

RANGKUMAN
PERKEMBANGAN ASAS *REBUS SIC STANTIBUS* PADA PERJANJIAN
***BUILD OPERATE AND TRANSFER* DALAM PERSPEKTIF HUKUM**
PERJANJIAN DI INDONESIA

TESIS

Diajukan Untuk Memenuhi Syarat Guna Mengikuti Seminar Usulan Penelitian
Pada Program Magister Kenotariatan Pascasarjana Universitas Pasundan

Oleh

Nama : **Ilham Dwi Putranto**
NPM : **228100026**
Program Studi : **Magister Kenotariatan**

Di bawah Bimbingan :

- 1. Hj. Irma Rachmawati, S.H., Sp.1., M.H., Ph.D.**
- 2. Dr. Purna Cita Nugraha S.H., M.H., C.Me**



PROGRAM STUDI MAGISTER KENOTARIATAN
PASCASARJANA UNIVERSITAS PASUNDAN
BANDUNG
2026

ABSTRAK

PERKEMBANGAN ASAS *REBUS SIC STANTIBUS* PADA PERJANJIAN *BUILD OPERATE AND TRANSFER* DALAM PERSPEKTIF HUKUM PERJANJIAN DI INDONESIA

Perjanjian *BUILD OPERATE AND TRANSFER (BOT)* merupakan salah satu bentuk kerja sama investasi jangka panjang yang berkembang pesat dalam pembangunan infrastruktur di Indonesia. Karakteristik *BOT* yang melibatkan jangka waktu konsesi panjang, nilai investasi yang besar, serta tingginya tingkat ketidakpastian terhadap perubahan kondisi ekonomi, sosial, dan regulasi menimbulkan kebutuhan akan mekanisme hukum yang mampu menjaga keseimbangan hak dan kewajiban para pihak. Dalam konteks tersebut, asas *rebus sic stantibus* hadir sebagai instrumen korektif terhadap penerapan asas *pacta sunt servanda* yang bersifat absolut, khususnya ketika terjadi perubahan keadaan yang mendasar dan memengaruhi keseimbangan kontraktual.

Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji pengaturan dan eksistensi asas *rebus sic stantibus* dalam perjanjian *BOT* serta implikasinya terhadap mekanisme penyelesaian sengketa di Indonesia, sekaligus menganalisis penerapan asas tersebut dalam perspektif hukum perjanjian Indonesia.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif dengan dukungan data empiris melalui wawancara dan studi dokumen. Pendekatan yang digunakan meliputi pendekatan peraturan perundang-undangan, pendekatan konseptual, pendekatan perbandingan, dan pendekatan kasus. Data diperoleh melalui studi kepustakaan, analisis dokumen, serta wawancara dengan narasumber yang memiliki kewenangan dan kompetensi dalam pelaksanaan proyek *BOT* berbasis Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU).

Hasil penelitian menunjukkan bahwa asas *rebus sic stantibus* belum diatur secara eksplisit dalam sistem hukum Indonesia, namun substansinya telah tercermin dalam praktik pelaksanaan perjanjian *BOT* melalui mekanisme renegosiasi, penyesuaian masa konsesi, pembagian risiko, dan pemberian kompensasi dalam kerangka KPBU. Penelitian ini menemukan adanya kecenderungan penyamaan konsep *hardship* dengan *force majeure* dalam praktik *BOT* di Indonesia, sehingga diperlukan penguatan pengaturan mengenai perubahan keadaan yang mendasar dalam hukum kontrak nasional guna meningkatkan kepastian hukum dan perlindungan investasi.

Kata Kunci: *Rebus Sic Stantibus*, *BUILD OPERATE AND TRANSFER (BOT)*, *hardship*, KPBU, hukum perjanjian Indonesia.

ABSTRACT

DEVELOPMENT OF THE *REBUS SIC STANTIBUS* PRINCIPLE IN BUILD OPERATE AND TRANSFER AGREEMENTS FROM THE PERSPECTIVE OF AGREEMENTS IN INDONESIA

BUILD OPERATE AND TRANSFER (BOT) agreements have become one of the most significant forms of long-term investment cooperation in infrastructure development in Indonesia. The long concession period, substantial investment value, and high level of uncertainty arising from economic, social, and regulatory changes create the need for a legal mechanism capable of maintaining the balance of rights and obligations between the parties. In this context, the principle of *rebus sic stantibus* functions as a corrective mechanism to the rigid application of the principle of *pacta sunt servanda*, particularly when fundamental changes in circumstances affect the contractual equilibrium.

This research aims to examine the regulation and existence of the *rebus sic stantibus* principle in *BOT* agreements and its implications for dispute resolution mechanisms in Indonesia, as well as to analyze its application within the framework of Indonesian contract law. This study employs a normative legal research method supported by empirical data obtained through interviews and document analysis. The approaches used include statutory, conceptual, comparative, and case approaches. Data were collected through library research, document analysis, and interviews with key informants possessing authority and expertise in the implementation of *BOT* projects under the Public-Private Partnership (PPP) scheme.

The findings indicate that the principle of *rebus sic stantibus* has not been explicitly regulated within the Indonesian legal system. However, its substance is reflected in the implementation of *BOT* agreements through renegotiation mechanisms, concession period adjustments, risk allocation arrangements, and compensation schemes within the PPP framework. This research identifies a tendency to equate the concept of *hardship* with *force majeure* in *BOT* practices in Indonesia. Therefore, stronger regulation concerning fundamental changes of circumstances within national contract law is necessary to enhance legal certainty and investment protection.

Keywords: *Rebus Sic Stantibus*, *BUILD OPERATE AND TRANSFER (BOT)*, *hardship*, Public-Private Partnership (PPP), Indonesian contract law.

ABSTRAK

Kamekaran Asas *REBUS SIC STANTIBUS* dina Perjangjian *BUILD OPERATE AND TRANSFER* dina Perspektif Hukum Perjangjian di Indonesia

Perjangjian *BUILD OPERATE AND TRANSFER (BOT)* mangrupa salah sahiji wangun gawé bareng investasi jangka panjang anu beuki loba dipaké dina pangwangunan infrastruktur di Indonesia. Karakteristik *BOT* anu ngalibetkeun mangsa konsési anu panjang, nilai investasi anu gedé, sarta tingkat kateupastian anu luhur alatan robahna kaayaan ékonomi, sosial, jeung régulasi, nyababkeun diperlukeunana mékanisme hukum anu mampuh ngajaga kasaimbangan hak jeung kawajiban para pihak. Dina kontéks ieu, asas *rebus sic stantibus* miboga fungsi minangka instrumén korektif kana palaksanaan asas *pacta sunt servanda* anu sifatna mutlak, hususna lamun aya robahan kaayaan anu fundamental nepi ka mangaruhan kasaimbangan kontraktual.

