

## Kajian Yuridis Kerjasama Pemerintah Dan Swasta Model BOT (*Build Operate Transfer*) Sektor Infrastruktur Jalan Di Indonesia

Fajar Kusuma Pratama, Budi Santoso  
Program Studi Magister Kenotariatan  
Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro  
Email: fajarpratama19@gmail.com

### *Abstract*

*BOT (Build Operate Transfer) is one form of financial cooperation agreement in the development, maintenance and or management. One of its kind is Road Infrastructure / Toll Road. In Indonesia, the State needs a budget / capital to finance infrastructure development in various fields, one of which is Road Infrastructure / Toll Road, but funds owned by the government / State through APBN / APBD are limited, in the sense that it is not yet equal to the amount of budget required for various Infrastructure projects. The approach method used in this article is a normative juridical approach. In this research, it is reviewed from the perspective of written regulations based on a literature study which is secondary data. Therefore, it takes the cooperation of third parties as investors / funders to cooperate with the government on infrastructure projects, on the principle of mutual benefit, in order to meet the financing needs and funding of infrastructure projects so as not to overload or be concentrated on funding using government budget funds ( APBN / APBD).*

**Keywords :** *BOT; infrastructure; road; regulation; agreement*

### **Abstrak**

BOT (*Build Operate Transfer*) adalah salah satu bentuk perjanjian hubungan kerjasama pembiayaan dalam pembangunan, pemeliharaan dan atau pengelolaan. Salah satu jenis nya yaitu Infrastruktur Jalan/ Jalan Tol. Di Indonesia, Negara membutuhkan anggaran/ modal untuk pembiayaan pembangunan Infrastruktur di berbagai bidang, salah satu nya adalah Infrastruktur Jalan/Jalan Tol, namun dana yang dimiliki pemerintah/Negara melalui APBN/APBD terbatas, dalam artian belum sebanding dengan jumlah anggaran yang dibutuhkan untuk berbagai proyek infrastruktur tersebut. Metode pendekatan yang digunakan dalam artikel ini adalah pendekatan yuridis normatif. Pada penelitian ini ditinjau dari segi peraturan-peraturan dan studi kepustakaan. Hasil dalam artikel ini bahwa dibutuhkan kerjasama dari pihak ketiga selaku investor/ pemberi modal untuk melakukan kerjasama dengan pemerintah pada proyek infrastruktur, dengan prinsip saling menguntungkan, dalam rangka memenuhi kebutuhan pembiayaan dan pendanaan proyek infrastruktur sehingga tidak terlalu membebani atau tertumpu pada pendanaan menggunakan dana anggaran pemerintah (APBN/APBD).

**Kata Kunci:** *BOT; infrastruktur; jalan; peraturan; perjanjian*

### **A. PENDAHULUAN**

BOT (*Build Operate Transfer*) atau perjanjian Guna Bangun Serah adalah suatu model perjanjian hubungan kerjasama antara pemerintah dan swasta dalam rangka pembangunan suatu proyek vital pembangunan infrastruktur nasional (Soerodjo, 2016). Khususnya dalam penelitian ini infrastruktur jalan. Secara umum, BOT ini sudah digunakan di banyak negara dunia. Namun model pembangunan ini terbilang baru di indonesia dan sedang berkembang pesat. Hal ini dikarenakan adanya tantangan bagi indonesia untuk meningkatkan pembangunan nasional. Maka

hubungan kerjasama antara pemerintah dan swasta dalam model perjanjian ini semakin diminati karena konsep yang saling menguntungkan. Dimana pemerintah yang memiliki banyak agenda pembangunan namun dengan dana yang terbatas, membutuhkan investor dana yang berasal dari sektor swasta. Sehingga kebutuhan dana akan lebih efisien terpenuhi. Namun disisi lain, dalam pelaksanaannya, model BOT infrastruktur jalan juga terdapat beberapa kendala. Salah satunya yaitu Indonesia dengan wilayah geografis yang merupakan kepulauan, tentunya pembangunan infrastruktur jalan di wilayah Indonesia akan sedikit kesulitan untuk menghubungkan infrastruktur interkoneksi antar pulau. berbeda dengan wilayah negara daratan luas (*Continental State*). Seperti pada negara China dan India, yang akan lebih diuntungkan dalam pembangunan infrastruktur dengan keadaan geografis tersebut.

Beberapa peraturan hukum Indonesia yang mengatur mengenai perjanjian BOT, yang pada pokoknya didasarkan pada perjanjian yang diatur dalam buku III KUH Perdata tentang perikatan (*Van Verbintenissen*) Pasal 1338 ayat (1) yang dikenal sebagai asas kebebasan berkontrak sebagai landasar awal (Subekti & Tjitrosudibio, 2017) Pasal 1 ayat (12) dan (13) Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 38 Tahun 2008. Sedangkan Pengertian BOT tercantum pada Keputusan Menteri Keuangan Nomor 248/ KMK. 04/ 1995 Jo SE- 38/PJ.4/1995 yaitu:

1. Bentuk perjanjian kerjasama antara pemegang hak atas tanah dengan investor
2. Pemegang hak atas tanah memberikan hak kepada investor untuk mendirikan bangunan selama masa perjanjian
3. Setelah masa perjanjian berakhir, investor mengalihkan kepemilikan atas bangunan tersebut kepada pemegang hak atas tanah.

Salah satu tantangan terbesar pembangunan dibidang infrastruktur adalah masih rendahnya kualitas infrastruktur di Indonesia. Dibandingkan dengan negara lain di Asean, Indonesia (46) masih tertinggal dari Singapura (7), Malaysia (41), Thailand (32), bahkan Vietnam (39). Berdasarkan LPI (*Logistic Performance Index*) 2018. Rendahnya indeks infrastruktur nasional berdampak pada keraguan para investor untuk menanamkan modalnya di Indonesia.

Sektor Infrastruktur Jalan di Indonesia per 2018 (Informasi Statistik Bina Marga), jalan nasional dalam kondisi mantap sebesar 91,90%, sedangkan kondisi tidak mantap sebesar 8,10%. (Rakyat, n.d.) Hal ini tentunya merupakan pekerjaan rumah bagi pemerintah untuk segera mencari cara solutif. Walaupun anggaran APBN setiap tahun selalu naik, namun tetap saja belum sebanding dengan jumlah anggaran yang dibutuhkan untuk pembangunan jalan baru bahkan untuk pemeliharaan dan pemeliharaan jalan, apabila hanya mengandalkan anggaran APBN/APBD saja.

Seiring dengan berjalannya waktu perlu diadakan perjanjian kerjasama antara pemerintah dengan swasta, yakni dengan melakukan perjanjian *Build Operate Transfer* (BOT) merupakan

suatu konsep dimana proyek dibangun atas biaya sepenuhnya dari perusahaan swasta, beberapa perusahaan swasta, ataupun kerjasama dengan BUMN (Adha, 2011). Setelah konstruksi, dioperasikan oleh kontraktor, dan proyek dialihkan kepada pemerintah sebagai pemilik proyek setelah selesainya tahap operasi yang ditentukan dalam perjanjian BOT.

