



SKRIPSI

**"PROSES PELAKSANAAN TUNTUTAN GANTI RUGI
PEMAKAJ JASA JALAN TOL
KEPADA PT. BOSOWA MARGA NUSANTARA
AKIBAT KECELAKAAN LALU LINTAS"**

Oleh:

Adhe Triyanee Adriyathie
B 111 02 293

31-Agustus-07
1 Fak. Hukum
1 (Satu) ekis
← (adiah
83

Program Studi Praktisi Hukum
Fakultas Hukum
Universitas Hasanuddin
Makassar
2007

HALAMAN JUDUL

**PROSES PELAKSANAAN TUNTUTAN GANTI RUGI
PEMAKAI JASA JALAN TOL
KEPADA PT. BOSOWA MARGA NUSANTARA
AKIBAT KECALAKAAN LALU LINTAS**

Oleh

**ADHE TRIYANEE ADRIYATHIE
B 111 02 293**

**Diajukan sebagai Tugas Akhir dalam rangka Penyelesaian Studi Sarjana
dalam Program Kekhususan Praktisi Hukum
Program Studi Ilmu Hukum**

Pada

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS HASANUDDIN**

**MAKASSAR
Agustus 2007**

PENGESAHAN SKRIPSI

PROSES PELAKSANAAN TUNTUTAN GANTI RUGI PEMAKAI JASA JALAN TOL KEPADA PT. BOSOWA MARGA NUSANTARA AKIBAT KECALAKAAN LALU LINTAS

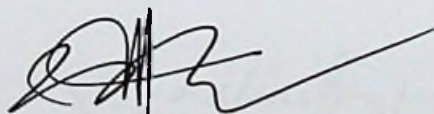
Disusun dan diajukan oleh

ADHE TRIYANEE ADRIYATHIE
NIM B 111 02 293

Telah dipertahankan dihadapan Panitia Ujian Skripsi yang Dibentuk
dalam rangka penyelesaian Studi Program Sarjana Program
Kekhususan Praktisi Hukum Program Studi Ilmu Hukum
Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin
Pada Jumat 10 Agustus 2007
Dan dinyatakan diterima

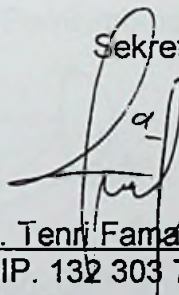
Panitia Ujian

Ketua,



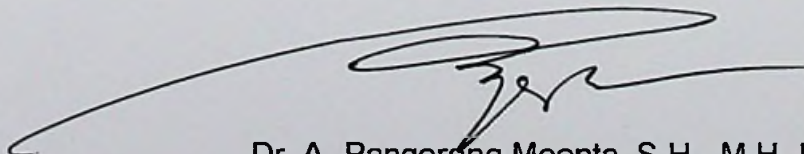
Prof. Dr. Musakkir S.H., M.H.
NIP. 131 876 807

Sekretaris,



A. Tenri Famauri S.H., M.H.
NIP. 132 303 726

An. Dekan Fakultas Hukum UNHAS
Pembantu Dekan I



Dr. A. Pangerang Moenta, S.H., M.H., DFM
NIP. 131 661 823

PERSETUJUAN PEMBIMBING

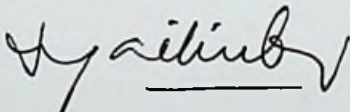
Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa:

Nama : Adhe Triyanee Adriyathie
Nomor Induk : B111 02 293
Program Kekhususan : Praktisi Hukum
Judul : "Proses Pelaksanaan Tuntutan Ganti Rugi Pemakai Jasa Jalan Tol Kepada PT. BOSOWA MARGA NUSANTARA Akibat Kecelakaan Lalu Lintas".

Telah diperiksa dan disetujui untuk diajukan dalam ujian skripsi.

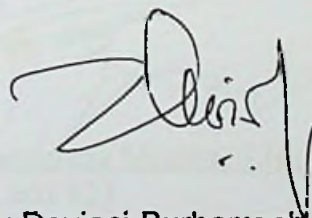
Makassar, 27 Juli 2007

Pembimbing I



DR. M. Syukri Akub, S.H., M.H.
NIP. 130 808 592

Pembimbing II



Oky Deviani Burhamzah, S.H., M.H.
NIP. 131 876 921

PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

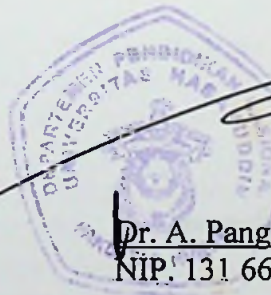
Diterangkan bahwa skripsi mahasiswa :

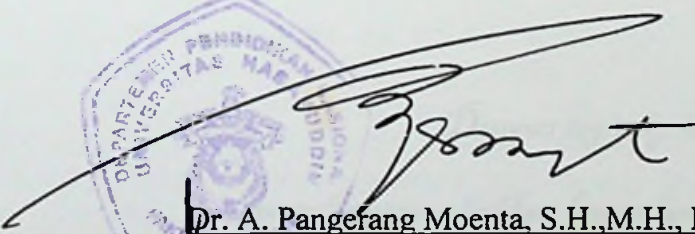
Nama : Adhe Triyanee Adriyathie
Nomor Induk : B 111 02 293
Program kekhususan : Praktisi Hukum
Judul : “Proses Pelaksanaan Tuntutan Ganti Rugi
Pemakai Jasa Jalan Tol Kepada
PT. BOSOWA MARGA NUSANTARA
Akibat Kecelakaan Lalu Lintas”.

Memenuhi syarat untuk diajukan dalam ujian skripsi sebagai ujian akhir program studi.

Makassar, 02 Agustus 2007

An. Dekan Fakultas Hukum UNHAS
Pembantu Dekan I




Dr. A. Pangefang Moenta, S.H., M.H., DFM
NIP. 131 661 823

...Keyakinan Menentukan Tindakan

Dan Tindakan Menentukan Hasil

Tapi Pertama-tama Kita harus "YAKIN"...

(Mark Victor Hansen)

Dengan segenap kasih,

penulis persembahkan karya kecil ini

untuk melengkapi kebahagiaan

Alm. Papi dan Mami; Mama Wiena dan Papa Yoswar

Derta untuk orang-orang yang telah mengikhliskan

segalanya demi kesuksesanku...

ABSTRAK

ADHE TRIYANEE ADRIYATHIE (B111 02 283), *Proses Pelaksanaan Tuntutan Ganti Rugi Pemakai Jasa Jalan Tol Kepada PT. Bosowa Marga Nusantara Akibat Kecelakaan Lalu Lintas* (dibimbing oleh M. Syukri Akub dan Oky Devany Burhamzah).

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana tanggung jawab PT. Bosowa Marga Nusantara terhadap pemakai jasa jalan tol dalam hal terjadinya kecelakaan serta untuk mengetahui bagaimana proses pelaksanaan tuntutan ganti rugi dari pemakai jasa kepada pengelola jalan tol.

Penelitian ini dilaksanakan di Kantor PT. Bosowa Marga Nusantara selaku pengelola jalan Tol Makassar serta pada Kantor POLRESTA Pelabuhan Unit Kecelakaan Lalu Lintas dengan pertimbangan bahwa pihak POLRESTA Pelabuhan merupakan pihak yang ikut menangani apabila di jalan tol terjadi kecelakaan lalu lintas. Berdasarkan hasil penelitian ini diperoleh jenis data primer dan data sekunder dengan menggunakan teknik wawancara langsung dengan Pihak-pihak yang berwenang dalam hal ini Staf PT. Bosowa Marga Nusantara serta Staf pada KAPOLRESTA Pelabuhan Makassar Unit Kecelakaan Lalu Lintas dan pengamatan (*observasi*) langsung ke lokasi penelitian serta menelusuri data-data kecelakaan yang pernah terjadi di jalan tol Makassar. Analisis data dilakukan dengan menggunakan analisis kualitatif deskriptif.

Temuan yang diperoleh dari penelitian ini antara lain: adalah (1) Bahwa salah satu bentuk kenyamanan dan tanggung jawab PT. Bosowa Marga Nusantara dalam hal terjadinya kecelakaan yaitu dengan menyediakan unit ambulance, mobil derek, unit patroli dan memberi santunan kepada korban bila kesalahan bukan karena kelelahan pemakai jalan; (2) Dasar ganti rugi pemakai jasa jalan tol dilakukan melalui keputusan direksi PT. Bosowa Marga Nusantara No.021/SK-BMN/XI/2001; (3) Dalam hal pengelola jalan melakukan wanprestasi maka kewajiban pengelola jalan memberikan ganti rugi, namun apabila pemakai jasa yang melakukan wanprestasi maka pemakai jasa harus memberi ganti rugi atas kerusakan fasilitas jalan tol kepada pengelola jalan tol.

UCAPAN TERIMA KASIH

Alhamdulillah rabbi alamin, penulis panjatkan kehadirat Allah SWT, Dia adalah satu-satunya jawaban atas keberadaan penulis selama ini dan berkat limpahan rahmat serta karunia-Nya jualah, sehingga penulisan skripsi ini dapat terselesaikan dalam rangka melaksanakan tugas dan memenuhi persyaratan akademik Program Kekhususan Praktisi Hukum, Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.

Dengan segala kerendahan hati penulis juga menyadari skripsi ini jauh dari kesempurnaan sebagaimana dengan penulis sendiri yang masih terbatas dalam pengetahuan dan pengalaman di bidang ilmu hukum yang sangat luas cakupannya. Oleh karena itu, penulis dengan hati yang lapang akan menerima segala kritikan terhadap apa yang ditulis dalam skripsi ini dan menyambut semua saran yang sifatnya membangun guna perbaikan dan penyempurnaan skripsi ini.

Dalam proses penulisan skripsi ini, penulis banyak memperoleh bimbingan moril dan materil juga perhatian dari berbagai pihak.

Untuk itu pada kesempatan ini penulis mengucapkan terima kasih dan penghargaan sedalam-dalamnya kepada :

1. Bapak DR. M. Syukri Akub, S.H., M.H. dan Ibu Oky Deviani Burhamzah, S.H., M.H., selaku pembimbing I dan pembimbing II.

2. Bapak Prof. DR. Syamsul Bahri S.H., M.H., Selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
3. Ibu DR. A. Suryaman MP, S.H., M.H., dan Bapak Hamzah S.H., M.H., Selaku ketua dan sekretaris bagian Hukum Acara Fakultas Hukum Unhas.
4. Staf Pengajar dan Staf Akademik Fakultas Hukum Unhas atas segala kemudahan yang diberikan selama ini.
5. Bapak DRS. H. Majidin dan Bapak Ir. Ismail selaku Menejer Umum Personalia dan Kepala Sub Bagian Pelayanan Lalu Lintas PT. Bosowa Marga Nusantara.
6. Bapak Abd. Rahman selaku staf pada Unit Kecelakaan Lalu Lintas KAPOLRESTA PELABUHAN Makassar.

Penulis ucapkan terima kasih tak terhingga pada :

7. Almarhum Papi dan Mami, yang dengan segenap kasih sayang telah membesarkan dan mendidik penulis.
8. Mama Wiena Arwany dan Papa Yoswar Anees Arifin, yang tak pernah lupa menyebut nama penulis dalam setiap doanya, atas segala perhatian, harapan serta pengorbanan yang tak terhingga.
9. Kedua orang kakak-kakakku tercinta Asween Noviar dan Neena Novita, yang sudah menjadi kakak terBAIK, untuk kepaercayaan dan kasih sayangnya selama ini.

10. Kel. Besar Almarhum H. Andi Arifin Salebori, Puang-puang dan Petta-petta serta sembilan orang sepupu, terima kasih untuk dorongan materi dan non-materi serta doa-Nya kepada penulis.
11. Kel. Besar Almarhum H. Abd Gaffar Dg. Ngalle, Om-om dan Tante-tante serta tiga puluh orang sepupu, terima kasih untuk dorongan materi dan non-materi serta doa-Nya kepada penulis
12. "my_Rum" untuk sayang dan pengertian yang tak terhingga, untuk semangat & kesabaran selama menemani penulis dalam menyelesaikan skripsi ini...(always TMDH...LnM u..... ☺).
13. VanBroncost..(Uchie, Pec', Debbie) serta Novi, untuk ke"gila"an dan kekompakan...kalian juga turut memberi nuansa.
14. Ekayani Prativi atas segala dorongan, bantuan dan kesabarannya mendengar keluh kesah penulis.
15. Ki\$\$mAte yang menemani penulis mengawali semuanya dengan sangat indah..Irma-ma, Elvi, Vika, Lydia, Ani, Nacha, Echi, Nana, Lia, thx guys...
16. Teman-teman seperjuangan 2002, serta semua pihak yang telah membantu penulis namun tidak dapat disebutkan satu persatu..tengkyu..