Panalungtikan ieu miboga tujuan pikeun ngulik pangaturan jeung ayana asas *rebus sic stantibus* dina perjangjian *BOT* sarta implikasina kana mékanisme panyelelesaian sengketa di Indonesia, sakaligus nganalisis kumaha penerapan asas éta dina sudut pandang hukum perjangjian Indonesia. Métode anu dipaké nyaéta panalungtikan hukum normatif anu didukung ku data empiris ngaliwatan wawancara jeung studi dokumén. Pendekatan anu digunakeun ngawengku pendekatan peraturan perundang-undangan, pendekatan konséptual, pendekatan komparatif, jeung pendekatan kasus. Data dikumpulkeun ngaliwatan studi pustaka, analisis dokumén, sarta wawancara jeung narasumber anu miboga kawenangan jeung pangaweruh dina palaksanaan proyék *BOT* dumasar kana skéma Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU).

Hasil panalungtikan némbongkeun yén asas *rebus sic stantibus* can diatur sacara éksplisit dina sistem hukum Indonesia, tapi substansina geus kaciri dina prakték palaksanaan perjangjian *BOT* ngaliwatan mékanisme renegotiasi, panyaluyuan mangsa konsési, pembagian résiko, sarta pemberian kompensasi dina kerangka KPBU. Panalungtikan ieu manggihan ayana kacenderungan pikeun nyaruakeun konsép *hardship* jeung *force majeure* dina prakték *BOT* di Indonesia, ku kituna diperlukeun panguatan pangaturan ngeunaan robahan kaayaan anu fundamental dina hukum kontrak nasional pikeun ngaronjatkeun kapastian hukum jeung panyalindungan investasi.

Kecap Konci: *rebus sic stantibus*, *BUILD OPERATE AND TRANSFER (BOT)*, *hardship*, KPBU, hukum perjangjian Indonesia.

PENDAHULUAN

Perjanjian *Build-Operate-Transfer (BOT)* dalam sektor infrastruktur merupakan instrumen kontrak jangka panjang yang memiliki karakteristik khusus yaitu berdurasi 20-50 tahun, melibatkan investasi modal besar, dan sangat rentan terhadap perubahan keadaan eksternal yang tidak dapat diprediksi saat kontrak ditandatangani. Sifat jangka panjang ini menimbulkan permasalahan hukum fundamental, yaitu bagaimana hukum kontrak merespons ketika asumsi-asumsi dasar yang menjadi landasan kontrak berubah secara fundamental akibat kejadian luar biasa yang tidak dapat diantisipasi. Di satu sisi, prinsip *pacta sunt servanda* mengharuskan para pihak untuk tetap terikat pada kontrak yang telah disepakati; di sisi lain, prinsip keadilan dan *fairness* menuntut bahwa dalam situasi luar biasa, mempertahankan kontrak secara kaku dapat menghasilkan ketidakadilan yang ekstrem. Ketegangan antara kedua prinsip ini menjadi isu sentral dalam hukum kontrak, khususnya dalam konteks kontrak jangka panjang seperti *BOT*.¹

Dalam teori hukum kontrak, ketegangan ini diselesaikan melalui asas *rebus sic stantibus* prinsip yang memungkinkan modifikasi atau pembatalan kontrak ketika terjadi perubahan keadaan fundamental yang membuat pelaksanaan kontrak menjadi *excessively onerous* atau bertentangan

¹ UNCITRAL, "Legislative Guide on Privately Financed Infrastructure Projects," 2000, para. 12-15.

dengan maksud awal para pihak.² Asas ini telah lama dikenal dalam tradisi hukum Eropa kontinen dan dikodifikasi dalam berbagai instrumen hukum internasional, seperti *Article 62 Vienna Convention on the Law of Treaties (VCLT)* yang mengatur tentang "*fundamental change of circumstances*," dan *Article 6.2.1-6.2.3 UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts* yang mengatur tentang "*hardship*" sebagai formulasi modern dari asas *rebus sic stantibus*.³ Menurut kerangka ini, perubahan keadaan dapat menjadi dasar untuk renegotiasi atau bahkan pembatalan kontrak jika memenuhi syarat-syarat tertentu: Perubahan bersifat fundamental; Tidak dapat diprediksi secara wajar (*unforeseeability*); Berada di luar kontrol pihak yang dirugikan; dan Resiko perubahan tidak dialokasikan kepada pihak yang dirugikan dalam kontrak.⁴

Namun demikian, dalam sistem hukum Indonesia, asas *rebus sic stantibus* tidak diatur secara eksplisit dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata) atau peraturan perundang-undangan lainnya. Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata menekankan prinsip *pacta sunt servanda* dengan menyatakan bahwa "Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya." Sementara itu, Pasal 1244-1245 KUH Perdata mengatur tentang *overmacht (force majeure)*, namun konsep ini berbeda secara fundamental dengan *rebus sic stantibus: force majeure* berfokus pada ketidakmungkinan pelaksanaan (*impossibility*), sementara *rebus sic stantibus* berfokus pada keberatan yang berlebihan (*excessive onerousness*) yang membuat pelaksanaan menjadi sangat tidak adil meskipun secara teknis masih mungkin dilakukan. Ketiadaan pengaturan eksplisit tentang *rebus sic stantibus* menimbulkan ketidakpastian hukum, khususnya dalam konteks perjanjian *BOT* Infrastruktur yang melibatkan investor internasional dan mengharapkan standar hukum kontrak yang established dan predictable.⁵

² Rainer Schwarze, "Changed Circumstances and Pacta Sunt Servanda," *Max Planck Encyclopedia of Public International Law* (2008).

³ VCLT Art. 62 (1969); UNIDROIT Principles Art. 6.2.1-6.2.3 (2016).

⁴ UNIDROIT Principles Art. 6.2.2 (2016).

⁵ J. Satrio, *Hukum Perikatan pada Umumnya* (Bandung: Alumni, 2001), hlm. 234-245.

Urgensi untuk memiliki kerangka hukum yang jelas tentang *rebus sic stantibus* menjadi semakin nyata dalam konteks pandemi COVID-19 yang dimulai pada awal tahun 2020. Pandemi ini telah menjadi contoh konkret bagaimana perubahan keadaan fundamental dapat mengganggu keseimbangan prestasi dalam kontrak jangka panjang, khususnya perjanjian *BOT* infrastruktur.⁶ Di Indonesia, proyek-proyek jalan tol *BOT* mengalami penurunan volume lalu lintas drastis. PT Jasa Marga melaporkan penurunan lebih dari 20%, sementara Jalan Tol Bali Mandara mengalami penurunan pengguna hingga 40% akibat pembatasan mobilitas dan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM) yang diterapkan pemerintah sejak 3 Juli 2021.⁷ Dari perspektif hukum kontrak, situasi ini memunculkan pertanyaan fundamental: apakah penurunan pendapatan drastis akibat pandemi dapat dikategorikan sebagai *force majeure* (yang membebaskan dari kewajiban), ataukah sebagai *hardship* (yang memerlukan renegotiasi), ataukah para pihak tetap terikat mutlak pada kontrak berdasarkan prinsip *pacta sunt servanda*? **Ketiadaan kerangka hukum yang jelas tentang *rebus sic stantibus*** dalam hukum Indonesia menyebabkan ketidakpastian dalam menjawab pertanyaan-pertanyaan ini.

