

PRINSIP TANGGUNG GUGAT DARI PROFESI PERENCANA TERHADAP KEGAGALAN PEKERJAAN JASA KONSTRUKSI JALAN TOL

Ari Purwadi

Alumni Fakultas Hukum
Universitas 17 Agustus 1945
Surabaya

ABSTRACT

The existence of the Indonesia Toll Road Authority, the authority in charge of the implementation of toll roads in Indonesia is expected to promote the establishment of the acceleration of the implementation of the toll road involving business entities. Binding of construction employment between users and providers of construction services construction services performed by establishing a construction contract. Issues that arise in the construction planner service is legal responsibilities as a professional on quality service their professionalism. This legal research using statute approach and the conceptual approach. Characteristics of the concession is a government contract, the contract between Indonesia Government and the toll road business entities, so that the relations with the toll road business entities are private relationship. The use of freedom of contract principle in government contracts has been limited, namely in government procurement auctions work done through toll road engineering planning services, where tender documents are included in the contract document, as it relates to toll road infrastructure with investments that very large to serve the public interest. Professional responsibility in the form of consulting the profession is responsibility based on profession standards (professional ethics), liability under the law, and responsibility based on scientific techniques standards. Responsibility based on scientific technique standards involves the government to form a team of experts in determining whether there is fault or not fault on consulting services. Legal liability using liability based on fault. In order to balance the elements of proof fault, it is advisable to revise the rules of the principle liability based on fault become presumption of liability principle.

Keywords : *liability, planners, toll road, building failures, failures construction .*

PENDAHULUAN

Infrastruktur merupakan modal bagi suatu negara dan sangat berpengaruh terhadap pergerakan perekonomian, terutama dalam menghadapi proses globalisasi yang bergerak sangat cepat. Pentingnya peran sarana dan prasarana terhadap perekonomian harus didukung oleh pembangunan jalan secara berkelanjutan agar pengiriman hasil pembangunan

nasional bisa lebih terdistribusi secara merata dan adil. Dalam sektor perekonomian jalan merupakan bagian dari sektor transportasi. Peran sektor transportasi dalam pertumbuhan ekonomi cukup besar dan penting.

Permasalahan dasar transportasi adalah peningkatan arus lalu lintas serta kebutuhan akan transportasi telah menghasilkan kema-cetan, kecelakaan dan permasalahan ling-

kungan yang sudah berada di atas ambang batas. Pertumbuhan penduduk Indonesia yang sangat cepat dan pesat membuat kebutuhan akan jalan semakin tinggi karena bertambahnya volume kendaraan yang dapat mengakibatkan kemacetan di berbagai ruas jalan jika pembangunan jalan tidak terus dilakukan. Oleh karena itu perlu dibangun suatu jalan alternatif yang bebas dari kemacetan yang disebut jalan bebas hambatan atau jalan tol. Jalan tol merupakan jalan alternatif untuk mempersingkat jarak dan waktu tempuh dengan prasarat membayar.

Pembangunan infrastruktur berupa sarana dan prasarana termasuk pembangunan jalan tol sebagai penunjang tercapainya tujuan bernegara memang tidak dapat dihindari. Namun tidak dapat juga dihindarkan kenyataan bahwa pemerintah mempunyai kemampuan terbatas sehingga dibutuhkan kerjasama dengan pihak swasta dalam mewujudkan semua kebutuhan tersebut. Sebelumnya proyek-proyek jalan tol di Indonesia dibangun dengan dana dari pemerintah, bantuan luar negeri, dana dari PT Jasa Marga serta proyek dengan sistem kontrak BOT (*Build Operate Transfer*). Kemudian strategi yang dilakukan oleh pemerintah adalah mendorong partisipasi pemerintah daerah dan badan usaha dalam pengembangan jaringan jalan tol di Indonesia¹. Dengan adanya Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan dan Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol serta [Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 295/PRT/M/2005](#) tentang Badan Pengatur Jalan Tol, telah memberikan cakrawala baru bagi pengembangan jalan tol di Indonesia. Keberadaan BPJT, sebagai badan yang berwenang dalam penyelenggaraan jalan tol di Indonesia diharapkan akan mendorong terwujudnya percepatan penyelenggaraan jalan tol dengan melibatkan partisipasi pemerintah daerah dan badan usaha. Di masa yang akan datang pemerintah akan mendanai pembangunan jalan tol dengan 2 (dua) pendekatan, yaitu

pembiayaan penuh oleh swasta dan program kerjasama swasta-publik (*Public Private Partnership/ PPP*)².

Jasa konstruksi adalah layanan jasa konsultasi perencanaan pekerjaan konstruksi, layanan jasa pelaksanaan pekerjaan konstruksi, dan layanan jasa konsultasi pengawasan pekerjaan konstruksi (Pasal 1 angka 1 Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi). Jenis usaha jasa konstruksi terdiri dari usaha perencanaan konstruksi, usaha pelaksanaan konstruksi, dan usaha pengawasan konstruksi yang masing-masing dilaksanakan oleh perencana konstruksi, pelaksana konstruksi, dan pengawas konstruksi. Pengikatan pekerjaan konstruksi antara pengguna jasa konstruksi dan penyedia jasa konstruksi dilakukan dengan membentuk kontrak kerja konstruksi. Layanan penyedia jasa konstruksi terdiri perencana konstruksi, pelaksana konstruksi, dan pengawas konstruksi. Layanan jasa yang dilakukan oleh penyedia jasa dapat dilakukan oleh tiap-tiap penyedia jasa secara terpisah dalam pekerjaan konstruksi. Namun, layanan jasa perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan dapat dilakukan secara terintegrasi dengan memperhatikan besaran pekerjaan atau biaya, penggunaan teknologi canggih, serta risiko besar bagi para pihak ataupun kepentingan umum dalam satu pekerjaan konstruksi (Pasal 16 ayat (1), (2), dan (3) Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi).

Pekerjaan konstruksi melibatkan perencana konstruksi, pelaksana konstruksi dan pengawas konstruksi. Sedangkan hasil akhir dari konstruksi adalah bangunan fisik konstruksi. Bangunan fisik konstruksi tersebut dilaksanakan oleh pelaksana konstruksi, sehingga kalau terjadi kegagalan pekerjaan konstruksi kelihatannya semata-mata menjadi tanggungjawab pelaksana konstruksi. Padahal perencana konstruksi pun bisa juga dimintai tanggung jawab perdata ketika terjadi kegagalan pekerjaan konstruksi. Mengenai konsep tanggung jawab perdata ini mengenal beberapa prinsip tanggung jawab perdata (prinsip tanggung gugat). Dengan demikian, diperlu-

¹BPJT, *Peluang Investasi Jalan Tol Di Indonesia*, Departemen Pekerjaan Umum Badan Pengatur Jalan Tol, 2006, h. 4.

