Tol dan untuk mana Pemerintah akan memberitahukan ----- secara tertulis kepada Badan Usaha Jalan Tol dengan - tembusan kepada Pemberi Pinjaman yang menjelaskan cidera janji, apabila selama masa Pengoperasian: -----

(a).Badan Usaha Jalan Tol gagal melaksanakan -----

Konstruksi suatu Seksi lainnya sesuai dengan -----

Rencana Teknik Akhir dan Badan Usaha Jalan Tol -

gagal memperbaiki cidera janjinya dalam jangka ----

waktu sebagaimana diatur dalam Perjanjian; atau ---

(b).Badan Usaha Jalan Tol gagal melaksanakan -----

pekerjaan Pemeliharaan suatu Jalan Tol dan/atau --

memperbaiki cidera janjinya sesuai dengan Standar

Pelayanan Minimal dalam jangka waktu -----

sebagaimana diatur dalam Perjanjian; atau -----

(c).Badan Usaha Jalan Tol gagal melaksanakan -----

Pengoperasian suatu Jalan Tol dan/atau -----

memperbaiki cidera janjinya sesuai dengan Standar

Pelayanan Minimal dalam jangka waktu -----

sebagaimana diatur dalam Perjanjian; atau -----

(d).tidak melaksanakan kewajibannya berdasarkan -----

Perjanjian. -----

13.3.2 Pengambilalihan dan Pengakhiran -----

Apabila Badan Usaha Jalan Tol gagal memperbaiki ----

cidera janji dalam jangka waktu 90 (sembilan puluh) ---

Hari atau jangka waktu tambahan sebagaimana -----

ditentukan oleh Pemerintah terhitung sejak -----

pemberitahuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal ---
13.3.1, maka : -----

(a).Apabila tidak terdapat kewajiban Pinjaman yang ---
masih tertunggak, maka Perjanjian berakhir secara -
langsung tanpa perlu pemberitahuan atau tindakan -
apapun dari Para Pihak. Pemerintah akan -----
memberitahukan kepada Badan Usaha Jalan Tol ---
secara tertulis mengenai berakhirnya Perjanjian, ----
namun demikian pemberitahuan tersebut bukan ----
merupakan syarat berakhirnya Perjanjian. -----

(b).Apabila masih terdapat kewajiban Pinjaman yang ---
belum lunas, maka Pemberi Pinjaman diberikan hak
untuk: -----

i. mengambil alih kepemilikan dan/atau -----
pengendalian atas Badan Usaha Jalan Tol; atau

ii. menunjuk badan usaha jalan tol baru yang akan
menerima pengalihan seluruh hak dan kewajiban
Badan Usaha Jalan Tol berdasarkan Perjanjian -
ini, untuk memperbaiki cedera janji dari Badan ---
Usaha Jalan Tol dan meneruskan Perjanjian ini.

Untuk itu Pemberi Pinjaman selambat-lambatnya 30
(tiga puluh) hari setelah berakhirnya jangka waktu --
perbaikan cedera janji harus memberikan -----
pemberitahuan secara tertulis kepada Pemerintah --
bahwa Pemberi Pinjaman akan menggunakan -----
haknya tersebut. -----

(c).Hak Pemberi Pinjaman untuk mengambil alih -----
kepemilikan atau menunjuk badan usaha jalan tol ---
baru yang tersebut dalam Pasal 13.3.2 (b) hanya ---
berlaku untuk 1(satu) kali cedera janji yang dapat ----

- berakibat pada pengakhiran Perjanjian berdasarkan Pasal 13.3 ini. -----
- (d).Apabila Pemberi Pinjaman menggunakan haknya, -- sebagaimana Pasal 13.3.2(b) BPJT dan Pemberi --- Pinjaman membentuk komite bersama yang akan --- bertugas membantu pelaksanaan *step in rights* ----- Pemberi Pinjaman sebagaimana dimaksud pada ---- butir (b) diatas. -----
- (e).Apabila Pemberi Pinjaman tidak menyampaikan ---- pemberitahuan sebagaimana dimaksud dalam Pasa 13.3.2 (b) diatas; atau telah menyampaikan ----- pemberitahuan sebagaimana diatur pada Pasal ---- 13.3.2 (b), namun penggantian pemegang saham --- atau penunjukan Badan Usaha Jalan Tol baru tidak dapat dilaksanakan dalam waktu 12 (dua belas) --- bulan atau waktu lain yang disepakati, maka ----- Pemerintah berhak setiap saat mengakhiri ----- Perjanjian setelah menyampaikan pemberitahuan --- tertulis kepada Badan Usaha Jalan Tol dengan ----- tembusan kepada Pemberi Pinjaman. -----

13.3.3 Akibat Pengakhiran -----

Apabila Perjanjian ini diakhiri oleh Pemerintah sesuai --- dengan Pasal 13.3.2; -----

- (a).maka Badan Usaha Jalan Tol segera menghentikan Pengoperasian dan Pemeliharaan semua Seksi ---- yang telah beroperasi, dan wajib memperbaiki setiap kerusakan yang ditemukan dalam pemeriksaan ----- bersama berdasarkan Pasal 13.5 dan biayanya ----- ditanggung oleh Badan Usaha Jalan Tol, dan ----- dengan demikian Badan Usaha Jalan Tol tidak -----

bertanggungjawab lagi atas Pemeliharaan -----
selanjutnya. Apabila Badan Usaha Jalan Tol gagal -
untuk memperbaiki setiap kerusakan, maka -----
Pemerintah dapat melaksanakannya sendiri atau ---
menunjuk pihak lain untuk memperbaikinya. Semua
biaya yang dikeluarkan oleh Pemerintah dalam hal -
itu akan menjadi tanggung jawab dan kewajiban ----
Badan Usaha Jalan Tol; -----

(b).selambat-lambatnya 90 (sembilan puluh) Hari -----
setelah Tanggal Pengakhiran, Badan Usaha Jalan --
Tol harus menyerahkan kepada Pemerintah -----
inventaris semua peralatan, bahan dan -----
perlengkapan Seksi dan Jalan Tol, dan tidak akan --
memindahkan peralatan, bahan dan perlengkapan --
tersebut tanpa persetujuan terlebih dahulu dari -----
Pemerintah, kecuali ditentukan lain oleh Pemerintah

(c).dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan sejak -----
tanggal Pengakhiran, Pemerintah akan menetapkan
badan usaha jalan tol untuk meneruskan -----
Pengusahaan Jalan Tol dan mewajibkan badan ----
usaha jalan tol tersebut untuk membayar kepada ---
Badan Usaha Jalan Tol suatu jumlah setara dengan
80 % (delapan puluh persen) dari Nilai Pekerjaan ---
Selesai dengan ketentuan jumlah yang dibayarkan -
tersebut kepada Badan Usaha Jalan Tol akan -----
digunakar -----
terlebih dahulu untuk membayar -----
kewajiban Badan Usaha Jalan Tol kepada Pemberi
Pinjaman dengan cara dibayarkan ke dalam -----
rekening Badan Usaha Jalan Tol di Pemberi -----
Pinjaman; dan -----

(d).Badan Usaha Jalan Tol baru sebagaimana -----
dimaksud pada huruf (c) di atas wajib untuk -----
membayar kewajibannya sebagaimana dimaksud di
atas selambat-lambatnya 12 (dua belas) bulan -----
setelah ditunjuk Pemerintah. -----

