



**TANGGUNG JAWAB PT. TRANS MARGA JATENG DALAM
PENGALIHAN HAK PENGELOLAAN PENGUSAHAAN JALAN TOL
BERDASARKAN PERJANJIAN PENGUSAHAAN JALAN TOL
(Studi : Proyek Jalan Tol Ungaran – Bawen oleh PT. Trans Marga Jateng)**

Delina Stia Wahyuaristy*, Budi Santoso, Hendro Saptono
Program Studi S1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro
E-mail : delinawahyuaristy@gmail.com

ABSTRAK

Pembangunan infrastruktur jalan tol sangat dibutuhkan oleh negara demi terwujudnya pembangunan ekonomi yang tumbuh dan berkembang untuk kemajuan negara Indonesia. Berdasarkan kewenangan otonomi daerah, pemerintah membutuhkan bantuan dari berbagai pihak untuk menunjang pembangunan ekonomi melalui penyerahan hak pengelolaan dari pemerintah kepada pihak lain sehubungan dengan keterbatasan pemerintah itu sendiri. Penyerahan hak pengelolaan dari pemerintah tersebut diberikan kepada pihak yang berwenang membangun sarana pembangunan jalan tol yaitu PT. Jasa Marga (Persero) Tbk yang merupakan perusahaan publik yang telah berpengalaman dalam mengelola ratusan kilometer Jalan Tol di Indonesia dan di Luar Negeri sehingga membentuk PT. Trans Marga Jateng sebagai anak perusahaan dalam perusahaan jalan tol di sektor Jawa Tengah tersebut.

Berdasarkan penyerahan hak pengelolaan tersebut menimbulkan pengalihan tanggung jawab dalam pengelolaan jalan tol Semarang – Solo dimana muncul hubungan hukum diantara para pihak terkait serta kewenangan PT. Trans Marga Jateng setelah mendapatkan penyerahan pengalihan tanggung jawab tersebut yang diatur dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol.

Dari metode penelitian dalam penulisan ini melalui pendekatan yuridis empiris yang merupakan penggabungan antara data sekunder dengan data primer, disimpulkan bahwa tanggung jawab terhadap hak pengelolaan perusahaan jalan tol tersebut telah berpindah sepenuhnya kepada PT. Trans Marga Jateng tanpa campur tangan dari PT. Jasa Marga (Persero) Tbk lagi.

Kata Kunci : Perjanjian, Pengalihan Tanggungjawab Hak Pengelolaan, Perusahaan Operator, Perusahaan Jalan Tol.

ABSTRACT

Construction of highway infrastructure is needed by the state for the realization of economic development that grows and develops to the progress of the Indonesian state. Based on local autonomy, the government needs support from other parties to support economic development through the delivery of management rights from the government to the other party in connection with the limitations of the government itself. Submission of the management rights of the government given to the authorities build a highway construction proposition, namely PT. Jasa Marga (Persero) Tbk, which is a public company that has extensive experience in managing hundreds of kilometers of toll roads in Indonesia and abroad so as to form PT. Trans Marga Jateng as a subsidiary of the toll road concession sector in Central Java.

Based on the submission raises the management rights transfer of responsibility in the management of toll roads Semarang - Solo where the emerging legal relations between the parties involved and the authority of PT. Trans Marga Jateng after receiving the handover of responsibilities stipulated in the Toll Road Concession Agreement.

From the research methods in this paper through empirical juridical approach which is a merger between secondary data with primary data, it was concluded that the responsibility for the management of the toll road concession rights has moved completely to PT. Trans Marga Jateng without interference from PT. Jasa Marga (Persero) Tbk again.

Keywords: *Contract, Transfer of Responsibility Rights Management, Operator Company, Toll Road.*

I. PENDAHULUAN

Mewujudkan negara yang maju dan berkembang dengan baik merupakan tujuan setiap negara dalam menyelenggarakan negaranya itu sendiri. Dalam perwujudannya, negara telah melakukan berbagai usaha termasuk membangun sarana dan prasarana (infrastruktur) penunjang terselenggaranya pembangunan ekonomi negara yang tumbuh dan berkembang demi terwujudnya negara maju termasuk Indonesia. Dalam hal ini, negara memiliki kewenangan otonomi masing-masing dalam mengelola daerahnya demi mewujudkan pembangunan ekonomi negara.

Namun berdasarkan kewenangan otonomi yang termuat dalam Undang-undang tentang Otonomi Daerah No. 22 Tahun 2009 tentang Pokok-Pokok Pemerintahan Daerah (sekarang Undang-undang No. 23 tahun 2014), pemerintah memiliki keterbatasan dalam mengelola pembangunan ekonomi berdasarkan masing-masing daerahnya. Oleh sebab itu, pemerintah membutuhkan berbagai pihak yang dapat membantu demi terwujudnya pembangunan ekonomi negara itu sendiri.

Bantuan berbagai pihak tersebut dapat menunjang adanya

pembangunan ekonomi melalui penyerahan hak pengelolaan dari pemerintah kepada pihak lain sehubungan dengan keterbatasan pemerintah itu sendiri. Penyerahan hak pengelolaan tersebut bertujuan untuk dapat mengatasi keterbatasan pemerintah dalam melakukan pembangunan ekonomi di berbagai bidang salah satunya dalam bidang pembangunan infrastruktur jalan yang menghubungkan berbagai wilayah dalam 1 daerah melalui Jalan Tol. Didalam Pasal 1 Angka 2 Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol termuat pengertian Jalan Tol itu sendiri yaitu jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol.

Penyerahan hak pengelolaan dari pemerintah tersebut diberikan kepada pihak yang berwenang dalam membangun sarana dan prasarana serta infrastruktur jalan termasuk Jalan Tol. Dalam hal ini, pihak yang berwenang adalah PT Jasa Marga (Persero) Tbk. Pihak tersebut diharapkan dapat membantu pemerintah dalam mengem- bangkan sebuah negara melalui pem- bangunan sarana dan prasarana serta infrastruktur didalamnya.

Penyerahan hak pengusahaan tersebut muncul berawal pada tahun 2005 PT Jasa Marga (Persero) Tbk mendapatkan Hak Pengusahaan Jalan Tol Semarang-Solo dari Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT). Kemudian PT Jasa Marga (Persero) Tbk bersama dengan PT Sarana Pembangunan Jawa Tengah (PT SPJT) yang merupakan BUMD Pemerintah Propinsi Jawa Tengah membentuk perusahaan gabungan yang bernama PT Trans Marga Jateng yang merupakan anak perusahaan swasta untuk melaksanakan pengelolaan Jalan Tol Semarang-Solo yang berdiri tanggal 7 Juli 2007. Saham yang ada pada anak perusahaan tersebut dimiliki oleh PT Jasa Marga (Persero) Tbk sebesar 60% dan PT Sarana Pembangunan Jawa Tengah (PT SPJT) sebesar 40%. PT SPJT merupakan Badan Usaha Milik Daerah Pemerintah Provinsi Jawa Tengah, sedangkan PT Jasa Marga (Persero) Tbk merupakan perusahaan publik yang telah berpengalaman dalam mengelola ratusan kilometer Jalan Tol di Indonesia dan di Luar Negeri.