Semoga Alla SWT, membalas budi dan memberi rahmat serta karunia-Nya.

Makassar, Agustus 2007

Penulis

Adhe Triyanee Adriyatihe

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL	i
PENGESAHAN SKRIPSI.....	ii
PERSETUJUAN PEMBIMBING.....	iii
PERSETUJUAN MENEMPUH UJIAN SKRIPSI.....	iv
ABSTRAK	v
UCAPAN TERIMA KASIH	vi
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR BAGAN.....	xi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah.....	4
C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian.....	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	6
A. Tinjauan Umum Tentang Hukum Perjanjian.....	6
1. Pengertian Perjanjian.....	6
2. Bentuk dan Syarat Perjanjian.....	9
3. Berakhirnya Perjanjian.....	12
B. Ganti Rugi	14
C. Pengertian Jalan Tol.....	19
D. Resiko dan Luasnya Bahaya yang Dihadapi Pemakai Jalan Tol.....	22

E. Perjanjian yang Timbul dari Pemakaian Jalan Tol	
Makassar.....	23
BAB III METODE PENELITIAN.....	28
A. Tempat dan Waktu Penelitian.....	28
B. Jenis dan Sumber Data.....	29
C. Jenis Penelitian.....	29
D. Analisis Data.....	30
BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN.....	31
A. Tanggung Jawab PT. Bosowa Marga Nusantara	
Terhadap Pemakai Jasa Jalan Tol dalam Hal	
Terjadinya Kecelakaan	41
B. Proses pelaksanaan Tuntutan Ganti Rugi dari	
Pemakai Jasa Kepada Pengelola Jalan Tol.....	44
BAB V PENUTUP.....	51
A. Kesimpulan.....	51
B. Saran.....	52
Bagan Mekanisme Ganti Rugi Kerusakan Sarana	
Jalan Tol.....	53
DAFTAR PUSTAKA.....	54

DAFTAR BAGAN

Bagan Mekanisme Ganti Rugi Kerusakan Sarana Jalan Tol.....	53
---	----

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar belakang Masalah

Terjadinya kemacetan dan kecelakaan di jalur-jalur jalan yang ada di Indonesia, kian hari kian meningkat seiring dengan banyaknya produk-produk baru dari berbagai perusahaan otomotif yang ada tanpa disertai dengan kecepatan peningkatan sarana jalan itu sendiri. Sehingga dapat dibayangkan dan dirasakan sendiri kondisi yang terjadi disetiap sudut jalan yang dilalui.

Berdasarkan keadaan-keadaan yang demikian maka pemerintah mengambil alternatif lain untuk mengatasi permasalahan tersebut dengan membangun sarana jalan baru yang bebas hambatan, yaitu jalan tol.

Meskipun jalan tol bukan lagi hal yang baru bagi masyarakat Indonesia namun berbagai persoalan hukum yang menyangkut jalan tol tetap saja ada dan perlu segera diatasi. Walaupun peraturan yang menyangkut tentang jalan tol itu sudah diatur dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 38 tahun 2004 Tentang Jalan, namun di dalam prakteknya masih ditemukan berbagai kendala yang masih belum bisa dimengerti oleh masyarakat luas khususnya para pemakai jasa jalan tol.

Tujuan Nasional sebagaimana ditegaskan dalam Pembukaan Undang-Undang Dasar 1945 diwujudkan melalui pelaksanaan penyelenggaraan

negara yang berkedaulatan rakyat yang demokratis dengan mengutamakan persatuan dan kesatuan bangsa, berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945. Penyelenggaraan negara dilaksanakan melalui pembangunan nasional dalam segala aspek kehidupan bangsa, oleh penyelenggara negara, yaitu lembaga tertinggi dan lembaga tinggi negara bersama-sama segenap rakyat Indonesia diseluruh wilayah negara Republik Indonesia.

Pembangunan yang terpusat dan tidak merata yang dilaksanakan selama ini ternyata hanya mengutamakan pertumbuhan ekonomi serta tidak diimbangi kehidupan sosial, politik, ekonomi, yang demokratis dan berkeadilan. Fundamental pembangunan ekonomi yang rapuh, penyelenggaraan negara yang sangat birokratis dan cenderung korup, serta tidak demokratis telah menyebabkan krisis moneter dan ekonomi, yang nyaris berlanjut dengan krisis moral yang memprihatinkan. Hal tersebut kemudian menjadi penyebab timbul krisis nasional yang berkepanjangan, telah membahayakan persatuan dan kesatuan, mengancam kelangsungan kehidupan bangsa dan negara. Karena itu reformasi di segala bidang dilakukan untuk bangkit kembali dan memperteguh kepercayaan diri atas kemampuannya dan melakukan langkah-langkah penyelamatan, pemulihan, pemantapan dan pengembangan pembangunan dengan paradigma baru Indonesia masa depan yang berwawasan kelautan dalam rangka mewujudkan cita-cita Proklamasi Kemerdekaan 17 Agustus 1945.

Melalui ketetapan MPR nomor IV/MPR/1999 tentang "Garis-Garis Besar Haluan Negara" khususnya Bab IV Arah Kebijakan point A nomor 17 menyebutkan :

"Meningkatkan pembangunan dan pemeliharaan sarana dan prasarana publik, termasuk transportasi, telekomunikasi, energi dan listrik, dan air bersih guna mendorong pemerataan pembangunan, melayani kebutuhan masyarakat dengan harga terjangkau, serta membuka keterisolasian wilayah pedalaman dan terpencil".

Sebagai pelaksanaan dari GBHN, pada tanggal 18 oktober 2004 DPR RI bersama Presiden Republik Indonesia telah mensahkan Undang-Undang Republik Indonesia nomor 38 tahun 2004 tentang "Jalan" yang dalam praktek pelaksanaannya wewenang penyelenggaraan jalan tol berada pada pemerintah di bantu oleh Badan Pengatur Jalan Tol (BPJT) , sedangkan perusahaan jalan tol sebagaimana tercantum pada Pasal 50 ayat 4 UU No.38 tahun 2004, dilaksanakan oleh badan usaha milik negara dan/atau badan usaha milik daerah dan/atau badan usaha milik swasta.

Dalam hal perusahaan jalan tol oleh Badan Usaha Milik Negara, pemerintah menunjuk PT. Jasa Marga (persero) sebagai penanggung jawab dari pengadaan sarana jalan tol, sedangkan perusahaan jalan tol oleh swasta khususnya di Makassar dikelola oleh PT. Bosowa Marga Nusantara.

Demi kepentingan pemeliharaan, pengembangan jalan tol serta pengembalian investasi maka pihak pengelola jalan tol dalam hal ini

¹TAP MPR NO.IV/MPR/1999 BAB IV Point A No.17

PT. Bosowa Marga Nusantara memberlakukan tanda masuk berupa karcis kepada pemakai jasa dalam menggunakan fasilitas jalan tol.

Adanya sarana perhubungan baru yaitu jalan tol tidak berarti bahwa tidak ada masalah yang timbul, nampaknya bukan hanya pemakai jasa jalan tol tersebut harus membayar saja, di sisi lain sering timbul persoalan manakala terjadi kecelakaan lalu lintas disepanjang jalan tol yang membawa akibat rusaknya sarana jalan tersebut baik karena kelalaian Si pemakai jasa jalan tol maupun akibat kelalaian pengelola jalan tol dalam mengantisipasi terjadinya kecelakaan tersebut.

Lalu bagaimana penyelesaian tuntutan ganti rugi akibat terjadinya kecelakaan di jalan tol karena kelalaian dari pihak pengelola jalan dan kondisi dari jalan itu sendiri yang tidak memadai dan bagaimana hal itu diatur oleh hukum menjadi menarik bagi penulis untuk diangkat kedalam sebuah judul skripsi.

B. Rumusan Masalah

Berangkat dari uraian yang penulis paparkan di atas, maka penulis dapat merumuskan permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimana tanggung jawab PT. Bosowa Marga Nusantara terhadap pemakai jasa jalan tol dalam hal terjadinya kecelakaan?
2. Bagaimana proses pelaksanaan tuntutan ganti rugi dari pemakai jasa jalan kepada pengelola jalan tol?

C. Tujuan dan kegunaan

Penelitian merupakan salah satu komponen yang mempunyai arti penting dalam penulisan karya ilmiah seperti skripsi

Penelitian ini bertujuan :

1. Untuk mengetahui bagaimana tanggung jawab PT. Bosowa Marga Nusantara terhadap pemakai jasa jalan tol dalam hal terjadinya kecelakaan.
2. Untuk mengetahui bagaimana proses pelaksanaan tuntutan ganti rugi dari pemakai jasa jalan kepada pengelola jalan tol.

Sedangkan kegunaan dari penelitian ini :

1. Dapat mengetahui aturan kelayakan dalam mempergunakan fasilitas jalan tol serta memahami pihak mana yang bertanggung jawab apabila terjadi kerusakan sarana jalan yang diakibatkan oleh suatu kecelakaan atau kelalaian.
2. Dapat digunakan sebagai bahan pembandingan bagi penelitian selanjutnya, terutama mengenai kecelakaan di jalan tol.
3. Diharapkan dapat memberikan sumbangan pemikiran dalam memperkaya ilmu hukum pada umumnya dan kepustakaan hukum keperdataan fakultas hukum Universitas Hasanuddin khususnya.

B A B II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Tinjauan Umum Tentang Hukum Perjanjian

1. Pengertian Perjanjian

Perkembangan bentuk-bentuk perjanjian pada perkembangan ekonomi nasional dewasa ini dirasakan semakin kompleks. Usaha-usaha menuju pembentukan aneka ragam perjanjian yang mengandung kekuatan hukum semakin meningkat. Hal ini didasari oleh kebutuhan akan perlindungan hukum dan kepastian hukum dari sebuah perjanjian.

Hukum memberikan kualifikasi terhadap hubungan-hubungan tertentu yang dipilihnya. Adanya kualifikasi semacam ini, maka hubungan itu menjadi hubungan hukum, seperti jual-beli atau barter barang yang sudah sejak dahulu ada dan dilakukan oleh masyarakat.

Agar terjadi hubungan hukum diperlukan pihak-pihak yang melakukan hal itu, yang disebut subyek hukum. Sedangkan yang menjadi sasaran dari hubungan tersebut disebut objek hukum, seperti barang atau jasa yang menjadi suatu prestasi. Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata), hubungan-hubungan hukum yang termasuk bidang hukum kekayaan diatur dalam buku II (tentang kebendaan) dan buku III (tentang perikatan). Kitab Undang-Undang tersebut masih berlaku di Indonesia berdasarkan pasal II aturan peralihan Undang-Undang Dasar 1945.

Kenyataan dalam kehidupan sosial, para anggota masyarakat selalu melakukan perikatan satu sama lain untuk memenuhi kepentingan atau kebutuhan hidupnya. Kemajuan teknologi dan dunia perdagangan, menambah pesat perkembangan perikatan ini. Pengertian perikatan dalam KUH Perdata yang diatur dalam buku III adalah :

“Suatu hubungan hukum antara dua orang yang memberi hak pada yang satu untuk menuntut barang sesuatu dari yang lainnya sedangkan orang yang lainnya memenuhi tuntutan itu”.²⁾

Hubungan antara dua pihak tadi adalah suatu hubungan hukum, yang berarti bahwa hak yang menuntut sesuatu hal (kreditur) dijamin oleh hukum atau undang-undang, jadi perikatan adalah suatu hubungan hukum antara dua pihak, yang isinya adalah hak dan kewajiban, dimana pihak yang satu berhak untuk menuntut prestasi dan dipihak lain berkewajiban untuk memenuhi prestasi itu.