13.4 Cidera Janji Umum -----

13.4.1 Terjadinya Cidera Janji -----

Cidera janji umum meliputi : -----

- (a) Badan Usaha Jalan Tol mengalihkan atau memberikan seluruh atau sebagian haknya dalam Perjanjian ini ----- terkecuali sehubungan dengan pengalihan atau ----- pemberian hak berdasarkan Pasal 22 Perjanjian ini; ---- atau -----
- (b) Badan Usaha Jalan Tol dinyatakan bubar berdasarkan keputusan rapat umum pemegang saham Badan Usaha Jalan Tol; atau -----
- (c) Badan Usaha Jalan Tol dinyatakan pailit atau insolven; atau -----
- (d) Badan Usaha Jalan Tol mengajukan permohonan pailit atau insolven; atau -----
- (e) Badan Usaha Jalan Tol mengubah maksud dan ----- tujuannya dalam Anggaran Dasar Badan Usaha Jalan Tol yang tidak sesuai dengan maksud diberikannya ---- Perusahaan Jalan Tol; atau -----
- (f) Badan Usaha Jalan Tol melanggar suatu pernyataan --- dan jaminannya sesuai Pasal 19.3 atau pernyataan dan jaminan yang lain sebagaimana diatur di dalam ----- peraturan perundang-undangan; atau -----
- (g) terdapat perubahan dalam pemegang saham dan ----- susunan pemegang saham Badan Usaha Jalan Tol ----

kecuali sebagaimana ditetapkan lain berdasarkan pada Pasal 22.5; atau -----

- (h) Badan Usaha Jalan Tol melaksanakan suatu kegiatan - atau kegiatan usaha yang bertentangan dengan ----- Perjanjian ini; atau -----
- (i) Badan Usaha Jalan Tol dinyatakan telah melanggar ---- Perjanjian Pinjaman oleh Pemberi Pinjaman. -----

13.4.2 Pengakhiran -----

13.4.2.1 Apabila Badan Usaha Jalan Tol cidera janji ---- sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13.4.1, dan tidak terdapat Pinjaman yang belum lunas, maka Perjanjian berakhir secara langsung tanpa perlu tindakan apapun dari Para Pihak. Pemerintah -- akan memberitahukan kepada Badan Usaha --- Jalan Tol secara tertulis mengenai berakhirnya Perjanjian, namun demikian pemberitahuan ---- tersebut bukan merupakan syarat berakhirnya -- Perjanjian. -----

13.4.2.2 Apabila Badan Usaha Jalan Tol cidera janji ---- sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13.4.1 dan masih terdapat Pinjaman yang belum lunas, ---- maka Pemberi Pinjaman berhak untuk ----- mengambil alih kepemilikan dan pengendalian - atas Badan Usaha Jalan Tol atau menunjuk ---- Badan Usaha Jalan Tol baru. Untuk itu Pemberi Pinjaman selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) -- hari setelah tanggal pemberitahuan cidera janji · harus memberikan pemberitahuan secara ----- tertulis kepada Pemerintah bahwa Pemberi ---- Pinjaman akan menggunakan haknya tersebut.

13.4.2.3 Apabila Pemberi Pinjaman tidak -----
menyampaikan pemberitahuan sebagaimana ---
dimaksud dalam Pasal 13.4.2.2 diatas maka ----
Pemerintah berhak untuk mengakhiri Perjanjian

13.4.2.4 Apabila Pemerintah tidak mengakhiri Perjanjian
Para Pihak setuju apabila Pemberi Pinjaman ---
tidak memberikan pemberitahuan akan -----
melaksanakan haknya sebagaimana dimaksud
pada Pasal 13.4.2.2, maka terhitung sejak batas
waktu penyampaian pemberitahuan -----
sebagaimana dimaksud dalam Pasal 13.4.2.2, -
seluruh hak dan kewajiban Badan Usaha Jalan
Tol terkait dengan Pengusahaan Jalan Tol -----
ditangguhkan, untuk kemudian dialihkan kepada
pihak ketiga sesuai ketentuan Pasal 13.4.2.3 di
atas. -----

13.4.3 Akibat Pengakhiran -----

Apabila Perjanjian ini diakhiri oleh Pemerintah sesuai dengan
Pasal 13.4.1: -----

- (a) sebelum pekerjaan Konstruksi dimulai, maka Pasal ----
13.1.4 berlaku; -----
- (b) selama masa Konstruksi, maka Pasal 13.2.3 berlaku; --
atau -----
- (c) selama masa Pengoperasian, maka Pasal 13.3.3 -----
berlaku. -----

13.4.4 Tindak Lanjut Pengakhiran -----

Pada pengakhiran Perjanjian berdasarkan pada Pasal 13.1.3,
13.2.2, 13.3.2, 13.4.2, 14.2, atau 17.4 dan tanpa -----
mengesampingkan ketentuan Perjanjian, Pemerintah -----
mempunyai hak untuk: -----

- (a) mengambilalih dan meneruskan Pengusahaan Jalan Tol; atau
- (b) melakukan pelelangan atas Jalan Tol yang bertujuan untuk Konstruksi, Pemeliharaan dan/atau Pengoperasian, dan BPJT berhak mengambil alih Pengusahaan Jalan Tol sementara sebelum Badan Usaha Jalan Tol baru ditetapkan.

13.5 Pemeriksaan Bersama

Untuk menentukan kerusakan yang harus diperbaiki oleh Badan Usaha Jalan Tol berdasarkan Pasal 13.3.3(a):

- (a) dalam waktu selambat-lambatnya 30 (tiga puluh) Hari setelah Tanggal Pengakhiran atau 12 (dua belas) bulan sebelum berakhirnya Masa Konsesi Pemerintah dan Badan Usaha Jalan Tol atau perwakilan mereka yang sah akan, pada tanggal yang disetujui bersama ("Tanggal Pemeriksaan") melaksanakan suatu pemeriksaan bersama atas suatu Seksi atau Jalan Tol, untuk menentukan kerusakan yang ada pada Tanggal Pemeriksaan; dan
- (b) setiap perselisihan, ketidaksepakatan atau perbedaan dalam menentukan adanya atau jenis kerusakan pada suatu Seksi atau pada Jalan Tol, akan tunduk kepada ketentuan Pasal 21.

Pasal 14

Cidera Janji Pemerintah

14.1 Kejadian Cidera Janji

Apabila Pemerintah:

- (a) lalai dalam melaksanakan dan memenuhi kewajibannya yang secara nyata mengakibatkan dampak yang

- merugikan atas hak dan kewenangan Badan Usaha Jalan Tol dalam Pengusahaan Jalan Tol; atau
- (b) tidak memenuhi suatu kewajibannya berdasarkan Perjanjian khususnya kewajibannya dalam Pengadaan Tanah sesuai Pasal 4,
- maka Badan Usaha Jalan Tol akan memberitahukan secara tertulis kepada Pemerintah mengenai cidera janji tersebut dengan tembusan kepada Pemberi Pinjaman, dan meminta Pemerintah memperbaikinya dalam waktu 6 (enam) bulan atau waktu lain yang disetujui oleh Para Pihak. Tanpa mengesampingkan hak Badan Usaha Jalan Tol menyampaikan pemberitahuan tersebut, Pemerintah dapat meminta perpanjangan waktu untuk memperbaiki cidera janji atau kewajibannya, dan Badan Usaha Jalan Tol dapat memberikan perpanjangan waktu yang wajar yang disepakati oleh Para Pihak.
- 14.2 Pengakhiran oleh Badan Usaha Jalan Tol**
- 14.2.1 Apabila Pemerintah gagal memperbaiki cidera janji sebagaimana diatur dalam Pasal 14.1, maka Badan Usaha Jalan Tol berhak setiap saat mengakhiri Perjanjian setelah menyampaikan pemberitahuan tertulis kepada Pemerintah.
- 14.2.2 Dalam hal pengakhiran Perjanjian sebagaimana dimaksud pada Pasal 14.2.1 akan dilakukan dan sebagian dari Pinjaman telah dicairkan dan belum dilunasi, maka Pengakhiran tersebut hanya dapat dilakukan setelah mendapat persetujuan tertulis dari Pemberi Pinjaman.
- 14.3 Akibat Pengakhiran oleh Badan Usaha Jalan Tol**