Bagi para pihak yang membuat kerjasama, baik pemerintah daerah maupun pihak investor atau pemodal, mekanisme kerjasama *Build Operate Transfer* (BOT) yang dipilih sangat sejalan dan ideal oleh karena sangat banyak potensi lahan-lahan strategis yang belum diberdayakan secara optimal yang dapat dikembangkan dalam bentuk kerja sama investasi. Kerja sama melalui mekanisme *Build Operate Transfer* (BOT) berdasarkan penilaian Pemerintah adalah solusi paling tepat untuk mendapatkan kesepakatan saling menguntungkan karena sebagai pemilik modal, investor tidak memiliki lahan yang berada di daerah-daerah strategis yang merupakan salah satu faktor penting pengembangan usaha mereka.

Salah satu alternatif yang sering digunakan adalah dengan perjanjian yang dibuat dalam *Build Operate Transfer* (BOT) merupakan suatu pengikat antara para pihak untuk melakukan kerja sama yang menimbulkan hubungan hukum (Bakri & Khaderi, 2009) Isi perjanjian *Build Operate Transfer* (BOT) terdapat prestasi yang telah disepakati, yang dimana salah satu pihak berhak atas prestasi dan pihak lain berkewajiban untuk memenuhi prestasi (Thamrin, 2017).

Keppres No.7 tahun 1998 tentang Kerjasama Pemerintah Dan Badan Usaha Swasta Dalam Pembangunan Dan Atau Pengelolaan Infrastruktur serta Keppres No. 81 tahun 2001 tentang Komite Kebijakan Percepatan Pembangunan Infrastruktur dapat disimpulkan bahwa perjanjian kerjasama pemerintah dengan badan usaha swasta ditindaklanjuti dengan perjanjian-perjanjian tertentu sesuai dengan kebutuhan karakternya (Simamora, 2017). Pelaksanaannya kontrak merupakan bagian fundamental dalam sebuah kerjasama. kerjasama itu melibatkan kepentingan umum yang dalam hal ini melibatkan pemerintah sebagai penyelenggara negara dan swasta sebagai investor dalam menyediakan jasa khususnya pembangunan infrastruktur yang dibangun berdasarkan perjanjian kerja sama dengan menggunakan khususnya pola *Build Operate Transfer* (BOT) (Kamilah, 2012).

BOT dalam pelaksanaannya juga memiliki beberapa kendala. Berangkat dari hal-hal tersebut penulis berpendapat bahwa perkembangan pembangunan infrastruktur jalan di Indonesia sedang mengalami kemajuan dan model kerjasama BOT menjadi suatu hal yang baru yang cukup memberi jawaban atas kebutuhan anggaran diluar pemerintah. Sehingga permasalahan kebutuhan anggaran yang dihadapi pemerintah dalam pembangunan nasional khususnya infrastruktur jalan. Konsep kerjasama pemerintah dan swasta (KPS) diharapkan juga menjadi arah baru dalam pembangunan nasional.

Berdasarkan latar belakang tersebut, artikel ini akan meneliti bagaimana pengaturan hukum BOT infrastruktur jalan di Indonesia yang berkaitan dengan perjanjian BOT atau juga disebut perjanjian Bangun Guna Serah ini. Artikel ini pun akan meneliti bagaimana hak dan kewajiban para pihak antara pemerintah dan swasta dari BOT infrastruktur jalan dalam pelaksanaan pembangunan infrastruktur nasional model perjanjian kerjasama swasta BOT ini.

Penelitian mengenai upaya hukum terhadap perjanjian *Build Operate Transfer* telah dilakukan beberapa peneliti. Namun penelitian ini mempunyai perbedaan mendasar terhadap penelitian yang telah ada. Adapun penelitian sebelumnya mengenai perjanjian *build operate transfer* antara lain:

Artikel jurnal yang ditulis oleh Hari Sutra Disemadi dan Kholis Roisah pada tahun 2019 dengan judul “Kontrak *Build Operate Transfer* Sebagai Sarana Mewujudkan Kesejahteraan Rakyat” menunjukkan bahwa pembangunan fasilitas dengan menggunakan sistem kontrak *Build Operate and Transfer* (BOT) mulai marak digunakan di Indonesia. Pengembangan infrastruktur oleh pemerintah tersebut membutuhkan anggaran yang sangat besar sehingga membutuhkan kerjasama dengan swasta. Kerjasama melalui kontrak BOT merupakan model baru pembiayaan proyek, yang tidak hanya menguntungkan para pihak dalam kontrak tetapi juga kepentingan publik. Kontrak BOT merupakan kontrak antara pihak pemerintah dan sektor swasta untuk membangun proyek infrastruktur beskala besar yang memiliki dampak positif bagi rakyat. Prinsip kebebasan berkontrak yang diterapkan dalam kontrak BOT merupakan implementasi dari Hak Asasi Manusia (HAM) sebagai sarana mewujudkan kesejahteraan rakyat (Disemadi, 2019).

Perbedaan jurnal tersebut dengan artikel ini yaitu jurnal tersebut membahas kontrak BOT sebagai implementasi HAM berkaitan hak fundamental yaitu hak kebebasan dan hak hidup antar sesama manusia yang diwujudkan kedalam hukum guna menghormati, melindungi dan memenuhinya sebagai HAM, sedangkan artikel ini membahas bagaimana pengaturan hukum kontrak BOT di Indonesia serta hak dan kewajiban pihak antara Pemerintah dan Swasta dari BOT Infrastruktur Jalan.

Artikel jurnal yang ditulis oleh Ikka Puspitasari dan Budi Santoso pada tahun 2018 berjudul “Perjanjian Kerjasama Pemerintah dan Swasta dengan Pola (BOT) *Build Operate Transfer* Dalam Pembangunan Jalan TOL (Studi Pembangunan Jalan Tol Semarang-Solo)” menunjukkan bahwa seiring dengan berjalannya waktu perlu diadakan perjanjian kerjasama antara pemerintah dengan swasta, yakni dengan melakukan perjanjian *Build Operate Transfer* (BOT) merupakan suatu konsep, dimana proyek dibangun atas biaya sepenuhnya dari perusahaan swasta, beberapa perusahaan swasta, ataupun kerjasama dengan BUMN. Pemerintah dalam hal ini dilakukan oleh Badan Usaha Pengusahaan Jalan Tol telah melakukan kewajiban dengan menyediakan fasilitas

berupa lahan sedangkan pihak dalam hal ini PT. Trans Marga Jateng adalah sebagai Perusahaan Pengusahaan Jalan Tol berdasarkan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) (Puspitasari & Santoso, 2018). Perbedaan dengan artikel ini yaitu terletak pada obyek penelitian tersebut yaitu BOT dalam pembangunan jalan TOL, sedangkan pada artikel ini obyeknya lebih luas yaitu infrastruktur jalan secara umum, serta bagaimana pengaturan hukumnya.

