



Custodia: Journal of Legal, Political, and Humanistic Inquiry

Vol 1 No 3 March 2026, Hal 364-381

ISSN: 3123-2116 (Print) ISSN: 3123-2108 (Electronic)

Open Access: <https://scriptaintelektual.com/custodia>

Penerapan Kontrak Konstruksi Berbasis FIDIC dalam Proyek Jalan Tol Indonesia: Kajian Normatif terhadap Undang-Undang Jasa Konstruksi

Kodrat Insany Taqwim^{1*}, Samián², Dwi Edi Wibowo³

¹⁻³ Universitas Pekalongan, Indonesia

email: kodratoi@gmail.com¹

Article Info :

Received:

24-01-2026

Revised:

02-02-2026

Accepted:

12-02-2026

Abstract

The application of FIDIC-based construction contracts in Indonesian toll road projects raises significant normative questions regarding their compatibility with the national legal framework. This study employs a normative legal approach, combining statutory, conceptual, and comparative analyses to examine the alignment between FIDIC contractual structures and Indonesian Construction Services Law, the Civil Code, and the Arbitration Act. The findings indicate that while FIDIC reflects common law traditions emphasizing party autonomy, detailed risk allocation, and multi-tier dispute resolution mechanisms, Indonesian law imposes mandatory norms that limit contractual freedom in the interest of public order and legal certainty. Normative tensions primarily arise in clauses concerning risk distribution, variations, claims management, and the finality of dispute board and arbitral decisions. Nevertheless, these tensions do not render FIDIC inapplicable. Instead, adaptive drafting and systematic interpretation enable its integration within the Indonesian civil law system. Proper harmonization ensures that FIDIC contracts remain legally valid while supporting efficiency, certainty, and accountability in the delivery of strategic toll road infrastructure projects.

Keywords: FIDIC Contract, Construction Law, Toll Road Projects, Dispute Resolution, Normative Harmonization.

Abstrak

Penerapan kontrak konstruksi berbasis FIDIC dalam proyek jalan tol di Indonesia menimbulkan pertanyaan normatif yang signifikan mengenai kesesuaianya dengan kerangka hukum nasional. Studi ini menggunakan pendekatan hukum normatif, menggabungkan analisis yuridis, konseptual, dan komparatif untuk mengkaji keselarasan antara struktur kontrak FIDIC dengan Undang-Undang Jasa Konstruksi Indonesia, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, dan Undang-Undang Arbitrase. Temuan menunjukkan bahwa meskipun FIDIC mencerminkan tradisi hukum umum yang menekankan otonomi pihak, alokasi risiko yang rinci, dan mekanisme penyelesaian sengketa berjenjang, hukum Indonesia menerapkan norma-norma wajib yang membatasi kebebasan kontraktual demi kepentingan ketertiban umum dan kepastian hukum. Ketegangan normatif terutama muncul pada klausul-klausul yang berkaitan dengan distribusi risiko, variasi, pengelolaan klaim, dan finalitas keputusan dewan sengketa dan arbitrase. Namun, ketegangan ini tidak membuat FIDIC tidak berlaku. Sebaliknya, penulisan yang adaptif dan interpretasi sistematis memungkinkan integrasinya dalam sistem hukum perdata Indonesia. Harmonisasi yang tepat memastikan bahwa kontrak FIDIC tetap sah secara hukum sambil mendukung efisiensi, kepastian, dan akuntabilitas dalam pelaksanaan proyek infrastruktur jalan tol strategis.

Kata kunci: Kontrak FIDIC, Hukum Konstruksi, Proyek Jalan Tol, Penyelesaian Sengketa, Harmonisasi Normatif.



©2022 Authors.. This work is licensed under a Creative Commons Attribution-Non Commercial 4.0 International License.
(<https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/>)

PENDAHULUAN

Dinamika pembangunan infrastruktur berskala besar pada dekade terakhir menunjukkan bahwa proyek jalan tol tidak lagi dipahami semata sebagai aktivitas teknik sipil, melainkan sebagai arena regulasi kontraktual transnasional yang mempertemukan standar internasional, rezim hukum nasional, serta kepentingan publik yang semakin kompleks. Dalam konteks global, penggunaan kontrak standar seperti FIDIC berkembang sebagai mekanisme harmonisasi praktik konstruksi lintas yurisdiksi, terutama karena ia menawarkan struktur alokasi risiko, desain kewenangan pengelolaan proyek, serta perangkat manajemen klaim yang dianggap “universal” bagi proyek bernilai tinggi. Pola ini menjadi

semakin relevan ketika proyek-proyek infrastruktur ditempatkan sebagai bagian dari strategi pertumbuhan ekonomi dan konektivitas nasional, sehingga kontrak konstruksi berfungsi ganda sebagai instrumen ekonomi sekaligus instrumen kepatuhan hukum. Di Indonesia, proyek jalan tol sebagai Proyek Strategis Nasional memperkuat kebutuhan terhadap kontrak yang dapat menyeimbangkan kepastian hukum, efisiensi proyek, serta akuntabilitas publik, namun sekaligus membuka ruang friksi antara standar internasional dan norma domestik yang bersifat memaksa. Konsekuensinya, kajian kontrak konstruksi berbasis FIDIC dalam proyek jalan tol tidak dapat diletakkan pada wilayah teknis semata, melainkan harus ditarik ke pusat perdebatan hukum mengenai validitas klausul, keterikatan para pihak, dan batas-batas kebebasan berkontrak dalam kerangka hukum nasional (FIDIC, 1999; Indonesia, 2017; Clarissa et al., n.d.).

