

BAB I

1. Latar Belakang dan Rumusan Masalah

Jalan tol merupakan jalan bebas hambatan yang untuk pemanfaatannya dikenakan biaya bagi penggunaanya (*tol user*) yang disebut tarif tol dengan besaran nilai dan golongan kendaraan yang ditentukan oleh Pemerintah melalui Keputusan Menteri. Kuasa penyelenggaraan jalan tol awalnya berada pada PT Jasa Marga (Persero) Tbk (selanjutnya disebut JM) yang kemudian dialihkan kepada Badan Pengatur Jalan Tol (selanjutnya disingkat BPJT)

Secara umum, prinsip penyelenggaraan jalan tol adalah sebagai berikut ¹:

1. Pemerintah menyusun rencana umum jaringan jalan nasional termasuk di dalamnya jalan tol yang ditetapkan oleh Menteri sebagai dasar pembangunan.
2. Wewenang penyelenggaraan jalan tol berada pada Pemerintah. Sebagian wewenang meliputi dengan pengaturan, pengusahaan dan pengawasan jalan tol dilakukan oleh BPJT.
3. Pendanaan pengusahaan jalan tol berasal dari Pemerintah dan/ atau Badan usaha yang memenuhi persyaratan berdasarkan kelayakan ekonomi dan finansial.
4. Dalam keadaan tertentu yang menyebabkan pengembangan jaringan jalan tol tidak dapat diwujudkan oleh Badan Usaha, Pemerintah dapat mengambil langkah sesuai kewenangannya, yaitu dengan melaksanakan pembangunan jalan tol sebagian atau seluruhnya yang pengoperasiannya dilakukan oleh swasta.

¹ <http://bpjt.pu.go.id/konten/investasi/prinsip-penyelenggaraan>, diakses tanggal 11 Februari 2015

Atas keterbatasan dana pemerintah untuk melaksanakan pembangunan jalan tol maka sejak tahun 1980 Pemerintah telah secara aktif melibatkan pihak swasta dalam pembangunan jalan tol². Dimana pemerintah dalam berbagai media telah menyampaikan pencanangan program pembangunan 1.000km jalan tol³. Atas program tersebut tentunya membutuhkan Anggaran Belanja Negara yang tidak dapat dipenuhi seluruhnya telah menyampaikan kesempatan seluas-luasnya kepada investor untuk ikut berpartisipasi dalam pembangunan infrastruktur khususnya pembangunan jalan tol

1.1 Bisnis Investasi Jalan Tol

Bahwa dalam pelaksanaan pembangunan infrastruktur khususnya pembangunan jalan tol, sebelum dibentuk BPJT Pemerintah telah memberikan kuasa penyelenggaraan jalan tol kepada JM. Salah satu tujuan dari dibentuknya JM adalah merencanakan, membangun, mengoperasikan dan memelihara jalan tol serta sarana kelengkapannya agar jalan tol dapat berfungsi sebagai jalan bebas hambatan yang memberikan manfaat lebih tinggi daripada jalan umum bukan tol. Namun dalam perkembangannya karena keterbatasan. Anggaran Pendapatan Belanja Negara maka pihak investor swasta dilibatkan dalam rangka pembangunan jalan tol khususnya untuk pendanaan. Dalam hal ini keterlibatan

² <http://bpjt.pu.go.id/konten/jalan-tol/sejarah>, diakses tanggal 11 Februari 2015

³ <http://finance.detik.com/read/2014/03/30/140758/2540899/4/pemerintah-targetkan-bangun-1000-km-tol-tahun-ini>, diakses tanggal 11 Februari 2015

peran pihak swasta sangat diperlukan dalam pembangunan infrastruktur, Pemerintah perlu memperhatikan 3 (tiga) hal yaitu⁴ :

1. Tender proyek infrastruktur harus dilakukan dengan terbuka demi terjaminnya fairness, jangan sampai pemenang sudah ditentukan sebelum tender
2. Tarif infrastruktur tidak boleh memberatkan rakyat. Pengusaha harus untung agar aktivitas investasi tidak terhenti namun tingkat keuntungan yang diraup jangan sampai menyengsarakan rakyat.
3. Pembangunan infrastruktur harus bisa menggerakkan industri dalam negeri dan menjaga nilai tukar rupiah.

Dengan pendanaan tersebut tentunya menimbulkan hubungan hukum antara pihak swasta dengan Pemerintah dalam bentuk Perjanjian Kuasa Penyelenggaraan yang saat ini disebut sebagai Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol yang didalamnya mengatur hak & kewajiban para pihak diantaranya tentang biaya investasi, tarif tol, masa konsesi, pengadaan tanah, pembangunan konstruksi, pengoperasian dan masa setelah pengoperasian.

1.2 Pengusahaan Jalan Tol

Dalam Peraturan Pemerintah nomor 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol (selanjutnya disingkat PP Jalan Tol) pasal 19 bentuk pengusahaan jalan tol terbagi atas :

1. Pengusahaan jalan Pemerintah menetapkan pengusahaan jalan tol yang layak secara ekonomi, tetapi belum layak secara finansial akan dilakukan pengusahaannya oleh Pemerintah sedangkan pengusahaan jalan tol yang layak

⁴ Iwan E. Joesoef. *Perjanjian Pengusahaan Jalan Tol (PPJT) Sebagai Kontrak Bisnis Berdimensi Publik Antara Pemerintah dengan Investor (swasta) Dalam Proyek Infrastruktur*, Badan Penerbit Fakultas Hukum Universitas Indonesia, Jakarta, hal.84

secara ekonomi dan finansial akan dilakukan oleh badan usaha yang memenuhi persyaratan dalam pelelangan. Pengusahaan jalan tol merupakan bisnis investasi jangka panjang yang yang didapatkan pihak swasta melalui pelelangan terbuka bukan penunjukkan langsung. Pengusahaan jalan tol oleh BUJT sebagaimana dalam PP Jalan Tol pasal 21 :

1. Pengusahaan jalan tol oleh Badan Usaha sebagaimana dimaksud pasal 19 meliputi :
 - a. Seluruh lingkup pengusahaan jalan tol yang layak sedara ekonomi dan finansial
 - b. Pengoperasian dan pemeliharaan jalan tol yang dibangun oleh Pemerintah; dan
 - c. Meneruskan bagian jalan tol yang dibangun pemerintah dan pengoperasian dan pemeliharaan keseluruhan jalan tol
2. Seluruh lingkup pengusahaan jalan tol sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a meliputi kegiatan pendanaan, perencanaan teknis, pelaksanaan konstruksi, pengoperasian, dan pemeliharaan.
3. Pengusaha jalan tol sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b dan c, harus memperhitungkan pengembalian investasi Pemerintah.

1.3 Pendanaan

Bahwa jalan sebagai bagian sistem transportasi nasional mempunyai peranan penting⁵ terutama dalam mendukung bidang ekonomi, sosial, dan budaya serta lingkungan dan dikembangkan melalui pendekatan pengembangan wilayah agar

⁵ Undang-Undang nomor 38 tahun 2004 tentang Jalan. Periksa menimbang butir b

tercapai keseimbangan dan pemerataan pembangunan antar daerah membentuk dan memperkuat kesatuan nasional untuk memantapkan pertahanan dan keamanan nasional, serta membentuk struktur ruang dalam rangka mewujudkan sasaran pembangunan nasional. Agar sasaran pembangunan nasional tercapai maka diperlukannya pembangunan jalan bebas hambatan yang memperhatikan rasa keadilan. Pembangunan jalan bebas hambatan tersebut yang memerlukan pendanaan relatif besar⁶ diselenggarakan melalui pembangunan jalan tol. Atas keterbatasan APBN tersebut pemerintah telah melibatkan pihak swasta sejak tahun 1980 sebagaimana dalam Undang-Undang nomor 13 tahun 1980 tentang Jalan dengan peraturan pelaksana dalam Peraturan Pemerintah nomor 8 tahun 1990 tentang Jalan Tol sebagaimana telah diubah dengan Undang Undang nomor 38 tahun tahun 2004 tentang Jalan dan Peraturan Pemerintah nomor 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol. Karena pendanaan yang relatif besar dan menjadi kewajiban BUJT dalam berpartisipasi pada pembangunan jalan tol maka BUJT tentunya membutuhkan peran serta dari pihak ketiga yaitu Perbankan. Dana yang disediakan oleh Perbankan dalam bentuk kredit dengan pihak yaitu BUJT dan Perbankan tanpa melibatkan Pemerintah.