## B. METODE PENELITIAN

Metode pendekatan yang digunakan dalam artikel ini adalah pendekatan yuridis normatif (Soekanto, 2006), yang merupakan sebuah penelitian hukum doktrinal (Amiruddin & Askin, 2016). Dalam penelitian ini ditinjau dari segi peraturan-peraturan tertulis berdasarkan studi kepustakaan yang merupakan data yang bersifat sekunder. Pada penelitian hukum normatif hukum yang tertulis dikaji dari berbagai aspek seperti aspek teori, filosofi, perbandingan, struktur/komposisi, konsistensi, penjelasan umum dan penjelasan pada tiap pasal, formalitas dan kekuatan mengikat suatu undang-undang serta bahasa yang digunakan adalah bahasa hukum. Pada artikel ini akan meneliti teori-teori, definisi, dan konsep yang ada dalam BOT, serta instrumen hukum nasional yang mengatur BOT dan meninjau apakah pelaksanaan peraturan perundang-undangan tersebut telah sesuai dengan pelaksanaan secara konkrit atau tidak. Artikel ini juga akan meneliti pelanggaran-pelanggaran hukum yang terjadi dalam pelaksanaan BOT ini, juga permasalahan-permasalahan hukum yang muncul terkait dengan pelaksanaan BOT ini.

## C. HASIL DAN PEMBAHASAN

### 1. Pengaturan Hukum BOT Infrastruktur Jalan di Indonesia.

Perjanjian Bangun Guna Serah (*Build Operate Transfer*) adalah bentuk perjanjian kerjasama antara pemegang hak atas tanah dan investor, yang mengatur bahwa pemegang hak atas tanah memberikan hak kepada investor untuk mendirikan bangunan dalam jangka waktu perjanjian BOT, dan mengalihkan kepemilikan bangunan. untuk penggunaan tanah pemilik tepat setelah berakhirnya perjanjian.(Octorina, 2010).

Perjanjian BOT merupakan suatu perjanjian maka perjanjian BOT didasarkan pada buku III KUH Perdata tentang perikatan (*Van Verbintenissen*). Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata, mengandung salah satu asas yang disebut asas kebebasan berkontrak. Asas kebebasan berkontrak adalah adanya kebebasan seluas-luas-nya yang oleh undang-undang diberikan kepada masyarakat untuk mengadakan perjanjian tentang apa saja, asalkan tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan, kepatutan dan ketertiban umum. Penegasan mengenai adanya kebebasan berkontrak ini dapat dilihat pada Pasal 1338 ayat (1)

KUH Perdata, yang menyatakan bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.

Peraturan Pemerintah No 38 Tahun 2008 Tentang Pengelolaan Barang Milik Negara-Daerah ini mengatur tentang bagaimana pengelolaan barang milik negara-daerah baik aset-aset berupa tanah/bangunan maupun fasilitas yang berada di dalamnya yang dimiliki oleh Negara-daerah dan mekanisme mengenai pemanfaatan barang milik Negara-daerah tersebut. Perjanjian Bangun Guna Serah (BOT) terdapat pada Pasal 1 ayat (12) Peraturan Pemerintah No 38 Tahun 2008 Tentang Pengelolaan Barang Milik Negara-Daerah, yang menyatakan bahwa “ Bangun guna serah adalah pemanfaatan barang milik Negara/daerah berupa tanah oleh pihak lain dengan cara mendirikan bangunan dan/atau sarana berikut fasilitasnya, kemudian didayagunakan oleh pihak lain tersebut dalam jangka waktu tertentu yang telah disepakati, untuk selanjutnya diserahkan kembali tanah beserta bangunan dan/atau sarana berikut fasilitasnya setelah berakhirnya jangka waktu.”

Sesuai dengan Peraturan Presiden Nomor 13 Tahun 2010 (Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 (Perubahan Tentang Kerja Sama Pemerintah dan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur), Pelaksanaan Perjanjian Penyediaan Infrastruktur dalam Perjanjian BOT Sebelumnya, Menteri/Lembaga Kepala/Kepala Daerah menetapkan bahwa pembangunan infrastruktur akan memperhatikan sekurang-kurangnya faktor-faktor dalam proyek yang akan bekerjasama dengan badan usaha sebagai berikut:

1. Kesesuaian dengan rencana pembangunan jangka menengah nasional dan rencana strategis sektor infrastruktur;
2. Kesesuaian lokasi proyek dengan Rencana Tata Ruang Wilayah;
3. Keterikatan antar sektor infrastruktur dan antar wilayah;
4. Analisa biaya dan manfaat social.

Setiap usulan proyek yang akan dikerjasamakan tersebut harus disertai dengan:

1. Studi kelayakan;
2. Rencana bentuk kerjasama;
3. Rencana pembiayaan proyek dan sumber dananya, dan
4. Rencana penawaran kerjasama yang mencakup jadwal, proses dan cara penilaian.

Selanjutnya Menteri/Kepala Lembaga/Kepala Daerah akan mengevaluasi proyek atas prakarsa Badan Usaha, apabila memenuhi persyaratan kelayakan proyek atas prakarsa Badan Usaha tersebut diproses melalui pelelangan umum sesuai dengan ketentuan dalam Peraturan Presiden ini.

Undang-Undang No. 9 Tahun 2015 Tentang Pemerintahan Daerah juga menyebutkan pemerintah dapat mengadakan kerjasama dengan pihak lain dalam rangka meningkatkan kesejahteraan rakyat dengan pertimbangan efisiensi dan efektifitas pelayan publik serta saling menguntungkan. Undang-Undang tentang Pemerintahan Daerah ini juga secara gamblang menyebutkan kerjasama meliputi kerjasama dalam penyediaan pelayanan publik, pengelolaan asset sebagai peningkatan nilai tambah dalam pendapatan bagi pemerintahan daerah, investasi dan kerjasama lainnya yang tidak bertentangan dengan undang-undang.

Berkaitan dengan pembangunan dan pengoprasian infrastruktur jalan tol, PT. Jasa Marga bertindak sebagai pemerintah diberikan hak untuk menjalin kerja sama dengan sektor swasta dengan mengaplikasikan kontrak BOT. Hak ini diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 1990 tentang Jalan Tol.

Proyek-proyek infrastruktur pemerintah Indonesia berskala besar saat ini dilaksanakan dengan menggunakan kontrak BOT dengan sektor swasta. Pelaksanaan kontrak BOT salah satunya adalah pembangunan jalan tol Medan-Kualanamu-Tebing Tinggi dengan menerapkan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) dengan jangka waktu 40 tahun (Sitanggang, Santoso, & Njatrijani, 2017) Selain pembangunan jalan tol Medan-Kualanamu-Tebing Tinggi, kontrak BOT juga digunakan dalam pembangunan jalan tol Semarang-Solo. Dalam proyek ini pemerintah yang diwakili oleh Badan Usaha Pengusahaan Jalan Tol bekerjasama dengan PT. Trans Marga Jateng. Berdasarkan PPJT, pemerintah berkewajiban menyediakan fasilitas berupa lahan, sedangkan PT. Trans Marga Jateng berkewajiban berupa pembangunan (*build*) dan melakukan Perencanaan Pendanaan, Perencanaan Teknik, Pelaksanaan Teknik, Pelaksanaan Konstruksi, Pengoprasian dan Pemeliharaan agar bernilai ekonomi (*operate*). Masa konsensi selama empat puluh lima (45) tahun, maka selanjutnya tanah dan gedung diberikan kembali kepada pemerintah (Puspitasari & Santoso, 2018).