Literatur internasional dan nasional telah memberikan fondasi penting untuk memahami mengapa FIDIC menjadi rujukan dominan, terutama karena ia menyediakan arsitektur klaim dan penyelesaian sengketa yang relatif sistematis dibandingkan kontrak konstruksi konvensional. Penelitian mengenai tren kontemporer menunjukkan bahwa pengelolaan klaim dan penyelesaian sengketa berkembang menuju pendekatan berbasis teknologi dan analisis data, yang menegaskan bahwa struktur kontrak menjadi determinan utama bagi pencegahan konflik, bukan sekadar alat pasca-sengketa (Kalogeraki & Antoniou, 2024). Pada saat yang sama, studi yang memetakan keterlibatan para ahli dalam proses klaim menyoroti bahwa desain peran aktor kontraktual—termasuk pihak yang melakukan penilaian klaim—menjadi faktor kunci dalam legitimasi hasil dan persepsi keadilan prosedural (Abdul-Malak & Tabbara, 2023). Dalam konteks FIDIC, aspek kewajiban pembayaran pemberi kerja juga menjadi sorotan karena konsep-konsep common law yang tertanam dalam redaksi klausul sering kali berinteraksi secara problematis ketika dioperasikan pada yurisdiksi civil law, sehingga memunculkan kebutuhan interpretasi yang tidak sederhana (Fawzy et al., 2018). Di Indonesia, penelitian tentang faktor penyebab klaim pada proyek berbasis FIDIC menunjukkan bahwa sengketa sering berakar pada ketidakjelasan alokasi risiko, perubahan pekerjaan, serta mekanisme klaim yang tidak dipahami secara seragam oleh para pihak (Hardjomuljadi, 2011). Sintesis dari temuan-temuan ini memperlihatkan bahwa persoalan utama bukan pada apakah FIDIC “efektif” secara manajerial, melainkan pada bagaimana klausul-klausulnya beroperasi sebagai norma kontraktual yang membentuk perilaku hukum para pihak dan memproduksi konsekuensi yuridis yang tidak selalu sejalan dengan sistem hukum nasional (Ilma et al., 2021; Kesek & Hardjomuljadi, 2020).

Meskipun demikian, lanskap riset yang ada memperlihatkan kecenderungan kuat untuk memposisikan FIDIC sebagai perangkat manajemen proyek, sementara dimensi normatifnya sebagai “aturan privat” yang harus diuji terhadap norma hukum memaksa masih sering diperlakukan sekunder. Sejumlah studi komparatif menempatkan FIDIC sebagai benchmark untuk menilai kualitas dokumen kontrak nasional, namun evaluasi tersebut kerap berhenti pada kesamaan struktur dan perbedaan redaksi tanpa membongkar konsekuensi keberlakuan klausul ketika berhadapan dengan hukum positif Indonesia (Ilma et al., 2021; Kesek & Hardjomuljadi, 2020). Kajian tentang kontrak design and build lump sum, misalnya, menekankan logika komersial dan pembagian risiko, tetapi belum secara konsisten menempatkan klausul-klausul tersebut dalam rezim kewajiban hukum yang bersifat memaksa, khususnya ketika proyek melibatkan kepentingan publik dan pengadaan berskala besar (Irnanda et al., 2022). Literatur kebijakan pembangunan jalan tol juga lebih dominan membahas peran perusahaan, tata kelola, dan kebijakan pengembangan, sehingga kontrak sering tampil sebagai “instrumen implementasi” alih-alih sebagai sumber konflik normatif yang potensial (Indah et al., 2023). Bahkan ketika penelitian telah mengidentifikasi klaim sebagai masalah utama pada proyek FIDIC di Indonesia, fokusnya sering berhenti pada faktor penyebab praktis dan tidak melanjutkan analisis ke ranah validitas klausul terhadap asas-asas hukum perdata Indonesia serta norma sektoral jasa konstruksi (Hardjomuljadi, 2011; Fawzy et al., 2018). Kondisi ini memperlihatkan adanya inkonsistensi konseptual: FIDIC diperlakukan sebagai standar global yang “netral”, sementara pada kenyataannya ia membawa desain institusional, asumsi hukum, dan mekanisme pembatasan hak yang bisa saja bertentangan dengan sistem hukum yang menerima dan menggunakannya (FIDIC, 1999; Indonesia, 2017).

Keterbatasan literatur tersebut menjadi semakin problematis ketika dikaitkan dengan karakter hukum jasa konstruksi Indonesia yang tidak sepenuhnya menyerahkan pengaturan hubungan kontraktual pada kehendak para pihak. Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi menegaskan kerangka normatif yang mengandung unsur kepentingan publik, pengawasan, serta

prinsip-prinsip perlindungan yang tidak selalu kompatibel dengan logika kontrak standar internasional yang dirancang untuk fleksibilitas komersial (Indonesia, 2017). Dalam perspektif teori politik hukum, regulasi sektor strategis berfungsi sebagai instrumen pembentukan arah pembangunan dan pengendalian risiko sosial, sehingga kontrak privat tidak dapat berdiri di ruang hampa tanpa keterikatan pada norma kebijakan hukum nasional (Hanafi et al., 2023). Cela konseptual muncul ketika klausul-klausul tertentu dalam FIDIC—misalnya ketentuan variasi, time bar pada klaim, atau desain kewenangan Engineer—berpotensi membatasi hak kontraktual pihak tertentu dengan cara yang dapat dipandang bertentangan dengan prinsip kepastian hukum dan perlindungan terhadap pihak yang lebih lemah dalam hubungan kontraktual konstruksi. Literatur hukum yang mengkaji klausula pilihan forum dalam konteks lain menunjukkan bahwa desain klausul kontrak dapat memproduksi akibat hukum yang signifikan, khususnya ketika klausul tersebut membatasi akses terhadap mekanisme penyelesaian sengketa atau menutup ruang perlindungan hukum yang semestinya tersedia (Hasana et al., 2023). Dalam kerangka tersebut, persoalan FIDIC tidak cukup dipahami sebagai “standar kontrak internasional yang lazim”, tetapi harus diuji sebagai norma privat yang bisa saja menghasilkan konflik normatif ketika dioperasionalkan pada proyek jalan tol yang melibatkan kepentingan publik, struktur pengadaan, serta rezim pengawasan pemerintah (Indah et al., 2023; FIDIC, 1999).

Urgensi ilmiah dan praktis dari masalah ini terletak pada fakta bahwa proyek jalan tol Indonesia tidak hanya membutuhkan penyelesaian sengketa yang cepat, tetapi juga membutuhkan desain kontrak yang secara hukum tahan uji terhadap norma memaksa, sehingga sengketa dapat dicegah sejak level klausul. Dalam praktik, sengketa konstruksi sering berkembang dari perbedaan interpretasi klausul, ketidakseimbangan posisi para pihak, serta mekanisme klaim yang dirancang terlalu teknis sehingga membuka ruang penolakan administratif, yang pada akhirnya berubah menjadi konflik hukum formal (Abdul-Malak & Tabbara, 2023; Kalogeraki & Antoniou, 2024). Jika klausul-klausul FIDIC diterapkan tanpa harmonisasi normatif, maka risiko yang muncul bukan hanya berupa keterlambatan proyek, tetapi juga berupa ketidakpastian keberlakuan klausul ketika diuji di forum penyelesaian sengketa nasional, baik litigasi maupun non-litigasi. Dalam konteks civil law Indonesia, problem ini semakin tajam karena norma kontraktual dipahami sebagai bagian dari rezim hukum perikatan, sehingga klausul yang membatasi hak, mengalihkan beban, atau membentuk kewenangan quasi-adjudicative harus dinilai konsistensinya dengan asas-asas umum dan norma sektoral jasa konstruksi (Fawzy et al., 2018; Indonesia, 2017). Literatur yang menyoroti perbedaan konteks common law dan civil law pada klausul pembayaran FIDIC memperkuat argumen bahwa transplantasi kontrak tanpa adaptasi normatif berpotensi memunculkan ketegangan interpretatif yang berulang dan mahal (Fawzy et al., 2018). Pada titik ini, kebutuhan penelitian tidak lagi berhenti pada pertanyaan “apakah FIDIC cocok”, melainkan beralih menjadi pertanyaan yang lebih mendasar: klausul mana yang kompatibel, klausul mana yang berpotensi bertentangan, dan bagaimana kerangka harmonisasi normatif dapat dirumuskan secara sistematis agar kontrak tidak menjadi sumber konflik hukum yang struktural (Kesek & Hardjomuljadi, 2020; Ilma et al., 2021).