Jalan tol Simpang Susun Waru-Bandara Juanda merupakan salah satu bentuk partisipasi pihak swasta untuk pembangunan proyek jalan tol dalam bentuk tender *International Competitive Bidder* yang diselenggarakan oleh Pemerintah melalui JM. Biaya investasi dari jalan tol Waru-Juanda berasal dari kredit investasi pihak perbankan yaitu PT Bank Central Asia Tbk (selanjutnya disingkat BCA) dan PT

⁶ Ibid. Periksa penjelasan butir 8

Bank Mega Tbk (selanjutnya disingkat Mega) dengan CMS (selanjutnya disebut CMS) sebagai BUJT. Perjanjian diantara para pihak tersebut bentuk Kredit Investasi yang bersifat *Club Deal dan paripassu* berjangka dari tahun 2007 hingga tahun hingga 2017 dengan sistem pembayaran secara angsuran dan adanya *grace periode* selama 2 (dua) tahun sehingga angsuran pertama dibayar pada tahun 2009.

Sebagai akibat prediksi lalu lintas harian rata-rata yang tidak sesuai antara dokumen tender dan realisasi, pada tahun 2009 CMS gagal bayar terhadap angsuran bunga dan angsuran pokok dan dinyatakan wanprestasi oleh BCA. Akhirnya para pihak sepakat dilakukannya proses Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (selanjutnya disingkat PKPU) dengan hasil Perjanjian Restrukturisasi dalam bentuk penerbitan *Convertible Bond* (selanjutnya disingkat CB) selama 5 (lima) tahun dan dengan dibuatnya perjanjian baru bernama Perjanjian Opsi yang melibatkan 1 (satu) pihak diluar perjanjian induk yaitu PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk (selanjutnya disebut sebagai CMNP)

Permasalahan timbul setelah CB jatuh tempo, ternyata CMNP juga tidak dapat melaksanakan kewajibannya sebagaimana dalam perjanjian opsi dan kreditur juga tidak dapat melaksanakan eksekusi pada jalan tol dikarenakan jalan tol merupakan aset dan milik dari Pemerintah. BUJT hanya sebagai operator jalan tol yang hanya mempunyai hak pengelolaan selama 35 (tiga puluh lima) tahun.

Jalan tol merupakan jalan berbayar, pengusahaannya diserahkan sebagian kepada pihak dari Pemerintah dengan masa konsesi, pendanaan dari Perbankan

dalam bentuk kredit investasi sehingga diperlukan perlindungan hukum bagi pemangku kepentingan diantaranya :

1. Pengguna jalan tol

Dengan membayar tarif tol maka pengguna tol berhak mendapatkan layanan jalan tol sebagaimana dalam standar pelayanan minimal jalan tol diantaranya jalan yang aman, kecepatan jarak tempuh, penerangan jalan hingga kondisi jalan yang rata dan kesat.

2. Pemerintah

Bahwa pemerintah sebagai regulator yang telah menyerahkan tanggung jawab pembangunan dan pengelolaan jalan tol kepada BUJT tidak mendapatkan tuntutan dari pihak ketiga apabila terjadi sengketa antara BUJT & perbankan.

3. Kreditur

Sebagai penyedia dana dan partner pemerintah dalam usaha peningkatan pembangunan infrastruktur pada khususnya dan pemerataan pembangunan pada umumnya serta peningkatan pendapatan per kapita tentunya membutuhkan kepastian dan jaminan atas pengembalian kredit yang telah dikucurkan.

Berdasarkan pada hubungan hukum keperdataan para pihak dalam bentuk perjanjian kredit investasi yang masing-masing pihak harus mendapatkan perlindungan hukum, pelaksanaan kewajiban dan kepastian bisnis investasi jalan tol , maka dalam penelitian ini perumusan masalah dari hal kasus diatas dengan judul “ Konstruksi Hukum Perjanjian Opsi Sebagai Jaminan Dalam Kredit Investasi Bersifat *Club Deal* Kreditor Pada Kredit Investasi Jalan Tol”

Sehingga berdasarkan latar belakang diatas , maka akan dikaji rumusan masalah sebagai berikut :

1. Apakah Perjanjian Opsi yang dibuat para pihak dapat memberikan jaminan bagi kredit investasi jalan tol ?
2. Siapakah pihak yang mempunyai kewajiban hukum atas perjanjian opsi bilamana debitor gagal bayar dan Bagaimana upaya kreditor dalam mempertahankan haknya ketika debitor gagal bayar ?

2. Tujuan Penelitian

Tujuan dari penelitian hukum ini antara lain :

1. Untuk menganalisis tentang konstruksi hukum perjanjian opsi dalam perjanjian kredit ivestasi khususnya investasi pada jalan tol yang bersifat *club deal*.
2. Untuk menganalisis apakah perjanjain opsi pada perjanjian kredit investasi jalan tol dalam penerapannya dapat memberikan perlindungan hukum bagi para pihak dan pemangku kepentingan serta sesuai dengan konsep dan teori perundang-undangan.

3. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Untuk memberikan masukan secara umum dalam mengembangkan ilmu hukum khususnya pada perjanjian opsi dalam perjanjian kredit investasi

2. Manfaat Praktis

Untuk memberikan masukan dalam kegiatan praktek hukum terutama berkaitan dengan kekuatan eksekutorial perjanjian opsi.

4. Kerangka Teoritis

1. Konsep Jalan

4.1.1 Pengertian Jalan

Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia nomor 38 tahun 2004 tentang jalan (selanjutnya disingkat UU Jalan) definisi jalan adalah prasarana transportasi darat yang meliputi segala bagian jalan, termasuk bangunan pelengkap dan perlengkapannya yang diperuntukkan bagi lalu lintas, yang berada pada permukaan tanah, diatas permukaan tanah, dibawah permukaan tanah dan/atau air, serta diatas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori, dan kabel.

4.1.2 Pengertian jalan tol

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Jalan Tol sebagaimana diubah dengan Peraturan Pemerintah nomor 44 tahun 2009 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah nomor 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol (selanjutnya disingkat PP Jalan Tol), didefinisikan sebagai jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang penggunaannya diwajibkan membayar tol

2. Kuasa penyelenggaraan jalan tol

4.2.1 PT JM (Persero) Tbk⁷

Untuk mendukung gerak pertumbuhan ekonomi, Indonesia membutuhkan jaringan jalan yang handal. Melalui Peraturan Pemerintah No. 04 Tahun 1978, pada tanggal 01 Maret 1978 Pemerintah mendirikan JM. Tugas utama JM adalah merencanakan, membangun, mengoperasikan dan memelihara jalan tol serta sarana kelengkapannya agar jalan tol dapat berfungsi sebagai jalan bebas hambatan yang memberikan manfaat lebih tinggi daripada jalan umum bukan tol. Pada awal berdirinya, JM berperan tidak hanya sebagai operator tetapi memikul tanggung jawab sebagai otoritas jalan tol di Indonesia. Hingga tahun 1987 JM adalah satu-satunya penyelenggara jalan tol di Indonesia yang pengembangannya dibiayai Pemerintah dengan dana berasal dari pinjaman luar negeri serta penerbitan obligasi JM dan sebagai jalan tol pertama di Indonesia yang dioperasikan oleh Perseroan, Jalan Tol Jagorawi (Jakarta-Bogor-Ciawi) merupakan tonggak sejarah bagi perkembangan industri jalan tol di Tanah Air yang mulai dioperasikan sejak tahun 1978.