²*Ibid.*, h. 8.

kan pemahaman tentang prinsip tanggung gugat yang dapat diberlakukan terhadap konsultan perencana jasa konstruksi yang telah bersertifikasi sebagai penyedia jasa konstruksi.

Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian di atas, dirumuskan permasalahan sebagai berikut:

- a. Apa karakteristik hubungan kontraktual antara perencana jasa konstruksi sebagai penyedia jasa dengan Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) sebagai pengguna jasa dalam rangka pembangunan proyek infrastruktur jalan tol?
- b. Apakah prinsip tanggung gugat yang diberlakukan terhadap perencana apabila terjadi kegagalan pekerjaan jasa konstruksi?

METODE PENELITIAN

Penelitian hukum dilakukan untuk mencari pemecahan atas isu hukum yang timbul. Jenis penelitian hukum adalah penelitian hukum normatif, yaitu penelitian yang dibangun berdasarkan disiplin ilmiah dan cara-cara kerja ilmu hukum normatif yaitu dengan obyek penelitian berupa kumpulan peraturan-peraturan hukum yang berkaitan dengan perusahaan jalan tol, kontrak jasa konstruksi dan kontrak pemerintah. Dalam penelitian hukum normatif digunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*), karena yang akan ditelaah adalah berbagai peraturan hukum di bidang perusahaan jalan tol, kontrak jasa konstruksi dan kontrak pemerintah yang menjadi fokus sekaligus tema sentral suatu penelitian ini. Di samping menggunakan pendekatan perundang-undangan dalam penelitian ini juga menggunakan pendekatan konseptual (*conseptual approach*), yaitu adalah pendekatan dengan berusaha membangun suatu konsep di bidang hukum yang berkaitan dengan perusahaan jalan tol, kontrak jasa konstruksi, serta kontrak pemerintah.

PEMBAHASAN

- a. **Karakteristik hubungan kontraktual antara perencana jasa konstruksi sebagai penyedia jasa dengan Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) sebagai**

pengguna jasa dalam rangka pembangunan proyek infrastruktur jalan tol

Persiapan perusahaan jalan tol dilakukan dalam rangka menyusun prioritas proyek jalan tol yang dilelang. Persiapan perusahaan jalan tol mencakup pelaksanaan prastudi kelayakan finansial, studi kelayakan, dan analisis mengenai dampak lingkungan. Prastudi kelayakan finansial mencakup kegiatan analisa sosial ekonomi, analisa proyeksi lalu lintas, dan analisa perkiraan biaya konstruksi serta analisa kelayakan finansial termasuk rekomendasi bentuk perusahaan, skema pendanaan dan upaya yang dibutuhkan untuk membuat proyek layak secara finansial. Hasil kegiatan prastudi kelayakan finansial digunakan sebagai dasar penyusunan studi kelayakan.

Studi kelayakan dan analisis mengenai dampak lingkungan dilakukan untuk mengevaluasi kelayakan proyek dari aspek teknis, ekonomi dan finansial serta lingkungan. Studi kelayakan mencakup analisa sosial ekonomi daerah, analisa proyeksi lalu lintas, penyusunan desain awal, analisa perkiraan biaya konstruksi, analisa kelayakan teknik, ekonomi, dan finansial. Analisis mengenai dampak lingkungan mencakup kegiatan pengkajian dampak-dampak lingkungan yang mungkin terjadi akibat adanya rencana kegiatan pembangunan jalan tol. Hasil kegiatan studi kelayakan dan analisis mengenai dampak lingkungan dijadikan dasar dalam proses pelelangan.

Badan Usaha dapat memprakarsai perusahaan jalan tol berupa berupa pengajuan rencana untuk perusahaan suatu ruas jalan tol. Ruas jalan tersebut harus layak secara ekonomi. Badan Usaha pemrakarsa tersebut mengajukan permohonan izin kepada Menteri PU untuk mendapatkan izin prinsip pengajuan prakarsa perusahaan jalan tol. Pengajuan prakarsa dilengkapi dengan hasil studi kelayakan ruas jalan yang diusulkan menjadi jalan tol. Hasil studi kelayakan dipakai sebagai dasar pelelangan dengan mengundang pemrakarsa dan badan usaha lain untuk mengikuti pelelangan yang dilaksanakan secara terbuka dan transparan.

Badan usaha yang memprakarsai perusahaan jalan tol dengan mengundang konsul-

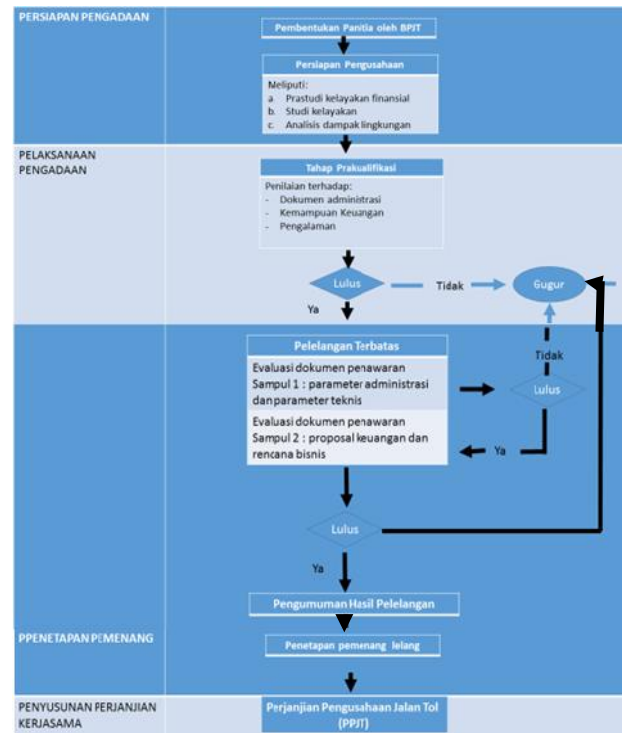
tan untuk melakukan studi kelayakan adalah PT Jasa Marga yang memprakasai jalan tol atas laut Jakarta-Surabaya.

Pelelangan perusahaan jalan tol dilaksanakan berdasarkan prinsip terbuka dan transparan. Dalam rangka melaksanakan pelelangan, BPJT membentuk panitia pelelangan. Pelelangan perusahaan jalan tol dilaksanakan dalam dua tahap, yaitu: a. tahap prakualifikasi; dan b. tahap pelelangan terbatas bagi yang lulus prakualifikasi.