Konsep *Build, Operate, and Transfer (BOT)* pada hakikatnya merupakan suatu bentuk kerja sama kontraktual yang berkembang dalam praktik pembiayaan infrastruktur modern, baik dalam lingkup nasional maupun internasional, yang menempatkan pihak swasta sebagai pelaksana utama pembiayaan, pembangunan, serta pengoperasian suatu proyek untuk jangka waktu tertentu berdasarkan kesepakatan para pihak. Dalam konstruksi hukum perjanjian, skema *BOT* merepresentasikan hubungan hukum timbal balik yang lahir dari asas kebebasan berkontrak (*freedom of contract*) sebagaimana memberikan ruang bagi para pihak untuk menentukan bentuk, substansi, serta mekanisme pelaksanaan perjanjian

⁶ World Bank, "Assessing the Impact of COVID-19 on PPP Pipelines and Projects in Preparation," 2021, p. 8-12.

⁷ . CNBC Indonesia, "Dampak COVID-19, Trafik Jalan Tol Jasa Marga Turun 20%," 26 Maret 2020; Radio Sonora Bali, "Dampak Pandemi Corona, Pengguna Jalan Tol Bali Mandara Turun hingga 40 Persen," 29 April 2020; lihat juga Peraturan Pemerintah tentang PPKM.

sepanjang tidak bertentangan dengan ketertiban umum, kesusilaan, dan peraturan perundang-undangan yang berlaku.⁸ Secara yuridis, perjanjian *BOT* merupakan instrumen hukum yang mempertemukan kepentingan negara sebagai pemilik otoritas publik dengan kepentingan investor sebagai penyedia modal dan pelaksana proyek. Dalam mekanisme tersebut, pihak investor berkewajiban menyediakan pendanaan, melakukan pembangunan fasilitas atau infrastruktur, serta melaksanakan pengoperasian proyek dalam periode tertentu guna memperoleh pengembalian investasi dan keuntungan ekonomis. Setelah jangka waktu pengoperasian sebagaimana diperjanjikan berakhir, maka investor berkewajiban menyerahkan kembali aset atau proyek dimaksud kepada pemerintah atau pemilik proyek dalam kondisi sesuai dengan ketentuan kontraktual yang telah disepakati sebelumnya.⁹ Adanya kepentingan publik ini membatasi kontrak yang dibuat oleh pemerintah dengan pihak swasta, dalam implementasinya, perjanjian *BOT* sangat bergantung pada prinsip keseimbangan kontraktual (*contractual equilibrium*) dan stabilitas keadaan yang menjadi dasar lahirnya kesepakatan para pihak. Dengan demikian, keberadaan asas *rebus sic stantibus* memperoleh relevansi yang signifikan dalam hubungan hukum *BOT*, khususnya apabila terjadi perubahan keadaan yang bersifat fundamental, luar biasa, dan tidak dapat diperkirakan sebelumnya yang mengakibatkan terganggunya keseimbangan hak dan kewajiban para pihak. Dalam konteks tersebut, asas *rebus sic stantibus* berfungsi sebagai landasan doktrinal untuk menilai apakah suatu perubahan keadaan dapat dijadikan dasar penyesuaian, renegotiasi, ataupun restrukturisasi kewajiban kontraktual dalam perjanjian *BOT* internasional, tanpa harus menghilangkan prinsip *pacta sunt servanda* sebagai asas utama dalam hukum perjanjian. Jika melibatkan

⁹ Pasal 1338 (1) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata; “Perjanjian dibuat oleh para pihak berlaku sebagai undang-undang bagi para pihak yang membuatnya.”

keuangan Negara maka haruslah mengacu pada Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN). Di dalam UUD 1945 dalam Pasal 23 ayat (1) dinyatakan bahwa:

”Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara sebagai wujud dari pengelolaan keuangan Negara ditetapkan setiap tahun dengan undang-undang dan dilaksanakan secara terbuka dan bertanggung jawab untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat”

Dalam sistem hukum Indonesia, hingga saat ini belum terdapat pengaturan khusus yang secara komprehensif mengatur mengenai konstruksi hukum kerja sama antara pemerintah dan pihak swasta, terutama dalam sektor pembangunan infrastruktur melalui mekanisme Build, Operate, and Transfer (*BOT*). Kekosongan norma tersebut pada praktiknya menimbulkan ruang interpretasi yang cukup luas dalam pelaksanaan hubungan kontraktual antara negara dan investor, khususnya berkaitan dengan pengaturan hak, kewajiban, distribusi risiko, serta mekanisme penyelesaian sengketa dalam proyek konstruksi berskala besar. Kondisi demikian menunjukkan bahwa rezim hukum *BOT* di Indonesia masih bersifat sektoral dan tersebar dalam berbagai peraturan perundang-undangan, sehingga belum membentuk suatu kerangka hukum yang utuh dan terintegrasi.

Pengaturan mengenai kerja sama pemerintah dengan pihak swasta pada dasarnya dapat ditemukan dalam ketentuan pengadaan barang dan jasa pemerintah, khususnya melalui Peraturan Presiden Nomor 8 Tahun 2006 sebagai penyempurnaan atas Keputusan Presiden Nomor 80 Tahun 2003 tentang Pedoman Pelaksanaan Pengadaan Barang dan Jasa Pemerintah. Akan tetapi, substansi pengaturan tersebut lebih menitikberatkan pada aspek administratif dan prosedural pengadaan, sehingga belum secara memadai mengakomodasi dimensi hukum kontrak dalam proyek kerja sama jangka panjang yang memiliki karakter investasi strategis seperti *BOT*. Dengan demikian, pengaturan tersebut belum mampu memberikan kepastian hukum yang optimal terhadap kompleksitas hubungan hukum yang lahir dalam kontrak *BOT*, terutama berkaitan dengan pembagian risiko investasi, perubahan keadaan, maupun perlindungan kepentingan negara dan investor.