Penelitian ini menempatkan dirinya dalam lanskap keilmuan hukum konstruksi dengan menggeser fokus dari evaluasi pragmatis menuju evaluasi normatif yang memetakan hubungan antara klausul FIDIC sebagai norma kontraktual privat dan Undang-Undang Jasa Konstruksi sebagai norma publik yang memuat unsur memaksa. Posisi ini penting karena penelitian terdahulu cenderung menempatkan FIDIC sebagai instrumen standar manajemen proyek, sementara penelitian ini memperlakukan sebagai konstruksi norma hukum yang harus diuji validitas dan keberlakuan dalam sistem hukum perdata Indonesia, khususnya pada proyek jalan tol sebagai Proyek Strategis Nasional. Dengan menggunakan pendekatan penelitian hukum normatif yang menekankan analisis doktrinal, sistematisasi norma, serta evaluasi kesesuaian klausul terhadap prinsip-prinsip hukum, penelitian ini mengacu pada perkembangan metodologi penelitian hukum yang menuntut kejelasan dasar teoretis sekaligus konsistensi implementatif dalam proses penalaran hukum (Hamzani et al., 2023). Fokus kajian diarahkan secara spesifik pada potensi konflik normatif dalam klausul variasi, klaim termasuk time bar, serta peran dan kewenangan Engineer, karena ketiga aspek tersebut merupakan titik temu antara desain kontrak FIDIC dan prinsip-prinsip fundamental dalam hukum perikatan Indonesia, seperti kepastian hukum, kebebasan berkontrak yang dibatasi, serta konstruksi wanprestasi. Melalui kerangka ini, penelitian diharapkan dapat memperkaya diskursus internasional tentang transplantasi kontrak standar ke yurisdiksi civil law, sekaligus memperkuat literatur nasional

yang selama ini lebih dominan bersifat deskriptif-komparatif dan belum cukup preskriptif dalam merumuskan harmonisasi klausul.

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis secara normatif penerapan kontrak konstruksi berbasis FIDIC dalam proyek jalan tol Indonesia dengan memetakan dan mengevaluasi kesesuaian klausul-klausul utama FIDIC terhadap norma hukum yang bersifat memaksa dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi. Kontribusi teoretis yang ditawarkan terletak pada perumusan kerangka harmonisasi normatif yang menempatkan FIDIC bukan sebagai teks teknis, melainkan sebagai norma privat yang harus kompatibel dengan struktur hukum nasional, sehingga dapat memperjelas batas-batas kebebasan berkontrak dalam sektor jasa konstruksi. Kontribusi metodologis penelitian ini diwujudkan melalui sistematisasi analisis klausul yang menghubungkan redaksi kontrak, prinsip hukum perikatan, serta norma sektoral, sehingga penilaian kompatibilitas tidak berhenti pada perbandingan teks, tetapi sampai pada evaluasi konsekuensi yuridisnya. Penelitian ini juga memberikan kontribusi praktis bagi perancang kontrak, pemilik proyek, kontraktor, serta pihak pemerintah dalam merumuskan klausul yang adaptif, minim sengketa, dan tetap memenuhi standar internasional tanpa mengorbankan kepastian hukum nasional. Pada akhirnya, penelitian ini diharapkan dapat memperkuat desain kontrak konstruksi untuk proyek jalan tol sebagai instrumen pembangunan yang tidak hanya efisien secara ekonomi, tetapi juga sah dan tahan uji secara hukum.

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian hukum non-empiris yang bersifat normatif atau yuridis normatif, yang berfokus pada pengkajian norma hukum, asas hukum, kaidah hukum, doktrin, dan teori hukum yang mengatur kontrak konstruksi dalam sistem hukum Indonesia. Pendekatan yang digunakan mencakup pendekatan perundang-undangan (statute approach), pendekatan konseptual (conceptual approach), dan pendekatan komparatif (comparative approach) untuk menelaah penerapan kontrak konstruksi berbasis FIDIC dalam proyek jalan tol dari perspektif kesesuaiannya dengan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi serta prinsip-prinsip hukum perdata nasional. Pendekatan perundang-undangan diarahkan pada analisis norma hukum positif yang relevan, terutama ketentuan jasa konstruksi, hukum perjanjian, dan wanprestasi, sedangkan pendekatan konseptual digunakan untuk mengkaji asas kebebasan berkontrak, kepastian hukum, alokasi risiko, dan keberlakuan norma hukum yang bersifat memaksa. Pendekatan komparatif dimanfaatkan untuk membandingkan karakter normatif kontrak FIDIC yang berakar pada tradisi common law dengan sistem hukum perdata Indonesia guna mengidentifikasi potensi keselarasan maupun konflik normatif. Sumber bahan hukum yang digunakan terdiri atas bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan dan dokumen kontrak standar FIDIC, bahan hukum sekunder berupa buku teks, artikel jurnal ilmiah, dan pendapat para ahli, serta bahan hukum tersier sebagai penunjang konseptual.