Panitia pelelangan menyelenggarakan prakualifikasi untuk menilai kemampuan calon peserta pelelangan perusahaan yang menyangkut terutama aspek kemampuan keuangan, dan kemampuan teknis yang dapat mengakomodasi kegiatan yang akan dilaksanakan. Panitia pelelangan wajib menyediakan dokumen lelang kepada semua peserta yang lulus prakualifikasi. Dokumen lelang tersebut meliputi hal-hal sebagai berikut: a. undangan lelang; b. petunjuk terhadap peserta pelelangan; c. formulir penawaran; d. syarat umum dan khusus yang akan diterapkan dalam perjanjian perusahaan; e. salinan studi kelayakan; f. salinan dari konsep perjanjian perusahaan; g. jaminan penawaran atas nama penawar yang diperlukan dalam penawaran; dan h. lampiran, berupa informasi tambahan yang relevan, seperti data ekonomi, sosial, kependudukan, dan amdal yang diperlukan untuk menyempurnakan kualitas penawaran.

Tahap pengadaan perusahaan jalan tol digambarkan pada gambar 1.

Di tahap persiapan perusahaan jalan tol, BPJT melaksanakan kegiatan prastudi kelayakan finansial, studi kelayakan, dan analisa dampak lingkungan. Dalam melaksanakan kegiatan prastudi kelayakan finansial, studi kelayakan, dan analisa dampak lingkungan, BPJT dapat melibatkan tenaga profesional atau penyedia jasa sesuai dengan bidangnya. Biasanya, Badan Pengatur Jalan Tol sebagai pengguna jasa mengundang penyedia jasa konsultansi untuk mengikuti prakualifikasi seleksi umum dengan paket pekerjaan yang dibutuhkan.



Gambar 1: Tahap-tahap Pengadaan Perusahaan Jalan Tol

Tahap ini menghasilkan dokumen lelang yang selanjutnya digunakan untuk tahap prakualifikasi dan pemilihan badan usaha. Secara umum, proses prakualifikasi mencakup penilaian terhadap kelengkapan dokumen administrasi, penilaian terhadap aspek keuangan, serta aspek pengalaman. Penilaian aspek administrasi dilakukan berdasarkan pemenuhan terhadap seluruh persyaratan kelengkapan administrasi serta kebenaran dan keabsahan pengisian data dan informasi. Bagi badan usaha yang lulus penilaian aspek administrasi maka dilakukan penilaian terhadap aspek keuangan dan aspek pengalaman; pembobotan terhadap kemampuan aspek keuangan dan aspek pengalaman adalah dengan perbandingan 80% dan 20%. Nilai ambang kelulusan tahap prakualifikasi adalah 60.

Badan usaha yang lulus tahap prakualifikasi kemudian diundang untuk mengikuti proses pelelangan. Proses evaluasi selanjutnya dapat dilakukan menggunakan salah satu dari enam metode pelelangan perusahaan jalan tol ditentukan oleh panitia berdasarkan analisa kelayakan yang dilakukan oleh BPJT dan

persetujuan Menteri (Pekerjaan Umum). Terdapat empat pilihan metode yaitu: i) “Metode A” - perencanaan, konstruksi dan biaya pengadaan tanah serta masa konsesi sudah ditetapkan; yang dikompetisikan adalah tarif tol awal yang terendah, ii) “Metode B” - perencanaan, konstruksi, biaya pengadaan tanah, tarif tol awal dan masa konsesi sudah ditetapkan; yang dikompetisikan adalah besaran dukungan/kompensasi yang perlu diberikan atau risiko yang ditanggung oleh pemerintah, iii). “Metode C” - pengoperasian dan pemeliharaan telah ditetapkan; yang dikompetisikan adalah nilai investasi, masa konsesi, dan tarif tol awal Golongan I, dan iv). “Metode D” - khusus untuk perusahaan pengoperasian dan pemeliharaan dalam masa transisi

Pada Pelelangan Berdasarkan Tarif Tol Awal Terendah misalnya, evaluasi penawaran dilakukan terhadap Sampul 1 dan Sampul 2 yang disampaikan pada waktu yang bersamaan. Sampul 1 berisi dokumen administrasi dan teknis, sedangkan Sampul 2 berisi proposal keuangan dan rencana bisnis. Setelah seluruh proses evaluasi terhadap sampul pertama dilakukan, Sampul ke 2 barulah dibuka dan dievaluasi. Selanjutnya, sesuai dengan kriteria maka pemenang pelelangan adalah badan usaha yang menyampaikan proposal tarif tol awal terendah.

Panitia pelelangan wajib melakukan evaluasi penawaran berdasarkan kriteria evaluasi yang ditetapkan dalam dokumen lelang, dalam hal jumlah penawaran yang memenuhi persyaratan hanya 1 (satu), panitia pelelangan dapat mengadakan pelelangan ulang atau panitia pelelangan dapat melakukan negosiasi dengan penawar tersebut setelah mendapat persetujuan Menteri PU. Dalam Peraturan Pemerintah No. 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol diatur bahwa dalam hal jumlah penawaran yang memenuhi persyaratan hanya 1 (satu), panitia pelelangan dapat melakukan negosiasi dengan penawar tersebut setelah mendapat persetujuan Menteri PU. Namun, ketentuan dalam Lampiran Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur menyatakan bahwa apabila

peserta lelang yang lulus prakualifikasi kurang dari 3 (tiga) maka dilakukan pengumuman dan proses prakualifikasi ulang dengan mengundang peserta lelang yang baru, apabila setelah pengumuman lelang/prakualifikasi diulang ternyata tidak ada tambahan calon peserta lelang yang baru atau keseluruhan peserta lelang masih kurang dari 3 (tiga) peserta, maka Panitia Pengadaan melanjutkan proses pelelangan umum. Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur dibentuk sebagai payung hukum bagi penyediaan infrastruktur yang bersifat lintas sektor. Lintas sektor sebagaimana dimaksud mengandung makna bahwa Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur berlaku bagi seluruh sektor infrastruktur yang menjadi lingkup pengaturan peraturan presiden tersebut, termasuk jalan tol.

Dengan demikian, terjadi konflik norma antara Peraturan Pemerintah No. 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol dan Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah Dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur. Kalau terjadi konflik norma atau untuk menyelesaikan antinomi antara peraturan pemerintah dan peraturan presiden. maka digunakan asas preferensi hukum, yaitu *Lex superior derogat legi inferiori* (perundang-undangan yang lebih tinggi tingkatannya mengalahkan perundang-undangan di bawahnya)³.