Pada akhir dasawarsa tahun 80-an Pemerintah Indonesia mulai mengikutsertakan pihak swasta untuk berpartisipasi dalam pembangunan jalan tol melalui mekanisme Build, Operate and Transfer (BOT). Pada dasawarsa tahun 1990-an Perseroan lebih berperan sebagai lembaga otoritas yang memfasilitasi investor-investor swasta yang sebagian besar ternyata gagal mewujudkan proyeknya.

⁷ http://www.jasamarga.com/id/_profil-perusahaan/sekilas-jasa-marga.html, diakses tanggal 11 Februari 2015

Beberapa jalan tol yang diambil alih Perseroan antara lain adalah JORR dan Cipularang.

Dengan terbitnya Undang Undang No. 38 tahun 2004 tentang Jalan yang menggantikan Undang Undang No. 13 tahun 1980 (untuk selanjutnya disingkat UU Jalan) serta terbitnya PP Jalan Tol) yang mengatur lebih spesifik tentang jalan tol terjadi perubahan mekanisme bisnis jalan tol diantaranya adalah dibentuknya BPJT sebagai regulator industri jalan tol di Indonesia, serta penetapan tarif tol oleh Menteri Pekerjaan Umum dengan penyesuaian setiap dua tahun. Dengan demikian peran otorisator dikembalikan dari Perseroan kepada Pemerintah. Sebagai konsekuensinya, Perseroan menjalankan fungsi sepenuhnya sebagai sebuah perusahaan pengembang dan operator jalan tol yang akan mendapatkan ijin penyelenggaraan tol dari Pemerintah.

4.2.2 Badan Pengatur Jalan Tol⁸

BPJT adalah badan yang berwenang untuk melaksanakan sebagian penyelenggaraan jalan tol meliputi pengaturan, pengusahaan dan pengawasan Badan Usaha Jalan Tol. Keberadaan BPJT diamanatkan oleh Undang-undang No. 38 tahun 2004 tentang Jalan, diatur dalam Peraturan Pemerintah No. 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol dan ditetapkan melalui Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No.295/PRT/M/2005 tentang BPJT. Terkait dengan wewenang pengusahaan, BPJT berusaha mendorong keterlibatan Badan Usaha dan Pemerintah Daerah dalam percepatan pembangunan jalan tol.

⁸ <http://bpjt.pu.go.id/konten/bpjt/sekilas-bpjt>, diakses tanggal 11 Februari 2015

4.2.3 Badan Usaha Jalan Tol (BUJT)

Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia nomor 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol sebagaimana diubah dengan Peraturan Pemerintah nomor 44 tahun 2009 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah nomor 15 tahun 2005 tentang Jalan Tol, Badan Usaha atau biasa disebut dengan Badan Usaha Jalan Tol (selanjutnya disingkat BUJT) adalah merupakan badan hukum yang bergerak dibidang pengusahaan jalan tol

PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk⁹

CMNP dibentuk pada tanggal 13 April 1987 sebagai pelopor perusahaan swasta yang bergerak dibidang pembangunan, pengoperasian dan pemeliharaan jalan tol ruas Cawang-Tanjung Priok (North South Link/NSL) sepanjang 19,03 Km. CMNP memperoleh izin penyelenggaraan jalan tol berdasarkan Surat Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Republik Indonesia nomor 59/KPTS/1993 tanggal 12 Februari 1993 tentang Izin Menyelenggarakan jalan tol Cawang-Tanjung Priok-Jembatan Tiga kepada JM dalam ikatan Usaha Patungan dengan Perusahaan dengan Hak Pengusahaan Jalan Tol (HPJ-masa konsesi) selama 31 tahun 3 bulan terhitung sejak tanggal 01 Januari 1994. Berdasarkan Surat Keputusan Bersama Menteri Pekerjaan Umum dan Menteri Keuangan Republik Indonesia nomor 272-A/KPTS/1996 dan nomor 434/KMK.016/1996 tanggal 20 Juni 1996 antara lain ditetapkan bahwa CMNP dan JM untuk melaksanakan pengoperasian terpadu jalan tol lingkaran dalam kota Jakarta yaitu Tomang-

⁹ Laporan Tahunan CMNPTbk Tahun 2013

Cawang -Tanjung Priok-Ancol Timur-Jembatan Tiga-Pluit-Grogol-Tomang dengan angka perbandingan pembagian pendapatan tol masing-masing sebesar 75% untuk CMNP dan sebesar 25% untuk JM. Pada tanggal 19 Maret 2003 terdapat perubahan prosentase bagi hasil atas pengoperasian jalan tol lingkaran dalam kota Jakarta menjadi 55% untuk CMNP dan 45% untuk JM dan berlaku sejak 01 Januari 2003

PT Citra Margatam Surabaya¹⁰

CMNP berhasil memenangkan tender dalam International Competitive Bidder untuk Jalan Tol Simpang Susun Waru – Tanjung Perak atau Surabaya Eastern Ring Road (SERR), yang kemudian dikukuhkan dalam Surat Keputusan Menteri Pekerjaan Umum tanggal 20 Maret 1996. Sebagaimana termaktub dalam dokumen pelelangan, setiap pemenang tender diharuskan membentuk Joint Venture Company dengan JM sebagai Kuasa Penyelenggaraan Jalan Tol di Indonesia. Berdasar ketentuan ini dibentuklah CMS, yang didirikan dengan akta No. 99 pada tanggal 26 Desember 1996 di hadapan SP. Henny Singgih, SH Notaris di Jakarta. Kepemilikan saham terdiri dari 85 % CMNP dan 15 % PT JM (Persero). Semula CMS lebih bersifat “Dormant Company”, karena semua kegiatan seperti rencana teknik, pekerjaan konstruksi pengadaan tanah dll yang mulai dilaksanakan pada tahun 1997 masih menggunakan nama CMNP. Namun

¹⁰ Laporan Tahunan CMS Tahun 2013

krisis moneter telah membuat kesulitan sehingga akhirnya diputuskan kegiatan SERR dihentikan sementara.

Setelah dilakukan serangkaian kajian ulang kelayakan proyek, akhirnya diputuskan yang layak untuk dilanjutkan adalah ruas Simpang Susun Waru-Bandara Juanda sepanjang 12 km. Setelah melalui berbagai perundingan dan perumusan serta negosiasi akhirnya pada tanggal 09 September 2002 parameter-parameter investasi yang baru telah disepakati oleh JM dengan CMNP dengan diketahui/disetujui oleh Departemen Perrmukiman dan Prasaran Wilayah disepakati untuk melaksanakan ruas Simpang Susun Waru-Bandara Juanda.

Jalan tol Simpang Susun Waru-Bandara Juanda beroperasi pertama kali pada tanggal 28 April 2008 dan Berdasarkan Keputusan Menteri Pekerjaan Umum Nomor 287/KPTS/2008 tentang Penetapan Jalan Tol, Pengoperasian, Golongan Jenis Kendaraan Bermotor dan Tarif Tol Pada Jalan Simpang Susun Waru-Bandara Juanda

3. Bentuk Kerjasama Pemerintah dan Swasta di Bidang Jalan Tol

Karena keterbatasan dana pemerintah dalam melaksanakan pembangunan nasional khususnya percepatan pembangunann dibidang infrastruktur jalan tol, telah memberikan peluang usaha kerjasama kepada pihak swasta sebagaimana dalam Keputusan Presiden Nomor 67 tahun 2005 tentang Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha Dalam Penyediaan Infrastruktur, ada sembilan bentuk kerjasama pemerintah – swasta dalam rangka meningkatkan keterlibatan swasta dalam

pembangunan dan pengelolaan infrastruktur. Deskripsi bentuk-bentuk kerjasama tersebut adalah sebagai berikut :

a. BOT (Built Operate and Transfer)