Kerangka analitis penelitian ini dibangun melalui penafsiran hukum dan analisis normatif-komparatif terhadap klausul-klausul utama kontrak FIDIC, khususnya yang berkaitan dengan variasi pekerjaan, klaim termasuk ketentuan time bar, serta peran dan kewenangan Engineer, dengan menempatkannya dalam struktur norma hukum jasa konstruksi Indonesia. Penafsiran dilakukan dengan mengombinasikan metode penafsiran sistematis, konseptual, dan teleologis untuk menilai konsistensi klausul kontraktual dengan asas dan norma hukum yang bersifat memaksa. Analisis diarahkan tidak hanya pada perbandingan teks normatif, tetapi juga pada evaluasi konsekuensi yuridis dari keberlakuan klausul tersebut dalam praktik kontraktual proyek jalan tol sebagai Proyek Strategis Nasional. Validitas analisis dijaga melalui koherensi argumentasi hukum, keterlacakkan sumber normatif, serta konsistensi penggunaan asas dan doktrin hukum yang relevan. Hasil analisis kemudian disajikan secara deskriptif-analitis untuk merumuskan kesimpulan normatif dan kerangka harmonisasi kontrak FIDIC yang kompatibel dengan sistem hukum konstruksi Indonesia.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Harmonisasi Klausul Substansial FIDIC dengan Norma Mandatory UU Jasa Konstruksi pada Kontrak Jalan Tol

Konstruksi normatif penerapan kontrak berbasis FIDIC dalam proyek jalan tol di Indonesia menempatkan FIDIC sebagai instrumen kontraktual transnasional yang harus tunduk pada batasan norma hukum nasional yang bersifat memaksa, terutama Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi sebagai lex specialis sektor jasa konstruksi. Pasal 47 ayat (1) UU Jasa Konstruksi

menentukan elemen minimum kontrak kerja konstruksi yang wajib dicantumkan, sehingga klausul FIDIC yang diadopsi ke dalam kontrak Jalan Tol Ruas XYZ hanya dapat dinilai valid apabila substansinya tidak mengurangi atau menegasikan norma minimum tersebut (Indonesia, 2017). Dalam perspektif teori kontrak modern, standar internasional seperti FIDIC berfungsi sebagai “private ordering” yang membangun prediktabilitas transaksi, tetapi keberlakuan tetap bersyarat pada kompatibilitas dengan hukum publik nasional yang mengatur tata kelola, tanggung jawab, dan perlindungan kepentingan umum dalam proyek infrastruktur strategis (Simanjuntak et al., 2021). Karakter jalan tol sebagai Proyek Strategis Nasional memperkuat argumen bahwa klausul kontrak bukan sekadar ekspresi kebebasan berkontrak, melainkan juga instrumen kebijakan publik yang melekat pada fungsi negara dalam menjamin pelayanan infrastruktur dan perlindungan fiskal (Indah et al., 2023). Konsekuensi yuridis dari konstruksi ini ialah analisis kesesuaian FIDIC tidak dapat berhenti pada kesamaan terminologi, melainkan harus menilai apakah desain klausul menimbulkan pembatasan hak, pergeseran tanggung jawab, atau penghilangan mekanisme perlindungan yang secara implisit dijamin oleh norma mandatory UU Jasa Konstruksi (Nurhayati, Ifrani, & Said, 2021).

Pada klausul lingkup pekerjaan, kontrak Jalan Tol Ruas XYZ menempatkan Syarat Umum dan Syarat Khusus, spesifikasi teknis, gambar, serta Rencana Teknik Akhir sebagai dasar penentuan objek pekerjaan, yang pada dasarnya sejalan dengan tuntutan Pasal 47 ayat (1) huruf b UU Jasa Konstruksi mengenai kejelasan lingkup kerja, nilai, dan batas waktu pelaksanaan (Indonesia, 2017). FIDIC Red Book 1999 melalui Sub-Clause 1.1 dan 4.1 mendefinisikan “Works” serta kewajiban umum kontraktor untuk melaksanakan pekerjaan sesuai kontrak, yang memperlihatkan karakter common law contract drafting berupa definisi yang rigid dan operasional (FIDIC, 1999). Dalam kerangka hukum perdata Indonesia, objek perjanjian harus ditentukan secara cukup jelas agar kontrak memenuhi asas kepastian hukum, sehingga hierarki dokumen FIDIC perlu diuji agar tidak menghasilkan ambiguitas interpretatif ketika terjadi pertengangan antara gambar, spesifikasi, dan dokumen teknis (Sinaga, Sabela, & Kuang, 2024). Literatur manajemen proyek menegaskan bahwa ketidakjelasan lingkup merupakan pemicu perubahan, klaim, dan sengketa, terutama pada proyek jalan tol yang kompleks dan melibatkan banyak pemangku kepentingan (Clarissa et al., n.d.). Korespondensi normatif antara FIDIC dan UU Jasa Konstruksi pada aspek lingkup menunjukkan keselarasan formal, tetapi tetap menyisakan risiko konflik apabila kontrak nasional tidak menyusun aturan prioritas dokumen secara eksplisit dan kompatibel dengan sistem penerapan kontrak Indonesia (Ilma et al., 2021).

Klausul waktu pelaksanaan dan penundaan dalam kontrak Jalan Tol Ruas XYZ, yang memuat milestone dan jangka waktu eksplisit sejak penandatanganan sampai pemenuhan kewajiban, harus dibaca sebagai implementasi Pasal 47 ayat (1) huruf c UU Jasa Konstruksi yang mewajibkan pencantuman masa pelaksanaan dan pemeliharaan (Indonesia, 2017). FIDIC Red Book 1999 melalui Sub-Clause 8.2 mengatur Time for Completion dengan struktur prosedural yang lebih tegas, termasuk taking over, tests on completion, dan konsekuensi keterlambatan, yang berfungsi memperkuat kepastian dan alokasi risiko (FIDIC, 1999). Ketegangan normatif muncul ketika klausul time bar dalam klaim perpanjangan waktu dipadukan dengan sistem hukum nasional yang cenderung memberi ruang lebih luas pada penilaian substansi wanprestasi, sehingga proseduralisme FIDIC dapat mengakibatkan gugurnya hak klaim meskipun keterlambatan disebabkan keadaan yang secara substansial bukan kesalahan kontraktor (Seneviratne & Michael, 2018). Studi mengenai sengketa EoT pada kontrak konsultan pengawas yang berbasis FIDIC di proyek pemerintah menunjukkan bahwa sengketa bukan hanya dipicu oleh keterlambatan, melainkan oleh ketidaksesuaian prosedur klaim dan mekanisme penilaian waktu antara standar FIDIC dan praktik institusional di Indonesia (Nuranto, 2024). Secara yuridis, hal ini menuntut harmonisasi klausul waktu dan klaim agar prosedur notice tidak berubah menjadi instrumen formalistik yang mengurangi perlindungan hukum kontraktual yang seharusnya dijamin dalam kontrak kerja konstruksi (Ramadhani, Fahamsyah, & Ali, 2023).