Apabila Perjanjian ini diakhiri oleh Badan Usaha Jalan Tol -----
sesuai Pasal 14.2, maka dalam waktu paling lama 12 (dua ----
belas) bulan sejak pengakhiran tersebut, Pemerintah akan ----
menetapkan Badan Usaha Jalan Tol baru untuk meneruskan -
pengusahaan Jalan Tol dan mewajibkan Badan Usaha Jalan -
Tol baru tersebut untuk membayar kepada Badan Usaha Jalan
Tol suatu jumlah setara dengan Nilai Pekerjaan Selesai -----
sebagaimana didefinisikan pada Pasal 15.1 , dikurangi setiap
deviden tunai yang diterima pemegang saham Badan Usaha -
Jalan Tol, dengan ketentuan jumlah yang dibayarkan tersebut
kepada Badan Usaha Jalan Tol akan digunakan terlebih -----
dahulu untuk membayar kewajiban Badan Usaha Jalan Tol ---
kepada Pemberi Pinjaman dengan cara dibayarkan ke dalam
rekening Badan Usaha Jalan Tol di Pemberi Pinjaman. -----
Badan Usaha Jalan Tol baru wajib untuk membayar -----
kewajibannya sebagaimana dimaksud di atas selambat- -----
lambatnya 12-(dua belas) bulan setelah ditunjuk Pemerintah. -

**14.4 Akibat Tidak Dilakukan Pengakhiran oleh Badan Usaha ----
Jalan Tol -----**

Apabila Badan Usaha Jalan Tol tidak mengakhiri Perjanjian ---
sesuai dengan Pasal 14.2 maka Badan Usaha Jalan Tol akan
memberitahukan hal tersebut secara tertulis kepada -----
Pemerintah dan mengajukan: -----

- (a) perubahan tanggal dimulainya dan/atau jangka waktu --
penyelesaian bagian manapun dari pekerjaan -----
Konstruksi jika cidera janji terjadi sebelum atau selama
masa Konstruksi; dan -----
- (b) perpanjangan Masa Konsesi dan/atau penyesuaian ----
Tarif Tol sebagai kompensasi kepada Badan Usaha ----
Jalan Tol atas segala kerugian, kerusakan, biaya atau -

pengeluaran yang diderita atau dialami oleh Badan Usaha Jalan Tol sebagai akibat dari hal atau kejadian dimaksud yang memberikan hak untuk mengakhiri Perjanjian ini atau bentuk ganti rugi lainnya sebagaimana disepakati oleh Para Pihak.

----- **Pasal 15** -----

----- **Nilai Pekerjaan Selesai dan Uji Tuntas** -----

15.1 Nilai Pekerjaan Selesai -----

15.1.1 Untuk maksud dalam Perjanjian ini, "Nilai Pekerjaan Selesai" adalah suatu jumlah tertentu yang ditetapkan oleh BPJT sebagai jumlah keseluruhan pada saat Tanggal Pengakhiran dikurangi dengan:

(a).depresiasi dan amortisasi yang dikenakan dan diperhitungkan dalam neraca rugi laba dari Badan Usaha Jalan Tol sampai dengan Tanggal Pengakhiran yang dihitung sesuai dengan prinsip standar akuntansi yang berlaku umum di Indonesia;

dan

(b) dalam hal pengakhiran disebabkan oleh cidera janji Badan Usaha Jalan Tol dalam Perjanjian ini, biaya-biaya yang terjadi atau akan menjadi beban Pemerintah yang digunakan bagi pelelangan kembali Perusahaan Jalan Tol untuk pemilihan badan usaha jalan tol baru termasuk biaya penunjukan konsultan untuk mendampingi Pemerintah dan semua biaya-biaya lain yang diakibatkan hal tersebut.

15.1.2 Jumlah tertentu sebagai komponen penghitung Nilai Pekerjaan Selesai sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15.1.1 adalah: nilai dari pekerjaan Konstruksi,

terdiri dari biaya konstruksi, biaya konsultan supervisi, -
konsultan desain, biaya Pengendali Mutu Independen, -
dan bunga selama Masa Konstruksi (tidak termasuk ----
biaya Pengoperasian dan Pemeliharaan serta biaya ----
bahan *non-pabrikan* yang dikirim ke lapangan (*material
on site*) yang telah diselesaikan sampai dengan dan ----
pada saat Tanggal Pengakhiran. -----

15.2 Uji Tuntas (*Due Diligence*) -----

15.2.1 Untuk dapat menentukan Nilai Pekerjaan Selesai, BPJT
akan menunjuk auditor independen untuk melaksanakan
pemeriksaan mengenai jumlah, nilai dan biaya -----
sebagaimana diatur dalam Pasal 15.1 dalam waktu 30 -
(tiga puluh) Hari sejak Tanggal Pengakhiran. Auditor ----
independen yang ditunjuk disetujui terlebih dahulu oleh
Badan Usaha Jalan Tol sebelum penugasannya, -----
persetujuan mana tidak boleh ditunda tanpa alasan yang
wajar. Pemerintah memerintahkan auditor untuk -----
menyelesaikan tugas uji tuntas dalam waktu 90 -----
(sembilan puluh) Hari sejak penugasan dan untuk -----
maksud ini, Badan Usaha Jalan Tol harus segera -----
memberikan kepada BPJT dengan akses ke semua data
termasuk data komputer dan semua dokumen terkait ---
dan akses ke dalam semua tempat dalam rangka uji ---
tuntas dimaksud. Kesimpulan dan hasil dari uji tuntas ---
bersifat final dan mengikat Para Pihak dan tidak dapat -
dijadikan sebagai alasan untuk diajukan kepada -----
arbitrase atau pengadilan. Biaya penunjukan auditor ----
akan ditanggung oleh Pihak yang cidera janji. -----

15.2.2 Dalam hal Badan Usaha Jalan Tol tidak memberikan ---
akses ke semua data termasuk data komputer dan -----

semua dokumen terkait dan akses ke dalam semua ----
tempat dalam rangka uji tuntas sebagaimana dimaksud
pada Pasal 15.2.1, maka auditor independen berhak ---
sepenuhnya menggunakan penilaian profesionalnya ----
(*professional judgement*), berdasarkan asumsi terendah
untuk menentukan Nilai Pekerjaan Selesai. -----

----- Pasal 16 -----

----- Perubahan Hukum -----

16.1 Definisi -----

Dalam Perjanjian ini, "Perubahan Hukum" berarti terjadinya ha
berikut setelah Tanggal Efektif, yang memiliki dampak -----
merugikan yang besar pada Badan Usaha Jalan Tol dan -----
terbatas terhadap perubahan hukum khususnya yang -----
berdampak kepada Pengusahaan Jalan Tol: -----

- (a) terbitnya suatu peraturan perundang-undangan -----
Indonesia yang baru atau pemberlakuan suatu -----
peraturan perundang-undangan pada wilayah hukum --
yang baru; -----
- (b) pencabutan, perubahan atau pemberlakuan kembali ---
suatu peraturan perundang-undangan Indonesia; -----
- (c) pemberlakuan suatu peraturan perundang-undangan --
Indonesia yang belum berlaku efektif sampai dengan ---
Tanggal Efektif; -----
- (d) perubahan pengertian atau pemberlakuan dari suatu ---
peraturan perundang-undangan Indonesia -----
dibandingkan dengan interpretasi atau pemberlakuan --
oleh Mahkamah Konstitusi Indonesia dan/atau -----
Mahkamah Agung Indonesia sesudah Tanggal Efektif; -
atau -----
- (e) segala perubahan tarif dari Pajak apapun. -----

16.2 Pemberitahuan -----

Segera setelah mengetahui bahwa Perubahan Hukum tersebut mengakibatkan suatu kerugian yang nyata terhadap Badan Usaha Jalan Tol termasuk terhadap pengaruh dari biaya tambahan atau perubahan atas Pengusahaan Jalan Tol, maka Badan Usaha Jalan Tol akan menyampaikan kepada Pemerintah secara tertulis segala perkiraan kerugian tersebut secara rinci, yang telah diketahui Badan Usaha Jalan Tol pada saat itu.