Adalah bentuk kerjasama dimana pihak swasta bertanggungjawab atas kegiatan konstruksi, pembiayaan, pengoperasian dan pemeliharaan. Untuk pengembalian investasi, pengguna dikenakan biaya pemakaian layanan selama jangka waktu tertentu yang disepakati. Pada akhir perjanjian seluruh aset diserahkan kepada pemerintah, tanpa penggantian biaya apapun.

b. BT (Built and Transfer)

Adalah bentuk kerjasama dimana pihak swasta bertanggungjawab atas kegiatan konstruksi dan pembiayaan, dan setelah selesai pembangunan menyerahkan fasilitas tersebut kepada pemerintah. Pembayaran dari pemerintah kepada swasta dilakukan sesuai dengan kesepakatan.

c. BTO (Built Transfer and Operate)

Adalah bentuk kerjasama dimana pihak swasta bertanggungjawab atas kegiatan konstruksi dan pembiayaan. Proyek diserahkan setelah selesai dibangun, sedangkan pengoperasian dan pemeliharaan proyek tersebut dilaksanakan oleh swasta. Untuk pengembalian investasi, diperoleh dari biaya pemakaian oleh pengguna layanan dari fasilitas infrastruktur tersebut.

d. BLT (Built Lease and Transfer)

Bentuk kerjasama dimana pihak swasta bertanggungjawab atas kegiatan konstruksi dan pembiayaan. Setelah pembangunan proyek selesai, fasilitas

tersebut disewakan kepada pemerintah dalam bentuk sewa beli sesuai jangka waktu yang disepakati. Pada akhir perjanjian, fasilitas tersebut diserahkan kepada pemerintah.

e. BOO (Built Own and Operate)

Adalah bentuk kerjasama dimana pihak swasta bertanggungjawab atas kegiatan konstruksi, pembiayaan, pengoperasian dan pemeliharaan. Untuk pengembalian investasi termasuk keuntungan yang wajar didapatkan dengan cara menarik biaya dari pengguna fasilitas dan layanan infrastruktur. Pada akhir perjanjian, fasilitas tersebut tetap menjadi milik swasta.

f. ROO (Rehabilitate Own and Operate)

Adalah bentuk kerjasama dimana fasilitas infrastruktur milik pemerintah diserahkan kepada swasta untuk direhabilitasi dan dioperasikan. Biaya untuk rehabilitasi dan lain lain serta keuntungan yang wajar diperoleh dengan cara menarik biaya dari pengguna fasilitas. Kerjasama dapat dihentikan bila swasta tidak dapat memenuhi standar pelayanan yang disepakati.

g. ROT (Rehabilitate Operate and Transfer)

Adalah bentuk kerjasama dimana fasilitas infrastruktur milik pemerintah diserahkan kepada swasta untuk direhabilitasi, dioperasikan dan dipelihara dalam jangka waktu tertentu. Pada akhir perjanjian fasilitas tersebut diserahkan kembali kepada pemerintah.

h. DOT (Develop Operate and Transfer)

Adalah bentuk kerjasama dimana terdapat kondisi yang menguntungkan di sekitar proyek infrastruktur tersebut, yaitu terdapat kegiatan lain yang dapat

dikembangkan oleh swasta dan diintegrasikan kedalam proyek kerjasama untuk dioperasikan dalam jangka waktu tertentu, dan pada akhir perjanjian fasilitas tersebut diserahkan kembali kepada pemerintah.

i. CAO (Contract Add Operate)

Adalah bentuk kerjasama dimana pihak swasta melakukan penambahan fasilitas infrastruktur yang telah ada, kemudian mengoperasikan tambahan atau keseluruhan fasilitas tersebut dalam jangka waktu tertentu. Kerjasama dapat dihentikan apabila pihak swasta tidak dapat memenuhi standar pelayanan yang disepakati.

Sejarah Jalan Tol

Sejarah jalan tol¹¹ di Indonesia dimulai pada tahun 1987 dengan dioperasikannya jalan tol Jagorawi dengan panjang 59 km (termasuk jalan akses), yang menghubungkan Jakarta, Bogor, dan Ciawi. Pembangunan jalan tol yang dimulai tahun 1975 ini, dilakukan oleh pemerintah dengan dana dari anggaran pemerintah dan pinjaman luar negeri yang diserahkan kepada PT. JM (persero) Tbk. sebagai penyertaan modal. Selanjutnya PT. JM ditugasi oleh pemerintah untuk membangun jalan tol dengan tanah yang dibiayai oleh pemerintah.

Mulai tahun 1987 swasta mulai ikut berpartisipasi dalam investasi jalan tol sebagai operator jalan tol dengan menanda tangani perjanjian kuasa perusahaan (PKP) dengan JM. Hingga tahun 2007, 553 km jalan tol telah dibangun dan

¹¹ <http://bpjt.pu.go.id/konten/jalan-tol/sejarah>, diakses tanggal 11 Februari 2015

dioperasikan di Indonesia. Dari total panjang tersebut 418 km jalan tol dioperasikan oleh JM dan 135 km sisanya dioperasikan oleh swasta lain.

Pada periode 1995 hingga 1997 dilakukan upaya percepatan pembangunan jalan tol melalui tender 19 ruas jalan tol sepanjang 762 km. Namun upaya ini terhenti akibat adanya krisis moneter pada Juli 1997 yang mengakibatkan pemerintah harus menunda program pembangunan jalan tol dengan dikeluarkannya Keputusan Presiden No. 39/1997. Akibat penundaan tersebut pembangunan jalan tol di Indonesia mengalami stagnansi, terbukti dengan hanya terbangunnya 13,30 km jalan tol pada periode 1997-2001. Pada tahun 1998 Pemerintah mengeluarkan Keputusan Presiden No.7/1998 tentang Kerjasama Pemerintah dan Swasta dalam penyediaan Infrastruktur.

Selanjutnya di tahun 2002 Pemerintah mengeluarkan Keputusan Presiden Nomor. 15 tahun 2002 tentang penerusan proyek-proyek infrastruktur. Pemerintah juga melakukan evaluasi dan penerusan terhadap pengusahaan proyek-proyek jalan tol yang tertunda. Mulai dari tahun 2001 sampai dengan tahun 2004 terbangun 4 ruas jalan dengan panjang total 41,80 km.

Pada tahun 2004 diterbitkan Undang-Undang Nomor 38 tahun 2004 tentang Jalan yang mengamanatkan pembentukan BPJT sebagai pengganti peran regulator yang selama ini dipegang oleh JM. Proses pembangunan jalan tol kembali memasuki fase percepatan mulai tahun 2005. Pada 29 Juni 2005 dibentuk BPJT sebagai regulator jalan tol di Indonesia. Penerusan terhadap 19 proyek jalan tol yang pembangunannya ditunda pada tahun 1997 kembali dilakukan. Di masa yang akan datang pemerintah akan mendanai pembangunan jalan tol dengan

menggunakan tiga pendekatan yaitu pembiayaan penuh oleh swasta, program kerja sama swasta-publik serta pembiayaan pembangunan oleh Pemerintah dengan operasi-pemeliharaan oleh swasta.