Selain itu, aspek normatif mengenai kontrak yang melibatkan pemerintah juga dapat ditelusuri dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara serta Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara, yang merupakan implementasi konstitusional dari Pasal 23 ayat (1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945. Namun demikian, kedua regulasi tersebut pada prinsipnya hanya mengatur mengenai tata kelola keuangan negara, penggunaan aset negara, serta mekanisme pertanggungjawaban fiskal pemerintah, dan belum secara spesifik mengatur teknik maupun konstruksi hukum kontrak antara pemerintah dan pihak swasta. Pengaturan mengenai investasi pemerintah terhadap pihak swasta yang termuat dalam Undang-Undang Perbendaharaan Negara pun masih bersifat umum dan memerlukan pengaturan lebih lanjut melalui peraturan pelaksana agar dapat diimplementasikan secara efektif dalam praktik kerja sama investasi infrastruktur. Dalam perihal ini, mengutip dari Salim HS menyatakan bahwa:

*"BOT mengintegrasikan unsur hukum publik (kepentingan umum) dan hukum privat (kepentingan bisnis). Kekhasannya terletak pada fase transfer aset yang harus dijamin kepastian hukumnya sejak awal kontrak."*¹⁰

Sebagai penjabaran dari UU No. 18 tahun 1999 ditetapkan juga peraturan pemerintah No. 29 tahun 2000 tentang Penyelenggaraan Jasa Konstruksi. Namun kedua aturan tentang jasa konstruksi tersebut tidak mengatur secara jelas hal teknis yang bersangkutan paut dengan kontrak yang melibatkan pemerintah sebagai pemegang kebijakan terutama dalam hal penyelesaian sengketa apabila terjadi perselisihan. Aturan mengenai hal ini menjadi penting mengingat pemerintah adalah penyelenggara perekonomian Negara yang kedudukannya jelas tidak sama dengan pihak swasta. Pentingnya aturan mengenai hal tersebut menjadi semakin dibutuhkan saat pihak swasta yang bekerja sama dengan pemerintah adalah pihak swasta asing.

¹⁰ H Sidik Salim, Hukum kontrak: Teori dan teknik penyusunan kontrak (Sinar Grafika, 2020) hal. 482

Tipe kontrak konstruksi *BOT* secara garis besar merupakan model kontrak yang melibatkan dua pihak yaitu pada umumnya pemerintah, dan penyedia jasa yakni pihak swasta¹¹ . Pengguna jasa memberikan kewenangan kepada penyedia jasa untuk membangun infrastruktur dan mengoperasikannya selama waktu tertentu (disebut juga masa konsesi) dan penyedia jasa akan menyerahkan kepada pengguna jasa infrastruktur tersebut bila masa konsesi telah habis. Pola Kontrak *BOT* ini akhir-akhir banyak digunakan terutama untuk pembangunan infrastruktur yang menyangkut hajat hidup orang banyak. Berbagai hal yang dilakukan oleh pemerintah termasuk dalam menentukan bentuk kontrak yang akan digunakan adalah bagian dari kebijakan. Terkadang kebijakan yang dipilih menimbulkan bentuk permasalahan tersendiri. Demikian juga kebijakan untuk menggandeng pihak swasta dalam melakukan perwujudan pembangunan infrastruktur. Perbuatan hukum yang dilakukan oleh pemerintah dan swasta dalam kerja sama pembangunan infrastruktur akan menimbulkan akibat hukum seperti adanya prestasi-prestasi yang harus dipenuhi oleh para pihak. Apabila pola *BOT* dipilih sebagai bentuk kerja sama maka dibutuhkan pengetahuan yang cukup bagi aparat (pemerintah) pusat atau daerah untuk melaksanakannya. Pelaksanaan yang salah akan membawa kerugian baik bagi pemerintah sendiri maupun bagi masyarakat termasuk juga investor.

Pada prinsipnya ketika seseorang ataupun badan hukum bebas untuk membuat perjanjian dengan pihak manapun yang dikehendakinya sebagaimana asas kebebasan berkontrak (*freedom of contract*) yang menyatakan bahwa perjanjian tersebut hanya dapat dilaksanakan dengan itikad baik.¹²

Dalam hal ini, Mahfud MD mengutarakan bahwa Status Covid-19 sebagai bencana non-alam tidak bisa langsung dijadikan alasan pembatalan kontrak dengan alasan *force*

¹¹ Istilah pengguna jasa dan penyedia jasa ini terdapat dalam Undang-undang No.18 tahun 1999

¹² Yosia Hetharie, "Perjanjian Nominee Sebagai Sarana Penguasaan Hak Milik Atas Tanah Oleh Warga Negara Asing (WNA) Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Perdata," Sasi 25, No. 1 (2019): hlm. 32, <https://doi.org/10.47268/sasi.v25i1.147>.

majeure. Secara doktrinal, *force majeure* dipahami sebagai suatu keadaan luar biasa yang terjadi di luar kemampuan dan kehendak para pihak, yang mengakibatkan prestasi dalam perjanjian tidak dapat dilaksanakan sebagaimana mestinya. Akan tetapi, keberadaan pandemi COVID-19 tidak secara otomatis memenuhi unsur-unsur keadaan memaksa dalam setiap hubungan kontraktual, sebab penerapan *force majeure* tetap harus dinilai berdasarkan karakteristik perjanjian, bentuk kewajiban para pihak, klausul kontrak yang disepakati, serta sejauh mana pandemi tersebut benar-benar menghalangi pelaksanaan prestasi secara absolut. Dengan demikian, keberadaan pandemi hanya dapat dijadikan dasar *force majeure* apabila terbukti secara konkret menimbulkan ketidakmungkinan objektif dalam pelaksanaan kewajiban kontraktual.

Dalam konteks kontrak *Build, Operate, and Transfer (BOT)*, penerapan prinsip *force majeure* memiliki kompleksitas yang lebih tinggi karena proyek *BOT* pada umumnya bersifat jangka panjang, bernilai investasi besar, dan melibatkan kepentingan publik serta stabilitas ekonomi negara. Oleh sebab itu, perubahan keadaan akibat pandemi tidak selalu mengakibatkan berakhirnya hubungan kontraktual, melainkan lebih sering menimbulkan ketidakseimbangan ekonomis terhadap pelaksanaan hak dan kewajiban para pihak. Kondisi tersebut memperlihatkan bahwa doktrin *force majeure* memiliki keterbatasan karena secara prinsipil hanya berorientasi pada pembebasan tanggung jawab akibat ketidakmampuan melaksanakan prestasi, tanpa memberikan mekanisme penyesuaian hubungan kontraktual secara proporsional

Sesuai dengan Pasal 5 Peraturan Presiden Nomor 13 Tahun 2010 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerja sama antara pemerintah dan badan usaha pada prinsipnya merupakan bentuk hubungan hukum yang lahir dari kebutuhan negara untuk melibatkan sektor privat dalam percepatan pembangunan nasional, khususnya pada sektor infrastruktur dan pelayanan publik. Dalam kerangka hukum

administrasi negara dan hukum perjanjian, hubungan tersebut dapat dilaksanakan melalui mekanisme perjanjian kerja sama maupun pemberian izin perusahaan yang didasarkan atas kesepakatan para pihak, sepanjang tidak bertentangan dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Dengan demikian, keberadaan kerja sama pemerintah dengan badan usaha tidak hanya berlandaskan pada prinsip legalitas (*rechtmatigheid van bestuur*), tetapi juga bertumpu pada asas konsensualitas dan kebebasan berkontrak sebagai fondasi utama dalam pembentukan hubungan kontraktual.¹³