Setelah PT Trans Marga Jateng terbentuk, kemudian Hak Pengusahaan Jalan Tol Semarang Solo yang semula dipegang oleh PT Jasa Marga kemudian dialihkan kepada PT Trans Marga Jateng. Dalam hal pengusahaan, terdapat adanya pengelolaan serta pengoperasian yang memiliki pembagian tersendiri di dalamnya.

Pengelolaan Jalan Tol meliputi perencanaan, pelaksanaan konstruksi dan pengoperasian jalan tol, sedangkan pembebasan tanah

dilaksanakan oleh Pemerintah dalam hal ini oleh Departemen Pekerjaan Umum yang kemudian membentuk Tim Pengadaan Tanah (TPT). Dalam proses pembebasan tanah, TPT selaku wakil Pemerintah yang membutuhkan tanah dibantu oleh Panitia Pengadaan Tanah (P2T) yang dibentuk oleh masing-masing Pemerintah Daerah yang dilewati rute jalan tol.

Pengalihan hak pengelolaan pengusahaan Jalan Tol ini menimbulkan hubungan hukum bagi pihak yang menyatakan sepakat berdasarkan perjanjian konstruksi yang kemudian dituangkan dalam sebuah kontrak. Adapun hubungan antara pemberi tugas dari pemerintah dengan penyelenggara dari pihak swasta yang bertindak sebagai wakil pemberi tugas (sebagai direksi) maka hubungannya dituangkan dalam perjanjian pemberian kuasa (Pasal 1792 – Pasal 1819 KUH Perdata). Pihak terkait yang terdapat dalam perjanjian pemberian kuasa tidak hanya sebatas pemberi maupun penyelenggara saja namun apabila berdasarkan pelaksanaannya, pihak tersebut akan muncul kontraktor dan sub-kontraktor juga didalamnya.

Berdasarkan perjanjian pengalihan pengelolaan kepada PT Trans Marga Jateng kemudian dituangkan kedalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT). PPJT tersebut dapat berlaku sebagai kontrak yang mengikat para pihak yang terkait dalam Pengusahaan Jalan Tol tersebut. Dapat dijelaskan bahwa hubungan

hukum PT. Trans Marga Jateng selaku penyelenggara hanya dapat berkedudukan sebagai perusahaan operator yang menghubungkan pihak kontraktor dengan pihak sub-kontraktor. Adapun ditemukan problematika didalam hubungan hukum tersebut yakni dalam pelaksanaan pembangunan Jalan Tol ini terdapat suatu kendala dalam hal pengalihan tanggung jawab yang semula berada pada PT. Jasa Marga (Persero) Tbk kepada PT. Trans Marga Jateng. Berdasarkan hubungan hukum tersebut, di dalam proses pemenuhan kewajiban dari pihak kontraktor kepada pihak sub-kontraktor berupa pembayaran biaya pengerjaan jalan tol. Hal ini menjadi problematika bahwa berdasarkan perjanjian yang disepakati para pihak tersebut tercantum bahwa pihak sub-kontraktor tidak dapat melakukan gugatan maupun tuntutan langsung kepada pihak perusahaan operator, melainkan hanya dapat berhubungan hukum dengan kontraktor saja.

Problematika tersebut dapat lebih dijelaskan bahwa hubungan hukum yang dimaksud adalah didalam melakukan perjanjian perusahaan jalan tol tersebut pihak PT. Trans Marga Jateng selaku perusahaan operator yang dianggap memiliki tanggung jawab dalam melakukan pembayaran biaya pengerjaan jalan tol. Hal tersebut berawal dari dinyatakannya pailit kontraktor utama pemenang tender tersebut yang telah melakukan wanprestasi terhadap pembayaran biaya pengerjaan jalan tol dari pihak

kontraktor yang telah menyelesaikan tanggung jawabnya dalam melakukan pekerjaan sesuai perjanjian perusahaan jalan tol yang telah disepakati. Adanya wanprestasi tersebut mengakibatkan adanya pengajuan gugatan dari pihak sub-kontraktor kepada pihak kontraktor sehubungan dengan tidak dibayarkannya biaya pengerjaan jalan tol tersebut. Namun berdasarkan kenyataan yang terjadi pada praktek pelaksanaannya, terdapat pertentangan dari pihak sub-kontraktor kepada perusahaan operator yang tidak sesuai dengan isi perjanjian yang mereka sepakati bersama sebelumnya, yakni kewenangan perusahaan operator tersebut hanya terbatas pada kontraktor utama pemenang tender saja, diluar hal tersebut bukan menjadi kewenangan dari PT. Trans Marga Jateng selaku perusahaan operator tersebut.

Oleh sebab itu, untuk mengetahui lebih lanjut bagaimana tanggung jawab dari para perusahaan operator dalam perjanjian perusahaan jalan tol tersebut maka penulis melakukan penelitian yang dituangkan dalam sebuah jurnal ilmiah yang berjudul "TANGGUNG JAWAB PT. TRANS MARGA JATENG DALAM PENGALIHAN HAK PENGELOLAAN PENGUSAHAAN JALAN TOL BERDASARKAN PERJANJIAN PENGUSAHAAN JALAN TOL" (Studi : Proyek Jalan TOL UNGARAN – BAWEN OLEH PT. TRANS MARGA JATENG).

A. Rumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan yang telah diuraikan sebelumnya, terdapat perumusan masalah yang akan dibahas tentang penelitiannya oleh penulis yaitu:

1. Bagaimanakah tanggung jawab PT. Trans Marga Jateng selaku perusahaan operator dalam pengalihan hak pengelolaan perusahaan Jalan Tol tersebut?
2. Dalam hal pembangunan Jalan Tol yang diperjanjikan, bagaimanakah hubungan hukum antara PT Trans Marga Jateng dengan pihak kontraktor dan sub-kontraktor di dalamnya?
3. Apabila terjadi permasalahan dalam pembangunan Jalan Tol dengan kontraktor, apakah sub-kontraktor dapat secara langsung menggugat kepada PT. Trans Marga Jateng berdasarkan peraturan yang berlaku?

B. Tujuan Penelitian

Tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui tanggung jawab PT Trans Marga Jateng dalam pengalihan hak pengelolaan perusahaan Jalan Tol tersebut.
2. Untuk mengetahui hubungan hukum antara perusahaan operator kontraktor dan sub-kontraktor dalam pembangunan Jalan.

3. Untuk mengetahui kewenangan PT. Trans Marga Jateng dalam menghadapi sub-kontraktor terkait gugatan yang diajukan oleh sub-kontraktor.

C. Kegunaan Penelitian

Adapun tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian dengan judul Tanggung jawab PT. TRANS MARGA JATENG Dalam Pengalihan Hak Pengelolaan Perusahaan Berdasarkan Perjanjian Konstruksi. (Studi : Proyek Jalan TOL Ungaran – Bawen Oleh PT. TRANS MARGA JATENG) ini adalah dimaksudkan untuk :

1. Penulisan hukum ini diharapkan dapat memberikan informasi yang belum diketahui sebelumnya dan memberikan manfaat bagi ilmu pengetahuan khusus sebagai kajian tentang perlindungan hukum dengan pihak kontraktor dan sub-kontraktor tersebut.
2. Sebagai bahan kajian ilmiah dari teori yang didapat sebelumnya untuk dapat diimplementasikan secara nyata di kehidupan masyarakat.
3. Sebagai bahan referensi kajian untuk penelitian selanjutnya.