Klausul harga dan pembayaran dalam kontrak Jalan Tol Ruas XYZ yang menggunakan skema pembayaran bulanan berdasarkan progres, retensi 5%, dan pembayaran akhir pasca pemeliharaan harus ditautkan dengan Pasal 55 UU Jasa Konstruksi mengenai tanggung jawab pembiayaan dan kewajiban pembuktian kemampuan membayar Pengguna Jasa (Indonesia, 2017). FIDIC Red Book 1999 Clause 14 mengatur mekanisme pembayaran interim dan final secara rinci, termasuk batas waktu penerbitan sertifikat pembayaran, sehingga struktur tersebut pada dasarnya memperkuat prinsip kepastian pembayaran dan mitigasi risiko cash flow kontraktor (FIDIC, 1999). Dalam kajian perbandingan sistem, FIDIC yang berakar pada common law mengembangkan kewajiban pembayaran pemberi kerja sebagai

kewajiban kontraktual yang dapat ditegakkan secara prosedural, sedangkan dalam sistem civil law, termasuk Indonesia, kewajiban pembayaran sering ditautkan dengan konsep wanprestasi dan asas itikad baik yang lebih substantif (Fawzy et al., 2018). Analisis ini relevan karena proyek jalan tol skala besar cenderung menggunakan model Design and Build lump sum yang menempatkan beban risiko desain pada kontraktor, sehingga keterlambatan pembayaran atau ketidakjelasan mekanisme penyesuaian dapat menimbulkan eskalasi klaim biaya (Irnanda, Sadalia, & Nazaruddin, 2022). Dalam kerangka alokasi risiko modern, pembayaran bukan hanya isu administrasi, tetapi merupakan variabel hukum yang menentukan keseimbangan kontrak, fairness, dan perilaku performa kontraktor dalam memenuhi kewajibannya (Lin, Yan, & Yin, 2023).

Klausul jaminan dan asuransi menunjukkan titik pertemuan sekaligus potensi friksi terminologis antara kontrak nasional dan FIDIC, karena UU Jasa Konstruksi Pasal 57 mengatur jenis jaminan yang dapat dicairkan tanpa syarat, sementara FIDIC menggunakan konsep performance security dan insurance yang diatur dalam Clause 18 (Indonesia, 2017; FIDIC, 1999). Kontrak Jalan Tol Ruas XYZ yang memuat jaminan pelaksanaan dan jaminan pemeliharaan harus diuji apakah format, masa berlaku, dan mekanisme pencairannya telah sesuai dengan standar mandatory UU Jasa Konstruksi, bukan sekadar mengadopsi istilah FIDIC. Literatur Indonesia menunjukkan bahwa perbedaan pemaknaan red clause dan mekanisme jaminan sering menjadi sumber sengketa pada kontrak APBD yang diadaptasi dari FIDIC, karena penerjemahan klausul tanpa penyesuaian dengan norma nasional menimbulkan ketidakpastian pelaksanaan (Kesek & Hardjomuljadi, 2020). Dari perspektif teori regulasi, negara memiliki kewajiban mengendalikan risiko fiskal dan tata kelola proyek publik melalui instrumen jaminan, sehingga klausul jaminan harus dibaca sebagai bagian dari politik hukum penguatan akuntabilitas penyelenggaraan konstruksi (Hanafi et al., 2023). Di titik ini, harmonisasi bukan hanya persoalan teknis drafting, tetapi persoalan legitimasi norma kontraktual dalam sistem hukum nasional yang menempatkan jaminan sebagai perangkat perlindungan kepentingan publik dan pencegahan moral hazard kontraktual (Tembo-Silungwe & Khatleli, 2017).

Pada klausul variasi, FIDIC Red Book 1999 Sub-Clause 13.1 memberikan kewenangan kepada Engineer untuk memerintahkan variasi sebelum taking over, yang secara konseptual menegaskan model manajemen proyek berbasis otoritas teknis independen (FIDIC, 1999). Kontrak Jalan Tol Ruas XYZ menggunakan addendum berdasarkan kesepakatan para pihak, yang lebih kompatibel dengan prinsip konsensualisme dalam hukum perdata Indonesia dan logika Pasal 47 ayat (1) huruf b UU Jasa Konstruksi tentang kejelasan rumusan pekerjaan dalam kontrak (Indonesia, 2017). Ketegangan normatif muncul ketika kewenangan Engineer dipahami sebagai kewenangan quasi-adjudicative yang dapat memodifikasi lingkup tanpa persetujuan eksplisit para pihak, karena sistem Indonesia cenderung menempatkan perubahan kontrak sebagai hasil kesepakatan atau mekanisme administratif tertentu, terutama pada proyek pemerintah (Rahmadani & Raodah, 2023). Literatur komparatif menunjukkan bahwa perbedaan tradisi hukum common law dan civil law memengaruhi cara kontrak memperlakukan variasi, karena common law memberi ruang besar pada mekanisme prosedural internal kontrak, sedangkan civil law menekankan legitimasi perubahan sebagai ekspresi persetujuan yang dapat diuji secara yuridis (Sinaga, Sabela, & Kuang, 2024). Dengan konfigurasi ini, variasi pada proyek jalan tol memerlukan pengaturan khusus yang menegaskan batas kewenangan Engineer agar tidak menimbulkan konflik norma dengan asas kebebasan berkontrak yang dibatasi oleh norma mandatory UU Jasa Konstruksi (Ilma et al., 2021).

Klaim dan time bar merupakan titik paling kritis dalam harmonisasi, karena FIDIC Red Book 1999 Sub-Clause 20.1 mengatur notice of claim dengan batas waktu ketat yang dapat menggugurkan hak, sedangkan UU Jasa Konstruksi hanya mensyaratkan kontrak memuat ketentuan wanprestasi dan tanggung jawab berupa kompensasi, biaya, atau perpanjangan waktu (FIDIC, 1999; Indonesia, 2017). Dalam konteks hukum Indonesia, gugurnya hak klaim semata karena keterlambatan notice dapat dipersoalkan apabila dipandang bertentangan dengan asas keadilan kontraktual dan perlindungan terhadap pihak yang secara ekonomi lebih lemah, meskipun secara teori masih berada dalam ruang kebebasan berkontrak. Penelitian tentang faktor penyebab klaim dalam kontrak FIDIC di Indonesia menunjukkan bahwa klaim sering muncul karena perubahan desain, keterlambatan pembayaran, dan ketidakpastian interpretasi klausul, sehingga time bar yang tidak dipahami secara benar dapat mengubah sengketa substantif menjadi sengketa prosedural (Hardjomuljadi, 2011). Kajian tren global menegaskan bahwa manajemen klaim modern tidak lagi bergantung pada dokumentasi manual semata, tetapi mulai menggunakan teknologi untuk meningkatkan akurasi pencatatan, yang memperlihatkan bahwa

proseduralisme FIDIC memiliki rasionalitas manajerial namun tetap harus diuji kompatibilitasnya dengan sistem hukum nasional (Kalogeraki & Antoniou, 2024). Ketentuan klaim juga berkorelasi dengan peran ahli dan mekanisme penyelesaian sengketa, karena klasifikasi keterlibatan pakar dalam klaim konstruksi menunjukkan bahwa struktur klaim yang ketat menuntut kompetensi institusional agar tidak menimbulkan ketidakadilan prosedural (Abdul-Malak & Tabbara, 2023).