Seperti yang dilakukan oleh Kementerian PU bahwa penunjukan pemenang tender untuk jalan tol Medan-Kualanamu-Tebing Tinggi diselesaikan lewat negosiasi. Hal ini disebabkan hanya konsorsium PT Jasa Marga Tbk, PT Waskita Karya Tbk, PT Hutama Karya, dan PT Pembangunan Perumahan Tbk yang mengembalikan dokumen penawaran tender. Sedangkan konsorsium seperti Konsorsium PT Nusantara Infrastructure Tbk, Kookmin Bank, Woori Bank, Korea Exchange

³Philipus M. Hadjon dan Tatiek Sri Djatmiati, *Argumentasi Hukum*, Gajah Mada University Press, Yogyakarta, 2008. h. 31.

Bank, Posco Engineering and Construction Co. Ltd, Lotte Engineering and Construction Co. Ltd., Konsorsium PT Bangun Tjipta Sarana, dan Konsorsium Shapoorji Pallonji Roads Private Limited, PT Praba Indopersada tidak mengembalikan dokumen penawaran tender dan dianggap gugur⁴.

Panitia pelelangan menetapkan calon pemenang lelang berdasarkan evaluasi penawaran berdasarkan kriteria evaluasi yang ditetapkan. Panitia pelelangan membuat dan menyampaikan laporan hasil pelelangan kepada BPJT. Kepala BPJT mengajukan calon pemenang lelang kepada Menteri untuk ditetapkan sebagai pemenang lelang.

Setelah itu Menteri PU atas nama Pemerintah mengadakan perjanjian perusahaan jalan tol (PPJT) dengan Badan Usaha. Perjanjian perusahaan jalan tol sekurang-kurangnya memuat ketentuan mengenai hal-hal sebagai berikut: a. lingkup perusahaan; b. masa konsesi perusahaan jalan tol; c. tarif awal dan formula penyesuaian tarif; d. hak dan kewajiban, termasuk risiko yang harus dipikul para pihak, di mana alokasi risiko harus didasarkan pada prinsip pengalokasian risiko secara efisien dan seimbang; e. perubahan masa konsesi; f. standar kinerja pelayanan serta prosedur penanganan keluhan masyarakat; g. sanksi dalam hal para pihak tidak memenuhi ketentuan perjanjian perusahaan; h. penyelesaian sengketa; i. pemutusan atau pengakhiran perjanjian perusahaan; j. aset penunjang fungsi jalan tol; k. sistem hukum yang berlaku terhadap perjanjian perusahaan adalah hukum Indonesia; dan l. keadaan kahar di luar kemampuan para pihak.

Selain itu perjanjian perusahaan harus secara tegas mengatur ketentuan mengenai penyerahan jalan tol dan/atau fasilitasnya pada akhir masa konsesi. Ketentuan mengenai penyerahan jalan tol tersebut secara tegas memuat : a. kondisi jalan tol dan/atau fasilitas yang akan dialihkan; b. prosedur dan tata cara penyerahan jalan tol dan/atau fasilitas; c. ketentuan bahwa jalan tol dan atau fasilitasnya harus bebas dari segala jaminan atau pembe-

banan dalam bentuk apa pun pada saat diserahkan kepada Pemerintah; d. ketentuan bahwa sejak saat diserahkan jalan tol dan/atau fasilitas bebas dari tuntutan pihak ketiga, dan Badan Usaha akan membebaskan Pemerintah dari segala tuntutan yang mungkin timbul.

Di dalam ketentuan Pasal 19 Peraturan Pemerintah Nomor 15, Tahun 2005 tentang Jalan Tol dinyatakan bahwa Perusahaan jalan tol meliputi kegiatan pendanaan, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian, dan/atau pemeliharaan di mana penjelasannya menyatakan bahwa perusahaan Jalan Tol dapat dilakukan dengan bentuk Bangun Guna Serah (*Build, Operate and Transfer*). Bangun Guna Serah (*Build, Operate and Transfer*) dimaksud adalah Badan Usaha berkewajiban untuk membangun jalan tol dan/atau fasilitas, termasuk pembiayaan, yang dilanjutkan dengan pengoperasian dan pemeliharaan dalam jangka waktu tertentu serta berhak menarik biaya pemakaian layanan dari pengguna untuk mengembalikan modal investasi, biaya pengoperasian dan pemeliharaan serta keuntungan yang wajar, dan setelah berakhirnya Perjanjian Perusahaan harus diserahkan kepada Pemerintah tanpa penggantian biaya apapun.

Lingkup pekerjaan perencanaan teknis adalah penyusunan rencana akhir (*Final Engineering Design*) yang merujuk pada *Preliminary Design Drawing* dengan mengikuti tahapan-tahapan kegiatan rencana kerja, seperti survey pendahuluan, penyusunan kriteria desain, survey detail, analisis dan desain yang dalam proses berkoordinasi dengan instansi-instansi terkait serta mendapat persetujuan Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT). Sedangkan lingkup pekerjaan pelaksanaan konstruksi meliputi semua sasaran kegiatan pembangunan jalan tol yang terdiri atas: jalan/jembatan, bangunan pelengkap, perlengkapan jalan, fasilitas tol, peralatan tol dan sarana pelengkap pengoperasian yang harus dibangun sesuai dengan jenis, jumlah, spesifikasi teknis dan gambar rencana yang telah disetujui BPJT dan disahkan oleh Pemerintah.

Perencanaan teknis jalan tol antara lain meliputi: 1. Perencanaan tebal perkerasan, 2. Perencanaan dimensi saluran drainase, 3.

⁴ “Menteri PU: Pemenang Tender Tol Kualanamu Melalui Negosiasi”, <http://bisnis.news.viva.co.id/>

Perencanaan kontrol geometrik jalan, 4. Perencanaan kebutuhan lebar jalan, 5. Perencanaan rekayasa lalu lintas, 6. Perencanaan metode desain bangunan pelengkap, 7. rencana anggaran biaya. :Direktorat Jenderal Bina Marga Kementerian Pekerjaan Umum telah mengeluarkan Standar Geometrik Jalan Bebas Hambatan Untuk Jalan Tol. Acuan normatif untuk perencanaan teknis jalan tol pada Standar Geometrik Jalan Bebas Hambatan Untuk Jalan Tol.

Para pihak yang terlibat dalam perusahaan jalan tol adalah:

1. Pemerintah dalam hal ini Kementerian Pekerjaan Umum sebagai pihak yang menandatangani Perjanjian Perusahaan Jalan Tol (PPJT).
2. Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) untuk meminta persetujuan yang berkaitan bidang-bidang teknis.
3. Perusahaan Jalan Tol (Badan Usaha Jalan Tol) Kontraktor.
4. Para konsultan perencana, yang meliputi: bidang sipil, bidang arsitek, bidang mekanikal, bidang supervisi, bidang elektrik, bidang lingkungan, bidang *traffic* dsb.