Jalan Tol Simpang Susun Waru-Bandara Juanda¹²

Sebagaimana dalam Rencana Tata Ruang Wilayah (selanjutnya disingkat RTRW) Pemerintah Kota Surabaya, bahwa proyek pembangunan jalan tol Simpang Susun Waru-Bandara Juanda dahulu Simpang Susun Waru-Tanjung Perak) merupakan salah satu program jangka panjang pemerintah Indonesia yang berupa prastudi dan identifikasi kebutuhan jaringan jalan arteri di Pulau Jawa (*trans java*) yang pada tahun 1995 dicanangkan program pembangunan jalan tol di Jawa Timur termasuk ruas dalam kota Surabaya diantaranya meliputi :

- 1 Jalan Tol Surabaya-Gempol sepanjang 43 km (telah beroperasi)
- 2 Jalan Tol Gempol-Pasuruan sepanjang 31 km
- 3 Jalan Tol Pasuruan-Probolinggo sepanjang 40km
- 4 Jalan Tol Probolinggo-Banyuwangi sepanjang 160 km
- 5 Jalan Tol Surabaya-Gresik sepanjang 18 km (telah beroperasi)
- 6 Jalan Tol Waru-Aloha-Tanjung Perak sepanjang 18km
- 7 Jalan Tol SS Waru-Tanjung Perak sepanjang 36 km (beroperasi 12 km)

Pekerjaan Rencana Teknik Jalan Tol Simpang Susun Waru-Bandara Juanda merupakan bagian dari Simpang Susun Waru-Bandara Perak yang telah dibuat dan disetujui oleh Pemerintah Republik Indonesia dan termasuk dalam masterplan

¹² *Jalan Tol Waru-Juanda Akses Terbuka, Kawasan Berkembang, Ekonomi Tumbuh*, CMS, April 2008.

RTRW Pemerintah Kota Surabaya. Pekerjaan konstruksi rencana awal Simpang Susun Waru-Tanjung Perak atau biasa disebut dengan Surabaya Eastern Ring Road (“SERR”) sepanjang ± 36 km yang terbagi atas 4 (empat) ruas yaitu :

1. Ruas I , Waru-Tambak Oso sepanjang 10,1 km dan akses Bandara Juanda sepanjang 2,7 km
2. Ruas II, Tambak Oso-Kedung Baruk sepanjang 3,5 km
3. Ruas III, Kedung Baruk-Kenjeran sepanjang 11,2 km
4. Ruas IV, Kenjeran-Tanjung Perak sepanjang 9,1 km yang terdapat simpang susun yang terkoneksi dengan Jembatan Suramadu.

Pada realisasinya kegiatan awal konstruksi tertunda berkaitan dengan situasi krisis nasional tahun 1998-2002. Sambil menunggu persiapan pengadaan tanah pada tahun 2003 dilakukan kaji ulang Rencana Teknik dengan maksud untuk memperoleh cost and time saving. Hasil audit independent yang dilakukan oleh otoritas jalan tol atas rencana teknik pada prakteknya dilematis dan tidak sepenuhnya dapat dipergunakan untuk pertimbangan menyepakati biaya konstruksi yang layak dan wajar.

Terhambatnya penyelesaian pengadaan tanah untuk jalan tol mengakibatkan jadwal konstruksi dan operasi tidak ada kepastian kapan dapat dimulai dan diselesaikan untuk memperoleh jalan keluar atas kebuntuan status penyelesaian tanah, diputuskan untuk melakukan revisi disain berupa realinyemen di tempat dan daerah tertentu. Keinginan Perseroan dan dukungan dari pemegang saham CMNP untuk tetap dapat mewujudkan Proyek SERR, maka pada tahun 2001 dimulailah usaha-usaha untuk mewujudkan kembali. Atas dasar review

study kelayakan dan review Final Engineering Design (“FED”) berubah menjadi Simpang Susun Waru-Bandara Juanda sepanjang ± 12 km. Strategi perseroan dalam melakukan konstruksi adalah dengan membagi 4 (empat) tahap paket :

1. Paket - I : Flyover Waru (Menanggal), sepanjang 1,7 km
2. Paket - II : Dukuh Menanggal-Berbek, sepanjang 2 km
3. Paket - III : Berbek-Pondok Tjandra, sepanjang 3,5 km
4. Paket- IV : Pondok Tjandra-Juanda, sepanjang 4,8 km

Rencana teknik geometri jalan tol Simpang Susun Waru-Bandara Juanda berupa jalan bebas hambatan yang terdiri atas 2 (dua) lajur masing-masing dengan 3 (tiga) lajur kendaraan yang saat ini baru dibangun tahap awal 2 (dua) lajur. Kecepatan rencana 80km/jam, lebar jalur kendaraan 3,50m dengan bahu luar 2m bahu jalan dalam 0,50 m dan median pada tahap awal 9 m dan 2 m pada tahap akhir. Saat ini Perseroan telah mengoperasikan Jalan Tol Simpang Susun Waru-Bandara Juanda sepanjang 12 km yang merupakan bagian dari Jalan Tol Simpang Susun Waru-Bandara Juanda dan ijin konsesi atas trase tersebut masih ada pada CMS. Operasional jalan tol menggunakan sistem terbuka yaitu pengguna jalan tol hanya dikenakan 1 (satu) kali tarif tol pada saat masuk gerbang tol tanpa melihat keluar dari gerbang tol mana (*flat & single tarif*).

Adapun detail spesifikasi Jalan Tol Simpang Susun Waru-Bandara Juanda Dengan panjang jalan 12 km, Jalan Tol Simpang Susun-Waru Bandara Juanda memiliki gerbang sebanyak 6 Gerbang Tol dan 20 gardu yang terdiri atas :

1. Gerbang Tol Menanggal dengan gardu tol sebanyak 6 (enam) buah
2. Gerbang Tol Berbek 1 dengan gardu tol sebanyak 2 (dua) buah,

3. Gerbang Tol Berbek 2 dengan gardu tol sebanyak 2 (dua) buah,
4. Gebang Tol Tambak Sumur 1 dengan gardu tol sebanyak 2 (dua) buah,
5. Gebanga Tol Tambak Sumur 2 dengan gardu tol sebanyak 2 (dua) buah
6. Gerbang Tol Juanda dengan gardu tol sebanyak 6 (enam) buah

4. Perjanjian Kredit Investasi Jalan Tol Simpang Susun-Waru-Bandara Juanda

Jalan tol Simpang Susun Waru-Bandara Juanda tahap konstruksi yang didahului oleh pembebasan lahan dimulai sejak tahun 1997 mengalami *postpone* dari tahun 1998 hingga 2002 dan sejak tahun 2003 dilanjutkan kembali pembangunannya. Dana yang dibutuhkan untuk investasi pembangunan jalan tol Simpang Susun Waru - Bandara Juanda sebesar \pm 999 miliar¹³ mendapatkan kredit dari perbankan dalam pelaksanaan pembangunannya konstruksi dimana untuk biaya pengadaan tanah menjadi kewajiban BUJT sebagai *equity* dengan Debt Equity Ratio sebesar 70 : 30. Dimana 30 persen merupakan modal sendiri dari CMS. Dalam memenuhi kebutuhan 70 persen dana untuk pembangunan jalan tol merupakan pinjaman

4.4.1 Pengertian Kredit

Dalam pasal 1 butir 11 Undang-Undang nomor 7 tahun 1992 tentang Perbankan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang nomor 10 tahun 1998 tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 7 tahun 1992 tentang Perbankan (UU Perbankan) pengertian kredit adalah penyediaan uang atau tagihan yang

¹³ Laporan Keuangan Auditted CMS Tahun Buku 2009

dapat dipersamakan dengan itu, berdasarkan persetujuan atau kesepakatan pinjam meminjam antara bank dengan pihak lain yang mewajibkan pihak peminjam untuk melunasi utangnya setelah jangka waktu tertentu dengan pemberian bunga. Pengertian kredit juga dapat dilihat lebih detail dan luas pada pasal 1 butir 5 Peraturan Bank Indonesia nomor 7/2/PBI/2005 tentang Penilaian Kualitas Aktiva Bank Umum yaitu kredit adalah penyediaan uang atau tagihan yang dapat dipersamakan dengan itu, berdasarkan persetujuan atau kesepakatan pinjam-meminjam antara bank dengan pihak lain yang mewajibkan pihak peminjam untuk melunasi utangnya setelah jangka waktu tertentu dengan pemberian bunga.