II. METODE PENELITIAN

A. Metode Pendekatan

Metode penelitian yang digunakan dalam menyusun

skripsi tersebut menggunakan metode penelitian yuridis – empiris. Dimana metode ini pada dasarnya merupakan penggabungan antara pendekatan hukum normatif dengan adanya penambahan berbagai unsur empiris. Pendekatan yuridis dimaksudkan bahwa penelitian ini ditinjau dari peraturan-peraturan yang merupakan data sekunder. Sedangkan penelitian hukum empiris yaitu penelitian hukum yang mempergunakan data primer.¹ Metode penelitian yuridis – empiris mengenai implementasi ketentuan hukum yuridis (undang-undang) dalam aksinya pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam suatu masyarakat. Metode pendekatan yuridis – empiris tersebut bertujuan untuk menggambarkan secara sistematis dan akurat mengenai objek penelitian yang menunjukkan bagaimana tentang perjanjian perusahaan jalan tol.

B. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif analitis, yaitu menggambarkan keadaan dari obyek yang diteliti dan sejumlah faktor-faktor yang mempengaruhi.² Data yang diperoleh tersebut

kemudian dikumpulkan, disusun, dijelaskan dan dianalisis menurut perjanjian pengaturan jalan tol, peraturan perundang-undangan yang mengatur dan dikaitkan dengan teori-teori hukum serta praktek pelaksanaannya dalam hukum positif menyngkut permasalahan.

Metode deskriptif analitis bertujuan untuk memberikan gambaran suatu peristiwa yang terjadi dan memaparkan tanggung jawab PT. Trans Marga Jateng berdasarkan kenyataan yang ada secara kronologis dan sistematis untuk kemudian dikaitkan dengan kaidah-kaidah hukum tertentu dalam memecahkan masalah.³

C. Metode Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini dibagi menjadi 2 (dua) yakni Data Primer dan Data Sekunder. Data-data tersebut dapat diperoleh melalui :

1. Data primer :

Data primer dalah data yang langsung diperoleh dari sumber data di lapangan. Data primer diperoleh dengan melakukan :

- 1) Wawancara, merupakan salah satu metode pengumpulan data dengan jalan komunikasi, yakni melalui kontak atau

¹ Ronny Hanitijo Soemitro, *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta. Hal 10.

² Ibid, Hal 35.

³ Soerjono Soekanto dan Sri Pamudji, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, Rajawali Press, Jakarta, Hal 7.

hubungan pribadi antara pengumpulan data (pewawancara) dengan sumber data (responden)⁴. Metode ini dianggap lebih efektif oleh pewawancara karena dapat bertatap muka langsung dengan responden untuk menanyakan perihal pengetahuan pribadi responden, fakta-fakta yang ada dan pendapat maupun persepsi responden bahkan saran – saran responden.⁵

Wawancara dilakukan dengan:

- a. Sjaiful Aslichu, SH., selaku Asisten Manager Administrasi dan Hukum PT. Trans Marga Jateng.
- b. Agung Ndaru Martono, SH, M.M., selaku Staf Pratama Satu Administrasi dan Hukum PT. Trans Marga Jateng.
- c. Afri Fauzia, SH., selaku Staf Administrasi dan Hukum PT. Trans Marga Jateng.

2) Pedoman

Pertanyaan, hal ini perlu dipersiapkan

terlebih dahulu agar pertanyaan dalam wawancara tersusun secara sistematis dan dapat menjawab pertanyaan yang ada tanpa keluar dari permasalahan itu sendiri. Sifat wawancara yang dilakukan adalah wawancara terbuka, artinya wawancara yang subyeknya mengetahui bahwa mereka sedang diwawancarai dan mengetahui maksud dan tujuan wawancara tersebut.⁶ Wawancara terbuka ini dimaksudkan, agar memperoleh jawaban spontan dan gambaran yang lebih luas tentang masalah yang diteliti.

2. Data Sekunder

Data sekunder terdiri dari bahan hukum primer yaitu peraturan perundang-undangan dan bahan hukum sekunder berupa buku, jurnal hukum maupun dokumen yang didapat dari hasil penelitian. Selain dengan riset kepustakaan juga dapat dilakukan dokumentasi hasil penelitian, yaitu data yang diperoleh langsung dari tempat dilaksanakannya

⁴ Rianto Adi, *Metodologi Penelitian Sosial dan Hukum*, Granit, Jakarta 2004. Hal 72.

⁵ Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum dalam Praktek*, Sinar Grafika, Jakarta 2002. Hal 57.

⁶ Soerjono Soekanto dan Sri Pamudji, *Op.Cit.*, Hal 35.

penelitian berupa Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) dan peraturan-peraturan yang dimiliki oleh PT. Trans Marga Jateng. Data sekunder ini meliputi :

- 1) Bahan Hukum Primer Merupakan bahan hukum yang bersifat autoritatif, artinya mempunyai otoritas.⁷ Bahan hukum primer dapat berupa perundang-undangan, catatan-catatan resmi, risalah dalam pembuatan peraturan perundang-undangan dan putusan-putusan Hakim, yang terdiri dari :
 - a. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945
 - b. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
 - c. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang
 - d. Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan.
 - e. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
 - f. Peraturan Pemerintah

Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan.

g. Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol.

h. Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT)

- 2) Bahan Hukum Sekunder Berupa semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi, meliputi buku teks, kamus hukum, jurnal hukum dan komentar-komentar atas putusan Pengadilan.⁸ Bahan hukum sekunder juga meliputi hasil karya dan pendapat dari para sarjana atau ahli hukum yang berupa buku, literatur-literatur, hasil-hasil penelitian, makalah dan dokumen-dokumen lainnya yang berkaitan dengan permasalahan, termasuk juga situs-situs internet yang berkaitan erat dengan judul penelitian hukum.

⁷ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta 2005. Hal 141.

⁸ *Loc.Cit.*

III. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Hasil Penelitian

1. Tinjauan Umum tentang PT. Trans Marga Jateng.

Pada tahun 2005 PT Jasa Marga (persero) Tbk mendapatkan Hak Pengusahaan Jalan Tol Semarang Solo dari Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT). Kemudian PT Jasa Marga (persero) Tbk bersama dengan PT Sarana Pembangunan Jawa Tengah (PT SPJT) yang merupakan BUMD Pemerintah Propinsi Jawa Tengah membentuk perusahaan gabungan yang bernama PT Trans Marga Jateng yang merupakan perusahaan swasta untuk melaksanakan pengelolaan Jalan Tol Semarang-Solo yang berdiri tanggal 7 Juli 2007. Sahamnya dimiliki oleh PT Jasa Marga (Persero) Tbk sebesar 60% dan PT Sarana Pembangunan Jawa Tengah (PT SPJT) sebesar 40%.



Diagram 1.

Sumber :

<http://transmargajateng.com/info-perusahaan.html>

PT SPJT merupakan Badan Usaha Milik Daerah Pemerintah Provinsi Jawa Tengah, sedangkan PT Jasa Marga (Persero) Tbk merupakan perusahaan publik yang telah berpengalaman dalam mengelola ratusan kilometer Jalan Tol di Indonesia dan di Luar Negeri. Setelah PT Trans Marga Jateng terbentuk, kemudian Hak Pengusahaan Jalan Tol Semarang Solo yang semula dipegang oleh PT Jasa Marga kemudian dialihkan kepada PT Trans Marga Jateng.