Tender perusahaan jalan tol, meliputi:

- Tender pengadaan perusahaan jalan tol yang dilakukan oleh Pemerintah dalam hal ini BJPT untuk menetapkan Badan Usaha Jalan Tol yang ditetapkan sebagai pemenang tender untuk melaksanakan perusahaan jalan tol sesuai dengan Perjanjian Perusahaan Jalan Tol (PPJT). Tender dilaksanakan berdasarkan ketentuan Permen PU Pedoman Pengadaan Perusahaan Jalan Tol;
- Tender perencanaan teknis jalan tol yang dilakukan juga oleh Badan Usaha Jalan Tol (Perusahaan Jalan Tol) untuk mendapatkan perusahaan jasa perencana teknis jalan tol untuk menghasilkan dokumen *Detail Engineering Design* pembangunan jalan tol.

Dengan menggunakan teori hukum kontrak dari van Dunne, maka tahap-tahap pengadaan perusahaan jalan tol dibedakan menjadi:

1. Tahap pra-kontraktual
Tahap pra-kontraktual pada pengadaan perusahaan jalan tol ditandai adanya penawaran dan penerimaan. Tahap awal

adanya penawaran yang dilakukan oleh BPJT. Penawaran diberikan kepada Badan Usaha Jal Tol melalui dokumen penawaran tender. Dokumen penawaran tender ini disusun berdasarkan hasil studi kelayakan oleh BPJT.

Studi kelayakan ini melibatkan tenaga ahli atau penyedia jasa di bidangnya.

Sedangkan penerimaan pada pelaksanaan pengadaan diawali dengan adanya seleksi prakualifikasi, pelelangan terbatas yang diikuti Badan Usaha Jalan Tol yang lulus prakualifikasi, dan akhirnya penetapan pemenang lelang.

2. Tahap kontraktual
Tahap ini ditandai dengan adanya penandatanganan perjanjian antara pemerintah dan Badan Usaha Jalan Tol sebagai pemenang tender dalam bentuk Perjanjian Perusahaan Jalan Tol (PPJT). Bentuk perusahaan jalan tol adalah kerjasama Pemerintah dan Badan Usaha dalam penyediaan infrastruktur jalan tol.
3. Tahap pasca-kontraktual
Tahap ini merupakan tahap pelaksanaan Perjanjian Perusahaan Jalan Tol (PPJT). Lingkup perusahaan jalan tol itu meliputi: kegiatan pendanaan, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian, dan/atau pemeliharaan.

Masing-masing pekerjaan perencanaan konstruksi, pekerjaan pelaksanaan konstruksi, dan pekerjaan pengawasan konstruksi tidak dikerjakan oleh Badan Usaha Jalan Tol, melainkan dilaksanakan oleh Badan Usaha tersendiri melalui tender. Perencanaan teknis jalan tol merupakan suatu kumpulan dokumen teknik yang memberikan gambaran produk yang ingin diwujudkan, yang terdiri dari gambar teknik detail, syarat-syarat umum, serta spesifikasi pekerjaan dengan mengacu kepada desain awal. Penyusunan rencana teknik jalan tol ini dilaksanakan oleh Badan Usaha Jalan Tol dengan melibatkan konsultan jasa perencanaan. Kontrak perencanaan teknis jalan tol dilakukan antara Badan Usaha Jalan Tol (perusahaan jalan tol) dan konsultan perencanaan. Pada dasarnya, kontrak yang dibuat oleh para pihak ini merupakan hukum bagi mereka yang membuatnya. Kontrak

mempunyai daya kerja yang mengikat bagaikan undang-undang bagi para pihak yang membuatnya. Kontrak yang dibuat ini akan menjamin adanya kepastian hukum bagi para pihak yang membuatnya, sehingga para pihak bisa mengetahui apa yang harus diperbuat oleh para pihak. Kepastian hukum ini berkaitan dengan asas *pacta sunt servanda*, artinya para pihak harus menghormati substansi kontrak yang dibuat oleh para pihak. Menurut John Rawls, kontrak akan mampu menjamin pelaksanaan hak dan sekaligus mendistribusikan kewajiban secara adil bagi para pihak yang terlibat dalam kontrak. Dalam pelaksanaan kontrak harus dilakukan dengan iktikad baik, artinya para pihak harus melaksanakan substansi kontrak berdasarkan kepercayaan dan kemauan baik para pihak. Dengan demikian, teori kepercayaan yang merugi digunakan dalam kontrak ini, karena kontrak sudah ada jika dengan kontrak sudah menimbulkan kepercayaan bagi pihak terhadap siapa janji itu diberikan. Oleh karena itu, pihak yang menerima janji akan percaya bahwa akan menimbulkan kerugian jika janji tidak terlaksana.

Dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol Ruas Simpang Susun Waru – Bandara Juanda Nomor: 03/PPJT/II/Mn/2007 Tanggal 12 Februari 2007 antara Pemerintah yang diwakili oleh Sekertaris Jenderal Departemen Pekerjaan Umum dan Diruktur Utama PT Citra Margatama Surabaya terdapat klausula perjanjian sebagai berikut:

1. Pasal 2 : 2.2 menetapkan ruang lingkup pengusahaan jalan tol, yaitu: Perusahaan Jalan Tol (baca: Badan Usaha Jalan Tol) harus bertanggung jawab untuk pelaksanaan pengusahaan jalan tol, yang meliputi Pendanaan, Perencanaan teknik, Konstruksi, Pengoperasian, dan Pemeliharaan sesuai pada ketentuan dalam Perjanjian dan peraturan perundang-undangan dan ketentuan yang berlaku.
2. Pasal 6 Perjanjian mengenai klausula Perencanaan Teknik menetapkan hal-hal:

a. Rencana Teknik Akhir

- 1) Perusahaan Jalan Tol harus memulai Perencanaan Teknik pada saat Pengada-

an Tanah dimulai. Kecuali jika Perusahaan Jalan Tol menerima penolakan tertulis dari BPJT dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari sejak bukti penyerahan Rencana Teknik Akhir, maka Rencana Teknik Akhir dianggap telah disetujui. BPJT mempunyai waktu selama 30 (tiga puluh) hari untuk menolak setiap penyerahan kembali Rencana Teknik Akhir. Tanpa pengecualian, Perusahaan Jalan Tol harus menyelesaikan Rencana Teknik Akhir dalam jangka waktu 12 (dua belas) bulan sejak Perencanaan Teknik dimulai sesuai dengan Rencana Bisnis.