Keterkaitan antara klausul-klausul substansial FIDIC dan UU Jasa Konstruksi menunjukkan bahwa hubungan keduanya lebih tepat dipahami sebagai relasi komplementer, tetapi komplementaritas tersebut bersifat kondisional pada proses adaptasi kontrak. Literatur mengenai adaptasi FIDIC dalam proyek konstruksi di Indonesia menegaskan bahwa FIDIC sering dimodifikasi tanpa pemahaman yang memadai mengenai filosofi klausul, sehingga modifikasi yang keliru justru memperbesar ruang sengketa dan mengaburkan pembagian risiko (Hardjomuljadi, 2011). Kontrak jalan tol yang menggunakan Design and Build lump sum, sebagaimana ditunjukkan pada proyek Ruas XYZ, memperkuat kebutuhan akan pengaturan yang stabil dan konsisten, karena model lump sum meningkatkan insentif bagi kontraktor untuk menekan biaya sekaligus meningkatkan potensi konflik ketika perubahan dan klaim muncul (Irnanda, Sadalia, & Nazaruddin, 2022). Dalam teori risk allocation, distribusi risiko yang dianggap adil mendorong perilaku performa kontraktor yang lebih konsisten, sedangkan distribusi yang timpang menghasilkan strategi defensif berupa klaim agresif, penundaan, dan eskalasi sengketa (Lin, Yan, & Yin, 2023). Perspektif unified risk approach menunjukkan bahwa standar kontrak internasional dapat dibandingkan untuk menguji apakah struktur FIDIC cukup adaptif bagi kepentingan kontraktor dan pemberi kerja dalam proyek besar, sehingga harmonisasi di Indonesia dapat diposisikan sebagai proses seleksi klausul berbasis risiko, bukan sekadar adopsi tekstual (Rasool et al., 2025).

Dalam konteks politik hukum, UU Jasa Konstruksi harus dipahami sebagai ekspresi kehendak negara untuk membangun tata kelola konstruksi yang transparan, akuntabel, dan berorientasi pada perlindungan kepentingan publik, sedangkan FIDIC merepresentasikan praktik transnasional yang menekankan efisiensi manajemen proyek dan kepastian prosedural. Ketegangan dua logika tersebut menjelaskan mengapa harmonisasi kontrak tidak cukup dilakukan pada level kesesuaian pasal, tetapi harus menyentuh level fungsi norma, tujuan pengaturan, dan distribusi kewenangan antarkontraktor kontraktual. Pendekatan interpretatif teleologis dapat digunakan untuk menilai apakah klausul FIDIC tertentu, misalnya kewenangan Engineer atau time bar, mendukung tujuan UU Jasa Konstruksi untuk mencegah sengketa dan meningkatkan kualitas penyelenggaraan konstruksi, atau justru mengurangi perlindungan normatif bagi pihak tertentu. Metode penelitian hukum normatif yang menekankan penafsiran sistematis dan komparatif memungkinkan klausul FIDIC diposisikan sebagai norma kontraktual yang harus diuji dalam struktur hukum Indonesia, sesuai prinsip penelitian normatif yang menilai validitas norma melalui konsistensi dan koherensi sistem (Hamzani et al., 2023; Nurhayati, Ifrani, & Said, 2021). Di titik ini, analisis bukan sekadar menilai kesesuaian, tetapi membangun argumentasi tentang batas-batas kebebasan berkontrak dalam proyek strategis nasional yang berimplikasi publik (Hanafi et al., 2023).

Tabel 1 yang disisipkan di bawah ini menyajikan pemetaan fokus norma mandatory UU Jasa Konstruksi terhadap klausul-klausul FIDIC yang paling menentukan keseimbangan kontrak, dengan menggunakan data hasil penelitian berupa klasifikasi klausul pada kontrak Jalan Tol Ruas XYZ dan korespondensinya dalam FIDIC Red Book 1999. Pemetaan ini penting karena menunjukkan bahwa titik harmonisasi bukan hanya pada klausul yang secara eksplisit disebut dalam Pasal 47 UU Jasa Konstruksi, melainkan juga pada klausul prosedural FIDIC yang secara faktual mengendalikan jalannya kontrak, seperti klaim, variasi, dan sertifikasi pembayaran. Analisis terhadap tabel tersebut menunjukkan bahwa semakin tinggi tingkat proseduralisasi FIDIC, semakin besar kebutuhan penyesuaian Syarat Khusus Kontrak agar tidak menimbulkan konflik dengan norma mandatory atau asas hukum nasional. Struktur tabel juga mengindikasikan bahwa kontrak Ruas XYZ telah mengadopsi elemen minimum UU Jasa Konstruksi, namun belum tentu mengadopsi mekanisme kontrol prosedural FIDIC secara konsisten, terutama pada klaim dan variasi yang bergantung pada peran Engineer. Konsekuensi yuridisnya ialah kebutuhan harmonisasi yang bersifat preskriptif, bukan sekadar komparatif, untuk memastikan klausul-klausul FIDIC dapat dioperasionalkan tanpa mengurangi validitasnya dalam sistem hukum Indonesia (Ilma et al., 2021).