Perikatan sebagaimana dimaksud di atas, merupakan suatu pengertian abstrak, yaitu suatu hal yang tidak dapat dilihat tetapi hanya dapat dibayangkan. Sedangkan perjanjian adalah suatu peristiwa yang bersifat konkrit, dimana seseorang berjanji kepada orang lain atau dua orang saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal. Perjanjian itu merupakan rangkaian perkataan yang mengandung janji-janji atau kesanggupan yang diucapkan atau ditulis. Dari peristiwa ini timbullah suatu hubungan antara dua orang

²⁾R.Subekti. *Pokok-pokok Hukum Perdata*, cetakan ke XXIV.PT. Intermesa, Jakarta, 1992, hal 122-123

tersebut yang dinamakan perikatan.

Perjanjian merupakan sumber terpenting yang melahirkan perikatan, di samping sumber lainnya, yaitu undang-undang. Menurut R. Subekti.

“Perikatan yang lahir dari undang-undang dibagi atas perikatan yang lahir dari undang-undang saja dan yang lahir dari undang-undang karena suatu perbuatan orang. Sedangkan yang terakhir ini dapat dibagi lagi atas perikatan yang lahir dari suatu perbuatan yang diperbolehkan dan yang lahir dari perbuatan yang berlawanan dengan hukum”.³⁾

Perikatan yang lahir dari perjanjian, memang dikehendaki oleh dua orang atau dua pihak yang membuatnya. Lain halnya perikatan yang lahir dari undang-undang, merupakan kehendak undang-undang di luar keinginan para pihak yang bersangkutan. Apabila dua orang tersebut membuat perjanjian, maka mereka bermaksud supaya berlaku suatu perikatan hukum.

Menurut bentuknya, perjanjian itu berupa suatu rangkaian perkataan yang mengandung janji-janji atau kesanggupan yang diucapkan maupun ditulis. Demikian pengertian perjanjian menurut pendapat R. Subekti.⁴⁾

Dari uraian di atas dapat diketahui bahwa yang pertama, perjanjian melahirkan suatu hubungan hukum yang merupakan perikatan antara para pihak yang termasuk didalamnya bahwa hubungan itu dikuasai dan diberi akibat oleh hukum. Akibat hukumnya berupa hak dan kewajiban bagi pihak-pihak yang membuat, dan kalau tidak dipenuhi akan dikenakan sanksi.

³⁾ibid, hal 132

⁴⁾R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, cetakan XI, PT. Intermasa, Jakarta, 1987, hal 1

Sedangkan yang kedua, bahwa dalam perjanjian dua pihak yang merupakan subjek hukum perjanjian, subjek-subjek itu di satu pihak berhak menuntut, sedangkan di pihak lain berkewajiban untuk memenuhi suatu prestasi.

Adapun dasar hukum mengikatnya perjanjian ini diatur di dalam pasal 1338 ayat 1 KUH Perdata, yang menyatakan :

“Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya “.

Maksud dari perkataan “semua”, maka pasal tersebut seolah-olah menyatakan kepada masyarakat bahwa kita diperbolehkan membuat perjanjian apa saja, dan perjanjian itu akan mengikat seperti undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Jadi kekuatan hukum dari perjanjian yang dibuat oleh anggota masyarakat adalah sama dengan undang-undang. Oleh karena itu Pasal 1338 ayat 1 KUH Perdata disebut pasal yang memuat asas “kebebasan berkontrak” (*Contractsvrjheid*). Hanya saja segala perjanjian itu harus dibuat secara sah, yakni memenuhi syarat-syarat yang tercantum dalam pasal 1320 KUH Perdata.

2. Bentuk dan Syarat Perjanjian

Dalam pergaulan hidup bermasyarakat, khususnya bidang bisnis (perdagangan) biasanya dalam mengadakan perjanjian sering memakai suatu kontrak. Sebenarnya dua perkataan ini, yaitu perjanjian dan kontrak

mempunyai arti yang sama, hanya saja mengenai kontrak ini sifatnya jauh lebih sempit karena ditujukan kepada perjanjian atau persetujuan tertulis. Tetapi tidak semua jenis perjanjian harus dinyatakan secara tertulis. jadi bentuk perjanjian tersebut dapat dibuat secara lisan (tidak tertulis), atau tertulis (kontrak).

Jika kita berpegang pada asas *konsensualisme*, yaitu syarat-syarat perjanjian, *konsensualisme* adalah suatu perjanjian tidak diharuskan untuk tertulis, karena perjanjian itu sudah sah apabila sudah sepakat mengenai hal-hal pokok dan tidaklah diperlukan suatu formalitas. Tetapi adakalanya undang-undang menetapkan, bahwa sahnya suatu perjanjian itu diadakan secara tertulis, (misalnya perjanjian perdamaian) atau dengan akta notaris (perjanjian penghibaan berang tetap), hal ini merupakan sesuatu pengecualian dari asas *konsensualisme*. Dikatakan suatu pengecualian, karena disini ditetapkan oleh undang-undang formalitas tertentu untuk beberapa macam perjanjian, atas ancaman batalnya perjanjian tersebut. Perjanjian-perjanjian untuk mana ditetapkan suatu formalitas tertentu, dinamakan perjanjian formil. Misalnya perjanjian perdamaian yang menurut Pasal 1851 ayat 2 KUH Perdata harus diadakan secara tertulis, maka bentuk perjanjian formil tersebut, merupakan pengecualian dari asas konsualisme.

Dalam Pasal 1320 KUH Perdata, untuk sahnya suatu perjanjian diperlukan empat syarat, yaitu:⁵⁾

⁵⁾Mariam Darus Badruzaman, *KUH Perdata Buku III Hukum Perikatan Dengan Penjelasannya*, Alumni, Bandung, 1993 hal 97-98.



1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya.
2. Cakap untuk membuat suatu perjanjian.
3. Mengenai suatu hal tertentu.
4. Suatu sebab yang halal.

Syarat pertama (1) dan kedua (2), dinamakan syarat-syarat subjektif, karena mengenai orang-orangnya atau subjeknya yang mengadakan perjanjian. Sedangkan dua syarat berikutnya dinamakan syarat-syarat objektif, karena mengenai objek hukum dari perjanjian itu.

Syarat pertama yaitu mengenai kesepakatan, sudah dijelaskan dalam asas konsensualisme. Selanjutnya dalam syarat kedua, dimana orang harus cakap didalam membuat perjanjian, arti cakap disini ialah setiap orang yang dewasa atau aqil baliq dan sehat pikirannya. Dalam pasal 1330 KUH Perdata disebut sebagai orang yang tidak cakap untuk membuat perjanjian:⁹⁾

1. Orang-orang yang belum dewasa.
2. Mereka yang ditaruh dibawah pengampuan.
3. Orang perempuan dalam hal-hal yang ditetapkan oleh undang-undang, dan semua orang kepada siapa undang-undang telah melarang perjanjian-perjanjian tertentu.

Kecakapan ditinjau dari sudut rasa keadilan memang perlu, karena orang yang membuat suatu perjanjian atau orang yang terikat oleh perjanjian itu harus mempunyai suatu kemampuan untuk memikul tanggung jawab dari

⁹⁾ibid, hal 103

perbuatan itu. Ditinjau dari ketertiban hukum, seseorang yang membuat suatu perjanjian itu berarti mempertaruhkan kekayaannya, maka orang tersebut haruslah seorang yang sungguh-sungguh berhak bebas berbuat dengan harta kekayaannya.

Kemudian syarat yang ketiga, disebutkan bahwa suatu perjanjian harus mengenai suatu hal tertentu, artinya apa yang diperjanjikan hak-hak dan kewajiban kedua belah pihak, jika timbul suatu perselisihan barang yang dimaksud dalam perjanjian paling sedikit harus ditentukan jenisnya.

Syarat keempat, untuk perjanjian yang sah harus ada suatu sebab yang halal, "sebab" terdapat dalam isi perjanjian. Menurut riwayatnya bahwa perkataan "sebab" adalah tujuan kedua belah pihak yang mengadakan perjanjian. Adapun tidak boleh bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan dan ketertiban umum. Jadi "sebab" disini adalah tujuan dari isi perjanjian itu.

3. Berakhimya Perjanjian

Berakhirnya suatu perjanjian harus benar-benar dibedakan dari pada hapusnya suatu persetujuan, karena suatu perjanjian dapat dihapus, sedangkan persetujuan yang merupakan sumbernya masih tetap ada. Jika semua perjanjian-perjanjian dari pada persetujuan telah hapus seluruhnya barulah persetujuannya akan berakhir. Dalam hal ini hapusnya persetujuan sebagai akibat dari pada hapusnya perjanjian dapat pula mengakibatkan

hapusnya perjanjian-perjanjiannya, yaitu apabila suatu persetujuan hapus dengan berlaku surut, misalnya sebagai akibat dari pada pembatalan berdasarkan wanprestasi (Pasal 1266 KUH Perdata), maka semua perjanjian yang telah terjadi menjadi hapus.

Sehubungan dengan syarat kesepakatan mereka yang mengikatkan diri, dalam KUH Perdata dicantumkan beberapa hal yang merupakan faktor yang dapat menimbulkan cacat pada kesepakatan tersebut.

Sedangkan suatu perjanjian yang dapat diminta pembatalan adalah suatu perjanjian yang tidak dapat memenuhi syarat subyektif. Dalam hal ini salah satu pihak dapat menuntut pihak yang lain supaya perjanjian itu dibatalkan atau menunggu sampai pihak yang lain digugat untuk memenuhi perjanjian tersebut. Perjanjian yang kurang memenuhi syarat subyektif misalnya :

Dalam Pasal 1321 KUH Perdata menyebutkan : "Tiada sepakat yang sah apabila sepakat itu diberikan karena kekhilafan, atau diperolehnya dengan paksaan atau penipuan". Yang kemudian dilanjutkan pada Pasal 1323 KUH Perdata yang menyebutkan : "Paksaan yang dilakukan terhadap orang yang membuat suatu persetujuan, merupakan alasan untuk batalnya suatu persetujuan, juga apabila paksaan itu dilakukan oleh seorang pihak ketiga, untuk kepentingan siapa persetujuan tersebut tidak telah dibuat".

Menurut Mariam Darus, yang dimaksud dengan paksaan disini bukanlah paksaan dalam arti absolut, sebab dalam hal yang demikian itu

perjanjian sama sekali tidak terjadi, misalnya jika seseorang yang lebih kuat memegang tangan seseorang yang lebih lemah dan membuat ia mencantumkan tanda tangan di bawah sebuah perjanjian.⁷⁾ Sewaktu memberi kesepakatan suatu perjanjian salah satu pihak tidak cakap. Maka pihak yang tidak cakap ini berhak meminta pembatalan perjanjian.⁸⁾

Hak meminta pembatalan hanya ada pada satu pihak saja, yaitu pihak yang oleh undang-undang diberi perlindungan untuk itu. Dalam hal meminta pembatalan diatur didalam Pasal 1454 KUH Perdata, yang dibatasi jangka waktunya dimulai sejak orang itu menjadi cakap menurut hukum. Sedangkan dalam hal paksaan terhitung sejak hari paksaan itu berhenti, dan untuk kekhilafan atau penipuan sejak hari diketahuinya penipuan atau kekhilafan itu.⁹⁾

Jika kita melihat uraian diatas maka para pihak dalam penggunaan jalan tol yaitu pihak pemakai jalan dan pihak pengelola jalan telah penuh memenuhi syarat yang ditetapkan oleh Undang-undang untuk sahnya suatu perjanjian.

B. Ganti Rugi

Ganti Rugi merupakan suatu akibat dari sebuah perikatan yang terjadi apabila siberutang (debitur) tidak melakukan apa yang dijanjikannya, maka ia dikatakan melakukan "wanprestasi". Ia alpa atau "lalai" atau ingkar janji, Atau

⁷⁾ibid, hal 100-101

⁸⁾ibid, hal 99.

⁹⁾R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, cetakan VI, PT. Intermasa, Jakarta, 1979, hal 57.

juga ia melanggar perjanjian, bila ia melakukan atau berbuat sesuatu yang tidak boleh dilakukannya.

Pengertian ganti rugi itu sendiri adalah berupa pembayaran akibat kerugian yang diderita oleh para pihak. Ganti rugi itu harus dihitung dalam bentuk uang bukan berupa barang.