Penggunaan kontrak BOT untuk pembangunan asset milik pemerintah, terlihat juga pada proyek pembangunan infrastruktur dan pengelolaan Pasar Turi di Kota Surabaya, di mana proyek pembangunan kembali Pasar Turi bekerja sama dengan PT. Gala Bumiperkasa dalam melakukan pembangunan gedung (*build*) dan dimamfaatkan selama duapuluh lima (25) tahun (*operate*) yang kemudian setelah jangka waktu berakhir, gedung dan pengelolaanya akan diserahkan kepada Pemerintah Kota Surabaya (*transfer*) (Algabili, Santoso, & Saptono, 2016).

Peraturan Menteri Keuangan Nomor 115/PMK.06/2020 tentang Tata Cara Pemanfaatan Barang Milik Negara mengatur tentang cara memanfaatkan barang milik Negara baik dengan bentuk kerjasama dengan pihak ketiga (Badan Usaha) atau dengan bentuk lainnya. Lebih lanjut dijelaskan dalam Peraturan Menteri Keuangan Nomor 115/PMK.06/2020 tentang Tata

Cara Pemanfaatan Barang Milik Negara BAB VII dijelaskan bahwa *Build Operate and Transfer/ Bangun Guna Serah* digunakan dengan pertimbangan Pengguna Barang memerlukan bangunan dan fasilitas bagi penyelenggaraan pemerintah dengan kepentingan pelayanan umum dalam rangka penyelenggaraan tugas dan fungsi, dan tidak tersedia atau tidak cukup tersedia dana ralam Anggaran Pembayaan dan Belanja Negara untuk penyediaan bangunan dan fasilitas tersebut (Keuangan, 2020).

Kontrak BOT secara normatif tidak diatur secara khusus oleh undang-undang, namun pelaksanaan kontrak kerjasama oleh pemerintah ini dapat kita jumpai dalam Peraturan Pemerintah No. 28 Tahun 2020 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 Tentang Pengelolaan Barang Milik Negara / Daerah, di mana Pasal 1 ayat (14) dijelaskan bahwa BOT adalah pemamfaatan tanah milik negara/daerah oleh sektor swasta dengan melakukan pendirian bangunan infrastruktur beserta fasilitasnya, yang kemudian didayagunakan oleh sektor swasta sesuai jangka waktu yang telah disepakati. Setelah jangka waktu berakhir, maka sektor swasta menyerahkan kembali tanah beserta bangunan infrastruktur berikut fasilitasnya setelah berakhirnya jangka waktu. Dari segi pemamfaatannya Pasal 27 Peraturan Pemerintah tersebut mengklasifikasikan bentuk-bentuk pemamfaatannya berupa sewa, pinjam pakai, kerjasama pemanfaatan, bangun guna serah dan bagun serah guna atau kerja sama dalam penyediaan infrastruktur.

Bangunan dan fasilitas yang menjadi bagian dari hasil BOT ini harus dilengkapi dengan Izin Mendirikan Bangunan (IMB) atas nama Pemerintah Republik Indonesia dan biaya penyiapan BOT yang dikeluarkan oleh pengelola atau pengguna properti sampai dengan rekanan. Mitra BOT yang ditunjuk ditanggung oleh APBN untuk pendapatan dan pengeluaran, sedangkan biaya persiapan BOT yang terjadi setelah pasangan BOT ditentukan, ditanggung oleh mitra BOT. Sesuai dengan Pasal 108 dan ketentuan Peraturan Menteri Keuangan 78/PMK.06/2014, pemilihan mitra BOT dilakukan melalui tender yang dilakukan melalui mekanisme sebagai berikut: (Keuangan, 2014).

1. Rencana *tender* diumumkan di media massa nasional sebelum *tender* dilaksanakan,
2. *Tender* dapat dilanjutkan pelaksanaannya sepanjang terdapat minimal 3 (tiga) peserta calon mitra yang memasukkan penawaran,
3. Dalam hal calon mitra yang memasukkan penawaran kurang dari 3 (tiga) peserta, dilakukan pengumuman ulang di media massa nasional, dan
4. Dalam hal setelah pengumuman ulang:

Setidaknya ada 3 (tiga) calon mitra peserta dan melanjutkan proses ini melalui mekanisme lelang. Calon peserta rekanan kurang dari 3 (tiga) peserta, dan prosesnya dilanjutkan melalui mekanisme sebagai berikut:

- Seleksi langsung, untuk calon mitra yang hanya 2 (dua) peserta; atau
- Penunjukan langsung, untuk calon mitra yang hanya 1 (satu) peserta

Setelah itu, hasil pemilihan rekanan BOT ditentukan oleh pengelola properti. Selama masa operasional, mitra BOT yang ditunjuk wajib membayar iuran tahunan keanggotaan ke rekening keuangan umum nasional yang besarnya ditentukan berdasarkan perhitungan tim pejabat yang berwenang, dan wajib memelihara objek BOT tersebut.

Implementasi BOT dicapai dalam bentuk kontrak yang diaktakan dan ditandatangani oleh pengelola properti dan mitra BOT. Perjanjian tersebut harus mencakup:

1. Dasar perjanjian
2. Identitas para pihak yang terikat dalam perjanjian
3. Obyek BOT
4. Hasil BOT
5. Peruntukan BOT
6. Jangka waktu BOT
7. Besaran kontribusi tahunan serta mekanisme pembayarannya
8. Besaran hasil BOT yang digunakan langsung untuk tugas dan fungsi Pengelola Barang/Pengguna Barang
9. Hak dan kewajiban para pihak yang terikat dalam perjanjian
10. Ketentuan mengenai berakhirnya BOT
11. Sanksi
12. Penyelesaian perselisihan

Setelah mitra BOT menyerahkan setoran iuran tahunan pertama kepada manajer properti, perjanjian BOT akan ditandatangani. Bukti setoran ini akan menjadi salah satu dokumen dalam lampiran yang merupakan bagian tidak terpisahkan dari perjanjian BOT.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 2020 dan Pasal 61 Permenkeu Nomor 115 / PMK.06.2020, jangka waktu BOT tidak boleh melebihi 30 (tiga puluh tahun terhitung sejak tanggal penandatanganan perjanjian). Operasi BOT harus memperoleh paling sedikit 10% (sepuluh persen) dari hasil BOT bagi pengguna barang untuk secara langsung menjalankan tugas dan fungsi pemerintahan, dan dilanjutkan sesuai dengan waktu yang ditentukan dalam perjanjian BOT. Ini ditentukan langsung oleh pengelola barang berdasarkan hasil perhitungan kelompok yang terdiri dari pengelola barang.

Dalam proses penerapan BOT, mitra BOT dapat melakukan perubahan dan/atau penambahan hasil BOT setelah mendapat persetujuan pengelola properti dan lampiran perjanjian BOT. Namun, mitra BOT dilarang menjaminkan, menggadaikan, atau mentransfer.