Pengelolaan Jalan Tol meliputi perencanaan, pelaksanaan konstruksi dan pengoperasian jalan tol, sedangkan pembebasan tanah dilaksanakan oleh Pemerintah dalam hal ini oleh Departemen Pekerjaan Umum yang kemudian membentuk Tim Pengadaan Tanah (TPT). Dalam proses pembebasan tanah, TPT selaku wakil Pemerintah yang membutuhkan tanah dibantu oleh Panitia Pengadaan Tanah (P2T) yang dibentuk oleh masing-masing Pemerintah Daerah yang dilewati rute jalan tol.

2. **Tanggung jawab PT. Trans Marga Jateng selaku perusahaan operator dalam pengalihan hak pengusahaan Jalan Tol.**

PT. Trans Marga Jateng memperoleh hak pengelolaan Jalan Tol Semarang-Solo dari Pemerintah melalui Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) Departemen Pekerjaan Umum selama masa konsesi 45 tahun. Hak pengelolaan Jalan Tol tersebut diperoleh melalui Pengalihan Hak dari PT. Jasa Marga (Persero) Tbk pada tanggal 3 Desember 2008, karena sebelumnya Hak Pengusahaan Jalan Tol Semarang-Solo dipegang oleh PT. Jasa Marga (Persero) Tbk.

Pengalihan hak pengelolaan tersebut memiliki dasar hukum yang tertuang dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT). Dalam PPJT tersebut, PT. Trans Marga Jateng merupakan pihak kedua yang berkedudukan sebagai Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) yang sebelumnya dipegang oleh PT. Trans Marga Jateng (Persero) Tbk yang kemudian dialihkan kepada PT. Trans Marga Jateng berdasarkan akta tanggal 03-12-2008 (tiga Desember dua ribu

delapan) Nomor 04. Pengalihan tersebut diikuti dengan adanya perubahan PPJT dengan Amandemen II sebagaimana tertuang dalam akta tanggal 03-12-2008 (tiga Desember dua ribu delapan) Nomor 06 dan diubah kembali dengan Amandemen III sebagaimana tertuang dalam akta tanggal 11-09-2009 (sebelas September dua ribu sembilan) Nomor 15, serta terakhir dengan Amandemen IV sebagaimana tertuang dalam akta tanggal 20-10-2010 (dua puluh Oktober dua ribu sepuluh) Nomor 17.

Berdasarkan pengalihan hak pengelolaan perusahaan jalan tol tersebut, maka dalam pertanggung jawaban PT. Jasa Marga (Persero) Tbk juga ikut berpindah kepada PT. Trans Marga Jateng yang kemudian berkedudukan sebagai Badan Usaha Jalan Tol berdasarkan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol. Setelah adanya pengalihan hak pengelolaan perusahaan jalan tol tersebut, berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 13 Tahun 2010 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah

Daerah dengan Badan Usaha Penyedia Infrastruktur, Jalan Tol Semarang – Solo perlu dilakukan evaluasi. Dalam evaluasi tersebut didalamnya termuat tentang para pihak yang berdasarkan Berita Acara Kesepakatan Tentang Penerusan Pengusahaan Jalan Tol Ruas Semarang – Solo Nomor BA.142/BPJT/P/Hk.02.03/2012 tanggal 01-03-2012 (satu Maret dua ribu dua belas) telah mengadakan evaluasi ulang syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan dalam Perjanjian Pertama sebagaimana tertuang dalam Perjanjian Pertama dan setuju untuk mengubah dan menyatakan kembali Perjanjian Pertama sebagaimana tertuang dalam Perjanjian ini. Maka oleh karenanya, para pihak secara bersama-sama untuk sepakat melangsungkan Perjanjian sebagaimana disebutkan pada Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol.

3. Hubungan Hukum antara PT. Trans Marga Jateng dengan Para Pihak dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol.

Dimana dalam hal ini bertindak dalam jabatannya 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, bertindak dalam jabatannya berdasarkan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 421/KPST/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 melakukan perbuatan hukum dalam akta ini bertindak berdasarkan Surat Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor: 225/KPST/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 diatas dan karenanya sah mewakili untuk dan atas nama Pemerintah

Republik Indonesia (untuk selanjutnya disebut "Pemerintah"). Kemudian sebagai pihak kedua dalam Perjanjian ini bertindak sebagai Direktur Utama yang mewakili Direksi dari dan oleh karena itu bertindak untuk dan atas nama Perseroan Terbatas PT. Trans Marga Jateng dan untuk melakukan tindakan hukum ini, Direksi telah memperoleh persetujuan dari seluruh pemegang saham Perseroan tersebut sebagaimana ternyata dari Keputusan Para Pemegang Saham di Luar Rapat Umum Pemegang Saham Perseroan Terbatas PT. Trans Marga Jateng yang dibuat dibawah tangan, bermaterai cukup, yang ditandatangani oleh para pemegang saham Perseroan tersebut, yaitu Perse-roan Terbatas PT. Sarana Pem-bangunan Jawa Tengah pada tanggal 12-03-2012 (dua belas Maret dua ribu dua belas) untuk (selanjutnya disebut sebagai "Badan Usaha Jalan Tol").

Kemudian kewenangan diantara pihak tersebut menimbulkan hubungan hukum terkait dengan tanggung jawab dida-lamnya. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 38 Tahun

2004 tentang Jalan, Pengusahaan Jalan Tol adalah meliputi kegiatan pendanaan, perencana-an teknik, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian dan pemeliharaan Jalan Tol dan pengusahaan Jalan Tol dilak-ukan oleh Badan Usaha milik negara dan/atau badan usaha milik daerah dan/atau badan usaha milik swasta. Sedangkan berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 295/PRT/M/2005 tentang Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) didirikan dengan memiliki wewenang untuk mengatur dan mengawasi kegi-atan-kegiatan pemegang pengu-sahaan Jalan Tol.

Kemudian terkait dengan hubungan hukum PT. Trans Marga Jateng selaku perusa-haan operasi dalam pengusaha-an jalan tol tersebut hanya memiliki wewenang pengopera-sian kepada Kontraktor Utama pemenang tender. Hal-hal diluar pihak kontraktor tersebut, dengan jelas yang dituangkan dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol bukan merupakan wewenang PT. Trans Marga Jateng termasuk sub-kontraktor yang berada dibawah kontrak-tor utama sekalipun.

Hal tersebut ditunjukkan dengan adanya Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 yang merujuk kepada Lampiran Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 12 Tahun 2010. Pada bagian umum disebutkan hubungan hukum dalam sebuah proyek kerjasama dituangkan dalam ketentuan umum mengenai Afiliasi, yaitu sebagai berikut :

- a. Hubungan keluarga karena perkawinan dan keturunan sampai derajat kedua, baik secara horizontal maupun vertikal.
- b. Hubungan antara 2 (dua) perusahaan dimana terdapat satu atau lebih anggota direksi atau dewan komisaris yang sama.
- c. Hubungan antara perusahaan dan pihak, baik langsung maupun tidak langsung mengendalikan atau dikendalikan oleh perusahaan tersebut.
- d. Hubungan antara 2 (dua) perusahaan yang dikendalikan, baik langsung maupun tidak langsung oleh pihak yang sama.
- e. Hubungan antara perusahaan dan pemegang saham utama.

Berdasarkan point (b) hingga (e) tersebut disebutkan bahwa afiliasi dalam proyek kerjasama tersebut menunjukkan adanya pembatasan dalam hubungan hukum hanya antara perusahaan operator dan pemegang saham utama, bukan lagi mengatur perusahaan diluar yang disebutkan dalam ketentuan afiliasi tersebut.