Khusus terhadap skema *Build, Operate, and Transfer (BOT)*, hubungan hukum yang terbentuk memiliki karakteristik yang lebih kompleks dibandingkan bentuk kerja sama lainnya, karena melibatkan unsur pembangunan aset publik, pengoperasian oleh pihak swasta dalam jangka waktu tertentu, serta pengalihan kembali aset kepada negara setelah masa konsesi berakhir. Oleh karena itu, kontrak *BOT* tidak hanya mengandung aspek keperdataan semata, melainkan juga memiliki dimensi hukum publik dan hukum investasi internasional karena berkaitan dengan pengelolaan aset strategis negara serta kepentingan masyarakat luas.¹⁴

Menurut Pasal 1 Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah, *BOT* pada dasarnya merupakan salah satu bentuk pemanfaatan Barang Milik Negara/Daerah yang dilaksanakan melalui hubungan hukum kontraktual antara pemerintah dan pihak swasta dalam rangka optimalisasi aset negara serta penyediaan infrastruktur publik. Dalam konstruksi hukumnya, *BOT* memberikan kewenangan kepada pihak lain untuk memanfaatkan tanah milik negara atau daerah dengan cara mendirikan bangunan dan/atau sarana beserta fasilitas pendukungnya, yang selanjutnya dioperasikan dan didayagunakan dalam jangka waktu tertentu sesuai

¹³ Peraturan Presiden Nomor 13 Tahun 2010 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerja sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur

¹⁴ Bambang Pujiyanto, dkk., Analisis Potensi Penerapan Kerja sama Pemerintah Swasta Dalam Pengembangan Infrastruktur Transportasi Di Perkotaan, Semarang: Universitas Diponegoro, 2005, halaman 1.

kesepakatan para pihak, sebelum akhirnya diserahkan kembali kepada negara setelah masa konsesi berakhir.

Secara normatif, pengertian *BOT* tersebut tercermin dalam ketentuan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 78/PMK.06/2014 tentang Tata Cara Pelaksanaan Pemanfaatan Barang Milik Negara, yang pada prinsipnya menegaskan bahwa pemanfaatan Barang Milik Negara dilakukan melalui mekanisme pemberian hak pengelolaan kepada pihak lain atas tanah negara dengan kewajiban membangun, mengoperasikan, serta mengembalikan aset berikut fasilitasnya kepada pemerintah setelah jangka waktu yang diperjanjikan berakhir. Pengaturan tersebut menunjukkan bahwa hubungan hukum dalam *BOT* tidak semata-mata bertumpu pada aspek keperdataan, melainkan juga mengandung dimensi hukum administrasi negara karena objek perjanjiannya berkaitan langsung dengan pengelolaan aset publik milik negara.

Dalam perspektif hukum perjanjian, *BOT* merupakan bentuk kontrak innominaat atau perjanjian tidak bernama yang lahir dari perkembangan praktik bisnis dan investasi modern. Keabsahan perjanjian *BOT* pada prinsipnya tetap tunduk pada ketentuan umumnya perjanjian sebagaimana diatur dalam Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, yaitu adanya kesepakatan para pihak, kecakapan hukum, objek tertentu, dan sebab yang halal. Namun demikian, karena *BOT* berkaitan dengan pengelolaan aset negara dan kepentingan publik, maka pembentukannya juga harus memperhatikan prinsip-prinsip tata kelola pemerintahan yang baik (*good governance*), asas legalitas, transparansi, serta akuntabilitas dalam pengelolaan keuangan dan kekayaan negara.

Secara konseptual, *BOT* merupakan suatu skema pembiayaan pembangunan yang menempatkan pihak swasta sebagai penyedia modal utama dalam pelaksanaan proyek. Dalam mekanisme tersebut, proyek dibangun sepenuhnya menggunakan pembiayaan dari perusahaan swasta, gabungan perusahaan swasta, maupun kerja sama dengan Badan Usaha

Milik Negara (BUMN). Setelah proses pembangunan selesai, investor atau kontraktor diberikan hak untuk mengoperasikan dan memanfaatkan proyek tersebut dalam jangka waktu tertentu guna memperoleh pengembalian modal dan keuntungan ekonomis sebagaimana diperjanjikan. Selanjutnya, setelah masa pengoperasian berakhir, seluruh aset proyek beserta fasilitasnya wajib dialihkan kembali kepada pemerintah selaku pemilik proyek.¹⁵

Pemerintah Indonesia telah mengambil langkah-langkah untuk memitigasi dampak pandemi terhadap proyek *BOT*, termasuk melalui Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2021 yang merevisi PP Nomor 15 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Jalan Tol, memperkenalkan klausul-klausul adaptif dan mekanisme restrukturisasi finansial.¹⁶ Namun demikian, dasar hukum teoretis dari langkah-langkah ini tidak jelas apakah ini merupakan penerapan asas *rebus sic stantibus*, atau sekadar kebijakan *ad hoc* tanpa landasan doktrin yang sistematis? Dalam regulasi Kerja sama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) seperti Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 dan perubahannya, terdapat pengaturan tentang alokasi risiko dan *force majeure*, namun tidak memberikan kejelasan tentang bagaimana menangani situasi *hardship* atau perubahan keadaan fundamental yang tidak membuat pelaksanaan menjadi *impossible* tetapi menjadi *excessively onerous*.¹⁷ Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerja sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur, sebagaimana telah diubah dengan Perpres No. 95 Tahun 2021. Lebih jauh lagi, dalam konteks perjanjian *BOT* yang melibatkan investor atau pemberi pinjaman internasional, terdapat ekspektasi bahwa Indonesia akan menerapkan standar hukum kontrak internasional yang *established*, khususnya prinsip-prinsip dalam UNIDROIT yang sering dijadikan acuan dalam arbitrase komersial internasional.

¹⁵ *Ibid.*,

¹⁶ Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Jalan Tol.

¹⁷ Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerja sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur, sebagaimana telah diubah dengan Perpres No. 95 Tahun 2021.

Ketidakjelasan ini menimbulkan pertanyaan: apakah hukum positif Indonesia sudah cukup untuk mengakomodasi kebutuhan kontrak *BOT* jangka panjang, ataukah terdapat kekosongan norma (*rechtsvacuum*) yang perlu diisi?

Berdasarkan uraian di atas, penelitian ini bertujuan untuk melakukan analisis normatif, yuridis mendalam tentang kedudukan dan penerapan asas *rebus sic stantibus* dalam sistem hukum Indonesia, khususnya dalam konteks perjanjian *BOT* infrastruktur melalui pendekatan perbandingan hukum (*comparative legal analysis*), penelitian ini akan menganalisis bagaimana asas *rebus sic stantibus* diatur dalam instrumen hukum internasional (*Vienna Convention on the Law of Treaties dan UNIDROIT Principles*), kemudian membandingkannya dengan hukum positif Indonesia (KUH Perdata dan regulasi KPBU) untuk mengidentifikasi apakah terdapat kekosongan norma atau ketidaksesuaian. Pandemi COVID-19 dan dampaknya terhadap proyek *BOT* di Indonesia digunakan sebagai konteks dan ilustrasi konkret untuk menunjukkan relevansi dan urgensi permasalahan hukum ini, namun fokus penelitian tetap pada analisis doctrinal tentang asas *rebus sic stantibus* itu sendiri.