1. Obyek BOT yang berupa tanah
2. Hasil BOT langsung digunakan dalam pelaksanaan fungsi Pemerintah Pusat/Daerah, dan/atau
3. Hasil BOT

Perjanjian BOT berakhir sesuai Pasal 72 Permenkeu Nomor 115/PMK.06/2020 apabila:

- 1) Berakhirnya jangka waktu BOT sebagaimana tertuang dalam perjanjian Bangun Guna Serah
- 2) Pengakhiran perjanjian BOT secara sepihak oleh Pengelola Barang dan/atau Pengguna Barang
- 3) Perjanjian BOT berakhir
- 4) Ketentuan lain sesuai peraturan perundang-undangan

Setelah jangka waktu berakhir, berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 2020 Pasal 36 ayat (8) Mitra BOT Barang Milik Negara harus menyerahkan objek Bangun Guna Serah beserta hasil Bangun Guna Serah kepada Pengelola Barang/Pengguna Barang pada akhir jangka waktu pelaksanaan, setelah dilakukan audit oleh aparat pengawasan intern Pemerintah.

- Syarat sahnya perjanjian

Hukum Perjanjian sebagaimana yang diatur dalam Bab 3 KUH Perdata menganut sistem terbuka, Para pihak dalam perjanjian dapat merumuskan peraturannya sendiri, menyimpang dari ketentuan dalam Undang-Undang Perjanjian, atau menambah, menambah atau menghapusnya. Motivasi dan tujuan sistem terbuka yang diikuti oleh hukum kontrak adalah untuk memberikan kesempatan kepada semua pihak yang mengajukan perjanjian, asalkan kami tidak membuat aturan sendiri untuk perjanjian yang kami pegang (Subekti, 2002).

Pasal 1320 KUH Perdata menyebutkan adanya 4 (empat ) syarat sahnya suatu perjanjian, yakni:

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya

Dalam kerja sama semacam ini, kesepakatan terjadi saat kedua pihak menandatangani kesepakatan. Setelah mencapai kesepakatan, artinya kedua belah pihak memiliki hak dan kewajiban, dan kedua belah pihak harus menjalankan hak dan kewajibannya berdasarkan asas itikad baik. Artinya para pihak yang bersepakat telah

mencapai kesepakatan antara keinginan masing-masing. Jika perjanjian ini disebabkan oleh kesalahan, paksaan atau penipuan, maka perjanjian tersebut tidak sah (Pasal 1321, Pasal 1322, Pasal 1328 KUH Perdata).

Persetujuan dapat diungkapkan secara tegas atau diam-diam. (Syaharani, 2000). Persetujuan kehendak pada dasarnya bebas, yang berarti bahwa para pihak sepenuhnya sukarela, dan tidak ada pihak yang dipaksa. Sebelum mencapai kesepakatan, kedua pihak biasanya melakukan negosiasi, di mana salah satu pihak menginformasikan kepada pihak lainnya untuk menyatakan niatnya guna mencapai kesepakatan yang tegas. (Muhammad, 1992).

## 2. Kecakapan untuk membuat perjanjian

Kecakapan bertindak ini dalam banyak hal berhubungan dengan masalah kewenangan bertindak dalam hukum karena kecakapan bertindak dapat melahirkan perjanjian yang sah. Orang yang membuat suatu perjanjian harus cakap menurut hukum, dalam KUH Perdata Pasal 1330 disebutkan sebagai orang yang tidak cakap untuk membuat suatu perjanjian diantaranya adalah orang yang belum dewasa, mereka yang masih di bawah pengampuan dan orang perempuan dalam hal tertentu.

Sumber lain dari Mulyadi dan Wijaya (Muljadi & Widjaja, 2003), menyebutkan “kewenangan bertindak orang perorangan dalam hukum dibedakan dalam hal kewenangan untuk bertindak untuk dan atas namanya sendiri, yang berkaitan dengan kecakapannya untuk bertindak dalam hukum, kewenangan bertindak selaku kuasa pihak lain, dan kewenangan untuk bertindak dalam hal kapasitasnya sebagai wali atau wakil dari pihak lain”.

## 3. Suatu hal tertentu

Menurut Subekti, “Keharusan mengenai suatu hal tertentu artinya apa yang diperjanjikan hak-hak dan kewajiban-kewajiban dari kedua belah pihak jika timbul suatu perselisihan. Misalnya barang yang dimaksudkan dalam perjanjian jual beli harus ditentukan jenisnya” (Subekti, 2002).

Mengenai hal ini dapat ditemukan dalam Pasal 1332 KUH Perdata menentukan bahwa: “Hanya barang-barang yang dapat diperdagangkan saja dapat menjadi pokok suatu perjanjian.” Sedangkan pasal 1333 KUH Perdata menentukan bahwa “Suatu perjanjian harus mempunyai sebagai pokok suatu barang yang paling sedikit ditentukan jenisnya. Tidaklah menjadi halangan bahwa jumlah barang tidak tentu, asal saja jumlahnya terkemudian dapat ditentukan/dihitung”.

#### 4. Adanya suatu sebab yang halal

Menurut Mulyadi dan Wijaya, “klausa yang halal dalam perjanjian yaitu isi dari perjanjian itu sendiri. Kitab Undang-undang Hukum Perdata tidak memberikan definisi dengan jelas tentang klausa yang halal. Dalam KUH Perdata dijelaskan bahwa sebab yang halal diantaranya adalah bukan tanpa sebab, bukan sebab yang palsu dan bukan sebab yang terlarang” (Muljadi & Widjaja, 2003).

Pasal 1337 KUH Perdata menyatakan bahwa: “suatu sebab terlarang apabila dilarang oleh Undang-undang atau apabila berlawanan dengan kesusilaan dan ketertiban umum”. Dan rumusan tersebut sesungguhnya undang-undang tidak memberikan batasan yang pasti tentang makna sebab terlarang. Maka apabila tidak terpenuhinya syarat objektif maka perjanjian itu batal demi hukum. Hal ini berarti dari semula dianggap tidak pernah ada perjanjian dilakukan dan tujuan para pihak tersebut dalam melahirkan persetujuan adalah gagal.

Halal suatu syarat subjektif, jika syarat ini tidak terpenuhi maka perjanjian ini dapat dibatalkan. Jadi, perjanjian yang dibuat akan tetap berlaku selama tidak ada pembatalan dari para pihak (Subekti, 2002).

- Akibat Hukum Wanprestasi pada Perjanjian BOT

Dalam perjanjian BOT, akibat wanprestasi diatur juga dalam pasal 72 Permenkeu Nomor 115/PMK.06/2020 yang menyebutkan bahwa “dalam mitra BOT terlambat membayar kontribusi tahunan sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut atau tidak membayar kontribusi tahunan sebagaimana ditentukan dalam perjanjian BOT sebanyak 3 (tiga) kali berturut-turut, maka pengelola barang dapat melakukan pengakhiran perjanjian BOT secara tertulis tanpa melalui pengadilan”.