4. Kewenangan PT. Trans Marga Jateng sebagai Badan Usaha Jalan Tol sesuai Pengalihan Hak Pengelolaan Pengusahaan Jalan Tol.

Hasil penelitian tersebut memiliki dasar hukum dalam Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol, dimana kewenangan PT. Trans Marga Jateng sebagai Badan Usaha Jalan Tol. Berdasarkan Pasal 20 Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 bahwa pengusahaan jalan tol dalam hal pengoperasian dan pemeliharannya dilakukan oleh Badan Usaha Jalan Tol atau yang dalam hal ini adalah PT. Trans Marga Jateng.

Pengusahaan jalan tol oleh Badan Usaha Jalan Tol yang dituangkan dalam Pasal 21 pada Peraturan Pemerintah tersebut meliputi :

- a. Seluruh lingkup perusahaan jalan tol yang layak secara ekonomi dan finansial.
- b. Pengoperasian dan pemeliharaan jalan tol yang dibangun oleh Pemerintah.
- c. Meneruskan bagian bagian jalan tol yang dibangun Pemerintah, pengoperasian dan pemeliharaan keseluruhan jalan tol.

Pengusahaan jalan tol yang dimaksud pada huruf (b) dan (c) tersebut harus memperhatikan pengembalian investasi Pemerintah. Berdasarkan Peraturan Pemerintah ini selaku peraturan pelaksana dari Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan menyebutkan bahwa kewenangan Badan Usaha Jalan Tol tersebut hanya berada pada sebatas pengoperasian dan pemeliharaannya saja. Sehingga dengan dasar tersebut menjadi relevan apabila dalam kenyataannya yang terjadi berdasarkan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol yang kemudian PT. Trans Marga Jateng selanjutnya disebut sebagai perusahaan operator.

B. HASIL PEMBAHASAN

1. Pengalihan Tanggung Jawab dan

Penyelesaiannya dalam Pelaksanaan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol.

Berdasarkan hasil penelitian diatas, bahwa PT. Trans Marga Jateng memperoleh hak pengelolaan Jalan Tol Semarang-Solo dari Pemerintah melalui Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) Departemen Pekerjaan Umum selama masa konsesi 45 tahun. Hak pengelolaan Jalan Tol tersebut diperoleh melalui Pengalihan Hak dari PT. Jasa Marga (Persero) Tbk pada tanggal 3 Desember 2008, karena sebelumnya Hak Pengusahaan Jalan Tol Semarang-Solo dipegang oleh PT. Jasa Marga (Persero) Tbk.

Pengalihan hak pengelolaan tersebut memiliki dasar hukum yang tertuang dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT). Dalam PPJT tersebut, PT. Trans Marga Jateng merupakan pihak kedua yang berkedudukan sebagai Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) yang sebelumnya dipegang oleh PT. Trans Marga Jateng (Persero) Tbk yang kemudian dialihkan kepada PT. Trans Marga Jateng berdasarkan akta tanggal 03-12-2008 (tiga Desember dua ribu delapan) Nomor 04.

Pengalihan tersebut diikuti dengan adanya perubahan PPJT dengan Amandemen II sebagaimana tertuang dalam akta tanggal 03-12-2008 (tiga Desember dua ribu delapan) Nomor 06 dan diubah kembali dengan Amandemen III sebagaimana tertuang dalam akta tanggal 11-09-2009 (sebelas September dua ribu sembilan) Nomor 15, serta terakhir dengan Amandemen IV sebagaimana tertuang dalam akta tanggal 20-10-2010 (dua puluh Oktober dua ribu sepuluh) Nomor 17.

Berdasarkan pengalihan hak pengelolaan perusahaan jalan tol tersebut, maka dalam pertanggung jawaban PT. Jasa Marga (Persero) Tbk juga ikut berpindah kepada PT. Trans Marga Jateng yang kemudian berkedudukan sebagai Badan Usaha Jalan Tol berdasarkan Perjanjian Perusahaan Jalan Tol. Setelah adanya pengalihan hak pengelolaan perusahaan jalan tol tersebut, berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 13 Tahun 2010 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah Daerah dengan Badan

Usaha Penyedia Infrastruktur, Jalan Tol Semarang – Solo perlu dilakukan evaluasi. Dalam evaluasi tersebut termuat tentang para pihak yang berdasarkan Berita Acara Kesepakatan Tentang Penerusan Perusahaan Jalan Tol Ruas Semarang – Solo Nomor BA. 142/BPJT/P/Hk.02.03/2012 tanggal 01-03-2012 (satu Maret dua ribu dua belas) telah mengadakan evaluasi ulang syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan dalam Perjanjian Pertama sebagaimana tertuang dalam Perjanjian Pertama dan setuju untuk mengubah dan menyatakan kembali Perjanjian Pertama sebagaimana tertuang dalam Perjanjian ini. Maka oleh karenanya, para pihak secara bersama-sama untuk sepakat melaksanakan Perjanjian sebagaimana disebutkan pada Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol.

Berdasarkan Pasal 2 Perjanjian Perusahaan Jalan Tol tentang Lingkup Perusahaan 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.

Dalam hal Pengusahaan Jalan Tol, PT. Trans Marga Jateng selaku Badan Usaha Jalan Tol bertanggung jawab kepada Pemerintah Provinsi Jawa Tengah selaku pemberi Hak Penguasaan Jalan Tol dan Kementerian Pekerjaan Umum selaku Badan Pengatur Jalan Tol. Setelah adanya hal yang mengenai wewenang dan tanggung jawab tersebut, berdasarkan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol maka didalammu mengatur bagaimana tanggung jawab PT. Trans Marga Jateng yang berperan sebagai perusahaan operator dimana hanya menghubungkan antara Badan Pengatur Jalan Tol yang berada diatas PT. Trans Marga Jateng (BUJT) dengan Kontraktor Utama pemenang tender dalam Pengusahaan Jalan Tol tersebut. Kontraktor tersebutlah yang hampir sebagian besar melakukan pengerjaan dalam pembangunan jalan tol

tersebut selama dalam waktu masa konsesi yaitu jangka waktu Pengusahaan Jalan Tol sesuai Berita Acara terhitung sejak tanggal penerbitan Surat Perintah Mulai Kerja (SPMK). Pengerjaan pembangunan jalan tol tersebut dilakukan oleh kontraktor yang telah sesuai dengan Azas Konsensualitas yang diatur dalam Pasal 1320 KUH Perdata, yakni perjanjian timbul setelah tercapainya kesepakatan dan telah sah setelah kesepakatan tentang hal-hal pokok dan tidak diperlukan formalitas. Dalam PPJT, hal tersebut ditunjukkan dengan ditandatanganinya Amandemen III PPJT pada tanggal 03-12-2008 (tiga desember dua ribu delapan). Selama masa konsesi, BPJT berhak untuk melakukan pengawasan atas pelaksanaan Pengusahaan Jalan Tol yang antara lain meliputi aspek teknis dan pengoperasian.