Ganti rugi itu timbul akibat adanya wanprestasi dan harus mendapat pembuktian. Hal pembuktian ini biasanya cukup menyulitkan, karena seringkali tidak diketahui kapan para pihak telah melakukan wanprestasi.

Dalam KUH Perdata, masalah ganti rugi diatur dalam ketentuan Pasal 1243 yang berbunyi sebagai berikut:

“Ganti kerugian karena tidak dipenuhinya sesuatu perikatan barulah mulai diwajibkan apabila debitur setelah lalai dalam memenuhi perikatannya, tetap melalaikannya atau sesuatu yang harus diberikan atau dibuatnya, hanya dapat diberikan atau dibuat dalam tenggang waktu yang telah ditentukan”.

Jadi menurut pengertian diatas, ganti rugi timbul akibat dari debitur melakukan wanprestasi karena lalai.

Untuk menentukan besarnya ganti rugi harus memperhatikan dua hal :

1. Obyektifitas, yaitu harus diteliti berapa kiranya jumlah kerugian seorang kreditur pada umumnya dalam keadaan yang sama seperti keadaan kreditur yang bersangkutan.
2. Keuntungan yang diperoleh kreditur disebabkan terjadinya ingkar janji dari debitur.

KUH Perdata hanya mengatur ganti rugi yang bersifat materil sedangkan kerugian yang bersifat immateril tidak diatur. Kerugian immateril biasanya terjadi karena perbuatan melawan hukum atau juga akibat ingkar janji.

Ganti rugi ini pada umumnya merupakan salah satu bentuk hukuman terhadap para debitur yang melakukan wanprestasi dimana debitur tidak melakukan apa-apa yang dijanjikan. Ia alpa atau lalai dalam melakukan atau berbuat suatu prestasi.

Menurut istilah aslinya dalam bahasa Belanda "*Wanpretatie*" artinya tidak memenuhi kewajiban yang telah ditetapkan dalam perikatan, baik perikatan yang timbul karena perjanjian maupun perikatan yang timbul karena undang-undang. Tidak dipenuhinya kewajiban itu ada dua kemungkinan yaitu :¹⁰⁾

- a. Karena kesalahan debitur, baik karena kesengajaan maupun karena kelalaian.
- b. Karena keadaan memaksa, jadi di luar kemampuan debitur, debitur tidak bersalah.

Untuk menentukan apakah seorang debitur itu bersalah melakukan wanprestasi, perlu ditentukan dalam keadaan bagaimana seorang debitur itu dikatakan sengaja atau lalai tidak memenuhi prestasi. Ada Tiga keadaan yaitu:¹¹⁾

¹⁰⁾Abdul Kadir Muhammad, *Hukum Perikatan*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1990, hal 21.

¹¹⁾ibid, hal 20.

1. Debitur tidak memenuhi prestasi sama sekali, artinya debitur tidak memenuhi kewajiban yang telah disanggupinya untuk dipenuhi dalam suatu perjanjian, atau tidak memenuhi kewajiban yang ditetapkan undang-undang dalam perikatan yang timbul karena undang-undang.
2. Debitur memenuhi prestasi, tetapi tidak baik atau keliru, disini debitur melaksanakan atau memenuhi apa yang diperjanjikan atau apa yang ditentukan oleh undang-undang, tetapi tidak sebagaimana mestinya menurut kausalitas yang ditentukan dalam perjanjian atau menurut kausalitas yang ditentukan dalam undang-undang.
3. Debitur memenuhi prestasi, tetapi tidak tepat pada waktunya. Disini debitur memenuhi prestasi tetapi terlambat, waktu yang ditetapkan dalam perjanjian tidak terpenuhi.
4. R. Subekti menambah lagi keadaan diatas dengan melakukan sesuatu yang menurut perjanjian tidak boleh dilakukan.

Pertanyaan selanjutnya apa akibat hukum bagi debitur yang telah melakukan wanprestasi?

Apabila telah terjadi wanprestasi, maka debitur dikenakan sanksi/hukum sebagai berikut :

1. Debitur harus membayar ganti rugi yang diderita oleh kreditur (Pasal 1243 KUH Perdata).

2. Dalam perjanjian timbal balik, wanprestasi dari satu pihak membentuk hal kepada pihak lainnya untuk membatalkan atau memutuskan perjanjian lewat hakim.
3. Resiko beralih kepada debitur sejak saat terjadinya wanprestasi (Pasal 1237 ayat 2 KUH Perdata), ketentuan ini hanya berlaku bagi perikatan untuk membentuk sesuatu.
4. Membayar biaya perkara apabila diputuskan pengadilan oleh hakim (Pasal 181 ayat 1 HIR), debitur yang terbukti melaksanakan wanprestasi tentu dihalalkan dalam perkara. Ketentuan ini tidak untuk semua perikatan.
5. Memenuhi perjanjian jika masih dapat dilakukan, atau pembatalan perjanjian disertai dengan pembayaran ganti kerugian (Pasal 1267 KUH Perdata). Ini berlaku untuk semua perikatan.

Melihat akibat hukum diatas, kreditur dapat memilih diantara beberapa kemungkinan tuntutan terhadap kreditur, yaitu dapat menuntut pemenuhan perikatan, atau pembatalan disertai dengan ganti kerugian, atau menuntut ganti kerugian saja, atau menuntut pembatalan perjanjian lewat hakim, atau menuntut pembatalan perjanjian disertai dengan ganti kerugian.

C. Pengertian Jalan Tol.

Sebelum berbicara tentang jalan tol dan identitasnya, penulis akan berbicara tentang pengertian jalan pada umumnya.

Undang-undang No. 14 Tahun 1992 bab I Pasal 1d bahwa "jalan" adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum"¹²⁾

Sedangkan dalam Undang-undang Nomor 38 Tahun 2004 ba I Pasal 1d

Bahwa "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 dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel.¹³⁾

Dari definisi di atas terlihat bahwa apa yang disebut jalan tidak hanya terdiri dari satu jenis jalan. Undang-undang membagi menurut jenisnya ada tiga yaitu, jalan umum, jalan khusus dan jalan tol. (Undang-Undang nomor 38 tahun 2004 Pasal 1 e, f, g bab I ketentuan umum).

Jalan umum adalah jalan yang diperuntukkan bagi lalu lintas umum, sedangkan jalan khusus adalah jalan yang dibangun oleh instansi, badan usaha, perseorangan atau kelompok masyarakat untuk kepentingan sendiri sedangkan jalan tol adalah jalan umum yang merupakan bagian sistem jaringan jalan dan sebagai jalan nasional yang dalam penggunaannya diwajibkan membayar tol.

Jalan tol yang menjadi objek skripsi ini wewenang penyelenggaraannya berada pada Pemerintah dimana sebagian dari

¹²⁾ Undang-undang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Usaha Nasional 1992, hal 8

¹³⁾ Undang-Undang Jalan, PT.Sinar Grafika, 2005, hal 3

wewenang pemerintah tersebut dilaksanakan oleh Badan Pengatur Jalan Tol yang selanjutnya disebut BPJT, (Pasal 45(1),(3) UU No.38 tahun 2004) dimana Pengusahaan jalan tol dilakukan oleh badan usaha milik negara dan/atau badan usaha milik daerah dan/atau badan usaha milik swasta (Pasal 50 (4) UU No.38 tahun 2004).

Kata "TOL " singkatan dari "Tax On Line" yang berarti pajak jalan atau jalan yang apabila dilalui diharuskan membayar pajak. Dalam arti definitif operasional tol adalah jalan alternatif lintas umum yang kepada pemakai jasa jalan tersebut dikenakan kewajiban untuk membayar.

Untuk lebih memperjelas pemahaman tentang tol di bawah ini penulis akan kemukakan identitasnya sebagai berikut:

- a. Wewenang penyelenggaraan jalan tol berada pada pemerintah dimana sebagian wewenang itu dilaksanakan oleh BPJT.
- b. Pengusahaan jalan tol dilakukan oleh badan usaha milik negara dan/atau badan usaha milik daerah dan/atau badan usaha milik swasta.
- c. Spesifikasi jalan tol antara lain adalah :
 - Jalan bebas hambatan.
 - Tidak mempunyai persimpangan yang sebidang dengan jalan lain.

- Biaya operasi kendaraan melalui jalan tol ditambah pembayaran tol masih jauh lebih rendah dari pada biaya operasi kendaraan melalui lintas alternatif jalan umum.
- d. Keandalan jalan tol adalah memberikan pelayanan dan keamanan yang mantap.
- e. Setiap pemakai jasa jalan tol diwajibkan membayar.
- f. Setiap kerusakan sarana fisik akibat kelalaian pihak-pihak baik pengelola maupun pemakai jasa diwajibkan untuk melakukan ganti rugi.¹⁴⁾

Dari uraian diatas dapat dilihat bahwa antara jalan umum dengan jalan tol terdapat perbedaan yaitu adanya kewajiban membayar tol bagi pengguna jalan tol sehingga apabila terjadi kecelakaan lalu lintas di jalan tol ada pihak atau badan usaha yang ikut bertanggung jawab, namun apabila kecelakaan itu terjadi di jalan umum maka hal-hal yang mengenai pertanggung jawaban dan ganti ruginya mutlak diserahkan pada pihak yang bersengketa dan atau kepolisian setempat dengan mengacu pada UU No. 14 Tahun 2004 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

¹⁴⁾ *Undang-Undang Jalan*, PT.Siner Grafika, 2005.

D. Resiko dan Luasnya Bahaya yang di Hadapi Pemakai Jalan Tol.

Terjadinya kecelakaan di jalan tol adalah suatu kejadian yang tidak terduga, tidak diharapkan dan tidak adanya unsur kesengajaan maupun perencanaan. Kecelakaan ini umumnya terjadi karena beberapa faktor yakni pengemudi, kendaraan dan faktor jalan itu sendiri.

Adapun sebab-sebab dari kecelakaan yang dimaksud sebagai berikut :¹⁵⁾

A. Karena kesalahan pengemudi.

1. Kurang Antisipasi
2. Lengah
3. Mengantuk
4. Mabuk
5. Tata tertib
6. Lain-lain

B. Karena kondisi kendaraan.

1. Ban pecah
2. Selip
3. Rem Blong
4. Kerusakan Mekanis
5. Lain-lain

C. Karena kondisi jalan.

¹⁵⁾Wawancara dengan Kepala Sub Bagian Pelayanan Lalu Lintas PT. Bosawa Marga Nusantara. Tanggal 25 September 2006.

1. Kerusakan jalan
2. Karena faktor lingkungan
3. Perlengkapan jalan
4. Penyeberang jalan
5. Kendaraan Berhenti
6. Asap Kendaraan
7. Asap Lingkungan
8. Kamtib (Keamanan dan Keteriban)
9. Hewan
10. Material jalan
11. lain-lain

E. Perjanjian yang Timbul Dari Pemakaian Jalan Tol Makassar.

Dalam membahas perjanjian yang timbul dari pemakaian jalan tol Makassar, maka pertanyaan yang dapat diajukan adalah perjanjian dalam bentuk bagaimana yang terjadi antara pemakai jasa jalan dengan pengelola jalan.

Sebelum menjawab pertanyaan tersebut, terlebih dahulu akan penulis kamukakan latar belakang kegunaan jalan tol, hak dan kewajiban dari pemakai jalan.

Seperti disebutkan dalam Undang-Undang No.38 Tahun 2004 tentang jalan, bahwa jalan adalah :

“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 dan/atau air, serta di atas permukaan air, kecuali jalan kereta api, jalan lori dan jalan kabel.¹⁰⁾

Jalan juga merupakan urat nadi untuk memperlancar jasa distribusi untuk lalu lintas barang dan jasa, oleh karena itu jalan merupakan faktor utama untuk mewujudkan adanya kesinambungan antara daerah yang terlewati sehingga jalan dapat mempunyai nilai tambah menuju tercapainya kesatuan nasional yang adil dan makmur.


Dari uraian sebelumnya telah penulis paparkan bahwa perbedaan antara jalan tol dengan jalan umum terletak pada adanya keharusan membayar tol bagi yang melewatinya.

Selain itu tol berfungsi sebagai jalan alternatif, dan selain jalan tol harus ada pula jalan yang lain mempunyai asal dan tujuan yang sama sehingga pemakai jalan bebas menentukan pilihan dalam penggunaan jalan.