Mengenai ketentuan dan persyaratan umum dalam pemberian kredit oleh perbankan terdiri dari sembilan persyaratan¹⁴ :

1. Mempunyai *feasibility study*, yang dalam penyusunannya melibatkan konsultan terkait
2. Mempunyai dokumen administrasi dan izin-ixin usaha, misalnya akta perusahaan, NPWP, SIUP dan lain-lain
3. Maksimum jangka waktu kredit adalah 15 tahun dan masa tenggang waktu (*grace periode*) maksimum 4 tahun.
4. Agunan utama adalah usaha yang dibiayai, debitur menyerahkan agunan tambahan jika menurut penilaian bank diperlukan. Dalam hal ini akan melibatkan pejabat penilai (*appraisal*) independen untuk menilai nilai agunan.
5. Maksimum pembiayaan bank adalah 65% dan self financing adalah sebesar 35%.

¹⁴ Hermansyah. Hukum Perbankan Nasional Indonesia, Cet. VIII, Jakarta Kencana Prenadamedia Group, 2014, hal. 61-62

6. Penarikan atau pencairan kredit biasanya berdasarkan prestasi proyek. Dalam hal ini biasanya melibatkan pengawas independen untuk menentukan perogres proyek.
7. Pencairan biasanya dipindahbukukan ke rekening giro
8. Rencana angsuran ditetapkan atas dasar *cashflow* yang disusun berdasarkan *feasibilitas study*.
9. Pelunasan sesuai dengan jangka waktu yang telah diteapkan.

4.4.2 Jaminan & Agunan

Kegiatan utama dari perbankan adalah penghimpun dana masyarakat dan disalurkan kembali kepada masyarakat melalui berbagai bentuk produk perbankan diantaranya tabungan, deposito, giro, kredit dan lain-lain yang pada dasarnya kembali kepada rakyat. Khusus untuk pemberian fasilitas kredit bank telah mempunyai standar dan prosedur yang diatur dalam UU Perbankan, Peraturan Bank Indonesia ataupun *policy* dari masing-masing bank.

Dengan kepercayaan masyarakat yang tinggi, menyerahkan dananya untuk disimpan dan dikelola oleh bank, tentunya memberikan tanggung jawab moral bagi bank untuk selalu memberikan rasa aman dan nyaman bahwa dana yang dikelola, dijalankan dengan baik dan benar menurut hukum termasuk dalam penyaluran kredit.

Atas penyaluran kredit oleh bank tentunya mempunyai risiko terhadap kurang lancar pembayaran hingga kredit macet. Untuk mengurangi risiko tersebut diperlukan suatu jaminan dan agunan. Menurut ketentuan pasal 2 ayat 1 Surat

Keputusan Direksi Bank Indonesia nomor 23/69/KEP/DIR tanggal 28 Februari 1991 tentang Jaminan Pemberian Kredit, bahwa yang dimaksud dengan jaminan adalah suatu keyakinan bank atas kesanggupan debitur untuk melunasi kredit sesuai yang diperjanjikan. Lebih lanjut pada pasal 1 butir 23 pengertian agunan adalah jaminan tambahan yang diserahkan nasabah debitur kepada bank dalam rangka pemberian fasilitas kredit atau pembiayaan berdasarkan prinsip syariah.

Dalam aspek hukum praktek perbankan pada dasarnya jaminan terdiri atas 2 macam yaitu ¹⁵:

1. Jaminan Perorangan (*Personal Guranty*) yaitu jaminan seorang pihak ketiga yang bertindak untuk menjamin dipenuhinya kewajiban-kewajiban debitur.
2. Jaminan Kebendaan, adalah merupakan suatu tindakan berupa suatu penjaminan yang dilakukan oleh kreditor terhadap debitornya atau antara kreditor dengan seorang pihak ketiga guna menjamin dipenuhinya kewajiban-kewajiban dari debitur.

Jaminan kredit perbankan, sebenarnya ditujukan untuk kepentingan debitur dan kreditor yaitu ¹⁶ :

1. Jaminan kredit sebagai pengaman pelunasan kredit, bank sebagai badan usaha yang menyalurkan kredit kepada debitur wajib melakukan upaya pengamanan agar kredit tersebut dapat dilunasi debitur yang bersangkutan. Bentuk pengamanan kredit dapat dimulai dari analisa kredit, pemberian kredit hingga permintaan jaminan dan agunan sekecil apapun hutang debitur.

¹⁵ Ibid, hal. 74-75

¹⁶ Bahsan, Muhammad. Hukum Jaminan dan Jaminan Kredit Perbankan Indonesia, Cet. IV, Depok, Rajagrafindo Persada, 2010, hal.103-106

2. Jaminan kredit sebagai pendorong motivasi debitor, dengan adanya jaminan berupa pengikatan harta milik debitor secara tidak langsung memberikan motivasi kepada debitor untuk melaksanakan kewajibannya agar hartanya yang dijadikan jaminan kredit tidak hilang karena harus dicairkan oleh bank.
3. Pelaksanaan ketentuan perbankan, penguasaan dan pengikatan jaminan kredit secara sempurna wajib dilakukan oleh perbankan dikarenakan undang-undang Atas jaminan dan agunan tentunya memerlukan suatu aturan tertulis sehingga terjamin hak dan kewajiban antara kreditor dengan debitor dan antara kreditor dengan pihak ketiga sebagai penjamin bahkan pada barang yang menjadi agunan. Untuk itulah diperlukan suatu hukum jaminan¹⁷ yaitu ketentuan hukum yang mengatur hubungan hukum antara pemberi jaminan (debitor) dan penerima jaminan (kreditor) sebagai akibat pembebanan utang tertentu (kredit) dengan suatu jaminan (benda atau orang tertentu). Adapun sumber hukum pengaturan hukum jaminan dapat diketemukan pada¹⁸ :

1. Burgerlijk Wetboek (selanjutnya disingkat BW)
2. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD)
3. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria
4. Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1996 tentang Hak Tanggungan Atas Tanah Beserta Benda-Benda yang Berkaitan dengan Tanah
5. Undang-Undang Nomor 42 tahun 1999 tentang Jaminan *Fiducia*
6. Undang-Undang Nomor 6 Tahun 1985 tentang Rumah Susun

¹⁷ Usman, Rachmadi. Hukum Jaminan Keperdataan, Cet. II, Jakarta, Sinar Grafika, 2009, hal. 1-2

¹⁸ Ibid. hal 2-25

7. Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1992 tentang Perumahan dan Permukiman
8. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan
9. Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.

4.4.3 Kredit Investasi Jalan Tol Simpang Susun Waru-Bandara Juanda

CMS sebagai BUJT yang melakukan pembangunan dan mengoperasikan operator jalan tol Simpang Susun Waru-Bandara Juanda mendapatkan kredit dari 2 (dua) perbankan yaitu dari BCA(selanjutnya disingkat BCA) dan PT Bank Mega Tbk (selanjutnya disingkat Mega) dengan 1 (satu) perjanjian yang bersifat *pari passu* yang mencantumkan *cross default dan cross collateral*.

Para pihak telah sepakat untuk membuat suatu perjanjian yang disebut sebagai kredit investasi jalan tol dengan beberapa klausula¹⁹ yaitu :

1. Jangka waktu perjanjian 15 (lima belas) tahun dari tahun 2007 sampai dengan tahun 2017
2. Masa *grace periode* 2 (dua) tahun
3. Plafond kredit masing-masing bank sebesar Rp. 440.000.000.000,- (empat ratus empat puluh miliar rupiah)
4. Pembayaran dilakukan dengan sistem angsuran dimulai setelah *grace periode* yaitu tahun 2009
5. *Fiducia* atas pendapatan tol selama masa konsesi dan /atau berakhirnya jangka waktu perjanjian.