Sedangkan dengan pengoperasian, PT. Trans Marga Jateng lah yang bertanggung jawab atas pengelolaan perusahaan jalan tol tersebut. Badan Usaha Jalan Tol harus melaksanakan Pengoperasian sesuai dengan Standart Pelayanan Minimal,

ketentuan Peraturan Perundang-undangan yang diatur dalam Pasal 8 Bagian Kelima Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 dan ketentuan yang berlaku berdasarkan Pasal 10 Ayat 2 Point 1 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol.

Dalam hal pengalihan tanggung jawab tersebut, melalui hasil wawancara dan riset terhadap bagaimana yang sebenarnya terjadi, dapat ditemukan hal yang mana tanggung jawab ini menjadi tanggung jawab sepenuhnya dari PT. Trans Marga Jateng. Tanggung jawab tersebut tidak lagi menjadi bagian dari tanggung jawab PT. Jasa Marga (Persero) Tbk yang mana merupakan awal dari tanggung jawab pengusahaan jalan tol ini berada.

Segala sesuatu yang menjadi kewenangan Badan Usaha Jalan Tol juga akan menjadi kewenangan penuh dari PT. Trans Marga Jateng sesuai apa yang telah diatur dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol sebagai perjanjian induk dari Pengusahaan Jalan Tol Ungaran – Bawen tersebut. Perjanjian induk tersebut menjadi perjanjian baku yang berlaku bagi perusahaan operator dengan pihak kontraktor

pemenang tender dalam setiap paket pengerjaan perusahaan jalan tol. Perjanjian tersebut diimplikasikan dengan ketentuan perjanjian pemborongan (jasa konstruksi) dimana perjanjian baku tersebut mengatur tentang perusahaan jalan tol yang merupakan perjanjian dengan bentuk tertulis karena menyangkut nominal besar dan jangka waktu masa konsesi yang relatif lama. Dimana sebagai perusahaan operator, PT. Trans Marga Jateng dalam hal ini bertanggung jawab hanya melakukan pekerjaan saja tanpa menyediakan bahan-bahan (materialnya) sebagai mana sesuai dalam Pasal 1601 KUH Perdata. Hal tersebut yang kemudian diserahkan kepada pihak kontraktor utama pemenang tender untuk dilakukannya pengerjaan jalan tol tersebut dan PT. Trans Marga Jateng menjalankan tanggung jawabnya sebagai perusahaan operator yang mengatur tentang pengerjaan tersebut.

2. Hubungan Hukum antara PT. Trans Marga Jateng dengan pihak kontraktor dan sub-kontraktor didalamnya.

Berdasarkan Pasal 2 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol

tentang Lingkup Pengusahaan Jalan Tol, Badan Usaha Jalan Tol harus bertanggung jawab untuk melaksanakan Pengusahaan Jalan Tol, yang meliputi, Pendanaan, Perencanaan Teknik, Konstruksi, Pengerasian dan Pemeliharaan Sedangkan berdasarkan Peraturan Menteri Nomor 295/PRT/M/2005 tentang Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) didirikan dengan memiliki wewenang untuk mengatur dan mengawasi kegiatan-kegiatan pemegang pengusahaan Jalan Tol.

Hubungan antara pihak afiliasi atau terafiliasi yang dituangkan dalam Pasal 1 Ayat 1 Point 1 dijelaskan lebih lanjut yaitu sebagai berikut :

- a. Hubungan antara Badan Usaha Jalan Tol dengan pegawai, direktur atau Komisaris dari Badan Usaha Jalan Tol tersebut;
- b. Hubungan antara perusahaan dengan Badan Usaha Jalan Tol, baik langsung maupun tidak langsung, mengendalikan atau dikendalikan oleh perusahaan tersebut;
- c. Hubungan antara Badan Usaha Jalan Tol dengan pengendali Badan Usaha Jalan Tol.

Hubungan hukum tersebut merujuk berdasarkan Pasal 1313 KUH Perdata, yang menyebutkan bahwa perjanjian merupakan perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih untuk sepakat melakukan hal tertentu. Dimana hal tersebut melahirkan

hubungan hukum bagi pihak keduanya.

Kemudian terkait dengan hubungan hukum PT. Trans Marga Jateng selaku perusahaan operator dalam pengusahaan jalan tol tersebut hanya memiliki wewenang pengerasian kepada Kontraktor Utama pemenang tender. Hal-hal diluar pihak kontraktor tersebut, dengan jelas yang dituangkan dalam Pasal 7 tentang Konstruksi Jalan Tol pada Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol bukan merupakan wewenang PT. Trans Marga Jateng termasuk sub-kontraktor yang berada dibawah kontraktor utama sekalipun. Karena hal tersebut ditegaskan dalam Pasal 7.11 kewajiban dan tanggung jawab Badan Usaha Jalan Tol yang harus bertanggung jawab untuk setiap pelanggaran dari kewajiban dan tanggung jawab yang timbul akibat tindakan dan kegagalan dari setiap kontraktor konstruksi. Klausula tersebut menegaskan bahwa BUJT tersebut hanya bertanggung jawab terhadap kontraktor konstruksi saja. Dalam hal pihak lain selain kontraktor tersebut bahkan pihak yang berada dibawahnya, sudah bukan merupakan tanggung jawab BUJT dalam hal ini adalah PT. Trans Marga Jateng.

Tidak hanya yang diatur dalam Pasal 7, namun klausula tersebut juga dapat ditemukan pada Pasal 20 tentang Pembebasan Tanggung Jawab pada Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol.

Hal lain yang dapat mengatur tentang hal tersebut sudah menjadi kewenangan dari kontraktor utama terhadap sub-kontraktor yang bekerja dibawah penguasaan kontraktor utama tersebut. Kewenangan tersebut dapat dituangkan dalam Perjanjian tersendiri diluar Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol dan berada diluar perjanjian induk tersebut. Hal tersebut membawa akibat hukum terhadap apa yang terjadi pada sub-kontraktor dan kontraktor utama, tidak lagi menjadi kewenangan PT. Trans Marga Jateng selaku perusahaan operator saja.

3. Kewenangan PT. Trans Marga Jateng terhadap gugatan sub-kontraktor apabila terjadi permasalahan dengan kontraktor dalam pembangunan jalan tol berdasarkan peraturan yang berlaku.

Dalam hal pernyataan dan jaminan Badan Usaha Jalan Tol, sesuai Pasal 19 Ayat 3 huruf (b) Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol, menyebutkan bahwa Badan Usaha Jalan Tol merupakan badan hukum yang terpisah, yang dapat menuntut maupun dituntut serta mempunyai kemampuan dan wewenang untuk memiliki, menggu- nakan, menyewakan dan mengoperasi- kan harta kekayaan dan menjalankan Pengusahaan Jalan Tol.

Kewenangan tersebut menjadi semakin kuat dengan adanya pernyataan dalam huruf (d) pada pasal dan ayat yang sama bahwa perjanjian ini telah memperoleh persetujuan,

ditandata- ngani dan diserahkan oleh Badan Usa- ha Jalan Tol, dan adalah merupakan kewajiban yang sah dan mengikat bagi Badan Usaha Jalan Tol, serta dapat dilaksanakan sesuai dengan persyaratannya.

Kedua klausula merupakan dasar bagi kewenangan PT. Trans Marga Jateng sebagai Badan Usaha Jalan Tol sesuai pengalihan hak pengusahaan jalan tol yang tertuang dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol. Kewenangan dalam pengusahaan jalan tol terhadap PT. Trans Marga Jateng kepada Kontraktor utama selaku pihak yang menjalankan proyek pengusahaan jalan tol tersebut. Hal tersebut ditegaskan melalui perjanjian lebih lanjut antara PT. Trans Marga Jateng dengan Kontraktor utama saja. Lepas hubungan antara Kontraktor utama dengan Sub – Kontraktor bukan merupakan kewenangan PT. Trans Marga Jateng selaku perusahaan operator.