Kegunaan lain dari jalan tol sebagai jalan alternatif, adalah manakala jalur jalan umum tidak berfungsi sebagaimana mestinya (mengalami hambatan), maka fungsi jalan tol dengan sendirinya menjadi jalur lalu lintas umum tanpa kewajiban membayar tol.

Juga kegunaan jalan tol adalah bukan semata-mata hanya pertimbangan ekonomi melainkan juga lebih mempertimbangkan penambahan penduduk yang menimbulkan kepadatan lalu lintas.

¹⁰⁾Undang-Undang Jalan Tahun 2004, PT.Sinar Grafika, 2005, hal 3



Salah satu penanggulangannya, pemerintah melalui Direktorat Jenderal Bina Marga Departemen Pekerjaan Umum berusaha membuka jalur jalan tol di beberapa wilayah di Indonesia.

Sebagai wujud dari upaya di atas adalah dibukanya jalan tol di Makassar dengan tujuan mengatasi kepadatan lalu lintas kendaraan di Wilayah Makassar.

Hal ini dibuat dengan pertimbangan bahwa perkembangan yang terjadi di Wilayah Makassar mempunyai pengaruh yang sangat besar terhadap pertumbuhan daerah yang ada disekitarnya.

Dalam penggunaan jalan tol, PT. Bosowa Marga Nusantara selaku penyelenggara jalan tol Makassar memberlakukan ketentuan khusus kepada pemakai jasa jalan tol, misalnya jalan tol hanya diperuntukkan bagi pemakai jalan yang menggunakan kendaraan bermotor beroda empat atau lebih dan membayar tol dan wajib mentaati peraturan perundang-undangan lalu lintas jalan raya dan ketentuan tentang jalan tol.

Dari uraian di atas maka dapatlah disimpulkan bahwa dalam menggunakan jalan tol, ada para pihak yang dilibatkan yaitu pemakai jasa jalan yakni orang yang melewati jalan tol dan pengelola jalan (PT. Bosowa Marga Nusantara) sebagai pihak yang menyediakan fasilitas jalan tol.

Dalam hubungannya dengan teori perjanjian maka dapat diketahui bahwa para pihak yang telah melakukan hubungan hukum yakni pihak

pemakai jasa jalan tol dengan pihak PT. Bosowa Marga Nusantara sebagai pengelola jalan masing-masing mempunyai kepentingan secara timbal balik.

Hubungan timbal balik itu timbul dari adanya kesepakatan para pihak, di pihak pengelola (PT. Bosowa Marga Nusantara) mendapat imbalan berupa pembayaran dari pemakai jalan tol, sementara itu pemakai jalan tol mendapat jaminan kenyamanan menggunakan jalan bebas hambatan.

Dari uraian diatas timbul pertanyaan, apakah hal itu penuh syarat sebagai perjanjian yang ditentukan dalam undang-undang?

Untuk menjawabnya, terlebih dahulu harus diketahui apa yang menjadi syarat dalam suatu perjanjian, Pasal 1320 KUH Perdata mengatakan bahwa syarat sahnya perjanjian adalah¹⁷⁾

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya.
2. Cakap untuk membuat suatu perjanjian.
3. Mengenai suatu hal tertentu.
4. Suatu sebab yang halal.

Apa bila kepentingan para pihak diatas dianalisa, maka dapat diketahui bahwa dalam penggunaan jalan tol telah memenuhi syarat-syarat diatas. Hal itu dapat diketahui bahwa antara pihak pemakai dan pengelola jalan tol ketika pemakai jasa jalan tol mengambil tiket tol dan menyerahkan uang pembayaran pada saat masuk atau keluar dari jalan tol maka pemakai jasa jalan tol itu telah memenuhi syarat dalam Pasal 1320 KUH Perdata.

¹⁷⁾R. Subekti dan R. Tjitrosudibyo, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, hal 283s.

Berdasarkan uraian diatas bahwa penggunaan jalan tol, oleh pemakai jasa jalan tol disatu pihak dan pengelola jalan dilain pihak dilihat dari sifat dan bentuk serta aturan yang mengikatnya maka layak digolongkan dalam perjanjian yang timbul karena Undang-Undang.

Dalam pembahasan diatas, penulis menulis buku penelitian di beberapa tempat yang berkaitan dengan tema diatas ini, yaitu:

1. Buku "PERJANJIAN PERUSAHAAN" yang diterbitkan di Jember, DR. H. Tulus No 82 Gedung Tar Tala Jember, tahun jilid 1980, pada Desember 2008 hingga April 2007.
2. Buku "POLRESTA PELALUAN KEPADATAN JUALAN" yang diterbitkan di Jember, No 1, Jember, pada tahun April 2007.

B. Jenis dan Sumber Data

Disusun dengan tujuan dan tujuan dan penelitian ini, yang akan sumber data yang digunakan adalah:

1. Data Primer

Data yang diperoleh secara langsung dan tidak melalui perantara melalui observasi langsung, wawancara langsung hingga data sekunder yang berkaitan yang ada di lapangan. Untuk mencapai tujuan penelitian ini, penulis menggunakan POLRESTA Pelaluan Jember dan Kepolisian Laju Liris.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. Tempat dan Waktu Penelitian.

Dalam penyusunan skripsi, penulis memilih lokasi penelitian di beberapa instansi yang terkait dengan tema skripsi ini, yaitu:

1. kantor PT. BOSOWA MARGA NUSANTARA yang berkedudukan di Jl. Prof. DR. Ir Sutami No.02 Gerbang Tol Tallo Timur Makassar, yaitu pada pada bulan September 2006 hingga April 2007.
2. Kantor POLRESTA PELABUHAN MAKASSAR khususnya pada Unit Kecelakaan Lalu Lintas yang berkedudukan di Jl. Nusantara Baru No.1 Makassar, pada bulan April 2007.

B. Jenis dan Sumber Data.

Sesuai dengan masalah dan tujuan dari penelitian ini, jenis dan sumber data yang diperlukan adalah:

1. Data Primer

Data yang diperoleh secara langsung dari lokasi penelitian baik melalui observasi maupun wawancara langsung dengan para pejabat yang berwenang yang ada dilingkup PT. Bosowa Marga Nusantara dan POLRESTA Pelabuhan Makassar Unit Kecelakaan Lalu Lintas

2. Data Sekunder

Data yang diperoleh dari studi kepustakaan seperti Buku-buku serta peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan judul skripsi ini.

3. Dokumentasi

Data yang diperoleh secara langsung dari lokasi penelitian yang berupa gambar tentang kondisi jalan tol Makassar.

C. Jenis Penelitian

Teknik Pengumpulan data yang digunakan untuk memperoleh data dan informasi adalah sebagai berikut :

1. *Field Reserch* (Penelitian Lapangan)

Penelitian lapangan dilakukan melalui observasi langsung kejalan tol reformasi serta wawancara langsung dengan pihak-pihak terkait yaitu Kepala Sub Bagian Pelayanan Lalu Lintas PT. Bosowa Marga Nusantara sebagai penyelenggara jalan tol Makassar serta Unit Kecelakaan Lalu Lintas Polresta Pelabuhan Makassar selaku pihak yang ikut menangani apabila dijalan tol terjadi kecelakaan lalu lintas.

2. *Library Research*(Penelitian Kepustakaan)

Penelitian kepustakaan penulis lakukan melalui pengumpulan data dari bahan-bahan kepustakaan yang ada hubungannya dengan

pengertian dan penyelenggaraan jalan tol, ketentuan-ketentuan tuntutan ganti rugi berupa buku-buku dan himpunan peraturan serta peraturan perundang-undangan.

D. Analisis Data

Setelah semua data terkumpul, baik data primer maupun data sekunder selanjutnya diolah dan dianalisis secara kualitatif kemudian disajikan secara deskriptif.

BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Jalan Tol Makassar dibangun oleh PT. Bosowa Marga Nusantara melalui kerja sama investasi atas dasar Usaha Patungan antara pihak PT. Bosowa Utama Corporation, PT. Tuju Wali-wali dan PT. Jasa Marga (Persero), dimana masa konsesi (masa kuasa penyelenggaraan) selama 30 (tiga puluh) tahun sejak awal pengoperasian jalan tol Makassar tahun 1998 sampai dengan tahun 2008.

PT. Bosowa Marga Nusantara disirikan di Ujung Pandang (sekarang Makassar) berdasarkan perjanjian usaha patungan dengan akte No. 19 tanggal 12 april 1993 dan Akte pendirian No. 20 tanggal 19 april 1993 dari Mestariany Habie S.H. Notaris di Ujung Pandang. Akte tersebut diubah dengan Akte No. 14 tanggal 4 November 1993, dan terakhir diubah lagi dengan Akte No. 25 tanggal 5 september 1998 dari Notaris yang sama.

Akte pendirian dan Anggaran Dasar perseroan ini telah mendapat pengesahan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia sebagaimana telah termuat dalam keputusan tanggal 27 november 1993 No. C.2.12555 HT 01.01 tahun 1993.

Perusahaan ini telah menerima kuasa penyelenggaraan jalan tol Ujung Pandang dari PT. Jasa Marga (PERSERO) sebagaimana telah termuat dalam Akte No. 322 tanggal 29 agustus 1994 dari notaries Mesteriany Habie S.H.

Berdasarkan Pasal 2 Akte tersebut disebutkan bahwa PT. Bosowa Marga Nusantara mengoperasikan jalan tol selama 30 (tiga puluh) tahun sejak dioperasikannya jalan tol baik sebagian maupun seluruhnya.

Perusahaan ini juga telah memperoleh Surat Izin Usaha Perdagangan (SIUP) No. 112/20-23/PB/VII/1993 tanggal 10 agustus 1993 dari Departemen Perdagangan Provinsi Sulawesi Selatan, dan Surat Perjanjian Penanaman Modal Dalam Negeri No. 239/i/PMDN/1993 tanggal 5 agustus 1993 dari Ketua Badan koordinasi Penanaman modal Dalam Negeri.

Sesuai dengan isi Pasal 3 Akte Pernyataan Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa No. 25 tanggal 5 september 1998 dari Notaris Mestariany Habie S.H. disebutkan bahwa maksud dan tujuan pendirian PT. Bosowa Marga Nusantara ini adalah berusaha dalam bidang pembangunan, pengoperasian dan pemeliharaan jalan tol. Untuk mencapai maksud dan tujuan tersebut perusahaan dapat melaksanakan suatu kegiatan usaha sebagai berikut: Menjalankan tugas sebagai pelaksana dari perusahaan perseroan (persero) PT. Jasa Marga, *Qualitetaa* Menteri PU *Qualitetaqua* Pemerintah RI dalam penyelenggaraan proyek yang melakukan pembangunan, pengoperasian dan pemeliharaan jalan tol Ujung Pandang (sekarang Makassar) sesuai dengan peraturan Perundang-undangan yang berlaku dan usaha-usaha lainnya yang mempunyai hubungan dan atau yang bersangkutan dengan jalan tol tersebut, dengan tidak mengurangi peraturan Perundang-undangan yang berlaku.

PT. Bosowa Marga Nusantara sesuai Pasal 4 Akte otaris Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa (RULB) No. 25 tanggal 5 september 1998 dari Notaris Mestariany Habie S.H., menyebutkan bahwa modal dasar PT. Bosowa Marga Nusantara berjumlah Rp. 33.320.000.000,- yang terbagi atas 33.320 lembar saham, masing-masing saham bernilai nominal Rp. 1.000.000, dari jumlah tersebut seluruhnya (100 %) telah disetor penuh dengan uang tunai kepada perusahaan oleh masing-masing pemegang saham dengan rincian sebagai berikut:

- | | |
|-----------------------------|---------------------|
| 1. PT. Jasa Marga (Persero) | 3,332 lembar saham |
| 2. PT. Bosowa utama | 19,992 lembar saham |
| 3. PT. Tuju Wali-wali | 9, 996 lembar saham |

Berdasarkan pernyataan Keputusan Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa No. 01 tanggal 3 desember 2002 yang dibuat dihadapan Mardiana Kadir S.H. Notaris di Makassar telah ditetapkan pengurus PT. Bosowa Marga Nusantara sebagai berikut:

- Direktur Pelaksana dan Operasi : Ir. Aslam Katuto
- Direktur Pelaksana Adm. Dan Keuangan : H. Arifuddin Temmi S.E.
- Presiden Komisaris : H. Muh. Aksa Mahmud
- Komisaris : Ir. H. Hartipo M.M
- Komisaris : Ir. Subakti Syukur

Proyek pembangunan jalan tol Makassar merupakan proyek pertama dikawasan Indonesia bagian timur yang berada di propinsi Sulawesi Selatan dengan ibukota propinsi adalah Makassar.