4.4.4 Restrukturisasi Kredit

¹⁹ Perjanjian Kredit Investasi antara BCATbk dengan CMS yang bersifat *pari passu* dengan perjanjian kredit investasi antara CMS dengan PT Bank Mega Tbk,

Dalam *feasibility study* tender jalan tol Simpang Susun Waru-Tanjung Perak tahun 1996 hingga perubahan kajian menjadi Simpang Susun Waru-Bandara Juanda volume lalu lintas harian rata-rata (LHR)²⁰ sebesar 53.462 kendaraan. Pembangunan konstruksi jalan tol Simpang Susun Waru-Bandara Juanda membutuhkan waktu selama 10 (sepuluh) tahun yaitu sejak sejak 1997 hingga 2008 dan beroperasi pertama kali sejak tanggal 27 April 2008. Pembangunan jalan tol tersebut sempat di *postpone* sebagai akibat krisis ekonomi pada tahun 1998. Dalam 1 (satu) tahun beroperasi volume lalu lintas pada jalan tol Simpang Susun Waru-Bandara Juanda hanya mencapai 12,440 kendaraan dimana pada tahun 2009 hanya sebesar 16,468 kendaraan sehingga hal tersebut berdampak pada pendapatan tol termasuk pemenuhan kewajiban pembayaran angsuran utang kepada kreditor. Kreditor menyampaikan wanprestasi dan mengajukan gugatan pailit atas kegagalan bayar dari CMS pada Nopember 2008. Sebagai BUJT yang gagal bayar, CMS menyampaikan Penundaan Pembayaran Kewajiban Utang (PKPU) pada Pengadilan Niaga di Pengadilan Surabaya dan telah sepakat pada bulan Agustus 2009. Sehingga ditandatangani Perjanjian Restrukturisasi²¹ untuk menggantikan Perjanjian Kredit dengan syarat-syarat diantaranya :

1. Dilakukannya pembayaran *upfront payment* sebesar Rp. 50.000.000,- kepada masing-masing kreditor
2. Jangka waktu kredit menjadi 12 (dua belas) tahun dari tahun 2009 sudah termasuk *grace periode* selama 2 (dua) tahun.

²⁰ Berita Acara Analisa Investasi Jalan Tol Simpang Susun Waru-Bandara Juanda tanggal 25 Januari 2007

²¹ Perjanjian Restrukturisasi antara BCATbk dengan CMS yang bersifat pari passu dengan perjanjian kredit investasi antara CMS dengan PT Bank Mega Tbk

3. Penerbitan Obligasi Konversi²² sebesar Rp. 176 miliar pada BCA dan sebesar Rp 175 miliar pada Mega dengan waktu jatuh tempo pada tanggal 25 Juli 2014
4. Penerbitan Perjanjian Opsi oleh dan antara CMNP dengan BCA dan Mega.

4.4.5 Perjanjian Opsi

Perjanjian opsi²³ merupakan perjanjian *accesoir* yang dibuat berdasarkan perjanjian restrukturisasi antara CMS dengan BCA dan Mega. Para pihak dalam perjanjian opsi ini CMNP sebagai pemegang saham mayoritas CMS dengan BCA dan Mega serta baik BCA & Mega mempunyai 2 (dua) perjanjian opsi yang terpisah namun bersifat *paripassu*. Adapun beberapa klausula didalamnya adalah sebagai berikut :

1. Hak Opsi adalah CMNP memberikan hak kepada bank sehingga bank berhak menjual obligasi konversi atau utang deibur (mana yang relevan) kepada CMNP dan CMNP wajib, tanpa syarat apapun dan sesuai dengan perjanjian ini membeli dan menerima pengalihan atas Obligasi Konversi atau utang debitor tersebut pada harga pelaksanaan dan pembayaran dilakukan dengan pembayaran tunai secara penuh dan sekaligus lunas oleh CMNP kepada bank sesuai ketentuan dalam perjanjian ini (selanjutnya disebut sebagai Hak Opsi).
2. Pelaksanaan hak opsi :

²² Sertifikat Obligasi Konversi PT Citra Margatam Surabaya sebagaimana dalam Akta Perjanjian Obligasi Konversi

²³ Perjanjian Opsi sebagaimana dalam Akta nomor 07 dan akta nomor 8 tanggal 04 Agustus 2009 dibuat dihadapan Indah Fatmawati, SH Notaris di Jakarta antara PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk dengan PT Bank Central Asia Tbk dan antara PT Citra Marga Nusaphala Persada Tbk dengan PT Bank Mega Tbk

- a. Pelaksanaan hak opsi sebagaimana diatur dalam perjanjian ini merupakan keputusan mutlak dan diskresi penuh bank
 - b. Bank berhak melaksanakan hak opsi pada atau setelah tanggal jatuh tempo
 - c. Hak opsi dapat dilaksanakan bank dengan pemberitahuan pelaksanaan hak opsi kepada CMNP. Untuk itu CMNP dengan ini menyatakan bahwa tidak ada pemberitahuan atau persyaratan lainnya yang perlu diberikan atau dilakukan oleh bank untuk pelepasan hak opsi oleh bank.
3. Prosedur pelaksanaan Hak Opsi
- a. Dalam hal bank memutuskan untuk melaksanakan hak opsi sebagaimana diatur dalam pasal 2.1, maka dalam jangka waktu 7 (tujuh) hari kalender setelah tanggal pemberitahuan pelaksanaan hak opsi, CMNP wajib membayar harga pelaksanaan secara tunai, penuh dan sekaligus lunas kedalam rekening bank sebagaimana diberitahukan tertulis oleh bank. Setelah pembayaran harga pelaksanaan tersebut diterima secara penuh (*in good funds*), aka bank akan menyerahkan sertifika obligasi konversi pengganti atau utang debitur (mana yang relevan) kepada CMNP serta menyampaikan pemberitahuan kepada CMS bahwa obligasi konversi atau utang debitur telah dialihkan kepada CMNP.
 - b. CMNP dengan ini mengakui dan menyetujui bahwa apabila CMNP tidak membayar harga pelaksanaan dengan cara sebagaimana diatur dalam pasal 2.3 huruf (a) perjanjian, maka CMNP dengan ini menyatakan persetujuannya dan mengakui bahwa CMNP memiliki utang kepada Bank yang mana utang tersebut adalah utang yang jatuh tempo dan dapat ditagih

oleh bank sejak hari ke 7 (tujuh) setelah tanggal pemberitahuan pelaksanaan hak opsi dengan jumlah yang sama dengan harga pelaksanaan (utang CMNP). Apabila utang CMNP sudah dilunasi sepenuhnya oleh CMNP, maka obligasi konversi atau utang debitur (mana yang relevan) beralih menjadi milik CMNP.

- c. Atas keterlambatan pembayaran utang CMNP, dikenakan denda sebesar 2% (dua persen) per bulan yang akan dihitung secara proporsional berdasarkan jumlah hari lamanya keterlambatan pembayaran utang CMNP, dengan perhitungan bahwa 1 (satu) bulan adalah 30 (tiga puluh) hari dan 1 (satu) tahun adalah 360 (tiga ratus enam puluh) hari yang harus dibayarkan secara tunai dan sekaligus pada saat pelunasan utang CMNP.

4.4.6 Gagal Bayar

Dengan adanya *grace periode* selama 2 (dua) tahun tersebut CMS sebagai BUJT dapat melangsungkan kembali operasional jalan tol tanpa adanya pembayaran utang. Seiring dengan perkembangan di sekitara jalan tol, pertumbuhan lalu jalan tol Simpang Susun Waru-Bandara Juanda mengalami kenaikan yang cukup signifikan yaitu berturut-turut sebesar 22,485 kendaraan untuk tahun 2010, sebesar 27,223 kendaraan untuk tahun 2011 dan sebesar 32,764 kendaraan untuk tahun 2012. Namun pertumbuhan volume kendaraan tersebut masih jauh dari Berita Acara Analisa Investasi yang telah ditandatangani antara CMS dengan Pemerintah pada tahun 2007 yaitu sebesar 53.462 kendaraan. Masa *grace periode* telah selesai dan Convertible Bond telah jatuh tempo dimana CMS wajib seketika

untuk membayar utang sebesar Rp. 351 miliar. Skema pembayaran sebagaimana perjanjian restrukturisasi yang didapat melalui pendapatan tol ternyata tidak mencukupi untuk membayar utang Convertible Bond dan membuat CMS Wanprestasi atas gagal bayar tersebut.