Kemudian dalam huruf (h) Pasal 19 Ayat 3 dijelaskan tentang pembatasan kewenangan tentang pernyataan dan jaminan Badan Usaha Jalan Tol yang menyebutkan bahwa tidak terdapat tindakan hukum yang dikenakan terhadap Badan Usaha Jalan Tol atau para pemegang saham Badan Usaha Jalan Tol yang dapat mengan- cam Pengusahaan Jalan Tol dan sepanjang pengetahuan Badan Usaha Jalan Tol, tidak ada tindakan semacam itu yang mengancam dan 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 mengancam atau mempunyai pengaruh terhadap Badan Usaha Jalan Tol atau salah seorang 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.

Dalam hal Pemerintah menghendaki percepatan pembangunan Jalan Tol dari jadwal semula sebagaimana terdapat dalam Berita Acara Nomor : 25/BA-KES/INV/2005 tanggal 15-08-2005 (lima belas Agustus dua ribu lima) dan Nomor 52/BA-DIR/2006 tanggal 04-12-2006 (empat Desember dua ribu enam), maka Badan Usaha Jalan Tol berhak mendapatkan Dukungan Pemerintah dalam bentuk perpanjangan Masa Konsesi dan/atau penyesuaian Tarif Tol Awal dan/atau kompensasi bentuk lainnya yang disepakati para Pihak, sehingga jalan tol layak secara financial untuk dibangun. Sehingga kompensasi tersebut yang menjadi dasar

dalam pembayaran PT. Trans Marga Jateng selaku Badan Usaha Jalan Tol kepada Kontraktor utama pemenang tender yang melakukan pengerjaan perusahaan jalan tol tersebut.

Namun hal tersebut menjadi sebuah permasalahan, dimana kontraktor utama pada salah satu seksi pembangunan jalan tol ruas Ungaran – Bawen tersebut mengalami pailit dan gagal bayar yang bersifat wanprestasi kepada para sub-kontraktor yang bekerja dibawah kontraktor utama tersebut. Namun dengan tidak terpenuhinya pembayaran yang merupakan hak dari sub-kontraktor yang telah melakukan pengerjaan jalan tol tersebut, maka sub-kontraktor tersebut melakukan tagihan pembayaran langsung kepada PT. Trans Marga Jateng selaku perusahaan operator dari perusahaan jalan tol tersebut. Namun hal tersebut tidak dapat dibenarkan karena dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol telah secara tegas dijelaskan bahwa PT. Trans Marga Jateng hanya dapat melakukan tindakan hukum termasuk pengesahan perjanjian dan hal transaksi kepada Kontraktor Utama pemenang tender tersebut, diluar yang berada dibawah naungan kontraktor utama tidak lagi menjadi kewenangan PT. Trans Marga Jateng.

Dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol antara pemberi tugas dan kontraktor disamping perjanjian antara

kontraktor dan sub kontraktor dapat disimpulkan adanya hak-hak dan kewajiban serta syarat-syarat yang berlaku bagi para pihak tersebut sebagaimana dikemukakan oleh Hording Boulton yakni dalam hal pembayaran pemborongan yang tertuju kepada Sub-Kontraktor, pembayaran tersebut tidak bergantung pada adanya pembayaran pada kontraktor utama. Sub-Kontraktor menerima pembayaran dari kontraktor utama dan tidak mengharapkan pembayaran dari pemberi tugas. Pemberi tugas akan membayarkan langsung kepada kontraktor kecuali jika ditentukan sebaliknya dalam perjanjian.

Berdasarkan hasil riset yang ada bahwa tagihan dan tuntutan yang datang kepada PT. Trans Marga Jateng terkait pembayaran hasil perusahaan jalan tol oleh sub-kontraktor tersebut telah diselesaikan berdasarkan pembatalan kepailitan kontraktor utama dalam putusan Kasasi : Nomor 124 K/PDT.SUS/2011 oleh Mahkamah Agung dalam putusan Nomor : 142 PK/PDT.SUS/2011 yang dihubungkan dengan Undang – Undang Nomor 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Pembayaran. Bahwa dengan hal tersebut maka kewenangan pembayaran telah diserahkan kembali kepada Kontraktor Utama yang wajib memenuhi tagihan pemenuhan pembayaran pengerjaan jalan tol yang dilakukan oleh sub-kontraktor.

IV. KESIMPULAN

1. Hasil Penelitian

- 1) Tanggung jawab PT. Trans Marga Jateng selaku Perusahaan Operator dalam Pengalihan Hak Pengusahaan Jalan Tol.
 - a. Adanya tanggung jawab yang berpindah dari PT. Jasa Marga (Persero) Tbk. kepada PT. Trans Marga Jateng dalam Pengalihan Hak Pengusahaan Jalan Tol berdasarkan Pasal 23 – Pasal 53 Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005.
 - b. Berdasarkan Pasal 3 Ayat 1 Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 bahwa wewenang penyelenggaraan jalan tol berada pada Pemerintah dan Kementerian Pekerjaan Umum selaku Badan Pengatur Jalan Tol.
 - c. Dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol, terkait Pengerjaan Jalan Tol bahwa Aspek Teknis berada dalam wewenang Kon- traktor Utama sedangkan Pengerjaan berada dalam wewenang PT. Trans Marga Jateng yang wajib dilaksanakan sesuai dengan Standart Pelayanan Minimal (SPM) berdasarkan Pasal 10 Ayat 2 Point 1 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol dan Pasal 8 Bagian Kelima Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol.

- 2) Hubungan hukum antara PT. Trans Marga Jateng dengan para pihak dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol.

Berdasarkan Lampiran Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 12 Tahun 2012 menyebutkan bahwa Hubungan Hukum yang dimaksud adalah hubungan hukum yang mengatur antara Perusahaan Operator (PT. Trans Marga Jateng) dengan Pemegang Saham Utama (PT. Jasa Marga Tbk dengan SPJT Pemerintah Provinsi Jawa Tengah) sebagai hubungan hukum terafiliasi.

- 3) Kewenangan PT. Trans Marga Jateng sebagai Badan Usaha Jalan Tol sesuai Pengalihan Hak Pengelolaan Pengusahaan Jalan Tol.

Berdasarkan Pasal 20 Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 bahwa pengusahaan jalan tol dalam hal pengoperasian dan pemeliharaannya dilakukan oleh Badan Usaha Jalan Tol atau yang dalam hal ini adalah PT. Trans Marga Jateng. Hal tersebut menjadi dasar disebutkannya PT. Trans Marga Jateng sebagai Perusahaan Operator dalam Pengusahaan Jalan Tol tersebut yang dituangkan dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol.

2. Hasil Pembahasan

- 1) Pengalihan Tanggung jawab dan Penyelesaiannya dalam

Pelaksanaan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol.

- a. Berdasarkan Pasal 2 Perjanjian

Pengusahaan Jalan Tol tentang Lingkup

Pengusahaan Jalan Tol, Badan Usaha Jalan Tol harus bertanggung jawab untuk melaksanakan Pengusahaan Jalan Tol. Dalam hal demikian, PT. Trans Marga Jateng bertanggung jawab kepada Pemerintah Provinsi Jawa Tengah dan Kementerian

Pekerjaan Umum selaku Badan Pengatur Jalan Tol.