Tabel 1. Pemetaan Norma Mandatory UU Jasa Konstruksi terhadap Klausul Kunci FIDIC pada Kontrak Jalan Tol Ruas XYZ

Fokus Norma UU No. 2 Tahun 2017	Ketentuan UU (Presisi)	Klausul Kontrak Ruas XYZ (Hasil Penelitian)	Klausul FIDIC Red Book 1999	Isu Harmonisasi Normatif
Lingkup kerja	Pasal 47 ayat (1) huruf b	Mengacu Syarat Umum & Khusus, spesifikasi, gambar, RTA BPJT	Sub-Clause 1.1; 4.1	Hierarki dokumen dan kepastian objek perjanjian
Waktu pelaksanaan	Pasal 47 ayat (1) huruf c	Milestone, masa pelaksanaan dan pemeliharaan	Sub-Clause 8.2	Integrasi EoT dan taking over ke struktur kontrak nasional Penegasan tenggat sertifikasi dan pembayaran agar tidak melemahkan hak kontraktor
Pembayaran	Pasal 55	Pembayaran bulanan, retensi 5%, final setelah pemeliharaan	Clause 14	Penyesuaian terminologi dan mekanisme pencairan “tanpa syarat” Batas
Jaminan	Pasal 57	Jaminan pelaksanaan dan pemeliharaan	Clause 18 (insurance); performance security	kewenangan Engineer dan legitimasi perubahan kontrak Risiko konflik antara formalitas notice dan asas keadilan kontraktual
Variasi	Pasal 47 ayat (1) huruf b	Addendum berbasis kesepakatan para pihak	Sub-Clause 13.1	
Wanprestasi & klaim	Pasal 47 ayat (1) huruf g	Klaim tertulis dengan batas waktu, potensi gugur hak	Sub-Clause 20.1 (time bar)	

Sumber: Data hasil penelitian (Kontrak Jalan Tol Ruas XYZ) yang dipetakan terhadap FIDIC Red Book 1999 dan UU No. 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi.

Konstruksi harmonisasi normatif yang ditunjukkan melalui pemetaan tersebut memperlihatkan bahwa klausul-klausul FIDIC dapat kompatibel dengan UU Jasa Konstruksi sejauh diposisikan sebagai mekanisme operasional yang melengkapi norma mandatory, bukan sebagai pengganti. Keunggulan FIDIC pada tingkat detail prosedural justru mengandung risiko ketika dioperasikan dalam sistem hukum yang mengandalkan asas umum dan penilaian substansi wanprestasi, karena prosedur yang terlalu ketat dapat menciptakan ketimpangan perlindungan hukum. Pengalaman praktik di Indonesia menunjukkan bahwa sengketa kontrak konstruksi sering dipicu bukan oleh ketidadaan klausul, melainkan oleh ketidaksinkronan klausul dengan norma nasional dan kurangnya pemahaman aktor terhadap konsekuensi yuridis klausul tersebut (Hardjomuljadi, 2011; Kesek & Hardjomuljadi, 2020). Dalam perspektif penyelesaian sengketa, struktur klaim dan variasi yang ketat menuntut keterlibatan ahli yang kompeten untuk memastikan penilaian tidak bias dan tidak melanggar asas fairness, terutama ketika Engineer memainkan peran sentral dalam sertifikasi dan evaluasi klaim (Abdul-Malak & Tabbara, 2023). Implikasi teoretisnya ialah kebutuhan membangun kerangka harmonisasi yang menempatkan

FIDIC sebagai norma kontraktual transnasional yang dapat diterima dalam sistem hukum Indonesia hanya melalui proses adaptasi yang berbasis asas, bukan melalui adopsi tekstual semata (Rasool et al., 2025).

Alokasi Risiko, Variasi, dan Klaim sebagai Titik Rawan Konflik Normatif dalam Kontrak FIDIC pada Proyek Jalan Tol

Kontrak konstruksi berbasis FIDIC pada proyek jalan tol seperti Ruas XYZ menampilkan struktur pengaturan yang kuat pada klausul alokasi risiko, variasi, dan klaim, namun pada saat yang sama memperlihatkan wilayah paling rentan terhadap konflik normatif ketika diuji terhadap norma hukum memaksa dalam Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi dan rezim hukum perdata Indonesia. Dalam kerangka hukum nasional, kontrak kerja konstruksi tidak dipahami semata sebagai dokumen teknis manajemen proyek, melainkan sebagai instrumen normatif yang keberlakuannya harus tunduk pada prinsip legalitas, kepastian hukum, serta batasan kebebasan berkontrak yang ditentukan oleh peraturan perundang-undangan (Indonesia, 2017; Rahmadani & Raodah, 2023). Penerapan FIDIC pada proyek strategis nasional seperti Jalan Tol Trans Sumatera tidak dapat dilepaskan dari konteks tata kelola pembangunan infrastruktur, di mana kontrak berfungsi sebagai mekanisme pengendalian risiko fiskal, kepastian waktu penyelesaian, serta legitimasi pengeluaran negara melalui skema pengadaan barang dan jasa (Indah et al., 2023; Syaputra & Qibtiyyah, 2022). Dari perspektif teori alokasi risiko, kontrak yang baik tidak hanya memindahkan risiko kepada pihak yang paling mampu menanggungnya, tetapi juga harus menjaga fairness dan trust agar perilaku pemenuhan prestasi kontraktor tidak terdorong ke arah opportunistic behavior ketika risiko dialokasikan secara asimetris (Lin, Yan, & Yin, 2023; Tembo-Silungwe & Khatleli, 2017). Karakteristik FIDIC yang berakar pada tradisi common law dan logika manajemen proyek modern menjadikan klausul-klausulnya sangat prosedural, sehingga ketika diterapkan dalam sistem civil law Indonesia, perbedaan struktur konseptual dapat memunculkan ketidaksesaran interpretasi, terutama pada klausul variasi, klaim, dan time bar yang menuntut kepatuhan administratif ketat (Fawzy et al., 2018; Sinaga, Sabela, & Kuang, 2024).