Rencana dan lingkup pembangunan jalan tol Makassar mencakup beberapa ruas jalan yang menghubungkan pelabuhan laut Soekarno-Hatta dengan jalan Sultan Abdullah/ Jl. Teuku Umar-Jl. Barawaja/ M.Jufri dan Jl. Jend. Urip Sumoharjo/ Jl. AP. Pettarani. Keseluruhan seksi tersebut terbagi dalam 2 (dua) seksi yaitu seksi I dan Seksi II yang pelaksanaannya termasuk dalam tahap pertama.

Adapun Ruas jalan tersebut adalah sebagai berikut:

- Seksi I sepanjang 3,00 Km : Yang menghubungkan Pelabuhan Laut Soekarno – Hatta dengan *Interchange* Sultan Abdullah dan Jembatan Tol Tallo Lama.
- Seksi II sepanjang 3,00 Km : Yang menghubungkan persimpangan Urip Sumoharjo – AP. Pettarani dengan Jembatan tol Tallo Lama..

Pengoperasian perdana jalan tol Makassar dilakukan oleh Gubernur Sulawesi Selatan pada tanggal 29 april 1998 yang menjadi awal dari beroperasinya jalan tol Makassar Seksi I dan II, dengan Surat Keputusan Presiden RI No. 57 tanggal 13 april 1998.

Pada tanggal 6 Agustus 1998 dengan secara simbolik di halaman kantor Gubernur Makassar jalan tol seksi I dan II diresmikan oleh Bapak Presiden yang saat itu dijabat oleh Bapak Prof. DR. BJ. Habibie.

PT. Bosowa Marga Nusantara selaku Badan Usaha milik swasta yang diberi kewenangan untuk pengelolaan jalan tol Makassar tidak hanya memiliki hak tetapi juga mempunyai kewajiban dalam hal kenyamanan penggunaan jalan tol oleh pemakai jalan, meskipun mengenai hak dan kewajiban pengguna dan badan usaha jalan tol sudah diatur dalam Bab VIII Pasal 86 sampai dengan Pasal 92 PP No. 15 Tahun 2005 tentang Jalan Tol namun di dalam prakteknya masih ditemukan berbagai kendala yang masih belum bisa dimengerti oleh masyarakat luas khususnya para pemakai jasa jalan tol.

Dalam hubungannya dengan para pihak dalam penggunaan jalan tol, maka timbul masalah :

1. Apabila wanprestasi itu akibat dari kelalaian pengelola jalan, yaitu apabila adanya kerusakan dari pada fasilitas jalan sehingga menimbulkan gangguan kenyamanan dalam menggunakan jalan tol atau kesalahan itu mutlak bukan karena kesalahan dari pihak pemakai jasa jalan tol.
2. Apabila wanprestasi itu akibat dari kreditur (pemakai jasa) sehingga menimbulkan kerusakan pada fasilitas jalan, maka pihak debitur akan meminta ganti kerugian kepada pihak kreditur.
3. Apabila kelalaian itu akibat keadaan memaksa/ Pihak ketiga.

Apabila pengelola jalan, melakukan wanprestasi karena lalai maka pengelola jalan tersebut harus mengganti kerugian akibat kelalaiannya. Hal itu didasarkan pada ketentuan Pasal 12 ayat 1 PP No. 17 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggung Jawaban Kecelakaan Penumpang, yang menyebutkan bahwa ganti rugi harus diberikan kepada korban sebagai pembayaran ganti kerugian pertanggung jawaban baik dalam hal kematian, cacat tetap dan kerugian lainnya. Dalam hal kematian korban yang berhak mendapat ganti kerugian pertanggung jawaban adalah jandanya, dudanya yang sah, apabila tidak ada janda/dudanya yang sah dan anak yang sah maka kepada orang tuanya yang sah.

Di dalam Pasal 12 ayat 2 ditentukan bahwa apabila korban telah meninggal dunia, ganti kerugian pertanggung jawaban diberikan kepada ahli waris korban. Dana pertanggung jawaban tersebut diambil dan didapat dari iuran wajib yang dipungut kepada tertanggung dalam bentuk kupon pertanggung jawaban. Pungutan iuran wajib tersebut sudah termasuk dalam perhitungan harga karcis dan ticket alat pengangkutan penumpang umum.

Berdasarkan hal tersebut, untuk penggunaan jalan tol harus ditafsirkan sama seperti maksud pasal diatas, mengingat pengelola jalan telah memungut iuran wajib yang berkarcis tol kepada setiap pemakai jalan tol.

Walaupun didalam karcis tol itu tidak disebutkan adanya dana pertanggung jawaban kecelakaan, akan tetapi karena telah adanya unsur kesepakatan maka dalam terjadi wanprestasi, wajiblah si pengelola jalan

memberi ganti kerugian. Apabila didalam Pasal 92 PP No. 15 Tahun 2005 Tentang Jalan Tol disebutkan bahwa Badan Usaha wajib mengganti kerugian yang diderita oleh pengguna jalan tol sebagai akibat kesalahan Badan Usaha dalam pengusahaan jalan tol.

Tentang ganti rugi yang diberikan, tentu saja tidak berlaku untuk hal-hal sebagai berikut :

1. Jika korban/ahli warisnya telah mendapat jaminan berdasarkan UU No 34 tahun 1964 tentang dana kecelakaan lalu lintas.
2. Bunuh diri, percobaan bunuh diri atau sesuatu kesengajaan lain pada pihak korban atau ahli warisnya.
3. kecelakaan yang terjadi pada waktu korban sedang ;
 - a. Dalam keadaan mabuk atau tidak sadar.
 - b. Melakukan perbuatan kejahatan.
 - c. Atau diakibatkan oleh atau terjadi karena korban mempunyai cacat badan atau keadaan/rohaniah luar biasa.
4. Kecelakaan yang tidak mempunyai hubungan hukum dengan resiko lalu lintas modern atau tidak langsung disebabkan oleh penggunaan alat angkut penumpang umum yang bersangkutan dalam fungsinya sebagai demikian.

Sebagai salah satu kasus untuk membuktikan proses ganti rugi di jalan tol, akan penulis kemukakan kejadian yang menimbulkan ganti rugi oleh pengelola jalan, pada tanggal 25 Mei 2003 jam 20.00 wib sebuah kendaraan

Toyota Kijang No.Pol DD 343 DE yang dikemudikan oleh Suryadi mengalami musibah, ketika kendaraan melaju di jalan tol Revormasi Makassar 300 meter dari arah Jl. AP. Pettarani (jembatan penyebrangan) dilempar oleh seseorang yang berada diatas jembatan penyebrangan sehingga mengakibatkan kaca depan mobil tersebut pecah. Ketika informasi tersebut diterima maka unit patroli PT. Bosowa Marga Nusantara segera mengecek keatas jembatan penyebrangan dan ternyata ditemukan beberapa gundukan tanah yang memang telah disiapkan oleh pelaku sedangkan petugas sudah tidak menemukan pelakunya.

Akibat dari pecahnya kaca depan tersebut pengguna jalan yang bersangkutan meminta ganti rugi kepada pihak pengelola jalan karena merasa pihak pengelola jalan telah melakukan wanprestasi, namun dari pihak pengelola jalan mengatakan bahwa hal ini bukan mutlak karena kesalahan pengelola jalan tetapi akibat dari pihak ketiga diluar PT. Bosowa Marga Nusantara dan pihak PT. Bosowa Marga Nusantara sendiri sebagai pengelola jalan tol tersebut sudah berupaya memenuhi kewajiban untuk menjaga keamanan di wilayah jalan tol dengan cara :

- a. Memasang pagar pembatas disepanjang wilayah jalan tol.
- b. Memasang pagar pengaman disetiap jembatan penyebrangan (Over pass).
- c. Menyediakan patroli Bosowa Marga Nusantara dan Kepolisian

Pada akhirnya antara pihak pengguna jalan tol dan pengelola jalan ditempuhlah upaya musyawarah, dimana pihak PT. Bosowa Marga Nusantara memberikan santunan perbaikan kendaraan pengguna jasa sebesar Rp 500.000,- (Lima Ratus Ribu Rupiah) sebagai wujud dari rasa tanggung jawab pihak Bosowa Marga Nusantara kepada pengguna jasa.

Jika saja kejadian tersebut terjadi di jalan umum maka tidak ada pihak yang dapat dituntut untuk mengganti kerugian, hal tersebut adalah salah satu kewajiban pengelola jalan tol yaitu untuk menjamin kenyamanan berkendara pengguna jalan tol.

Kasus lain yaitu, terjadi kecelakaan lalu lintas pada tanggal 11 maret 2005 jam 04.00 wita, di Jl. Tol Revormasi STA Ambon 0+400 kota Makassar. Ketika itu mobil Mitsubishi Pick Up Patroli Tol No.Pol DD 8680 S, yang dikemudikan oleh Muhammad menabrak Roda Tiga Becak yang dikemudikan oleh Dg. Manrapi. Ketika itu Roda Tiga Becak dari arah Barat ke Timur memasuki Jl. Tol Revormasi sedangkan mobil Mitsubishi Pick Up juga bergerak dari arah yang sama dimana pada saat itu pengemudi mobil kondisinya dalam keadaan mengantuk bahkan tertidur sehingga tidak melihat pengemudi Roda Tiga Becak yang ada didepannya dan menabraknya. Pada saat itu pengemudi mobil belum menyadari bahwa telah menabrak roda tiga becak, ketika tiba di kantor PT. Bosowa Marga Nusantara pengemudi baru tersadar ketika melihat kaca mobil yang dikendarainya pecah. Maka seketika itu pengendara mobil Mitsubisi mengajak 2 (dua) orang temannya untuk

kembali kelokasi kejadian, setibanya dilokasi kejadian tepatnya di Jl. Tol Revormasi STA Ambon 0+400 kota Makassar ditemukan Roda Tiga Becak dalam keadaan rusak berat dan pengendaranya yaitu Dg. Manrapi ditemukan terbaring dipinggir jalan sudah dalam keadaan Meninggal Dunia.

Dari kasus tersebut siapa yang dapat dipersalahkan? dimana di satu pihak hal itu merupakan kelalaian dari pengendara mobil tersebut yang juga sebagai petugas patroli yang merupakan salah satu pekerja pada PT. Bosowa Marga Nusantara selaku pengelola jalan Tol Makassar, tetapi dipihak lain Pengemudi tiga Roda Becak tersebut juga lalai karena tidak memperhatikan rambu-rambu yang sudah ada dimana tiga roda becak tidak boleh melintas dijalan Tol.

Setelah melalui pemeriksaan pada Kantor Polisi Resort Pelabuhan Kota Makassar Berkas Perkara No.Pol : BP/02/III/2005/Lantas, yang menangani kasus kecelakaan lalu lintas tersebut Muhammad selaku pengendara mobil Mitsubishi tersebut yang juga sebagai petugas Patroli PT. Bosowa Marga Nusantara dinyatakan melanggar Pasal 359 KUHP Jo. Pasal 59 dan Pasal 60 serta UU No. 38 Tahun 2004 Tentang Jalan.

Untuk pihak keluarga, yaitu istri dari Dg. Manrapi menerima santunan berupa uang duka dari pihak PT. Bosowa Marga Nusantara senilai Rp. 5.000.000,-(Lima Juta rupiah).

Sebenarnya melihat kejadian diatas hal itu tidak perlu terjadi apabila pihak pengelola jalan lebih memperhatikan kinerja pekerjanya serta lebih

meningkatkan pengawasan disepanjang jalan tol dalam hal ini adalah tugas dari unit Patroli dan PJR.