- b. Dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol, berpin- dahnya tanggung jawab dari PT. Jasa Marga (Persero) Tbk kepada PT. Trans Marga Jateng sebagai anak perusahaan yang kemudian dilakukan secara sepenuhnya tanpa campur tangan lagi dari PT. Jasa Marga (Persero) Tbk. Sehingga kewenangan an Badan Usaha Jalan Tol menjadi kewenangan PT. Trans Marga Jateng sepenuhnya.

- c. Tanggung jawab yang diatur dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol juga mengatur bagaimana tanggung jawab BUJT setelah berakhirnya Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol sebagaimana diatur dalam Pasal 18 Ayat 2 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol.
- 2) Hubungan Hukum antara PT. Trans Marga Jateng dengan Pihak Kontraktor dan Sub-Kontraktor di dalamnya.
 - a. Hubungan Hukum dalam Pengusahaan Jalan Tol adalah hanya hubungan hukum yang hanya berlaku pada hubungan antara Pihak Afiliasi atau Ter-afiliasi sebagaimana disebutkan dalam Pasal 1 Ayat 1 Point 1 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol.
 - b. Berdasarkan Pasal 7 Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol, Badan Usaha Jalan Tol harus bertanggung jawab untuk setiap pelanggaran dari kewajiban dan tanggung jawab dari setiap kontraktor konstruksi. Hal tersebut ditunjukkan dengan kontraktor tersendiri diluar Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol yang mengatur tentang pengerjaan jalan tol antara BUJT dengan Kontraktor utama pemenang tender.
- 3) Kewenangan PT. Trans Marga Jateng terhadap gugatan Sub-Kontraktor apabila terjadi permasalahan dengan kontraktor dalam pembangunan jalan tol berdasarkan peraturan yang berlaku.
 - a. Dalam Pasal 19 Ayat 3 Huruf (b) Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol menyebutkan bahwa Badan Usaha Jalan Tol merupakan badan hukum yang terpisah, yang dapat menuntut maupun dituntut serta mempunyai kemampuan dan wewenang untuk memiliki, menggunakan, menyewakan dan mengoperasikan harta kekayaan dan menjalankan Pengusahaan Jalan Tol. Ditegaskan kembali dengan

Huruf (d) pada pasal dan ayat yang sama bahwa hal tersebut menjadi suatu kewajiban yang sah dan mengikat bagi Badan Usaha Jalan Tol tersebut. Kemudian dalam huruf (h) Pasal 19 Ayat 3 dijelaskan tentang pembatasan kewenangan tentang pernyataan dan jaminan Badan Usaha Jalan Tol.

- b. Terkait dengan tanggung jawab pembayaran biaya pengerjaan jalan tol, hal tersebut hanya dapat dilakukan oleh PT. Trans Marga Jateng kepada Kontraktor Utama saja sesuai dengan hubungan hukum yang diatur sebelumnya. Ditunjukkan dengan adanya pembatalan kepailitan kontraktor utama dalam putusan Kasasi : Nomor 124 K/PDT.SUS/2011 oleh Mahkamah Agung dalam putusan Nomor : 142 PK/PDT.SUS/2011 yang dihubungkan dengan Undang – Undang Nomor 37 Tahun 2004 tentang

Kepailitan dan Penundaan Pembayaran.

Bahwa dengan hal tersebut maka kewenangan pembayaran telah diserahkan kembali kepada Kontraktor Utama yang wajib memenuhi tagihan pemenuhan pembayaran pengerjaan jalan tol yang dilakukan oleh sub-kontraktor.

Sehingga kewenangan pembayaran pengerjaan jalan tol tersebut, diserahkan kembali pada kontraktor utama, bukan lagi menjadi tanggung jawab PT. Trans Marga Jateng.

V. DAFTAR PUSTAKA

I. Buku dan Literatur

- Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Perikatan*, Bandung 1982.
- Djoko Triyanto, *Hubungan Kerja di Perusahaan Jasa Konstruksi*, Mandar Maju Bandung, 2004.
- Djumialdji, *Perjanjian Pemborongan*, Rineka Cipta Jakarta, 1992.
- Hadi Sutrisno, *Metode Research*, UGM, Yogyakarta, 1979.
- Kartini Muljadi, *Perikatan Pada Umumnya*, PT Raja Grafindo Persada, 2003.
- Munir Fuady, *Hukum Kontrak Dari Sudut Pandang Hukum Bisnis*.



Nanik Trihastuti, *Hukum Kontrak Karya*, Setara Press, Malang 2013.

Nurnaningsih Amriani, *Mediasi Alternatif Penyelesaian Sengketa Perdata di Pengadilan*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2011.

Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta 2005.

Rianto Adi, *Metodologi Penelitian Sosial dan Hukum*, Granit, Jakarta 2004.

Ronny Hanitijo Soemitro, *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta.

Subekti, *Hukum Perjanjian*, Intermasa Jakarta, 2004.

Subekti, *Pokok-pokok Hukum Perdata*, PT. Intermasa, Bandung, 1987.

Sri Soedewi Masjchun Sofwan, *Hukum Bangunan, Perjanjian Pemborongan Bangunan*, Liberty Jogjakarta. 1982.

Soedjono Dirjosisworo, *Aneka Hukum*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 1994.

Surachmad Winarno, *Dasar dan Teknik Research Pengantar Metode Ilmiah*, Tarsito, Bandung, 1979.

Suyud Margono, *Alternative Dispute Resolution and Arbitrase*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2000.

Yahya Harahap, *Segi-Segi Hukum Perjanjian*, Alumni Bandung, 1986.

II. Makalah dan Jurnal Hukum
Makalah tentang Prinsip Perlindungan Hukum Kepada Pihak yang Dirugikan dalam

Perjanjian Konstruksi oleh Universitas Sumatera Utara.

Perpustakaan Biro Hukum - Kementerian Pekerjaan Umum Republik Indonesia.

Skripsi tentang Analisis Daerah Rawan Kecelakaan Lalu Lintas, Studi Kasus Jalan Tol oleh Teguh Imam Santoso, Fakultas Teknik Universitas Negeri Semarang. Makalah Seminar Tentang Perkembangan Konsep Itikad Baik, Pusat Studi Hukum Universitas Katolik Parahyangan, Bandung oleh Johannes Gunawan

III. Website (Situs Internet)

<http://transmargajateng.com/in-fo-perusahaan.html>

http://www.academia.edu/2347438/TANGGUNG_JAWAB

[PEMBORONG DALAM P](#)

[ELAKSANAAN PEMBORO](#)

[NGAN BANGUNAN DEN](#)

[GAN DANA APBD Studi](#)

[Kasus di Pemeritahan Kota](#)

[Padang](#)

<http://easyforlife.org/id/pages/6230>

<http://www.ftsl.itb.ac.id/kk/ma>

[najemen dan rekayasa konstr](#)

[uksi/wp-](#)

[content/uploads/2007/03/927k](#)

[ajianhubungankontraktual.pdf](#)

<http://jdih.kepriprov.go.id/ind>

[ex.php/informasi-](#)

[kegiatan/tulisan-hukum/75-](#)

[perjanjian-kerjasama](#)