16.3 Konsekuensi -----

Jika Perubahan Hukum mengakibatkan kerugian yang nyata bagi Badan Usaha Jalan Tol, maka Badan Usaha Jalan Tol berhak untuk menuntut kompensasi dari Pemerintah dalam bentuk perpanjangan Masa Konsesi dan/atau penyesuaian Tarif Tol dengan ketentuan bahwa Badan Usaha Jalan Tol diwajibkan mengambil semua tindakan yang perlu dengan maksud untuk mengurangi suatu dampak besar yang merugikan.

Pasal 17 -----

Keadaan Kahar -----

17.1 Definisi -----

Suatu Keadaan Kahar adalah setiap peristiwa di luar kekuasaan dari Para Pihak yang mengakibatkan Para Pihak menjadi tidak dapat memenuhi kewajibannya berdasarkan Perjanjian. Keadaan yang termasuk Keadaan Kahar tersebut adalah:

- (a) perang, permusuhan (baik diumumkan maupun tidak), invasi, serbuan negara asing, pemberontakan, revolusi, konflik senjata atau tindakan dari militer, perang

- saudara, terorisme, gangguan terhadap masyarakat sipil dan sabotase;
- (b) ionisasi, radiasi atau pencemaran radio aktif dari limbah nuklir, dari pembuangan bahan bakar nuklir, ledakan toksik radioaktif, atau jenis ledakan yang membahayakan barang milik lainnya, kumpulan nuklir atau komponen nuklir;
 - (c) bencana alam, termasuk tetapi tidak terbatas pada gempa bumi, banjir, tanah longsor, tsunami, badai dan perubahan cuaca yang sangat buruk;
 - (d) kerusuhan, pemogokan, penghentian kerja, kerusuhan para pekerja atau gangguan industri lainnya yang terjadi selama 30 (tiga puluh) Hari secara terus menerus sehingga mempengaruhi pelaksanaan Perjanjian, dan bukan merupakan cedera janji Badan Usaha Jalan Tol atau kontraktor Konstruksi atau sub-kontraktor Konstruksi, dengan ketentuan bahwa Keadaan Kahar tersebut tidak membebaskan setiap Pihak dari kewajiban keuangan sebagaimana diatur dalam Perjanjian ini.

17.2 Pemberitahuan Atas Keadaan Kahar

Jika suatu Keadaan Kahar terjadi yang membuat salah satu Pihak tidak dapat menjalankan atau memenuhi kewajibannya berdasarkan Perjanjian ini, maka Pihak tersebut harus secepatnya dan dalam waktu tidak lebih dari 14 (empat belas) Hari memberitahukan Pihak lain secara tertulis tentang timbulnya Keadaan Kahar yang mempengaruhi kewajibannya berdasarkan Perjanjian ini dengan memberikan keterangan secara rinci dan tindakan yang telah dilakukan oleh Pihak tersebut untuk mengurangi keparahan keadaan tersebut dan -

selanjutnya penghentian keadaan tersebut. Jika salah satu ---- Pihak tidak menyetujui bahwa Keadaan Kahar telah terjadi ---- maka perselisihan tersebut harus diselesaikan sesuai dengan Pasal 21. -----

17.3 Keterlambatan -----

Jika pemberitahuan menurut Pasal 17.2 telah dikeluarkan dan selanjutnya Para Pihak setuju bahwa Keadaan Kahar telah ---- terjadi, Pihak yang menderita karena Keadaan Kahar tersebut tidak dapat bertanggung jawab atas keterlambatan dalam ----- menjalankan kewajibannya berdasarkan Perjanjian ini dengan catatan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh satu -- atau lebih Keadaan Kahar dan waktu untuk penyelesaian ----- kewajiban berdasarkan Perjanjian ini dan Masa Konsesi akan diperpanjang sesuai dengan lamanya keterlambatan yang ----- disebabkan oleh Keadaan Kahar tersebut. Jika Para Pihak ---- tidak setuju atas lamanya keterlambatan tersebut, maka ----- perselisihan tersebut harus diselesaikan menurut Pasal 21. ---

17.4 Pengakhiran Karena Keadaan Kahar -----

Jika suatu Keadaan Kahar telah terjadi dan salah satu Pihak -- secara wajar mempertimbangkan Keadaan Kahar yang terjadi itu sangat parah yang mengganggu maksud dan tujuan semul dari Perjanjian ini atau berlangsung untuk jangka waktu lebih - dari 6 (enam) bulan maka: -----

17.4.1 Dalam hal tidak terdapat Pinjaman yang belum lunas, -- maka Pemerintah berhak setiap saat mengakhiri ----- Perjanjian setelah menyampaikan pemberitahuan ----- tertulis kepada Badan Usaha Jalan Tol dengan ----- tembusan kepada Pemberi Pinjaman. -----

Dalam hal masih terdapat Pinjaman yang belum lunas, maka Pemberi Pinjaman berhak untuk mengambil alih -

kepemilikan dan pengendalian atas Badan Usaha Jalan Tol atau menunjuk badan usaha jalan tol baru. Untuk -- itu Pemberi Pinjaman selambat-lambatnya 30 (tiga ----- puluh) hari setelah berakhirnya jangka waktu 6 (enam) bulan tersebut diatas harus memberikan pemberitahuan secara tertulis kepada Pemerintah bahwa Pemberi ----- Pinjaman akan menggunakan haknya tersebut. -----

17.4.2 Apabila Pemberi Pinjaman tidak menyampaikan ----- pemberitahuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal --- 17.4.1 diatas; atau telah menyampaikan pemberitahuan sebagaimana diatur pada Pasal 17.4.1, namun akibat -- keadaan kahar tersebut belum diperbaiki dalam waktu (enam) bulan atau perpanjangan waktu yang disepakat maka Pemerintah berhak setiap saat mengakhiri ----- Perjanjian setelah menyampaikan pemberitahuan ----- tertulis kepada Badan Usaha Jalan Tol dengan ----- tembusan kepada Pemberi Pinjaman. -----

17.4.3 Apabila Pemerintah mengakhiri Perjanjian ini sesuai --- ketentuan Pasal 17.4.1 atau Pasal 17.4.2 maka ----- Pemerintah akan menawarkan kepada badan usaha --- jalan tol baru untuk meneruskan Pengusahaan Jalan -- Tol dan membayar kepada Badan Usaha Jalan Tol ----- suatu jumlah maksimum setara dengan sebesar 50% -- (lima puluh persen) dari Nilai Pekerjaan Selesai dengan ketentuan bagaimanapun juga bahwa pembayaran ----- hanya dilakukan terhadap Jalan Tol atau bagian dari --- Jalan Tol yang masih dapat dipergunakan oleh ----- Pemerintah, dengan ketentuan jumlah yang dibayarkan tersebut kepada Badan Usaha Jalan Tol akan ----- digunakan terlebih dahulu untuk membayar kewajiban -

Badan Usaha Jalan Tol kepada Pemberi Pinjaman -----
dengan cara dibayarkan ke dalam rekening Badan -----
Usaha Jalan Tol di Pemberi Pinjaman. -----

17.4.4 Badan usaha jalan tol baru sebagaimana dimaksud -----
pada Pasal 17.4.3 di atas wajib untuk membayar -----
kewajibannya sebagaimana dimaksud di atas selambat
lambatnya 12 (dua belas) bulan setelah ditunjuk -----
Pemerintah. -----