Bagi pengelola barang melakukan penghentian perjanjian BOT secara sepihak, apabila mitra BOT belum mengeluarkan peringatan dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari kalender sejak peringatan tertulis pertama, maka akan dilaksanakan dengan memberikan peringatan tertulis kepada mitra BOT. Setelah penerbitan, pengelola barang mengeluarkan peringatan tertulis kedua. Jika dia meminta BOT untuk gagal menerapkan peringatan kedua dalam waktu tiga puluh (tiga puluh) hari kalender setelah dikeluarkannya peringatan tertulis kedua, pengelola barang mengeluarkan peringatan tertulis ketiga, Peringatan terakhir Jika mitra BOT tidak melaksanakan peringatan sampai peringatan ketiga, dalam waktu tiga puluh (tiga puluh) hari kalender setelah peringatan tertulis ketiga dikeluarkan. Pengelola barang mengeluarkan surat penghentian BOT, dan dalam waktu 30 hari (30 hari) setelah menerima surat penghentian BOT, mitra BOT harus menyerahkan objek BOT kepada pengelola

barang, dan pengelola barang meminta badan pengendalian internal pemerintah untuk meninjau penyerahan oleh mitra BOT atas objek BOT, audit ini bertujuan untuk memeriksa:

- a. Kesesuaian jumlah dan kondisi objek BOT antara yang akan diserahkan dengan perjanjian BOT
- b. Kesesuaian bangunan dan fasilitas hasil BOT antara yang akan diserahkan dengan perjanjian BOT
- c. Laporan pelaksanaan BOT

Hasil audit lembaga pengawasan internal pemerintah akan dilaporkan kepada pengelola barang dan disalin ke mitra BOT, yang selanjutnya akan ditindaklanjuti dan dilaporkan kepada pengelola barang. Selanjutnya, penyerahan objek BOT selambat-lambatnya pada akhir siklus BOT harus dicantumkan dalam laporan serah terima. Namun, penghentian BOT secara sepihak tidak menghilangkan kewajiban mitra BOT untuk melaksanakan kewajiban yang diatur dalam perjanjian BOT.

Pada Permenkeu ini hanya mengatur akibat wanprestasi dari BOT, sedangkan akibat wanprestasi dari pemerintah tidak diatur sebagai perjanjian yang berada dalam ranah hukum publik dan hukum privat adanya kemanfaatan bagi masyarakat sebagai variabel penting yang harus diperhatikan kedua belah pihak dalam pelaksanaan perjanjian maka dalam perjanjian BOT prinsip pertanggungjawaban yang lebih cocok untuk diterapkan adalah prinsip tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan. Prinsip ini tidak menitikberatkan kesalahan pada salah satu pihak. Pihak manapun yang memenuhi unsur dalam pasal 1365 KUHPerdara yang menentukan bahwa tiap perbuatan melanggar hukum yang membawa kerugian kepada seorang lain, mewajibkan orang yang karena salahnya menerbitkan kerugian itu mengganti kerugian tersebut, dapat digugat, jadi dalam hal ini baik pihak investor maupun pihak pemerintah dapat digugat dengan syarat ada perbuatan melanggar hukum, ada kerugian dan ada hubungan kausalitas antara perbuatan melanggar hukum dengan kerugian.

#### Instrumen Hukum Perpanjangan Perjanjian BOT

Dari aspek hukum, pelaksanaan pelaksanaan perpanjangan perjanjian kerjasama BOT antara Pemerintah dengan Swasta dilakukan dengan menandatangani beberapa dokumen yaitu:

- Akta Pelaksanaan Hak Opsi Perpanjangan Atas Perjanjian BOT

Akta Pelaksanaan Hak Opsi ini merupakan perjanjian induk, yang isinya berupa kesepakatan untuk mengubah (*addendum*) atau bersifat menegaskan kembali syarat dan ketentuan dalam Perjanjian BOT yang pernah dibuat sebelumnya. Hal utama yang diubah dalam Perjanjian BOT itu adalah mengenai ketentuan jangka waktu Hak untuk Mengelola

Pengelolaan (HMP) yang berlangsung selama jangka waktu yang telah disepakati oleh para pihak (30 Tahun) untuk selanjutnya diperpanjang selama 20 tahun, sehingga jangka waktu HMP menjadi selama 50 tahun terhitung sejak tanggal efektif dimulainya kerjasama.

- Akta Pelaksanaan Perpanjangan Perjanjian Penyerahan Penggunaan dan Pengurusan Hak Atas Tanah

Dokumen ini sebagai bentuk implemementasi riil dari perjanjian/atau akta Pelaksanaan Hak Opsi sebagaimana disebutkan di atas. Dalam akta Perpanjangan Perjanjian Penyerahan Penggunaan dan Pengurusan Hak Atas Tanah ini berisi kesepakatan antara pihak pemerintah dengan pihak swasta mengenai perpanjangan jangka waktu pemanfaatan dan penggunaan tanah selama 20 tahun. Selain itu fungsi keberadaan dokumen ini berlaku sebagai pemberian rekomendasi oleh Pemerintah kepada Swasta untuk melakukan perpanjangan jangka waktu HGB atas tanah, sehingga apabila pada kemudian hari jangka waktu HGB atas tanah telah berakhir, maka Swasta tidak perlu meminta lagi atas persetujuan atau rekomendasi dari Pemerintah.

- Akta kuasa

Dokumen akta kuasa berisi pemberian kuasa dari Pemerintah kepada Swasta untuk melaksanakan perpanjangan HGB atas tanah, apabila hari jangka waktu HGB berakhir. Akta Kuasa ini fungsinya digunakan sebagai salah satu syarat dalam mengajukan permohonan perpanjangan HGB atas tanah HPL ke Badan Pertanahan Nasional (BPN) melalui Kantor Pertanahan setempat. Dengan adanya akta kuasa tersebut maka pihak Swasta (Investor) tidak perlu lagi meminta persetujuan kepada pihak Pemerintah (pemilik lahan) pada saat mengajukan permohonan perpanjangan HGB yang sudah habis jangka waktunya. Dengan demikian maka prosedur pengajuan permohonan perpanjangan HGB oleh pihak Swasta dapat dilaksanakan dengan segera sebelum jangka waktu HGB-nya berakhir.

- Berakhirnya Perjanjian BOT

Pada umumnya setiap bentuk kerjasama antara satu pihak dengan pihak yang lain selalu dibatasi dengan jangka waktu, dimana para pihak pada awal kerjasama telah saling sepakat sampai dengan berapa lama perjanjian kerjasama akan berlangsung. Demikian juga halnya dengan kerjasama dalam pemanfaatan dan pengelolaan tanah dengan konsep BOT, para pihak yaitu antara pemilik tanah dengan investor (penerima BOT) telah bernegosiasi dan sepakat menentukan batasan waktu pemanfaatan dan pengelolaan tanah oleh investor.

Kerjasama antara Pemerintah dengan Swasta. Dimana Pemerintah selaku pemilik tanah setuju memberikan Hak Melakukan Pengelolaan (HMP) atas tanah dan pengembangan proyek kepada investor (Swasta) dengan jangka waktu tertentu dan dapat diperpanjang

hingga 20 tahun berikutnya. Dengan berakhirnya HMP atas tanah dan bangunan oleh investor membawa konsekuensi terjadinya peralihan sistem manajemen operasional dalam pengelolaan tanah dan fasilitas yang telah dibangun yang sebelumnya dikelola oleh investor (Swasta) untuk selanjutnya dialihkan kepada Pemerintah.

Penyerahan Tanah dan Bangunan Beserta Fasilitas Penunjang Kepada Pemilik Tanah Menjelang berakhirnya jangka waktu HMP sebagaimana diterapkan dalam perjanjian BOT, maka tiba saatnya para pihak mempersiapkan dan menyusun rencana dalam rangka pelaksanaan penyerahan kembali tanah beserta bangunan beserta segala fasilitas penunjangnya kepada pemilik tanah, salah satu faktor yang harus diperhatikan dalam penyerahan kembali tanah dan bangunan adalah penyelesaian segala persoalan menyangkut kepentingan pihak lainnya (pihak ketiga) yang turut andil dalam pengelolaan proyek infrastruktur Jalan atau Jalan Tol seperti contoh kawasan Rest Area dan pusat perbelanjaan di dalamnya.