- 2) Persetujuan atas Rencana Teknik Akhir tidak boleh tidak diberikan tanpa alasan yang wajar apabila Rencana Teknik Akhir telah memenuhi peraturan perundang-undangan dan ketentuan yang berlaku.
- 3) Perusahaan Jalan Tol diperbolehkan untuk menyampaikan kepada BPJT usulan tertulis yang menurut pendapat Perusahaan Jalan Tol akan, jika dipergunakan, mempercepat penyelesaian atau memperbaiki suatu kesalahan pada Rencana Teknik Awal atau di lain pihak dapat menguntungkan Pemerintah.

b. Perubahan Rencana Teknik Akhir dan atau Pekerjaan Tambahan atau Kurang Pekerjaan Konstruksi

- 1) Berkaitan dengan pekerjaan Konstruksi, BPJT dapat meminta perubahan pada Rencana Teknik Akhir yang telah disetujui dan/ atau pekerjaan tambah atau pekerjaan kurang pada beberapa bagian dari Rencana Teknik Akhir yang telah disetujui. Permintaan BPJT tersebut harus dalam bentuk tertulis dan disertakan dengan konsep rencana perubahan
- 2) Dalam waktu 30 (tiga puluh) hari setelah menerima permintaan BPJT tersebut, Perusahaan Jalan Tol harus menyerahkan:
 - a) Tanggapannya sehubungan dengan perubahan tersebut terhadap Rencana

- Teknik Akhir dan/ atau pekerjaan tambah atau pekerjaan kurang;
- b) Perkiraan biaya dan pengeluaran tambahan yang terjadi akibat perubahan tersebut; dan
 - c) Perkiraan tambahan waktu konstruksi akibat perubahan tersebut.
- 3) Perusahaan Jalan Tol tidak boleh memulai pelaksanaan perubahan atas Rencana Teknik Akhir yang telah disetujui dan/ atau pekerjaan tambah sebelum BPJT memberikan persetujuannya.
 - 4) Perusahaan Jalan Tol tidak berhak untuk mendapat penggantian biaya akibat perubahan tersebut apabila perubahan tersebut tidak menambah lingkup pekerjaan Konstruksi yang akan dilaksanakan oleh Perusahaan Jalan Tol

c. Penunjukan Perencana Teknik Ahli

Perusahaan Jalan Tol wajib menunjuk perencana teknik ahli dalam pelaksanaan Perencanaan Teknik sesuai dengan ketentuan Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi beserta semua peraturan pelaksanaannya. Persetujuan BPJT atas Rencana Teknik Akhir tidak membebaskan Perusahaan Jalan Tol dari segala tanggung jawabnya terhadap cacat, kekurangan atau kesalahan pada Rencana Teknik Awal atau Rencana Teknik Akhir.

Kontrak perencanaan teknis jalan tol antara Badan Usaha Jalan Tol dan konsultan perencana mengandung prestasi yang mengandung unsur publik yang merupakan bagian dari pelaksanaan Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) yang telah disepakati antara Pemerintah (Kementerian PU) dan Badan Usaha Jalan Tol sehingga hasil perencanaan teknis berupa *Detail Engineering Desain*, istilah yang digunakan dalam Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol adalah Rencana Teknik, harus mendapatkan persetujuan dari Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT). Hal ini sesuai dengan salah satu tugas dan fungsi Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) yaitu memonitor pelaksanaan perencanaan dan pelaksanaan konstruksi serta

pengoperasian dan pemeliharaan jalan tol yang dilakukan Badan Usaha Jalan Tol.

Meskipun sebenarnya kontrak yang terjadi antara Badan Usaha Jalan Tol dan perencana mengandung unsur privat, tetapi di sini ternyata mengandung unsur publik. Unsur publik dalam kontrak antara Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) dan perencana karena kontrak yang dibuat itu merupakan pelaksanaan dari Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) antara Pemerintah dan Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) sebagai kontrak induknya. Oleh karena itu, untuk sampai kepada Rencana Teknik Akhir (*Final Detail Engineering Desain*) harus dikonsultasikan dan kemudian Rencana Teknik Akhir disetujui oleh BPJT sebagai wakil pemerintah.

b. Prinsip tanggung gugat yang diberlakukan terhadap perencana apabila terjadi kegagalan pekerjaan jasa konstruksi

Tanggung jawab perencana/konsultan yang bersertifikasi perencanaan teknis jalan tol meliputi:

1. Tanggungjawab profesional berdasarkan kode etik organisasi profesi yang bersangkutan, sehingga untuk menentukan ada tidaknya kesalahan konsultan perencana dilakukan oleh organisasi profesi yang bersangkutan menurut aturan dan tata cara yang telah disepakati oleh anggota profesi yang bersangkutan;
2. Tanggung jawab konsultan perencana berdasarkan standar keilmuan di bidang *engineering*. Dalam hal ini untuk menentukan ada tidaknya kesalahan konsultan perencana ada campur tangan Pemerintah dengan membentuk tim ahli penilai yang bekerja secara profesional berdasarkan keahliannya untuk menguji ada tidaknya kesalahan perencana/ konsultan.

Tanggung jawab profesional ini telah diatur di dalam UU Jasa Konstruksi dalam Pasal 11 jis Pasal 8 dan Pasal 9, yang menyatakan bahwa Perencana konstruksi, pelaksana konstruksi, dan pengawas konstruksi yang berbentuk badan usaha dan Perencana konstruksi dan pengawas konstruksi orang perseorangan harus bertanggung jawab terhadap hasil pekerjaannya. Tanggung

jawab profesional ini dilandasi prinsip-prinsip keahlian sesuai dengan kaidah keilmuan, kepatutan, dan kejujuran intelektual dalam menjalankan profesinya dengan tetap mengutamakan kepentingan umum.

3. Tanggung jawab konsultan perencana berdasarkan hukum merupakan tanggung gugat professional berdasarkan hukum (*legal liability*), diartikan sebagai tanggung jawab perdata penyedia jasa/pengembangan profesi atas jasa yang diberikannya kepada kliennya/ pengguna jasa atau tanggung-jawab perdata (tanggung gugat) pengembangan profesi terhadap pihak ketiga yang dirugikan.

Hal ini dipertegas dengan adanya Pasal 11 ayat (3) UU Jasa Konstruksi, bahwa untuk mewujudkan terpenuhinya tanggung jawab profesional dapat ditempuh melalui mekanisme pertanggungjawaban sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Dengan demikian, dengan menggunakan mekanisme dalam hukum acara perdata, maka dapat diajukan gugatan sebagai bentuk pertanggungjawaban perdata (tanggung gugat).