Sebagai perbandingan dalam tesis ini, penulis mengambil referensi dari journal *Karakteristik Perjanjian Build Operate Transfer (BOT) Sebagai Bentuk Perjanjian Innominate*, oleh Helena Primadianti Sulistyaningru, menyatakan bahwa secara khusus, Perjanjian Build Operate Transfer (*BOT*) juga memiliki karakteristik yang tidak dimiliki oleh perjanjian lainnya yang membuatnya berbeda seperti bahwa dalam karakteristik hukum dari Perjanjian Build Operate Transfer (*BOT*) dibandingkan dengan perjanjian-perjanjian lainnya

Journal *Pengaturan Asas rebus sic stantibus Dan Asas Pacta Tertius Nec Nocent Nec Prosunt Terkait Penyelesaian Sengketa Celah Timor Antara Indonesia, Australia Dan Timor Leste*, Stephanie Maarty K Satyarini, Putu Tunjika Cakabawa Landra, I Gusti Ngurah

Parikesit Widiatedja yang menyatakan bahwa Pengaturan *Asas rebus sic stantibus* terkait dengan Perjanjian Celah Timor antara Indonesia dan Australia diatur dalam Pasal 62 Konvensi Wina 1969 bahwa perjanjian internasional dapat berakhir apabila terdapat perubahan mendasar yang mempengaruhi pelaksanaan perjanjian. Sedangkan Pasal 34 Konvensi Wina 1969 dengan tegas menganut *asas pacta tertiis nec nocent nec prosunt* yang berarti bahwa perjanjian-perjanjian tidak dapat memberikan hak dan kewajiban-kewajiban pada pihak ketiga.

Penelitian ini penting karena belum ada kajian komprehensif yang secara khusus menganalisis posisi *asas rebus sic stantibus* dalam sistem hukum kontrak Indonesia dan bagaimana seharusnya diterapkan dalam kontrak *BOT* infrastruktur. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi teoretis berupa pengembangan doktrin hukum kontrak Indonesia yang lebih responsif terhadap kebutuhan kontrak jangka panjang, serta kontribusi praktis berupa rekomendasi formulasi norma yang dapat diadopsi dalam regulasi atau dijadikan pedoman dalam praktik kontrak.

Berdasarkan latar belakang di atas, pertanyaan dalam penulisan tesis ini adalah untuk membahas tentang **PERKEMBANGAN ASAS *rebus sic stantibus* PADA PERJANJIAN BUILD OPERATE AND TRANSFER DALAM PERSPEKTIF HUKUM PERJANJIAN INDONESIA.**

SIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan mengenai penerapan *asas rebus sic stantibus* terhadap perjanjian Bangun Guna Serah (*Build Operate Transfer/BOT*) barang dan jasa pada masa pandemi Covid-19 di Indonesia, maka dapat ditarik beberapa kesimpulan sebagai berikut:

1. Dasar hukum perjanjian Bangun Guna Serah (*Build Operate Transfer/BOT*) dalam pengadaan barang dan jasa di Indonesia pada prinsipnya telah memiliki legitimasi

normatif yang cukup kuat, baik melalui ketentuan hukum perdata maupun regulasi sektoral yang berkaitan dengan pengelolaan aset negara, pengadaan barang dan jasa, serta skema Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU). Pengaturan tersebut tercermin dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara, Peraturan Pemerintah mengenai pengelolaan barang milik negara, serta Peraturan Presiden mengenai pengadaan barang dan jasa dan KPBU. Dalam praktiknya, *BOT* merupakan bentuk kontrak hibrida yang tidak hanya tunduk pada prinsip hukum privat seperti asas kebebasan berkontrak dan *pacta sunt servanda*, tetapi juga dipengaruhi oleh rezim hukum publik karena berkaitan dengan kepentingan negara dan pelayanan publik. Hasil wawancara dengan PT Jasa Marga Jogja–Bawen menunjukkan bahwa kontrak *BOT* yang dijalankan perusahaan sepenuhnya mengacu pada hukum nasional dan dilaksanakan melalui skema KPBU. Dalam skema tersebut, pemerintah tidak hanya bertindak sebagai pemberi konsesi, tetapi juga sebagai pihak yang menjamin kelayakan investasi. Oleh karena itu, keberadaan KPBU menjadi instrumen utama perlindungan hukum terhadap investasi *BOT*, khususnya ketika terjadi perubahan keadaan yang memengaruhi keseimbangan ekonomi proyek.

2. Penerapan asas *rebus sic stantibus* terhadap perjanjian *BOT* barang dan jasa pada masa pandemi Covid-19 di Indonesia secara substansial telah dikenal dalam praktik, namun belum diatur secara eksplisit dalam sistem hukum nasional. Pandemi Covid-19 telah menimbulkan perubahan keadaan yang fundamental terhadap pelaksanaan kontrak *BOT*, terutama dalam aspek proyeksi ekonomi, pengembalian investasi, dan stabilitas operasional proyek. Dalam praktiknya, perubahan keadaan tersebut cenderung dikualifikasikan sebagai *force majeure*, meskipun secara doktrinal lebih mendekati konsep hardship atau asas *rebus sic stantibus*, karena kontrak pada dasarnya masih

dapat dilaksanakan namun keseimbangan ekonominya berubah secara signifikan. Berdasarkan hasil wawancara dengan Direktur Utama PT Jasa Marga Jogja–Bawen, perusahaan mengakui bahwa pandemi Covid-19 merupakan keadaan yang berada di luar prediksi para pihak dan dapat menjadi dasar untuk melakukan renegotiasi kontrak dengan pemerintah. Mekanisme renegotiasi dilakukan melalui pengakuan resmi pemerintah terhadap keadaan kahar, dilanjutkan dengan evaluasi dampak ekonomi dan pengajuan kompensasi berdasarkan prinsip kelayakan investasi dalam KPBU. Hal tersebut menunjukkan bahwa penerapan asas *rebus sic stantibus* dalam praktik *BOT* di Indonesia masih dilakukan secara implisit melalui renegotiasi dan kebijakan administratif pemerintah.