17.5 Perbaikan -----

Tanpa mengenyampingkan segala ketentuan dari Perjanjian --
ini, jika Keadaan Kahar terjadi dan Perjanjian ini tidak diakhiri .
maka dalam keadaan apapun dimana Jalan Tol atau bagian --
dari jalan Tol telah hancur atau rusak parah, Badan Usaha ----
Jalan Tol akan memperbaiki bagian Jalan Tol yang rusak -----
tersebut kembali seperti keadaan sebelum terjadi Keadaan ---
Kahar atas biaya sendiri. Jika Badan Usaha Jalan Tol mampu
membuktikan bahwa biaya perbaikan yang telah dikeluarkan -
sedemikian besar sehingga mempengaruhi Pengusahaan ----
Jalan Tol, maka Badan Usaha Jalan Tol dapat mengajukan ---
permohonan kepada Pemerintah untuk mendapatkan -----
pengembalian agar Badan Usaha Jalan Tol mendapat -----
penggantian atas segala biaya perbaikan tersebut dan -----
pengembalian tersebut dapat berbentuk perpanjangan Masa -
Konsesi. -----

17.6 Asuransi -----

Badan Usaha Jalan Tol harus menjamin bahwa asuransi -----
mencakup kerugian yang diakibatkan oleh Keadaan Kahar, ---
sepanjang kejadian dimaksud layak dan dapat diasuransikan
sesuai dengan kebiasaan di bidang asuransi. Badan Usaha ---
Jalan Tol wajib menyerahkan salinan polis asuransi tersebut --

kepada Pemerintah jika ada. Apabila kerugian akibat Keadaan Kahar dapat diasuransikan dan Badan Usaha Jalan Tol tidak mengasuransikannya, maka Badan Usaha Jalan Tol harus bertanggung jawab secara sepihak terhadap segala kerugian yang timbul sebagai akibat terjadinya Keadaan Kahar.

Pasal 18

Berakhirnya Pengusahaan Jalan Tol

18.1 Konsekuensi

Setelah berakhirnya Masa Konsesi, Badan Usaha Jalan Tol akan:

- (a) dengan segera berhenti mengoperasikan dan memelihara Jalan Tol dan harus memindahkan dari Ruang Milik Jalan Tol semua pekerja, karyawan, buruh, dan kontraktor Konstruksi dan sub-kontraktor Konstruksi dan mengosongkan Jalan Tol secara keseluruhan. Badan Usaha Jalan Tol harus, tidak lebih dari 3 (tiga) bulan sebelum Masa Konsesi berakhir, menyampaikan kepada BPJT daftar inventaris semua peralatan, barang dan perlengkapan pada Jalan Tol dan tidak akan memindahkan peralatan, barang dan perlengkapan tersebut tanpa mendapat persetujuan terlebih dahulu dari BPJT tetapi harus memindahkan peralatan, barang atau perlengkapan (termasuk, untuk menghindari keraguan, setiap gerbang tol) sebagaimana ditentukan kemudian oleh BPJT;
- (b) menyerahkan Ruang Milik Jalan Tol kepada BPJT dalam kondisi yang terpelihara baik dan harus, dengan biaya sendiri, memperbaiki segala kerusakan yang ditemukan pada pemeriksaan bersama atas Jalan Tol yang diselenggarakan berdasarkan Pasal 13.5 dalam

jangka waktu 12 (dua belas) bulan setelah tanggal -----
penyerahan. Jika Badan Usaha Jalan Tol gagal -----
memperbaiki kerusakan tersebut BPJT dapat -----
melakukannya sendiri dan semua biaya yang telah -----
dikeluarkan oleh BPJT dalam melaksanakannya -----
dianggap sebagai hutang Badan Usaha Jalan Tol -----
kepada Pemerintah dan, dimana dapat dilakukan, -----
mencairkan Jaminan Pemeliharaan atau pengurangan -
atas segala kewajiban pembayaran oleh Pemerintah ---
kepada Badan Usaha Jalan Tol berdasarkan Perjanjian
dan -----

- (c) mengakhiri kontrak Konstruksi, kontrak Pemeliharaan --
dan kontrak yang berhubungan dengan Pengoperasian
dan Usaha-Usaha Lain yang ditandatangani oleh Badan
Usaha Jalan Tol dan yang masih berlaku pada Tanggal
Pengakhiran, dan BPJT serta Pemerintah tidak -----
bertanggung jawab atas biaya yang timbul sebagai -----
akibat pengakhiran kontrak dan dibebaskan dari -----
tuntutan dan kerugian dari hal tersebut oleh Badan -----
Usaha Jalan Tol. -----

**18.2 Tanggung Jawab setelah Berakhirnya Pengusahaan Jalan
Tol atau Pengakhiran Dini Pengusahaan Jalan Tol -----**

Tanpa mengesampingkan ketentuan lain berdasarkan -----
Perjanjian ini, bilamana terjadi berakhirnya Masa Konsesi, ----
pengakhiran dini atau pengambilalihan Perjanjian ini, maka: --

- (a) semua hak dan kepemilikan dari Badan Usaha Jalan ---
Tol berkaitan dengan Pengusahaan Jalan Tol dan -----
Ruang Milik Jalan Tol harus dialihkan kepada atau -----
berada dalam atau tetap berada dalam penguasaan ----

- Pemerintah bebas dari segala beban biaya dan tanpa -- biaya apapun yang dikenakan kepada Pemerintah; -----
- (b) Hal ini tidak mempengaruhi kewajiban salah satu Pihak untuk melakukan pembayaran menurut Pasal 13.2.3 (c) dan (d), Pasal 13.3.3 (c) dan (d), Pasal 13.4.3, Pasal --- 14.3, dan Pasal 17.4 atau tuntutan oleh salah satu ----- Pihak terhadap Pihak lain sebelum Tanggal ----- Pengakhiran; dan -----
 - (c) hal ini tidak mempengaruhi tanggung jawab dari salah - satu Pihak atas perbuatan atau kelalaian atas ----- kewajibannya selama Masa Konsesi dan Pihak tersebut harus membebaskan Pihak lainnya dari segala tuntutan yang akan timbul dari hal tersebut. -----
 - (d) Sebelum ditetapkannya badan usaha jalan tol baru ----- untuk meneruskan Pengusahaan Jalan Tol, maka ----- pendapatan atas jalan tol yang telah dibiayai ----- Konstruksinya oleh pinjaman dari Pemberi Pinjaman, --- setelah dikurangi biaya Pengoperasian dan ----- Pemeliharaan yang bersangkutan, akan dipergunakan - untuk pembayaran pinjaman kepada Pemberi ----- Pinjaman. -----
 - (e) Setiap pembayaran menurut ketentuan Pasal 18.2.(d) -- dibatasi sampai dengan dan mengurangi besaran ----- kewajiban pembayaran sebagaimana dimaksud pada -- Pasal 13.2.3.(c), Pasal 13.3.3.(c), Pasal 13.4.3, Pasal - 14.3 dan Pasal 17.4 -----

18.3 Pembebasan dan Ganti Rugi Kepada Pemerintah -----

Badan Usaha Jalan Tol membebaskan dan mengganti rugi --- Pemerintah, Menteri, BPJT dan seluruh personalianya dari --- segala klaim, gugatan, biaya, kompensasi, kerugian dan ganti

rugi dalam bentuk apapun oleh pihak manapun akibat dari ----
atau sehubungan dengan pengakhiran Perjanjian, tanpa -----
mengenyampingkan kewajiban pembayaran kompensasi -----
berdasarkan Pasal 13.1.4 (b) dan (c), Pasal 13.2.3 (c) dan (d),
Pasal 13.3.3 (c) dan (d), Pasal 13.4.3, Pasal 14.3, dan Pasal -
17.4. -----