Pihak Perbankan berdasarkan gagal bayar CMS tersebut melaksanakan hak opsi sebagaimana dalam Perjanjian Opsi antara CMNP dengan Perbankan untuk menagih utang dan jatuh tempo seketika kepada CMNP. Namun CMNP menolak untuk menerima hak opsi tersebut dengan dasar bahwa hak opsi merupakan perjanjian yang tidak dapat menjadi utang secara otomatis dan CMNP tidak memberikan suatu garansi dalam bentuk *Corporate Guarantee*. Perjanjian utang perbankan hanya mengikat CMS sebagai para pihak dan tidak dapat membawa serta CMNP sebagai pihak yang ikut serta menanggung utang CMS.

5. Metode Penelitian

1. Tipe Penelitian

Penelitian yang dilakukan merupakan penelitian hukum yaitu sebuah proses untuk menemukan aturan hukum, prinsip-prinsip hukum, maupun doktrin-doktrin hukum guna menjawab isu hukum yang dihadapi. Argumentasi, teori atau konsep baru yang dihasilkan dalam penelitian hukum merupakan perspektif, untuk menyelesaikan masalah yang dihadapi

Dalam melakukan penelitian hukum, dilakukan langkah-langkah²⁴ :

²⁴ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Kencana Prenada Media Group, Jakarta, 2005, hal 213

- a. Mengidentifikasi fakta hukum dan mengeliminir hal-hal yang tidak relevan untuk menetapkan isu hukum yang hendak dipecahkan.
- b. Pengumpulan bahan-bahan hukum dan sekiranya dipandang mempunyai relevansi juga bahan-bahan non hukum.
- c. Melakukan telaah atas isu-isu yang diajukan berdasarkan bahan yang telah dikumpulkan.
- d. Menarik kesimpulan dalam bentuk argumentasi yang menjawab isu hukum.
- e. Memberikan preskripsi berdasarkan argumentasi yang telah dibangun di dalam kesimpulan.

2. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penulisan ini berdasarkan pendekatan 2 (dua) pendekatan yaitu :

1. Pendekatan perundang-undangan (statute approach) yaitu pendekatan yang dilakukan dengan mempelajari, menelaah teori yang berhubungan diantara judul dan perundangan yang mengaturnya untuk dilakukan pengujian pada masalah yang menjadi penulisan penelitian.
2. Pendekatan konseptual (conceptual approach) yaitu, pendekatan yang beranjak dari prinsip-prinsip ilmu hukum dalam bentuk doktrin-doktrin hukum, pandangan para ahli.

3. Sumber Bahan Hukum

Ada 2 (dua) sumber bahan hukum yang menjadi sumber penelitian yaitu :

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer yaitu bahan-bahan yang berupa norma hukum yang sifatnya mengikat. Norma hukum tersebut ditemukan dalam ketentuan pasal-pasal di dalam perundang-undangan yang berkaitan dengan hukum yang berkaitan dengan kenotariatan.

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder yaitu bahan hukum yang berupa pendapat hukum yang sifatnya tidak mengikat. Pendapat-pendapat hukum tersebut dapat ditemukan di berbagai literatur. Pendapat hukum yang dikumpulkan adalah pendapat hukum yang berkaitan dengan penulisan penelitian ini.

c. Prosedur Pengumpulan dan Analisa Bahan Hukum

Dalam pengumpulan dan analisa bahan hukum yang dihimpun akan diseleksi dan diidentifikasi yang terkait dengan pokok permasalahan yang selanjutnya dilakukan analisis secara sistematis dan menyeluruh sehingga didapatkan suatu penjelasan yang utuh mengenai pokok-pokok permasalahan serta faktor-faktor yang mempengaruhinya. Dari hasil analisa tersebut dikonstruksikan dalam sebuah penelitian yang selanjutnya dipadukan dengan teori-teori dibidang ilmu hukum yang sesuai dengan substansi permasalahan sehingga dapat dirumuskan secara sistematis sesuai pokok-pokok bahasan.

Selanjutnya berdasarkan hasil pembahasan tersebut, kemudian ditarik kesimpulan dan saran-saran yang diharapkan dapat bermanfaat bagi semua pihak pada umumnya dan pihak-pihak yang berkepentingan pada khususnya dengan hukum investasi di Indonesia termasuk kebijakan investasi.

6. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan ini pada proposal tesis ini terdiri atas 4 (empat) bab yaitu :

Bab I Pendahuluan, merupakan awal pembahasan yang didalamnya berisikan latar belakang dan rumusan masalah tentang bisnis investasi jalan tol yang dibangun oleh Badan Usaha Jalan Tol (BUJT) dengan pembiayaan dari kredit investasi oleh pihak perbankan. Sejarah jalan tol dan dasar hukum kerjasama BUIT dengan Pemerintah dan bentuk kerjasamanya dalam bisnis investasi jalan tol serta para pihak yang terkait dan mempunyai hubungan hukum yaitu BUIT dan pihak perbankan sebagai penyedia dana. Dalam bab ini juga diuraikan tentang manfaat penelitian bagi para pihak yang terlibat dalam perjanjian kredit dan pemangku kepentingan atas adanya risiko tidak terpenuhinya kewajiban BUIT kepada perbankan termasuk didalamnya kerangka teoritis dan sistematika penulisan yang berisi tentang teori-teori dan konsep-konsep jalan tol.

Bab II Pembahasan, dalam bab ini berisi tentang pengertian tentang perjanjian kredit dalam kaitannya sebagai perjanjian obligatoir, kewajiban dari debitur dalam perjanjian kredit dan akibat hukum apabila debitur wanprestasi. Konstruksi

hukum atas perjanjian opsi yang dibuat oleh pihak ketiga dengan kreditur, kedudukan hukum para pihak dalam perjanjian opsi yang merupakan perjanjian aksesoir dari perjanjian kredit termasuk didalamnya konsekuensi yuridis atas klausula penanggungan dalam perjanjian opsi. Kajian yuridis atas teori-teori perjanjian utang dengan bentuk-bentuk jaminan yang keperdataan dan bentuk jaminan yang berlaku umum pada perbankan dan kajian yuridis normatif atas bentuk jaminan yang dinamakan perjanjian opsi yang dibuat oleh pemegang saham sebagai guarantor atas perjanjian utang piutang bersifat club deal dan paripassu yang dibuat oleh anak perusahaan.

Bab III Pembahasan, merupakan pembahasan lanjutan dari bab sebelumnya terkait dengan wanprestasi yang dilakukan oleh debitur, bagaimana melindungi kepentingan kreditur atas hal tersebut. Batasan pada hubungan hukum dengan pemegang saham dan bagaimana hubungan hukum antara pemegang saham dengan pihak perbankan, pihak yang terikat dalam hubungan hukum, dan pihak yang wajib melaksanakan serta bertanggung jawab apabila terdapat gagal bayar dari anak perusahaan. Bagaimanakah kekuatan eksekutorial atas perjanjian opsi dan konsekuensi wanprestasi tersebut termasuk kajian yuridis atas penolakan kedudukan perjanjian opsi oleh pemegang saham dan letak perjanjian opsi dalam hukum jaminan keperdataan. Upaya-upaya yang dilakukan oleh kreditur dalam lingkup hukum keperdataan dan hukum jaminan atas gagal bayar dari debitur dalam kerangka perjanjian opsi.

Bab IV Penutup, berupa kesimpulan dan saran atas kajian yuridis yang telah diuraikan dari bab I sampai dengan bab III dalam kaitannya dengan latar belakang dan rumusan masalah. Dalam bab ini merupakan saran dan solusi timbulnya permasalahan diantara para pihak termasuk akan tetapi tidak terbatas bentuk-bentuk jaminan yang baik dan benar menurut hukum yang wajib diberlakukan dalam kredit investasi jalan tol khususnya.