Dengan demikian, penelitian ini menemukan adanya kekosongan norma (*legal gap*) dalam hukum kontrak Indonesia terkait pengaturan hardship dan perubahan keadaan fundamental dalam kontrak jangka panjang. Oleh karena itu, diperlukan penguatan regulasi nasional yang secara eksplisit mengatur asas *rebus sic stantibus* sebagai dasar penyesuaian kontrak, sehingga dapat memberikan kepastian hukum, menjaga keseimbangan kontraktual, serta melindungi keberlangsungan investasi dalam proyek *BOT* di Indonesia

SARAN

1. terjadi perubahan keadaan yang fundamental, seperti pandemi Covid-19, krisis ekonomi, maupun kondisi luar biasa lainnya yang memengaruhi keseimbangan ekonomi kontrak. Selain itu, pemerintah melalui skema Kerjasama Pemerintah dengan Badan Usaha (KPBU) juga perlu memperjelas prosedur renegotiasi, kompensasi, dan pembagian risiko agar implementasi perlindungan investasi dapat berjalan lebih efektif, transparan, dan tidak menimbulkan ketidakpastian hukum dalam praktik.

2. Di sisi lain, para pihak yang terlibat dalam kontrak *BOT*, baik pemerintah maupun badan usaha, perlu memperkuat klausul kontraktual terkait keadaan kahar, hardship, dan mekanisme renegotiasi sebagai bentuk mitigasi risiko terhadap perubahan kondisi global yang tidak dapat diprediksi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa keberadaan KPBU memiliki peran penting sebagai instrumen perlindungan investasi dan penjaga kelayakan proyek, sehingga peran tersebut perlu diperkuat melalui pengaturan yang lebih adaptif terhadap perkembangan bisnis modern. Selain itu, akademisi dan praktisi hukum juga diharapkan dapat mendorong pengembangan hukum kontrak Indonesia agar lebih responsif terhadap prinsip-prinsip kontrak internasional, khususnya dalam menjaga keseimbangan dan keberlanjutan hubungan hukum dalam proyek *BOT* di Indonesia

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Abdulkadir Muhammad. *Hukum Perdata Indonesia*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 1990.
- Abdulkadir Muhammad. *Hukum Perikatan*. Bandung: Alumni, 1982.
- Achmad Ali. *Menguak Tabir Hukum (Suatu Kajian Filosofis dan Sosiologis)*. Jakarta: Toko Gunung Agung, 2002.
- Agus Yudha Hernoko. *Hukum Perjanjian: Asas Proporsionalitas dalam Kontrak Komersial*. Yogyakarta: LaksBang Mediatama, 2008.
- Anita Kamilah. *Bangun Guna Serah (Build Operate Transfer/BOT): Membangun Tanpa Harus Memiliki Tanah*. Bandung: Keni Media, 2013.
- Bambang Pujiyanto, dkk. *Analisis Potensi Penerapan Kerja Sama Pemerintah Swasta dalam Pengembangan Infrastruktur Transportasi di Perkotaan*. Semarang: Universitas Diponegoro, 2005.

- C.S.T. Kansil, dkk. *Kamus Istilah Hukum*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2009.
- Irma Rachmawati. *Buku Ajar Hukum Internasional*. Bandung: ITB Press, 2025.
- Irma Rachmawati. *Buku Ajar Kontrak Internasional*. Bandung: ITB Press, 2025.
- Irma Rachmawati. *Kontrak Kerjasama Internasional Pemerintah dan Badan Usaha: Skema BOT, BOO dan DBOT*. Bandung: ITB Press, tanpa tahun.
- J. Satrio. *Hukum Perikatan pada Umumnya*. Bandung: Alumni, 2001.
- J. Satrio. *Hukum Perikatan*. Bandung: Alumni, 1999.
- M. Yahya Harahap. *Segi-Segi Hukum Perjanjian*. Bandung: Alumni, 1982.
- Mochtar Kusumaatmadja. *Hukum, Masyarakat, dan Pembinaan Hukum Nasional*. Bandung: Binacipta, 1976.
- Mochtar Kusumaatmadja. *Pembinaan Hukum dalam Rangka Pembangunan Nasional*. Bandung: Binacipta, 1986.
- Mochtar Kusumaatmadja. *Konsep-Konsep Hukum dalam Pembangunan*. Bandung: Alumni, 2002.
- Otje Salman S. *Teori Hukum: Mengingat, Mengumpulkan, dan Membuka Kembali*. Bandung: PT Refika Aditama, 2005.
- Peter Mahmud Marzuki. *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Kencana, 2008.
- Philipus M. Hadjon. *Perlindungan Hukum bagi Rakyat di Indonesia*. Surabaya: Peradaban, 2007.
- P.N.H. Simanjuntak. *Hukum Perdata Indonesia*. Edisi ke-3. Jakarta: Kencana, 2017.
- Purwahid Patrik. *Dasar-Dasar Hukum Perikatan*. Bandung: Mandar Maju, 1994.
- R. Setiawan. *Pokok-Pokok Hukum Perikatan*. Bandung: Binacipta, 1994.
- Rahmat S.S. Soemadipradja. *Penjelasan Hukum tentang Keadaan Memaksa*. Jakarta: National Legal Reform Program, 2010.
- Reinhard Zimmermann dan Simon Whittaker (eds.). *Good Faith in European Contract Law*. Cambridge: Cambridge University Press, 2000.
- Riduan Syahrani. *Rangkuman Intisari Ilmu Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 1999.
- Salim HS. *Hukum Kontrak: Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak*. Jakarta: Sinar Grafika, 2003.
- Salim HS. *Hukum Kontrak: Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak*. Jakarta: Sinar Grafika, 2020.
- Sri Setiangsih Suwardi dan Ida Kurnia. *Hukum Perjanjian Internasional*. Bandung: Sinar Grafika, 2019.
- Subekti. *Hukum Perjanjian*. Jakarta: PT Intermasa, 1991.
- Sukarni. *Cyber Law: Kontrak Elektronik dalam Bayang-Bayang Pelaku Usaha*. Bandung: Pustaka Sutra, 2008.
- Taryana Soenandar. *Prinsip-Prinsip UNIDROIT sebagai Sumber Hukum Kontrak dan Penyelesaian Sengketa Bisnis Internasional*. Jakarta: Sinar Grafika, 2006.
- Tim Naskah Akademis BPHN. *Naskah Akademis Lokakarya Hukum Perikatan*. Jakarta: Badan Pembinaan Hukum Nasional, 1985.
- The World Bank, Asian Development Bank, dan Inter-American Development Bank. *Public-Private Partnerships Reference Guide*. Version 3.0. Washington, D.C.: The World Bank Group, 2017.
- UNCITRAL. *Legislative Guide on Privately Financed Infrastructure Projects*. New York: United Nations, 2000.
- World Bank. *Assessing the Impact of COVID-19 on PPP Pipelines and Projects in Preparation*. Washington, D.C.: World Bank, 2021.
- Public-Private Infrastructure Advisory Facility. *PPP Basics and Principles of a PPP Framework*. Washington, D.C.: The World Bank Group, 2012.
- Yudiono O.S. *Metode Penelitian*. Bandar Lampung: Universitas Lampung, 2013.