----- **Pasal 19** -----

----- **Pernyataan dan Jaminan** -----

19.1 Pernyataan Para Pihak -----

Para Pihak menyatakan bahwa Perjanjian ini telah sesuai ----
dengan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 38 Tahun --
2004 tentang Jalan, Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun --
2005 tentang Jalan Tol dan Peraturan Menteri Nomor -----
295/PRT/M/2005 tentang Badan Pengatur Jalan Tol -----

19.2 Pernyataan Pemerintah -----

Pemerintah dengan ini menyatakan kepada Badan Usaha ----
Jalan Tol, bahwa Perjanjian ini merupakan kewajiban yang sai
dan mengikat bagi Pemerintah serta dapat dilaksanakan -----
sesuai dengan persyaratannya. -----

19.3 Pernyataan dan Jaminan Badan Usaha Jalan Tol -----

Badan Usaha Jalan Tol menyatakan dan menjamin -----
Pemerintah sebagai berikut: -----

- (a) Badan Usaha Jalan Tol adalah suatu perseroan -----
terbatas yang didirikan berdasarkan Undang-Undang --
Republik Indonesia, yang anggaran dasarnya dimuat ---
dalam akta tanggal [REDACTED] (dua puluh empat Maret
dua ribu sembilan) [REDACTED], dibuat di hadapan -----
[REDACTED], Sarjana Hukum, Notaris di ----
Jakarta, yang telah memperoleh pengesahan dari -----
Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik -----

Indonesia berdasarkan Surat Keputusannya Nomor -----
AHU-17204.AH.01.01 Tahun 2009 tanggal 30-04-2009
(tiga puluh April dua ribu sembilan); -----
dan selain yang disebutkan di atas, tidak ada akta-akta
lain yang dibuat dan atau memuat perubahan pada -----
anggaran dasar Badan Usaha Jalan Tol. -----

- (b) Badan Usaha Jalan Tol adalah merupakan badan -----
hukum yang terpisah, yang dapat menuntut maupun ----
dituntut serta mempunyai kemampuan dan wewenang -
untuk memiliki, menggunakan, menyewakan dan -----
mengoperasikan harta kekayaannya dan menjalankan -
Pengusahaan Jalan Tol; -----
- (c) Badan Usaha Jalan Tol mempunyai kemampuan dan --
wewenang berdasarkan undang-undang Republik -----
Indonesia untuk menandatangani dan melaksanakan --
kewajibannya berdasarkan Perjanjian ini, serta untuk ---
mengambil segala tindakan dan melakukan hal lainnya
yang ditentukan atau dimaksudkan dalam Perjanjian ini
- (d) Perjanjian ini telah memperoleh persetujuan, ditanda --
tangani dan diserahkan oleh Badan Usaha Jalan Tol, --
dan adalah merupakan kewajiban yang sah dan -----
mengikat bagi Badan Usaha Jalan Tol, serta dapat -----
dilaksanakan sesuai dengan persyaratannya; -----
- (e) Badan Usaha Jalan Tol tidak melanggar akta pendirian,
dan anggaran dasar, setiap keputusan yang dikeluar- --
kan oleh Pemerintah (baik yang dikeluarkan oleh -----
Presiden, Menteri atau pihak berwenang lainnya), -----
setiap peraturan perundang-undangan Republik -----
Indonesia yang berkenaan dengan Badan Usaha Jalan
Tol atau dokumen lainnya, kontrak, akta Perjanjian -----

Pinjaman, perjanjian pembangunan, perjanjian -----
pengawasan, perjanjian atau dokumen lainnya, yang ---
dapat: -----

- (i) berpengaruh besar atau menimbulkan -----
perkembangan yang mempunyai pengaruh yang
merugikan atas kondisi keuangan, pendapatan --
Tol atau Perusahaan Jalan Tol; -----
 - (ii) berpengaruh besar atas penyelesaian salah satu
transaksi yang disebutkan dalam Perjanjian ini. --
- (f) semua persetujuan, wewenang, perintah, pendaftaran --
dan syarat yang diperlukan di Indonesia jika ada, untuk
melaksanakan, menyerahkan, dan menjalankan -----
kewajiban Badan Usaha Jalan Tol menurut Perjanjian --
ini telah diperoleh; -----
- (g) dalam perjanjian ini tidak terdapat hal yang akan:-----
- (i) menyebabkan pelanggaran suatu ketentuan -----
dalam anggaran dasar atau dokumen pokok -----
Badan Usaha Jalan Tol lainnya; -----
 - (ii) menyebabkan pelanggaran atau merupakan -----
kelalaian menurut, atau menyebabkan timbulnya
atau dikenakannya suatu hak gadai, agunan, ----
atau tuntutan atau gugatan sesuai dengan suatu
dokumen atau perjanjian dimana Badan Usaha --
Jalan Tol atau harta kekayaannya terikat (kecuali
karena pelanggaran atau kelalaian yang untuk ---
mana telah diberikan pelepasan) yang sendiri- ---
sendiri ataupun seluruhnya yang mempunyai ----
pengaruh yang merugikan; -----
 - (iii) menyebabkan terjadinya pelanggaran suatu -----
ketetapan, undang-undang, peraturan, perintah, -

putusan pengadilan atau kebijakan Pemerintah --
atau ketetapan pengadilan, Pemerintah, instansi
Pemerintah, dimana Badan Usaha Jalan Tol -----
akan tunduk atau dengan mana Badan Usaha ---
Jalan Tol atau harta kekayaan Badan Usaha -----
Jalan Tol terikat (kecuali karena pelanggaran ----
atau kelalaian yang untuk mana telah diberikan --
pelepasannya) atau yang baik sendiri-sendiri -----
ataupun seluruhnya yang mempunyai pengaruh -
yang merugikan; -----

- (h) tidak terdapat tindakan hukum yang dikenakan terhadap
Badan Usaha Jalan Tol atau para pemegang saham ---
Badan Usaha Jalan Tol yang dapat mengancam -----
Pengusahaan Jalan Tol, dan sepanjang pengetahuan --
Badan Usaha Jalan Tol, tidak ada tindakan semacam --
itu yang mengancam atau dapat mengancam -----
pemberian Pengusahaan Jalan Tol tersebut. Tidak ada
gugatan, tuntutan atau tindakan hukum di hadapan -----
suatu pengadilan atau Pemerintah atau badan -----
Pemerintah atau tindakan arbitrase di hadapan suatu ---
badan yang mempunyai yurisdiksi atas Badan Usaha --
Jalan Tol, yang sepanjang pengetahuan Badan Usaha -
Jalan Tol mengancam atau mempunyai pengaruh -----
terhadap Badan Usaha Jalan Tol atau salah seorang ---
anggota komisarisnya, atau direksinya, yang jika -----
ditetapkan dengan tidak benar, baik secara sendiri- -----
sendiri atau keseluruhan, dapat mempunyai pengaruh --
yang merugikan, dan tidak ada alasan untuk gugatan, --
tuntutan atau tindakan hukum tersebut, yang jika -----
ditetapkan dengan tidak benar, secara sendiri atau -----