A. Tanggung Jawab PT. Bosowa Marga Nusantara terhadap pemakai jasa jalan tol dalam hal terjadinya kecelakaan.

PT. Bosowa Marga Nusantara sebagai badan penyelenggara dan pengelola dari jalan tol Makassar bertanggung jawab untuk segala sesuatu yang terjadi di jalan tol misalnya kecelakaan lalu lintas, dimana hal tersebut sudah menjadi konsekwensi dari PT. Bosowa Marga Nusantara sebagai penyelenggara jalan tol. Adapun wujud tanggung jawab PT. Bosowa Marga Nusantara adalah sebagai berikut :

1. Menyediakan unit ambulance, tenaga medis dan perlengkapan P3K.

Penyediaan unit ambulance ini diperuntukkan bagi pemakai jasa jalan tol yang mengalami kecelakaan dan membutuhkan pertolongan medis. Didalam unit ambulance itu sendiri sudah tersedia peralatan medis serta tenaga dokter yang khusus disiapkan oleh PT. Bosowa Marga Nusantara dalam upaya pelayanan kepada para pengguna jasa jalan tol yang mengalami kecelakaan didalam jalan tol. Apabila kita melihat pada Pasal 90 ayat 1 Peraturan Pemerintah Nomor 15 tahun 2004 Tentang

Jalan Tol, penyediaan sarana ambulance serta tenaga dokter ini sudah merupakan kewajiban dari pengelola jalan dalam pelayanan kepada pemakai jasa jalan tol. Penyediaan unit ambulance sifatnya hanya sebagai pertolongan pertama dimana untuk selanjutnya pemakai jalan yang mengalami kecelakaan ini akan dibawa ke rumah sakit terdekat untuk mendapatkan pertolongan lebih lanjut dari tenaga medis.

2. Menyediakan mobil derek.

Penyediaan sarana mobil derek ini dimaksudkan untuk pemakai jasa jalan yang mengalami kerusakan kendaraan, mogok atau yang mengalami kecelakaan yang dapat mengakibatkan terganggunya arus lalu lintas di jalan tol, adapun mobil derek itu sendiri sudah dilengkapi oleh badan pengelola berupa perkakas perbaikan untuk kendaraan yang mogok atau mengalami kecelakaan dan petugas dari jalan tol itu sendiri akan dengan sukarela menolong agar segera dikeluarkan dari jalur jalan atau dibawa keluar sampai pintu gerbang tol sehingga tidak mengganggu arus lalu lintas di jalan tol. Penyediaan sarana ini sudah merupakan kewajiban dari PT. Bosowa Marga Nusantara sebagai penyelenggara jalan tol seperti tertuang didalam Pasal 90 ayat 1 Peraturan Pemerintah Nomor 15 tahun 2004.

3. Menyiapkan unit patroli dan PJR

Maksud dan tujuan PT. Bosowa Marga Nusantara menyiapkan unit patroli dan PJR adalah bila menemukan langsung atau menerima berita dari pemakai jalan tentang terjadinya kerusakan ataupun kecelakaan segera menyelesaikan permasalahan ganti rugi, selanjutnya membuat berita acara kejadian dan kerusakan yang ditandatangani oleh kedua belah pihak serta menetapkan besarnya ganti rugi berdasarkan ketentuan ganti rugi yang berlaku. Apabila kita melihat pada Pasal 90 ayat 2 Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2004 maksud dari pengadaan sarana ini adalah untuk pengamanan didalam jalan tol itu sendiri dan untuk mencegah terjadinya tindak kejahatan atau kriminal didalam jalan tol.

4. Memberi santunan kepada korban bila kesalahan mutlak bukan karena kelalaian pemakai jalan. Akan tetapi dalam pemberian santunan ini juga harus melalui proses pembuktian dari pihak-pihak yang terkait yaitu dari unit patroli PJR dan dari pihak unit patroli dari PT. Bosowa Marga Nusantara sendiri harus dilibatkan dalam proses pembuktian ini. Pemberian santunan kerugian ini merupakan hak dari pemakai jasa jalan tol seperti tercantum dalam Pasal 92 Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2004.

Dari uraian diatas dapat kita lihat bahwa bentuk tanggung jawab dari PT. Bosowa Marga Nusantara serta penyediaan sarana dan prasarana terhadap pemakai jasa jalan tol Makassar sudah sesuai dengan ketentuan dari aturan yang ada dan sudah cukup mengakomodir segala kemungkinan yang akan terjadi. Sehingga bila terjadi kecelakaan yang mengakibatkan kerugian bagi pemakai jasa jalan tol para pihak yakni pemakai jasa dan pengelola jalan tol sudah mengerti akan hak dan kewajiban mereka masing-masing.

B. Proses Pelaksanaan Tuntutan Ganti Rugi Dari Pemakai Jasa Kepada Pengelola Jalan Tol.

Untuk mengetahui tata cara penyelesaian ganti rugi akibat kelalaian pemakai jalan, maka PT. Bosowa Marga Nusantara mengeluarkan Keputusan Direksi No. 021/SK-BMN/XI/2001 tentang pedoman ganti rugi kerusakan sarana/ prasarana jalan/ jembatan tol Makassar.

Menurut ketentuan tersebut bahwa bahwa setiap orang bertanggung jawab terhadap akibat kerusakan sarana/ prasarana jalan/ jembatan tol baik oleh karena perbuatannya yang disengaja maupun yang tidak disengaja.

Dari ketentuan tersebut dapat ditafsirkan bahwa segala sesuatu yang terjadi di jalan tol baik itu karena faktor kesengajaan ataupun tidak sehingga menimbulkan kerusakan pada sarana/ prasarana jalan/ jembatan jalan tol maka menjadi tanggung jawab pemakai jasa jalan.

Dari Keputusan Direksi tersebut maka kerusakan sarana jalan yang dapat dikenakan ganti rugi adalah :

1. Kerusakan jalan tol, seperti kerusakan aspal, beton penyangga, pemisah jalan.
2. Kerusakan bangunan pelengkap jalan tol, seperti kerusakan bangunan gardu.
3. Kerusakan bangunan pelengkap jalan tol.
4. Kerusakan sarana penunjang jalan tol lainnya seperti tanaman penghias, tanah dan lain-lain.

Terhadap kerusakan pada sarana/ prasarana jalan/ jembatan jalan tol tersebut, PT. Bosowa Marga Nusantara telah mengeluarkan keputusan yang berupa daftar jenis kerusakan dan harga satuan serta mekanisme proses ganti rugi yang dapat dikenakan kepada pemakai jasa.

Adapun prosedur penyelesaian ganti kerugian oleh pemakai jasa apabila melakukan kelalaian sehingga mengakibatkan kerusakan pada sarana jalan tol adalah sebagai berikut :

- I. Apabila kejadian pada hari kerja (Jam 08.00-17.00)

Ditangani oleh Kepala Bagiab Pengendali Lalin/ yang mewakili.

- A. 1. Bila terjadi kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan sarana Jalan Tol, maka bagian Pemeliharaan mendata dan menghitung

besarnya biaya ganti rugi kerusakan sarana Jalan Tol tersebut kedalam suatu format peritungan biaya ganti rugi dan diserahkan kepada bagian pengendalian lalin.

2. Bagian Pengendalian Lalin membuat Berita Acara ganti rugi kerusakan sarana jalan tol berdasarkan hasil perhitungan biaya ganti rugi dari bagian pemeliharaan dan disampaikan kepada pemakai jalan yang merusak sarana jalan tol.
3. Apabila Berita Acara biaya ganti rugi tersebut disepakati oleh pemakai jalan, maka pemakai jalan bersama-sama dengan bagian pengendalian lalin melakukan pembayaran biaya ganti rugi kerusakan sarana jalan tol kepada kasir disertai Berita Acara ganti rugi tersebut.
4. Kasir menerima biaya ganti rugi dari pemakai jalan dengan membuat kuitansi penerimaan sebesar biaya ganti rugi kerusakan jalan tol dalam rangkap 2 (dua) masing-masing untuk:

- Pemakai Jalan

- Arsip.

- B. 1. Apabila Berita acara biaya ganti rugi kerusakan sarana jalan tol tidak disepakati oleh pemakai jalan, maka bagian pengendalian lalin mengembalikan Berita Acara biaya ganti rugi kerusakan sarana jalan tol ke bagian pemeliharaan dan bersama-sama

dengan bagian pemeliharaan disaksikan oleh Satuan Pengawasan Intern (SPI) mengadakan negosiasi dengan pemakai jalan.

2. Apabila telah terdapat kesepakatan, bagian pengendalian lalin membuat Berita Acara ganti rugi kerusakan sarana jalan tol hasil negosiasi, dan bersama-sama dengan pemakai jalan melakukan pembayaran ganti rugi kerusakan sarana jalan tol kepada kasir disertai dengan Berita Acara ganti rugi kerusakan sarana jalan tol.
3. Kasir menerima biaya ganti rugi dari pemakai jalan dengan membuat kuitansi tanda terima biaya ganti rugi kerusakan sarana jalan tol dalam rangkap 2 (dua) masing-masing:

- Pemakai jalan
- Arsip

II. Apabila kejadian di luar jam kerja

➤ Ditangani oleh KSPT untuk radius 100m sebelum dan setelah Gerbang Tol.

➤ Ditangani oleh petugas patroli untuk areal jalan tol selain Gerbang Tol.

(catatan: Nilai Maximum = Rp. 500.000,- ;Apabila nilai kerusakan sarana jalan tol lebih besar dari Rp. 500.000,- akan diselesaikan pada saat jam kerja).

A. Berita Acara ganti rugi kerusakan sarana jalan tol langsung disepakati oleh pemakai jalan

1. Apabila terjadi kecelakaan yang menyebabkan terjadinya kerusakan sarana jalan tol, maka petugas patroli/ KSPT menghitung besarnya biaya ganti rugi kerusakan sarana jalan tol berdasarkan buku pedoman ganti rugi kerusakan sarana jalan tol dan membuat Berita Acara ganti rugi untuk disampaikan kepada pemakai jalan.
2. Berita Acara kerusakan ganti rugi sarana jalan tol, disepakati oleh pemakai jalan dengan membuat kuitansi penerimaan masing-masing 3 (tiga) rangkap untuk kasir, pemakai jalan dan arsip.
3. Biaya ganti rugi yang ditangani oleh KSPT disimpan dalam brangkas masing-masing lalu disetor kepada kasir pada saat jam kerja, dimana penyerahan tersebut dilakukan oleh KSPT yang sedang bertugas, dan disertai Berita Acara ganti rugi kerusakan sarana jalan tol dan kuitansi dari pemakai jalan pada saat hari kerja.
4. Biaya ganti rugi yang ditangani oleh petugas patroli, dititip pada KSPT Gerbang Tol Tallo Timur dengan dibuatkan tanda terima dan KSPT akan menyerahkan kepada kasir pada saat jam kerja

yang disertai dengan Berita Acara ganti rugi kerusakan sarana jalan tol dan kuitansi dari pemakai jalan pada saat hari kerja.

5. Kasir menerima biaya ganti rugi tersebut dari KSPT/ patroli dengan membuat tanda terima biaya ganti kerusakan jalan tol untuk diserahkan kepada KSPT/ patroli.

B. Apabila Berita Acara ganti rugi kerusakan sarana jalan tol tidak langsung disepakati oleh pemakai jalan.

1. Apabila pemakai jalan tidak setuju dengan besarnya biaya ganti rugi, maka petugas patroli/ KSPT menahan barang jaminan dari pemakai jalan disesuaikan dengan tingkat kerusakan sarana jalan tol dan melimpahkan Berita Acara ganti rugi kerusakan sarana jalan tol kepada bagian pengendalian lalin pada hari kerja disertai barang jaminan dari pemakai jalan.
2. Bagian Pengendalian Lalin menerima pelimpahan Berita Acara ganti rugi kerusakan sarana jalan tol dari petugas patroli/ KSPT untuk bersama-sama dengan bagian pemeliharaan dan disaksikan oleh Satuan Pengawasan Intern (SPI), mengadakan negosiasi dengan pemakai jalan.
3. Apabila telah terdapat kesepakatan bagian pengendalian lalin membuat Berita Acara ganti rugi kerusakan sarana jalan tol hasil negosiasi dan bersama-sama dengan pemakai jalan

melakukan pembayaran kepada kasir disertai dengan Berita Acara ganti rugi kerusakan sarana jalan tol dari pemakai jalan.

4. Kasir menerima biaya ganti rugi dari pemakai jalan dengan membuat kuitansi tanda terima biaya ganti rugi kerusakan sarana jalan tol dalam rangkap 2 (dua) masing-masing untuk:

- Pemakai jalan
- Arsip.