Kegagalan pekerjaan konstruksi bisa terjadi karena sebab-sebab kelalaian pada saat perencanaan teknik karena dalam tahap perencanaan teknik bisa mempengaruhi kualitas konstruksi. Tahap perencanaan teknik itu menghasilkan produk yang berupa dokumen (bukan bangunan fisik). Oleh karena itu, tanggung jawab profesional bisa digunakan untuk mengajukan ganti kerugian akibat kegagalan konstruksi dan kegagalan bangunan kepada profesi konsultan perencana perusahaan jalan tol.

Tanggung jawab profesional pada profesi konsultan perencana tidak hanya tanggung jawab berdasarkan standar profesi (etika profesi) dan tanggung jawab berdasarkan hukum, tetapi yang lebih penting adalah tanggung jawab berdasarkan standar keilmuan teknik. Pada tanggung jawab berdasarkan standar keilmuan teknik ini melibatkan pemerintah untuk membentuk tim ahli dalam menentukan ada tidaknya kesalahan pada jasa konsultansi yang berakibat terjadinya kegagalan konstruksi dan kegagalan bangunan.

Prinsip tanggung gugat sebenarnya bisa dibedakan menjadi prinsip tanggung jawab

perdata berdasarkan kesalahan dan prinsip tanggung jawab perdata tanpa kesalahan. Prinsip tanggung jawab perdata berdasarkan kesalahan tersebut meliputi:

1. Prinsip tanggung gugat berdasarkan kesalahan: perbuatan melanggar hukum dan wanprestasi.

Prinsip tanggung gugat berdasarkan unsur kesalahan (*liability based on fault*) adalah prinsip yang cukup umum berlaku dalam hukum perdata. Dalam Pasal 1365 BW prinsip ini dipegang secara teguh. Prinsip ini menyatakan seseorang baru dapat dimintakan pertanggungjawaban secara hukum jika ada unsur kesalahan yang dilakukannya.

Tanggung jawab kontraktual didasarkan adanya hubungan kontraktual. Hubungan kontraktual adalah hubungan hukum yang dimaksudkan untuk menimbulkan akibat hukum, yaitu menimbulkan hak dan kewajiban terhadap para pihak dalam perjanjian. Apabila salah satu pihak tidak melaksanakan kewajibannya dan karenanya menimbulkan kerugian bagi pihak lain, pihak yang dirugikan tersebut dapat mengugat dengan dalil wanprestasi. Pengertian umum tentang wanprestasi adalah tidak terlaksananya perjanjian karena kesalahan (kesengajaan dan kelalaian) salah satu pihak. Bentuk dari kesalahan tersebut dapat berupa sama sekali tidak melaksanakan prestasi, terlambat melaksanakan prestasi atau debitur keliru dalam melaksanakan prestasi. Konsekuensi hukum dari wanprestasinya debitur adalah keharusan bagi debitur untuk membayar ganti rugi.

2. Prinsip praduga selalu bertanggungjawab (*presumption of liability principle*).

Prinsip praduga selalu bertanggung jawab (*presumption of liability principle*) adalah tergugat dianggap bertanggung jawab sampai ia dapat membuktikan ia tidak bersalah. Jadi beban pembuktian ada pada si tergugat. Tampak beban pembuktian terbalik (*omkering van bewijslast*) diterima dalam prinsip ini.

3. Prinsip praduga tidak selalu bertanggung-jawab (*presumption of non-liability principle*).

Prinsip praduga untuk tidak selalu bertanggung jawab (*presumption of non-liability principle*) hanya dikenal dalam lingkup transaksi konsumen yang sangat terbatas dan pembatasan demikian biasanya secara *common sense* dapat dibenarkan.

4. Prinsip tanggung jawab pengganti (*vicarious liability principle*).

Prinsip tanggung jawab pengganti (*vicarious liability principle*) adalah tanggung gugat atas perbuatan melanggar hukum oleh orang lain. Pasal 1367 BW mengatur tentang orang tua atau wali bertanggung gugat atas kerugian yang ditimbulkan oleh anak yang belum cukup umur yang berada dalam kekuasaannya atau perwaliannya, majikan bertanggung gugat atas kerugian yang ditimbulkan oleh pekerjanya.

Sedangkan tanggung jawab perdata tanpa kesalahan adalah:

1. Prinsip tanggung gugat mutlak (*strict liability principle*).

Prinsip tanggung gugat mutlak (*strict liability principle*) adalah prinsip tanggung jawab yang menetapkan kesalahan tidak sebagai faktor yang menentukan. Namun ada pengecualian-pengecualian yang memungkinkan untuk dibebaskan dari tanggung jawab, misalnya keadaan *force majeure* (keadaan kahar).

Prinsip tanggung gugat mutlak (*strict liability principle*) memberlakukan *usual defences* artinya dimungkinkan tergugat membebaskan diri dari tanggung jawabnya dalam hal *force majeure* atau *contributory negligence of a third party* (kerugian disebabkan oleh kesalahan pihak ketiga).

2. Prinsip tanggung gugat absolut (*absolute liability*).

Prinsip tanggung gugat absolut (*absolute liability*) adalah prinsip tanggung jawab tanpa kesalahan dan tidak ada pengecualiannya.

Usual defences pada Prinsip tanggung gugat absolut (*absolute liability*) tidak berlaku, artinya sistem tanggung jawab

tanpa adanya kemungkinan untuk membebaskan diri dari tanggung jawab.

John Rawls menyatakan bahwa keadilan pada dasarnya merupakan prinsip dari kebijakan rasional yang diaplikasikan untuk konsepsi jumlah dari kesejahteraan seluruh kelompok dalam masyarakat. Untuk mencapai keadilan tersebut, maka rasional jika seseorang memaksakan pemenuhan keinginannya sesuai dengan prinsip kegunaan, karena dilakukan untuk memperbesar keuntungan bersih dari kepuasan yang akan diperoleh oleh anggota masyarakatnya⁵. Berkaitan dengan konsep keadilan tersebut, maka dalam hukum perdata dikenal beberapa sistem tanggung jawab perdata, yaitu tanggung gugat berdasarkan adanya unsur kesalahan atau tanggung jawab berdasarkan perbuatan melanggar hukum (*liability based on fault*), tanggung gugat selalu bertanggungjawab (*presumption of liability*), dan tanggung gugat mutlak (*strict liability*).