B. Disertasi, Tesis, dan Karya Ilmiah

- Irma Rachmawati Maruf. *Carrier's Liability for Marine Pollution under Indonesian Maritime Law*. Ph.D. Thesis. Sintok: Universiti Utara Malaysia, 2016.
- Muhammad Riduan. *Keadaan Sulit (Hardship) dalam Kontrak Kerja Konstruksi*. Palembang: Fakultas Hukum Universitas Sriwijaya, 2019.
- Suherman. *Perkembangan Asas rebus sic stantibus dalam Hukum Positif di Indonesia*. Jakarta: Fakultas Hukum Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta, 2016.

C. Jurnal dan Prosiding

- A.F. Turangan. "Pelaksanaan Perjanjian dengan Itikad Baik Menurut Pasal 1338 KUHPerduta." *Lex Privatum* 7, No. 1 (2019): 46–53.
- C. Cui, Y. Liu, A. Hope, dan J. Wang. "Review of Studies on the Public-Private Partnerships (PPP) for Infrastructure Projects." *International Journal of Project Management* 36, No. 5 (2018): 773–794.
- C.O. Cruz dan R.C. Marques. "Flexible Contracts to Cope with Uncertainty in Public-Private Partnerships." *International Journal of Project Management* 31, No. 3 (2013): 473–483.
- E. Engel, R. Fischer, dan A. Galetovic. "The Economics of Infrastructure Finance: Public-Private Partnerships versus Public Provision." *European Investment Bank Papers* 15, No. 1 (2010): 40–69.
- E. Chinyio dan A. Fergusson. "A Construction Perspective on Risk Management in Public-Private Partnership." Dalam A. Akintoye, M. Beck, dan C. Hardcastle (eds.), *Public-Private Partnerships: Managing Risks and Opportunities*, 93–126. Chichester: John Wiley & Sons, 2003.
- Harry Purwanto. "Keberadaan Asas *rebus sic stantibus* dalam Perjanjian Internasional." *Mimbar Hukum*, Edisi Khusus (2011): 110–122.
- Herny Indriyati, Irma Rachmawati Maruf, dan Purna Citra Nugraha. "The Development of the Principles of Agreement in Cross Border Contract amid COVID-19 Outbreak." Dalam *International Seminar on Border Region (INTSOB 2023)*. Atlantis Press, 2024.
- H. Wang, W. Xiong, G. Wu, dan D. Zhu. "Public-Private Partnership in Public Administration Discipline: A Literature Review." *Public Management Review* 20, No. 2 (2018): 293–316.
- J. Lee, K. Kim, dan J. Oh. "BTO-rs: A New Korean Approach to Risk Sharing in Railway Public-Private Partnership." *Asian Transport Studies* 8 (2022): Article 100061.
- M. De Jong, R. Mu, D. Stead, Y. Ma, dan B. Xi. "Introducing Public-Private Partnerships for Metropolitan Subways in China: What Is the Evidence?" *Journal of Transport Geography* 18, No. 2 (2010): 301–313.
- N. Chiara, M.J. Garvin, dan J. Vecer. "Valuing Simple Multiple-Exercise Real Options in Infrastructure Projects." *Journal of Infrastructure Systems* 13, No. 2 (2007): 97–104.
- N.A. Sinaga. "Perspektif *Force majeure* dan *Rebus sic stantibus* ." *Jurnal Ilmiah Hukum Dirgantara* 11, No. 59 (2020): 1–12.
- R. Rybnicek, J. Plakolm, dan L. Baumgartner. "Risks in Public-Private Partnerships: A Systematic Literature Review of Risk Factors, Their Impact and Risk Mitigation Strategies." *Public Performance & Management Review* 43, No. 5 (2020): 1174–1208.
- Ramadhani. "Perjanjian Build, Operate, and Transfer (*BOT*) Lapangan Merdeka Medan dalam Pandangan Hukum Administrasi Negara dan Hukum Bisnis." *De Lega Lata: Jurnal Ilmu Hukum*. Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, 2019.
- S. Domingues dan D. Zlatkovic. "Renegotiating PPP Contracts: Reinforcing the 'P' in Partnership." *Transport Reviews* 35, No. 2 (2015): 204–225.

W. Xiong dan X. Zhang. "Concession Renegotiation Models for Projects Developed through Public-Private Partnerships." *Journal of Construction Engineering and Management* 140, No. 5 (2014): 1–9.

Yosia Hetharie. "Perjanjian Nominee sebagai Sarana Penguasaan Hak Milik atas Tanah oleh Warga Negara Asing (WNA) Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Perdata." *SASI* 25, No. 1 (2019): 27–37. <https://doi.org/10.47268/sasi.v25i1.147>.

D. Peraturan Perundang-Undangan dan Instrumen Internasional

Indonesia. *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*.

Indonesia. Undang-Undang Nomor 18 Tahun 1999 tentang Jasa Konstruksi.

Indonesia. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2020 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2020 menjadi Undang-Undang.

Indonesia. Peraturan Presiden Nomor 13 Tahun 2010 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 67 Tahun 2005 tentang Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.

Indonesia. Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.

Indonesia. Peraturan Presiden Nomor 95 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Presiden Nomor 38 Tahun 2015 tentang Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha dalam Penyediaan Infrastruktur.

Indonesia. Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2017 tentang Penyelenggaraan Jalan Tol.

Indonesia. Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 11/POJK.03/2020 tentang Stimulus Perekonomian Nasional.

United Nations. *United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (CISG)*, 1980.

United Nations. *Vienna Convention on the Law of Treaties (VCLT)*, 1969.

UNIDROIT. *UNIDROIT Principles of International Commercial Contracts*. Rome: UNIDROIT, 2016.

E. Sumber Daring

CNBC Indonesia. "Dampak COVID-19, Trafik Jalan Tol Jasa Marga Turun 20%." 26 Maret 2020.

Ihsanuddin. "Jokowi Tetapkan Status Darurat Kesehatan Masyarakat." *Kompas*, 2020.

KlikLegal.com. "Apakah *Force majeure* dan *Hardship* Dapat Diterapkan sebagai Alasan Penundaan atau Pembatalan Prestasi dalam Kontrak Saat Pandemi?" Diakses 5 November 2020.

Radio Sonora Bali. "Dampak Pandemi Corona, Pengguna Jalan Tol Bali Mandara Turun hingga 40 Persen." 29 April 2020.

Putra P.M. Siregar dan Ajeng Hanifa Zahra. "Bencana Nasional Penyebaran COVID-19 sebagai Alasan *Force Majeure*, Apakah Bisa?" Artikel Direktorat Jenderal Kekayaan Negara, Kementerian Keuangan Republik Indonesia, 2020.

ResearchGate. "Krisis Ekonomi di Indonesia Disebabkan oleh Pandemi COVID-19." Diakses 1 September 2020.

Kerja Sama Pemerintah dengan Badan Usaha Kementerian Keuangan Republik Indonesia. <https://kpbu.kemenkeu.go.id>.

PT Penjaminan Infrastruktur Indonesia (Persero). <https://www.ptpii.co.id>.