Selanjutnya untuk lebih memperjelas mekanisme ganti rugi penulis melampirkan Bagan Mekanisme Ganti Rugi Kerusakan Sarana Jalan Tol Makassar.

BAB V

PENUTUP

Berdasarkan penelitian yang telah dilakukan, maka pada bab yang terakhir ini penulis akan memberikan kesimpulan dan saran. Adapun kesimpulan dan saran tersebut adalah sebagai berikut :

A. Kesimpulan

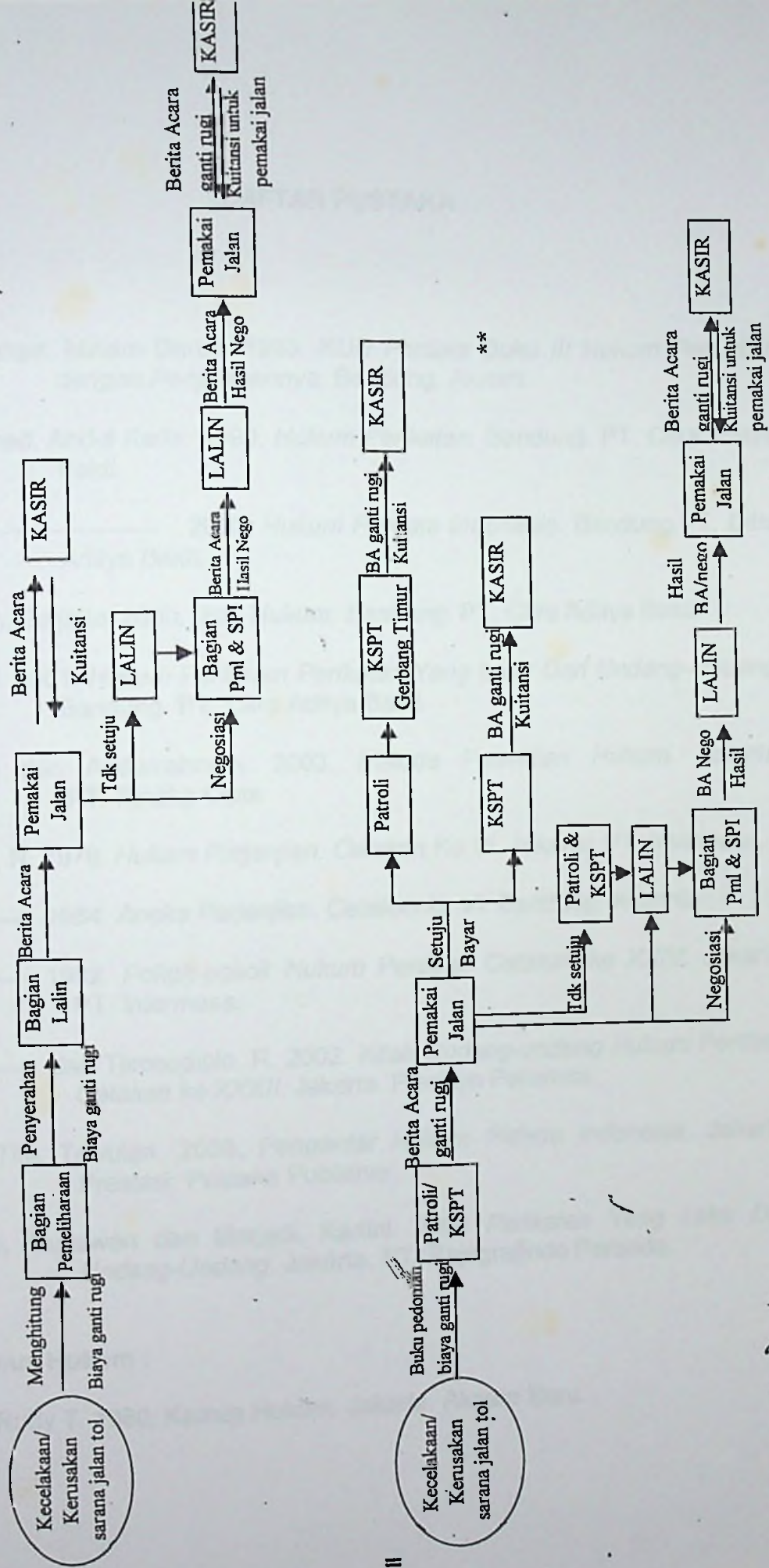
1. Tanggung jawab Bosowa Marga Nusantara dalam hal terjadinya kecelakaan adalah : menyediakan unit ambulance, menyediakan mobil derek, menyiapkan unit patroli dan memberi santunan kepada korban bila kesalahan bukan karena kelalaian pemakai jalan. Hal ini sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 90 Peraturan Pemerintah Nomor 38 tahun 2004 tentang jalan tol.
2. Dasar penentuan ganti rugi pemakai jasa kepada pengelola jalan tol dilakukan melalui Keputusan Direksi PT. Bosowa Marga Nusantara No. 021/SK-BMN/XI/2001 tentang pedoman ganti rugi kerusakan sarana/ prasarana jalan/ jembatan tol Makassar.
3. Dalam hal pengelola jalan melakukan wanprestasi, maka kewajiban pengelola jalan memberikan ganti rugi kepada pemakai jasa, namun apabila pemakai jasa yang melakukan wanprestasi maka pemakai jasa harus memberi ganti rugi atas kerusakan fasilitas

jalan tol kepada pengelola jalan tol. Hal ini didasarkan pada ketentuan Pasal 91 dan 92 PP No. 38 tahun 2004 tentang jalan tol.

B. Saran

1. Hendaknya dari pihak pengelola jalan tol, sebagai upaya preventif untuk mengurangi kecelakaan di jalan tol melakukan pemeriksaan standar kelayakan bagi kendaraan yang memasuki jalan tol. Selain itu pihak pengelola jalan juga waib menyediakan segala fasilitas jalan yang sesuai dengan aturan yang telah ditetapkan.
2. Hendaknya pengelola jalan tol lebih mengadakan pendekatan atau sosialisasi kepada pemakai jasa/ masyarakat, sehingga pemakai jasa/ masyarakat bisa lebih mengerti akan hak dan kewajibannya.
3. Dalam hal kepastian hukum, untuk tuntutan ganti rugi dari pemakai jasa kepada pengelola jalan jarang dilakukan melalui proses pengadilan, tetapi penyelesaian masalahnya dilakukan dengan upaya musyawarah.

BAGAN MEKANISME GANTI RUGI
KERUSAKAN SARANA JALAN TOL



0 6 p d

DAFTAR PUSTAKA

a. Buku

- Badruzaman, Miriam Darus. 1993. *KUH Perdata Buku III Hukum Perikatan dengan Penjelasannya*. Bandung. Alumni.
- Mahammad, Abdul Kadir. 1990. *Hukum Perikatan*. Bandung. PT. Citra Aditya Bakti.
- 2000. *Hukum Perdata Indonesia*. Bandung. PT. Citra Aditya Bakti.
- Rahardjo, Satjipto. 2000. *Ilmu Hukum*. Bandung. PT. Citra Aditya Bakti.
- Satrio, J. 2001. *Hukum Perikatan Perikatan Yang Lahir Dari Undang-Undang*. Bandung. PT. Citra Aditya Bakti.
- Soejono dan Abdurrahman. 2003. *Metode Penelitian Hukum*. Jakarta. PT. Rineka Cipta
- Subekti, R. 1979. *Hukum Perjanjian. Cetakan Ke VI*. Jakarta. PT. Intermedia.
- 1984. *Aneka Perjanjian. Cetakan ke VI*. Bandung. Alumni.
- 1992. *Pokok-pokok Hukum Perdata. Cetakan ke XXIV*. Jakarta. PT. Intermedia.
- dan Tjirosudibio, R. 2002. *Kitab Undang-undang Hukum Perdata. Cetakan ke XXXII*. Jakarta. Pradnya Paramita.
- Tutik, Titik Triwulan. 2006. *Pengantar Hukum Pidana Indonesia*. Jakarta. Prestasi Pustaka Publisher.
- Widjaja, Gunawan dan Marjadi, Kartini. 2003 *Perikatan Yang Lahir Dari Undang-Undang*. Jakarta. PT. Rajagrafindo Persada.

b. Kamus Hukum :

- Erwin Rudy T. 1980. *Kamus Hukum*. Jakarta. Aksara Baru.

Prasetyo, J. T. 1980. Kamus Hukum. Jakarta. Aksara Baru

Subekti, R. 1971. Kamus Hukum. Jakarta. Pradnya Paramita

c. Pertaturan PerUndang – undangan

TAP MPR No. IV/MPR/1999. Tentang Garis-Garis Besar Haluan Negara.

Undang-undang No. 14 Tahun 1992, Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

Undang-undang No. 38 Tahun 2004, Tentang Jalan.

Peraturan Pemerintah No. 34 Tahun 1964, Tentang Dana Kecelekaan Penumpang.

Peraturan Pemerintah No. 17 Tahun 1965, Tentang Ketentuan-ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungan Wajib Kecelakaan Penumpang.

Peraturan Pemerintah No. 42 Tahun 1993, Tentang Pemeriksaan Kendaraan Bermotor.

Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 1993, Tentang Kendaraan dan Pengemudi.

Peraturan Pemerintah No. 15 Tahun 2005, Tentang Jalan.

SURAT KETERANGAN

No. Pol. : SK / 01 / V / 2007 / Lalu Lintas

Yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : MUH. SUYUTI ARSYAD
Pangkat / Nrp : IPTU / 60100683
Jabatan : KA. SATUAN LALU LINTAS POLRESTA PELABUHAN
Alamat : JL. NUSANTARA BARU NO. 1 KOTA MAKASSAR.

Menerangkan bahwa seorang perempuan An :

Nama : ADHE TRIYANEE ADRIYATHIE
No. Pokok : B111 02 293
Program : Strata Satu / Ilmu Hukum
Jurusan / Bagian : Praktisi Hukum
Alamat : Jl. Anggrek Raya No. 01 Komp. Maizonette Makassar.

Benar telah melaksanakan penelitian penyusunan Paper / Skripsi yang merupakan bagian dari kurikulum Fakultas Hukum Unhas di Kantor Polresta Pelabuhan Makassar, dengan Judul Paper / Skripsi :

**“ TUNTUTAN GANTI RUGI PEMAKAI JASA JALAN TOL KEPADA PT. BOSOWA
MARGA NUSANTARA AKIBAT KECELAKAAN LALU LINTAS “**

Pada Hari Sabtu, tanggal 19 April 2007 Jam 10.30 Wita, di Ruang Sat Lantas Polresta Pelabuhan Makassar.

Demikianlah surat keterangan ini dibuat dengan sebenar-benarnya mengingat sumpah jabatan, kemudian ditutup dan di tanda tangani di Makassar, pada hari Sabtu, tanggal 19 bulan April tahun 2007.

Makassar, 19 April 2007

Yang Membuat Surat Keterangan


MUH. SUYUTI ARSYAD
AIPTU NRP 64100130



PT. BOSOWA MARGA NUSANTARA

PENYELENGGARA JALAN TOL MAKASSAR

HEAD OFFICE : Jl. Prof. Dr. Ir. Sutami No. 2 Jembatan Tol Tallo Lama Makassar Indonesia
Telp. (0411) 453124 - 326045, Fax. (0411) 453124, Telex : 71282

SURAT KETERANGAN

No. 20 / UM-BMN/ V/2007

Yang bertanda tangan di bawah ini, menerangkan bahwa

1. N a m a : Adhe Triyane Adriyathie
2. No. Induk : B11102 293
3. Pekerjaan : Mahasiswa Fakultas Hukum Unhas Makassar
4. Alamat : Jl. Anggrek Raya No. 01 Makassar
5. Judul Skripsi : " Tuntutan Ganti Rugi Pemakai Jasa Jalan Tol Kepada PT. Bosowa Marga Nusantara Akibat Kecelakaan Lalu Lintas ".

Benar telah mengadakan penelitian di Kantor PT. Bosowa Marga Nusantara Makassar dari tanggal 19 September 2006 sampai dengan tanggal 07 Mei 2007.

Demikian surat keterangan ini dibuat dengan sebenarnya untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Makassar, 14 Mei 2007
PT. Bosowa Marga Nusantara

Drs. H. Majiding
Mgr. Umum & Personalia

Cc. Arsip.