- keseluruhan, akan mempunyai pengaruh yang -----
merugikan; -----
- (i) tidak terjadi perubahan atau perkembangan material ----
yang dapat menimbulkan perubahan yang merugikan --
atau perkembangan yang menyangkut prospek -----
kemungkinan timbulnya perubahan yang material dalam
kondisi keuangan atau pendapatan, atau prospek -----
usaha Badan Usaha Jalan Tol baik yang timbul maupun
yang tidak timbul dari kegiatan pelaksanaan -----
Pengusahaan Jalan Tol; -----
- (j) informasi keuangan Badan Usaha Jalan Tol (“Laporan -
Keuangan”) akan secara wajar mengungkapkan posisi -
keuangan Badan Usaha Jalan Tol untuk periode dan ---
tahun yang disajikan. Laporan Keuangan tersebut akan
dibuat sesuai dengan prinsip standar akuntansi yang ---
berlaku umum di Indonesia yang diterapkan secara ----
konsisten selama jangka waktu bersangkutan, akan ----
dinyatakan secara akurat, dan sepanjang informasi -----
mengenai data keuangan dan statistik tersebut dibuat --
atau diambil, atau dapat digunakan untuk diambil atau -
digambarkan dalam laporan keuangan atau buku dan --
catatan Badan Usaha Jalan Tol akan dibuat atas dasar
sesuai dengan laporan keuangan dan/atau catatan -----
Badan Usaha Jalan Tol tersebut; -----
- (k) para pemegang saham Badan Usaha Jalan Tol selama
Masa Konsesi tidak akan menjual, menawarkan atau ---
melepaskan saham Badan Usaha Jalan Tol, atau hak --
atas saham atau mengeluarkan bentuk sekuritas -----
lainnya yang dapat ditukarkan dengan saham Badan ---
Usaha Jalan Tol kepada masyarakat melalui -----

penawaran umum atau bentuk surat hutang lainnya -----
tanpa mendapatkan persetujuan tertulis terlebih dahulu
dari Pemerintah atau kecuali ditentukan lain dalam -----
Perjanjian; -----

(l) Badan Usaha Jalan Tol menjamin bahwa ketentuan ----
dalam Perjanjian ini akan tetap berlaku dan dapat -----
diberlakukan terhadap Badan Usaha Jalan Tol sesuai --
dengan persyaratannya meskipun Badan Usaha Jalan -
Tol telah menjadi perusahaan publik atau telah -----
mencatatkan sahamnya di bursa efek Indonesia atau --
luar negeri; -----

(m) Badan Usaha Jalan Tol akan: -----

(i) mengetahui semua undang-undang dan -----
peraturan baik nasional, maupun propinsi, -----
kabupaten/kota dan lokal yang berlaku terhadap
Badan Usaha Jalan Tol berkaitan dengan -----
sehubungan dengan perlindungan kesehatan ----
dan keselamatan manusia, lingkungan hidup dar
zat berbahaya atau beracun atau limbah, zat ----
penyebab polusi atau pencemaran; -----

(ii) mendapatkan izin atau persetujuan yang -----
diperlukan sesuai dengan ketentuan peraturan --
perundang-undangan yang berlaku terkait -----
dengan perlindungan kesehatan dan -----
keselamatan manusia, lingkungan hidup dan zat
berbahaya atau beracun atau limbah, zat -----
penyebab polusi atau pencemaran dalam -----
menjalankan Pengusahaan Jalan Tol; dan -----

(iii) mematuhi semua syarat dan ketentuan dari -----
setiap izin, atau persetujuan tersebut yang -----

dipersyaratkan oleh peraturan dan perundang-
undangan yang berlaku -----

----- **Pasal 20** -----

----- **Pembebasan Tanggungjawab** -----

20.1 Tanggung Jawab Badan Usaha Jalan Tol -----

Badan Usaha Jalan Tol dengan ini melepaskan dan -----
membebaskan Pemerintah dari tanggung jawab atas: -----

- (a) setiap tuntutan, tagihan, kerugian, biaya atau kewajiban yang timbul sebagai akibat dari kematian atau ----- kecelakaan yang menimpa setiap orang atau pihak ---- (termasuk karyawan Badan Usaha Jalan Tol dan/atau -- wakil Pemerintah dan/atau BPJT), atau sebagai akibat - adanya kerusakan atau kehilangan atas harta benda --- (termasuk harta Badan Usaha Jalan Tol dan/atau ----- Pemerintah) yang timbul baik langsung maupun tidak -- langsung sebagai akibat dari tindakan Badan Usaha --- Jalan Tol, kontraktor Konstruksi, pengawas Konstruksi, para pemasok, termasuk anggota direksi, karyawan, --- agen, sehubungan dengan pelaksanaan Pengusahaan Jalan Tol berdasarkan Perjanjian ini, termasuk biaya --- jasa hukum yang dikeluarkan oleh Pemerintah dalam -- melaksanakan haknya berdasarkan pasal ini, kecuali --- kematian atau kecelakaan tersebut disebabkan karena kelalaian Pemerintah; -----
- (b) setiap kewajiban, kerugian atau biaya yang timbul ----- sebagai akibat tuntutan instansi Pemerintah yang ----- berwenang atas kelalaian Badan Usaha Jalan Tol, ----- kontraktor Konstruksi, pengawas Konstruksi, para ----- pemasok, untuk mematuhi dan memenuhi setiap ----- peraturan, undang-undang, perintah atau -----

kebijaksanaan yang dikeluarkan oleh instansi -----
Pemerintah tersebut, termasuk kelalaian Badan Usaha
Jalan Tol, kontraktor Konstruksi, pengawas Konstruksi,
dan para pemasok untuk membayar pajak, bea, -----
pungutan, dan biaya lain yang dikenakan terhadap -----
mereka; -----

- (c) setiap kewajiban, kerugian atau biaya yang timbul -----
sebagai akibat adanya tuntutan dari kontraktor -----
Konstruksi, pengawas Konstruksi, sub-kontraktor -----
Konstruksi, para pemasok atau pihak ketiga lainnya -----
yang disebabkan karena kelalaian Badan Usaha Jalan
Tol untuk melakukan pembayaran atas jasa kontraktor -
Konstruksi, pengawas Konstruksi, para pekerja, dan ----
penggunaan peralatan dalam pelaksanaan Konstruksi. .

20.2 Pembebasan Tanggung Jawab Yang Tidak Dibatasi Oleh - Asuransi -----

Kewajiban Badan Usaha Jalan Tol untuk melepaskan dan -----
membebaskan Pemerintah atas tanggung jawab dari segala --
tuntutan sesuai ketentuan Pasal 20.1, tidak akan berkurang ---
atau dibatasi oleh setiap asuransi yang ditutup oleh Badan ----
Usaha Jalan Tol sesuai ketentuan Pasal 12, kecuali sepanjang
asuransi tersebut dipergunakan untuk mengurangi tuntutan ----
yang dilakukan terhadap Pemerintah. -----

----- Pasal 21 -----

----- Penyelesaian Perselisihan -----

21.1 Penyelesaian Perselisihan -----

Setiap perselisihan dan/atau perbedaan dalam bentuk apapun
yang timbul antara Pemerintah dan Badan Usaha Jalan Tol ---
sehubungan dengan dan/atau sebagai akibat dari Perjanjian, -
selain hal yang berkaitan dengan hasil dan keluaran dari Uji ---

Tuntas dalam Pasal 15.2, dalam tingkat pertama akan -----
diselesaikan dalam waktu 60 (enam puluh) Hari melalui -----
musyawarah di antara Para Pihak. -----

21.2 Arbitrase -----

21.2.1 Apabila perselisihan menurut ketentuan Pasal 21.1 ----
tidak dapat diselesaikan dalam waktu 60 (enam puluh) -
Hari melalui musyawarah, maka Para Pihak bersepakat
untuk menyelesaikan sengketa tersebut melalui proses
arbitrase pada Badan Arbitrase Nasional Indonesia ----
sesuai ketentuan Undang-Undang Nomor 30 tahun ----
1999 tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian ----
Sengketa. -----

21.2.2 Keputusan Badan Arbitrase Nasional Indonesia bersifat
final dan mengikat pada Para Pihak. -----

21.2.3 Para Pihak sepakat bahwa proses arbitrase sesuai -----
ketentuan Pasal 21.2.1 akan dilaksanakan di Jakarta. --

21.2.4 Biaya arbitrase pada permulaannya akan dibiayai oleh -
Pihak yang mengajukan tuntutan, dengan ketentuan ----
Badan Arbitrase Nasional Indonesia akan -----
mengalokasikan pembebanan atas biaya tersebut -----
kepada Pihak yang kalah atau Badan Arbitrase Nasional
Indonesia dapat menetapkan biaya tersebut secara ----
proporsional di antara Para Pihak. -----