Penyerahan tanah dan bangunan beserta fasilitas penunjangnya oleh Pemerintah kepada pihak Investor (swasta) harus disertai penandatanganan Berita Acara Serah Terima (BAST) sebagai bukti bahwa obyek BOT telah diserahkan kembali dalam keadaan baik kepada pemilik tanah. Terhitung sejak ditandatanganinya BAST, maka dengan sendirinya segala keuntungan, kerugian dan resiko atas tanah dan bangunan beserta fasilitas penunjangnya menjadi hak dan beban serta tanggung jawab pemilik tanah

Selain itu, guna menghindari adanya perselisihan di kemudian hari, pada saat berakhirnya kerjasama BOT, para pihak selanjutnya membuat kesepakatan pembebasan kewajiban dan tanggung jawab. Kedua belah pihak melalui Surat Pernyataan Bersama menyatakan bahwa di antara mereka satu dengan yang lain saling memberikan pembebasan dan pelepasan tanggungjawab (*accuit et decharge*) sehubungan dengan pelaksanaan hak-hak dan kewajiban-kewajiban yang dijalankan masing-masing pihak. Penyusunan surat kesepakatan bersama tersebut tentunya dengan memperhatikan syarat dan ketentuan yang diwajibkan dalam Perjanjian Kerjasama BOT.

- Status Tanah dengan Berakhirnya Perjanjian BOT (*Build Operate Transfer*)

Bersamaan dengan berakhirnya jangka waktu Hak Melakukan Pengelolaan (HMP) atas tanah dan bangunan, maka sama halnya dengan jangka waktu Hak Guna Bangunan (HGB) di atas tanah HPL tersebut juga berakhir, mengingat pemberian HMP atas tanah berlaku efektif sejak tanggal diterbitkannya sertifikat HGB atas nama Pemerintah. Selanjutnya yang menjadi pertanyaan bagaimana jika tanah HGB tersebut berakhir dan tidak dilaksanakan perpanjangan mengingat kerjasama dengan investor telah berakhir? Mengingat

HGB atas nama Pemerintah di atas tanah HPL yang dikuasai oleh investor ( swasta ), maka dengan berpedoman pada Pasal 30 huruf d jo pasal 38 Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1996, Pemerintah selaku bekas pemegang HGB wajib mengembalikan tanah tersebut kepada Investor (swasta) selaku pemegang HPL

Lebih lanjut, masih dalam peraturan yang sama, dalam Pasal 36 ayat (2) ditentukan bahwa dengan berakhirnya HGB di atas tanah HPL, maka HGB menjadi hapus tanahnya dengan sendirinya (demi hukum) kembali ke dalam penguasaan pemegang HPL. Sehubungan demikian tanah dan bangunan proyek serta penguasaan pemegang penunjang yang sebelumnya menjadi obyek kerjasama BOT menjadi berdiri di tanah HPL yang langsung dikuasai oleh Investor (swasta) selaku pemilik tanah. Pemegang HPL. Jadi, dengan berakhirnya HGB maka bangunan yang ada di atasnya secara otomatis berada langsung di atas tanah HPL.

## **2. Hak dan Kewajiban Para Pihak Antara Pemerintah dan Swasta BOT Infrastruktur Jalan**

Pada pembuatan perjanjian BOT tersebut harus terpenuhi adanya kesepakatan sebagai unsur pokok syarat sahnya perjanjian BOT. kesepakatan yang menjadi dasar kelahiran perjanjian BOT meliputi:

1. Sepakat untuk bekerjasama oleh dan antara pemegang hak atau tanah investor;
2. Sepakat menyerahkan hak penggunaan tanah kepada pihak investor untuk didirikan bangunan atau gedung beserta segala fasilitasnya;
3. Sepakat menyerahkan pengelolaan atau pengoperasian bangunan bangunan beserta segala fasilitas yang telah dibangun kepada investor;
4. Sepakat bahwa investor akan menyerahkan kembali bangunan beserta segala fasilitasnya itu kepada pemilik tanah/lahan atau pemegang hak atas tanah setelah jangka waktu kerjasama berakhir.

Jadi pemilik/pemegang hak atas tanah sebagai subyek dalam perjanjian BOT adalah selaku pihak yang menyediakan lahan sedangkan investor sebagai pihak yang mendirikan bangunan dengan menggunakan biaya sendiri. Pelaksanaan proyek pembangunan gedung dapat dilakukan oleh investor sendiri, namun dapat juga investor menunjuk pihak lain selaku sub kontraktor untuk melaksanakan proyek pembangunan beserta dengan fasilitasnya.

Jika ditinjau dari konteks pengadaan proyek infrastruktur maka perjanjian BOT adalah sebuah kontrak atau perjanjian antara pemilik proyek (pemerintah) dengan pihak lain sebagai pelaksana proyek. Pemerintah selaku pemilik proyek dapat memberikan hak kepada pelaksana proyek untuk membangun proyek berupa infrastruktur, mengoperasikan dan memperoleh

keuntungan selama jangka waktu perjanjian hingga setelah jangka waktu berakhir maka proyek tersebut wajib dikembalikan kepada pemilik proyek, misalnya pemerintah.

#### Hak dan Kewajiban Pemilik Tanah (Pemerintah)

Seperti perjanjian pada umumnya pengaturan hak-hak dan kewajiban di antara para pihak juga harus dicantumkan dalam perjanjian BOT. Dalam lingkup perjanjian kerjasama BOT hak-hak dan kewajiban-kewajiban yang dapat dituangkan dalam perjanjian kerjasama BOT meliputi:

##### 1. Hak dan kewajiban pemilik tanah (Pemerintah)

- a. Pemberi BOT berhak untuk memperoleh anggaran investasi atas penyerahan penggunaan tanah selama jangka waktu tertentu dengan jumlah pembayaran yang disepakati dengan investor.
- b. Pemberi BOT berhak untuk memperoleh kembali dari investor di atas tanah dan bangunan beserta dengan fasilitasnya sesuai dengan jangka waktu yang diperjanjikan.
- c. Pemberi BOT berkewajiban untuk menyerahkan kembali lahan atau tanah sebagai objek BOT kepada investor.
- d. Pemberi BOT berkewajiban menjamin kemudahan dan kelancaran bahwa terhadap tanah/lahan yang diserahkan dapat didirikan bangunan untuk keperluan komersial.

#### Hak dan Kewajiban Investor (Badan Usaha)

##### 2. Hak dan Kewajiban Investor

- a. Investor penerima BOT berhak mengelola lahan atas tanah tersebut dari pemegang hak atas tanah (Pemberi BOT).
- b. Investor penerima BOT berhak menggunakan tanah dan bangunan beserta sarana dan fasilitasnya untuk keperluan komersial selama jangka waktu tertentu yang telah disepakati.
- c. Investor yang menerima BOT wajib mengoperasikan (mengelola) pengelolaan gedung dan segala fasilitasnya dalam batas waktu yang disepakati dengan pemilik tanah, menggunakan dan memperoleh keuntungan yang wajar darinya.
- d. Investor penerima BOT berkewajiban menyediakan pendanaan, pengadaan bahan material, peralatan dan jasa yang dibutuhkan untuk pembangunan proyek.
- e. Investor penerima BOT berkewajiban mengurus segala bentuk perijinan yang diperlukan dalam pelaksanaan proyek pembangunan dan memelihara sebaik mungkin gedung dan fasilitasnya.