Secara normatif, pengaturan pertanggungjawaban konsultan perencana jasa konstruksi ketika terjadi peristiwa kegagalan konstruksi sebagaimana yang diatur dalam Pasal 26 ayat (1) UU Jasa Konstruksi yang menggunakan prinsip tanggung gugat berdasarkan kesalahan (*liability on fault*). Jadi prinsip tanggung gugat yang diberlakukan kepada konsultan perencana pada perencanaan teknik jalan tol adalah prinsip tanggung gugat berdasarkan kesalahan sejalan dengan ketentuan yang ada dalam Pasal 1365 BW. Hal disebabkan jika terjadi kegagalan bangunan yang disebabkan karena kesalahan konsultan perencana, dan hal tersebut terbukti menimbulkan kerugian bagi pihak lain, maka konsultan perencana konstruksi wajib bertanggung jawab sesuai dengan bidang profesi dan dikenakan ganti rugi. Bila pengguna jasa perencanaan menderita kerugian, maka kalau ingin menuntut konsultan perencana akan mengalami kesulitan, karena harus bisa membuktikan kesalahan konsultan perencana.

Oleh karena itu, untuk menghadapi kesulitan dalam hal pembuktian kesalahan, maka tanggung gugat berdasarkan hukum terhadap

⁵John Rawls, op.cit., h. 120.

perencana/ konsultan sebaiknya dilakukan dengan menggunakan prinsip praduga selalu bertanggungjawab (*presumption by liability principle*). Penggunaan prinsip praduga selalu bertanggungjawab (*presumption by liability principle*) perlu dilakukan karena adanya kesulitan untuk membuktikan adanya kesalahan pada perencana/ konsultan. Kesulitan dalam pembuktian karena membuktikan adanya kegagalan pekerjaan konstruksi memerlukan peralatan *engineering* yang kompleks dan rumit. Penggunaan prinsip praduga selalu bertanggungjawab (*presumption by liability principle*) sebenarnya tidak akan memberatkan pihak perencana/ konsultan karena dimungkinkan penggunaan prinsip pembalikan beban pembuktian. Dengan demikian, konsultan perencana bisa menggunakan prinsip pembalikan beban pembuktian apabila konsultan perencana tidak merasa bersalah atas peristiwa kegagalan pekerjaan konstruksi dengan mengetengahkan dalil bahwa konsultan perencana telah melaksanakan pekerjaan secara patut dan layak atau telah bekerja secara profesional. Di samping itu, setiap Rencana Teknik yang dibuat oleh perencana harus dikonsultasikan kepada BPJT, bahkan sampai kepada Rencana Teknik Akhir harus disetujui oleh BPJT. Dengan demikian, BPJT tentunya telah menganalisis dan mempertimbangkan Rencana Teknik Akhir dengan berpedoman pada standar konstruksi jalan tol yang berlaku untuk sampai pada memberikan persetujuan atas Rencana Teknik Akhir.

KESIMPULAN

Hubungan hukum yang terjadi pada kontrak perencanaan teknik pada perusahaan jalan tol adalah antara konsultan perencana dan Badan Usaha Jalan Tol. Kegiatan perencanaan teknik merupakan salah satu kegiatan yang harus dilakukan oleh Badan Usaha Jalan Tol sebagaimana yang dicantumkan dalam Perjanjian Perusahaan Jalan Tol (PPJT). Perjanjian Perusahaan Jalan Tol (PPJT) dilakukan antara pemerintah dalam hal ini yang bertindak adalah Kementerian Pekerjaan Umum dan pihak investor (Badan Usaha Jalan Tol). Dengan demikian, kontrak yang dibuat antara Badan Usaha Jalan Tol dan konsultan

perencana merupakan bagian dari pelaksanaan dari Perjanjian Perusahaan Jalan Tol (PPJT). Meskipun kontrak ini dibuat oleh Badan Usaha Jalan Tol dan konsultan perencana, namun Rencana Teknik Akhir harus mendapat persetujuan dari Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT).

Prinsip tanggung gugat konsultan perencana sebagai profesi yang bersertifikat pada peristiwa kegagalan pekerjaan konstruksi diberlakukan prinsip tanggung gugat berdasarkan kesalahan (*liability based on fault*). Namun demikian, agar tidak memberatkan Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) untuk membuktikan kesalahan perencana dan juga untuk pihak konsultan perencana bisa mendalilkan telah bekerja secara layak dan patut (bekerja secara profesional), maka seyogyanya menggunakan prinsip praduga selalu bertanggung jawab (*presumption by liability principles*).

Di samping ada tanggung jawab hukum (tanggung gugat), masih ada bentuk tanggung jawab yang lain, yaitu tanggung jawab berdasarkan standar profesi (etika profesi) dan tanggung jawab berdasarkan standar keilmuan teknik. Pada tanggung jawab berdasarkan standar keilmuan teknik ini melibatkan pemerintah untuk membentuk tim ahli dalam menentukan ada tidaknya kesalahan pada jasa konsultansi yang berakibat terjadinya kegagalan pekerjaan konstruksi.

DAFTAR BACAAN

Buku

- Agustina, Rosa, Suharnoko, Hans Nieuwenhuis, dan Jaap Hijma, *Hukum*
- BPJT, *Peluang Investasi Jalan Tol Di Indonesia*, Departemen Pekerjaan Umum Badan Pengatur Jalan Tol, 2006.
- Hadjon, Philipus M. dan Tatiek Sri Djatmiati, *Argumentasi Hukum*, Gajah Mada University Press, Yogyakarta, 2008.
- Rawls, John, *Teori Keadilan (Dasar-dasar Filsafat Politik Untuk Mewujudkan Kesejahteraan Sosial Dalam Negara)*, Terjemahan Uzair Fauzan dan Heru Prasetyo, Pustidaka Pelajar, Yogyakarta, 2006.

Perundang-undangan

Burgerlijk Wetboek (BW).

Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 54; Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3833).

Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2004 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 132; Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4444).

Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 2000 tentang Usaha Dan Peran Masyarakat Jasa Konstruksi sebagaimana yang telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2010 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 2000 tentang Usaha Dan Peran Masyarakat Jasa Konstruksi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 7; Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5092).

Peraturan Pemerintah Nomor 29 Tahun 2000 tentang Penyelenggaraan Jasa Konstruksi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2000 Nomor 64; Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3956).

Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2005 Nomor 32; Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4489).

Peraturan Pemerintah Nomor 34 Tahun 2006 tentang Jalan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2006 Nomor 86; Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4655).

Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2010 tentang Pengadaan Barang/ Jasa Pemerintah.

Peraturan Presiden Nomor 70 Tahun 2012 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2010 tentang Pengadaan Barang/ Jasa Pemerintah.

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum Nomor : 13/PRT/M/2010 Tentang Pedoman Pengadaan Pengusahaan Jalan Tol.