**21.3 Tidak Berlakunya Pasal 1266 Kitab Undang-Undang -----
Hukum Perdata -----**

Untuk tujuan penyelesaian sengketa atau pengakhiran -----
Perjanjian, baik yang dilakukan oleh Pemerintah atau oleh ----
Badan Usaha Jalan Tol, Pemerintah dan Badan Usaha Jalan -
Tol dengan ini secara tegas melepaskan ketentuan yang -----
tercantum dalam Pasal 1266 Kitab Undang-undang Hukum ---

Perdata, dan karenanya untuk penyelesaian sengketa atau ----
pengakhiran Perjanjian diberlakukan sebagaimana tercantum
dalam Perjanjian ini tanpa perlu mendapat keputusan -----
pengadilan terlebih dahulu. -----

----- **Pasal 22** -----

----- **Pengalihan Hak dan Kepemilikan Saham** -----

22.1 Larangan Pengalihan -----

Kecuali sesuai ketentuan Pasal 22.2 di bawah ini, Badan -----
Usaha Jalan Tol tidak dapat: -----

- (a) memindahkan atau mengalihkan haknya; dan -----
- (b) memindahkan atau mengalihkan tanggung jawab dan --
kewajibannya berdasarkan Perjanjian ini, -----
kepada pihak lain tanpa mendapatkan persetujuan -----
tertulis terlebih dahulu dari Pemerintah. -----

22.2 Pengecualian -----

Badan Usaha Jalan Tol dapat memindahkan atau mengalihkan
hak dan kewajibannya di dalam Perjanjian ini kepada Pemberi
Pinjaman atau pihak lain yang ditunjuk oleh Pemberi Pinjaman
tanpa persetujuan tertulis terlebih dahulu dari Pemerintah -----
sebagai bentuk jaminan untuk pembayaran Pinjaman yang ----
diberikan oleh Pemberi Pinjaman berdasarkan Perjanjian -----
Pinjaman. Hak sebagaimana dimaksud diatas adalah berupa -
hak pengalihan atas Perjanjian ini untuk kepentingan -----
penjaminan. -----

22.3 Pemegang Saham dan Susunan Pemegang Saham -----

Pada saat tanggal penandatanganan Perjanjian ini, pemegang
saham dan susunan pemegang saham pada Badan Usaha ---
Jalan Tol adalah sebagai berikut: -----

Pemegang Saham ----- Persentasi Saham --

22.4 Perubahan Pemegang Saham dan/atau Susunan Pemegang Saham -----

Kecuali sebagaimana ditentukan dalam Pasal 22.5, dengan ---
persetujuan tertulis Pemerintah, Badan Usaha Jalan Tol dapat
melakukan perubahan pemegang saham dan/atau susunan ---
pemegang saham pada Badan Usaha Jalan Tol sebagaimana
tercantum dalam Pasal 22.3. -----

22.5 Kejadian Yang Memperbolehkan Adanya Perubahan -----

Perubahan para pemegang saham dan/atau susunan -----
pemegang saham dapat dilakukan dalam hal-hal sebagai -----
berikut : -----

- (a) Apabila sekurang-kurangnya 1 (satu) Seksi telah selesai dan Sertifikat Laik Operasi atas Seksi tersebut telah -----
dikeluarkan oleh Badan Pengatur Jalan Tol, atau ; -----
- (b) Badan Usaha Jalan Tol menawarkan sahamnya kepada publik sesuai dengan peraturan perundang-undangan ----
yang berlaku; atau -----
- (c) Dalam hal penunjukan pemegang saham pengganti oleh Pemberi Pinjaman dalam rangka pelaksanaan eksekusi -
jaminan pinjaman. -----

----- **Pasal 23** -----

----- **Addendum Perjanjian** -----

Ketentuan dalam Perjanjian ini tidak boleh diubah dan/atau diganti ---
terkecuali perubahan dan/atau penggantian tersebut disepakati dan -
dilakukan secara tertulis serta ditandatangani oleh Para Pihak. -----

----- **Pasal 24** -----

----- **Lampiran** -----

Lampiran pada Perjanjian ini merupakan satu kesatuan yang tidak ---
terpisahkan dari Perjanjian ini. -----

----- **Pasal 25** -----

----- **Pemberitahuan** -----

Setiap pemberitahuan, persetujuan, izin, usulan, permintaan atau ----
-komunikasi lainnya yang diperlukan atau diberikan atau dibuat -----
-berdasarkan Perjanjian ini harus disampaikan dalam Bahasa -----
-Indonesia atau Bahasa Inggris dan diserahkan ke alamat atau dikirim
melalui faksimili (dianggap berlaku setelah salinan asli diterima -----
melalui kurir atau pos) atau pos tercatat dari Pemerintah atau Badan
Usaha Jalan Tol pada alamat sebagaimana tertera dibawah ini: -----

Pemerintah -----

Kementerian Pekerjaan Umum -----

- Alamat : Jalan Pattimura Nomor 20 -----
Kebayoran Baru -----
Jakarta Selatan 12110 -----
- Telepon : (021)-7262805, (021)-7255789 -----
- Faksimili : (021)-7260769, (021)-7246487 -----

Badan Pengatur Jalan Tol -----

- Alamat : Jalan Iskandarsyah Raya Nomor 35 -----
Kebayoran Baru -----
Jakarta Selatan 12110 -----
- Telepon : (021)-7255789 -----
- Faksimili : (021)-7246487 -----

Badan Usaha Jalan Tol -----

-
- Alamat : -----

 - Telepon : -----

• Faksimili : (021)-27549591 -----

----- **Pasal 26** -----

----- **Ketentuan Yang Tetap Berlaku** -----

Ketentuan-ketentuan Pasal 13.1.4 ; 13.2.3 ; 13.3.3; 13.4.3; 13.4.4; ---
13.5; 14.3; 15, 17.4, 18, 20, dan Pasal 21 Perjanjian tetap berlaku ---
setelah terjadinya pengakhiran dini Perjanjian. -----

----- **Pasal 27** -----

----- **Pelepasan Hak** -----

Apabila salah satu Pihak tidak melaksanakan suatu kewajiban dalam
Perjanjian, tidak dapat dianggap sebagai pelepasan hak untuk -----
melaksanakan ketentuan dari Perjanjian ini, atau sebagai pelepasan
hak terhadap pelanggaran ketentuan yang sedang berlangsung. -----
Pelepasan hak yang dibuat berdasarkan Perjanjian ini hanya sah ----
apabila dibuat dalam bentuk tertulis oleh Pihak yang berkepentingan.

----- **Pasal 28** -----

----- **Hukum Yang Berlaku dan Domisili Hukum** -----

Perjanjian ini dan pelaksanaannya, termasuk penafsiran tentang arti -
suatu ketentuan dalam Perjanjian ini tunduk pada hukum Republik ---
Indonesia dan untuk pelaksanaan Perjanjian ini, Para Pihak memilih -
domisili mereka yang tetap dan tidak berubah di kantor panitera -----
Pengadilan Negeri Jakarta Selatan. -----

----- **Pasal 29** -----

----- **Pemisahan Ketentuan Yang Tidak Dapat Diterapkan** -----

Apabila sewaktu-waktu suatu ketentuan dari Perjanjian ini menjadi ---
tidak sah, tidak berlaku atau tidak dapat diterapkan berdasarkan pada
pefaturan perundang-undangan atau ketentuan yang berlaku, maka -
ketentuan tersebut akan dianggap terpisah dari Perjanjian ini dan ----
dianggap bukan merupakan bagian dari Perjanjian ini, dan ketentuan
lainnya dari Perjanjian ini akan tetap dianggap berlaku tanpa -----

-Diberikan sebagai salinan yang sama bunyinya. -----