- f. Investor penerima BOT berkewajiban mengembalikan tanah dan bangunan beserta dengan fasilitas yang ada kepada pemilik tanah pada tanggal berakhirnya perjanjian kerjasama BOT.
- g. Investor penerima BOT berkewajiban membayar fee kepada pemilik proyek apabila diperjanjikan.

#### D. SIMPULAN

Pengaturan BOT secara umum dijelaskan pada KUH Perdata melalui Pasal 1338 tentang kebebasan berkontrak, dan pengaturan tentang perjanjian pada Pasal 1320. Dan pengaturan berikut terdapat pada berbagai instrument perundang-undangan nasional baik dari UU No 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah, PP No 38 Tahun 2008 Tentang Pengelolaan Barang Milik Negara-Daerah, Perpres No 67 Tahun 2005 Tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur, Kepres No 7 Tahun 1998 Tentang Kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha Swasta Dalam Pembangunan dan atau Pengelolaan Infrastruktur, Permenkeu No. 115/PMK.06/2020 Tentang Tata Cara Pemanfaatan Barang Milik Negara, dimana definisi dan pengertian BOT terdapat baik secara langsung maupun tidak langsung. Bentuk BOT telah banyak digunakan oleh masyarakat Indonesia dalam melakukan perjanjian kerjasama. Kerjasama perjanjian BOT berkaitan dengan hak dan kewajiban para pihak harus dicermati pada saat pembuatan perjanjian. Karena BOT merupakan perjanjian dengan waktu relatif lama maka para pihak (pemerintah dan badan usaha) diharapkan membuat perjanjian yang seimbang antara hak dan kewajiban masing-masing pihak, agar tidak terjadi potensi sengketa di kemudian hari.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Adha, L. H. (2011). Kontrak Build Operate Transfer Sebagai Perjanjian Kebijakan Pemerintah Dengan Pihak Swasta. *Dinamika Hukum*, Vol. 11, (No. 3), p. 548–558. Retrieved from <https://doi.org/10.36835/rechtens.v9i1.658>
- Algabili, M. Z., Santoso, B., & Saptono, H. (2016). Pelaksanaan Perjanjian Build Operate and Transfer (Bot) Dalam Pembangunan Aset Milik Pemerintah Daerah (Studi Pada Proyek Pembangunan Dan Pengelolaan Pasar. *Diponegoro Law Journal*, Vol. 5, (No. 4), p. 1-18.
- Amiruddin, & Askin. (2016). *Pengantar Metode Penelitian Hukum Edisi 1 Cetakan Ke 2*. Jakarta: Rajawali Press.
- Bakri, A. S., & Saidan Khaderi, S. (2009). Risk management in build-operate-transfer (BOT) for roads and highway projects in Malaysia. *Built Environment Journal*, Vol. 6, (No.1), p. 1–11.
- Disemadi, H. S. (2019). Kontrak Build Operate Transfer Sebagai Sarana Mewujudkan Kesejahteraan

- Rakyat. *Jurnal Komunikasi Hukum (JKH)*, Vol. 5, (No. 2), p. 126–138
- Kamilah, A. (2012). Bangun Guna Serah (Build Operate Transfer/ BOT) Membangun Tanpa Harus Memiliki Tanah (Perspektif Hukum Agraria, Hukum Perjanjian dan Hukum Publik). In *Bandung: Keni Me-dia*.
- Kuangan, K. Peraturan Menteri Keuangan Nomor 115/PMK.06/2020 tentang Tata Cara Tata Cara Pelaksanaan Pemanfaatan Barang Milik Negara.
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (*Burgerlijk Wetboek*).
- Muhammad, A. (1992). *Hukum Perikatan*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti.
- Muljadi, K., & Widjaja, G. (2003). *Perikatan yang lahir dari perjanjian*. Divisi Buku Perguruan Tinggi. Jakarta : RajaGrafindo Persada.
- Octorina, I. (2010). *Kajian Tentang Kerja Sama Pembiayaan dengan Sistem Build Operate and Transfer (BOT) dalam Revitalisasi Pasar Tradisional*. Semarang: Universitas Diponegoro. Retrieved from [http://eprints.undip.ac.id/24431/1/IMA\\_OKTORINA.pdf](http://eprints.undip.ac.id/24431/1/IMA_OKTORINA.pdf)
- Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 78/Pmk.06/2014 Tentang Tata Cara Pelaksanaan Pemanfaatan Barang Milik Negara.
- Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2010 Tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 Tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur.
- Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 2020 Tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 Tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah.
- Peraturan Pemerintah Nomor 38 tahun 2008 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2006 Tentang Pengelolaan Barang Milik Negara. Daerah.
- Puspitasari, I., & Santoso, B. (2018). Perjanjian Kerjasama Pemerintah Dan Swasta Dengan Pola (BOT) Build Operate Transfer Dalam Pembangunan Jalan Tol (Studi Pembangunan Jalan Tol Semarang-Solo). *Law Reform*, Vol. 14, (No. 1), 57. <https://doi.org/10.14710/lr.v14i1.20237>
- Simamora, S. (2017). *Prinsip Hukum Hukum Kontrak untuk Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah di Indonesia*. Jakarta: Laksbang Justisia.
- Sitanggang, P. A., Santoso, B., & Njatrijani, R. (2017). Pelaksanaan Kontrak Kerjasama dengan Sistem Bangun Guna Serah/Build Operate Transfer (Bot) dalam Pembangunan Infrastruktur Jalan Tol Medan–Kualanamu–Tebing Tinggi. *Diponegoro Law Journal*, Vol. 6, (No. 2), p. 1–16.
- Soekanto, S. (2006). *Pengantar penelitian hukum*. Jakarta: Penerbit Universitas Indonesia (UI-Press).

- Soerodjo, I. (2016). *Hukum Perjanjian dan Pertanahan : Perjanjian Build, Operate and Transfer (BOT) atas Tanah (Pengaturan, Karakteristik dan Praktik)*. Yogyakarta: LaksBang PRESSindo,
- Subekti, R. (2002). *Hukum perjanjian*. Jakarta: Intermedia.
- Subekti, R., & Tjitrosudibio, R. (2017). *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (Burgerlijk Wetbook) Dengan Tambahan Undang-Undang Pokok Agraria dan Undang-Undang Perkawinan*. Jakarta: PT. Pradnya Paramita.
- Syahrani, R. (2000). *Seluk Beluk dan Asas Hukum Perdata*. Bandung: Alumni.
- Thamrin, H. (2017). Kajian Build Operate Transfer Dalam Hukum Perjanjian di Indonesia. *The Juris*, Vol. 1, (No. 2), p. 117.
- Undang-Undang Nomor 9 Tahun 2015 Tentang Pemerintahan Daerah.
- Undang-Undang Pokok Agraria.