Dalam praktik kontrak jalan tol Ruas XYZ yang menggunakan skema Design and Build dengan harga lumsum, struktur risiko pada dasarnya telah diarahkan untuk mengonsentrasi risiko desain dan konstruksi pada kontraktor, sementara Pengguna Jasa memperoleh kepastian biaya sebagai bagian dari strategi pengendalian proyek infrastruktur bernilai besar (Irnanda, Sadalia, & Nazaruddin, 2022). Model lumsum ini menimbulkan konsekuensi yuridis bahwa perubahan lingkup pekerjaan (variation) dan ketidakpastian kondisi lapangan menjadi sumber potensial sengketa, karena perubahan tersebut menguji batas antara risiko yang telah diserap dalam harga kontrak dan risiko yang semestinya dikompensasi melalui mekanisme klaim (Clarissa et al., n.d.; Rasool et al., 2025). FIDIC Red Book 1999 menempatkan variasi sebagai mekanisme formal yang dapat diperintahkan sebelum taking-over, dan penilaian nilai variasi dilakukan melalui prosedur administratif yang ketat, yang secara konseptual dirancang untuk menjaga keterukuran biaya serta transparansi penyesuaian pekerjaan (FIDIC, 1999). Konsekuensi dari desain normatif ini ialah bahwa kontrak tidak hanya berfungsi sebagai sumber hak dan kewajiban, melainkan juga sebagai sistem tata kelola mikro yang memaksa para pihak membangun disiplin dokumentasi, pemberitahuan, dan pembuktian atas setiap perubahan dan keterlambatan. Pada titik ini, analisis normatif menjadi relevan karena UU Jasa Konstruksi menghendaki kontrak memuat substansi minimal tertentu, tetapi tidak selalu menyediakan perangkat prosedural rinci untuk mengelola variasi dan klaim, sehingga FIDIC sering dipakai sebagai “standar prosedural” pelengkap dalam praktik nasional (Indonesia, 2017; Ilma et al., 2021). Ketergantungan pada standar prosedural internasional tersebut, meskipun bermanfaat, tetap harus diuji melalui pendekatan yuridis karena klausul yang tampak netral secara teknis dapat menimbulkan pembatasan hak yang tidak sejalan dengan asas-asas kontrak dalam sistem hukum Indonesia (Susetya, Diantha, & Landra, 2018; Ramadhani, Fahamsyah, & Ali, 2023).

Klausul variasi pada FIDIC memiliki konsekuensi yuridis yang khas karena memberikan ruang dominan kepada Engineer untuk memerintahkan perubahan, menginstruksikan penyesuaian metode, dan menilai dampak waktu maupun biaya, sementara dalam kontrak konstruksi yang tunduk pada hukum perdata Indonesia, perubahan substansi prestasi lazimnya diasosiasikan dengan kesepakatan para pihak. Ketegangan konseptual ini tidak selalu berarti pertentangan langsung, namun menimbulkan pertanyaan normatif mengenai batas kewenangan Engineer sebagai pihak ketiga yang diberi fungsi

quasi-adjudicative, terutama ketika keputusan Engineer berdampak pada pengurangan hak kontraktor atas kompensasi atau perpanjangan waktu. Peran Engineer dalam FIDIC diposisikan sebagai pihak yang harus bertindak secara fair dan independen, namun pengalaman praktik menunjukkan bahwa posisi Engineer dapat menjadi sumber konflik kepentingan karena hubungan kontraktualnya sering melekat pada Pengguna Jasa, sehingga potensi bias keputusan menjadi isu yang relevan secara yuridis dan bukan sekadar manajerial (Kalogeraki & Antoniou, 2024). Dalam konteks Indonesia, persoalan ini semakin signifikan ketika proyek dibiayai melalui skema APBN/APBD atau Proyek Strategis Nasional, karena hubungan antara kontrak, administrasi negara, dan pertanggungjawaban penggunaan anggaran memperbesar konsekuensi hukum dari setiap perubahan pekerjaan. Literatur mengenai kontrak FIDIC di Indonesia menunjukkan bahwa klaim konstruksi kerap muncul bukan hanya karena kondisi teknis proyek, tetapi juga karena kegagalan pengelolaan variasi, ketidakjelasan instruksi, serta ketidakkonsistenan penerapan prosedur kontraktual oleh pihak-pihak terkait (Hardjomuljadi, 2011; Kesek & Hardjomuljadi, 2020). Dengan demikian, klausul variasi harus dibaca tidak hanya sebagai mekanisme perubahan pekerjaan, melainkan sebagai instrumen pembagian kewenangan dan pembatasan hak yang memerlukan harmonisasi eksplisit agar selaras dengan prinsip kepastian hukum dan keadilan kontraktual dalam rezim nasional (Nurhayati, Ifrani, & Said, 2021; Hanafi et al., 2023).

Klaim dan time bar menjadi isu normatif yang lebih sensitif karena FIDIC secara eksplisit membangun konsekuensi gugurnya hak (loss of entitlement) ketika pemberitahuan klaim tidak diajukan dalam tengat tertentu, sedangkan hukum perdata Indonesia pada umumnya lebih menekankan substansi wanprestasi dan kerugian ketimbang kepatuhan administratif prosedural. Ketentuan time bar dalam FIDIC, yang sering dipahami sebagai instrumen disiplin manajemen proyek, dalam perspektif hukum kontrak dapat berfungsi sebagai klausula pembatasan hak yang harus diuji kewajarannya, terutama ketika ketidakterpenuhan tengat terjadi bukan karena kelalaian substansial kontraktor melainkan karena kompleksitas proyek dan birokrasi internal. Penelitian tentang time bar menunjukkan bahwa klausul ini sering menimbulkan sengketa karena kontraktor memandangnya sebagai mekanisme yang tidak proporsional, sementara pemberi kerja menggunakannya sebagai instrumen pengendalian biaya dan pembatasan klaim (Seneviratne & Michael, 2018). Dalam kerangka hukum Indonesia, pengaturan wanprestasi dalam kontrak kerja konstruksi sebagaimana diwajibkan Pasal 47 ayat (1) huruf g UU Jasa Konstruksi menuntut adanya kejelasan tanggung jawab, kompensasi, serta mekanisme perpanjangan waktu, namun tidak memberikan legitimasi otomatis bagi penghapusan hak kontraktor hanya karena kelalaian administratif, sehingga klausul time bar berpotensi menjadi titik uji konflik norma. Di sinilah relevansi pendekatan konseptual menjadi penting, karena kebebasan berkontrak memang mengizinkan pembentukan klausul pembatasan hak, tetapi doktrin keadilan kontraktual dan kepastian hukum mengharuskan klausul tersebut tidak meniadakan substansi perlindungan hukum terhadap pihak yang secara ekonomi lebih lemah dalam relasi kontrak. Literatur hukum nasional mengenai perlindungan penyedia jasa dari pemutusan sepahak menunjukkan bahwa relasi kontraktual konstruksi sering bersifat asimetris, sehingga klausul prosedural yang tampak netral dapat menghasilkan ketidakadilan substantif bila tidak diimbangi dengan mekanisme keberatan dan penyelesaian sengketa yang efektif (Ramadhani, Fahamsyah, & Ali, 2023; Simanjuntak et al., 2021).

Dalam proyek jalan tol Ruas XYZ, klausul klaim disebutkan mewajibkan pengajuan tertulis dalam jangka waktu tertentu, serta menyatakan konsekuensi gugurnya hak apabila pemberitahuan tidak dipenuhi, sehingga struktur kontraknya menunjukkan adopsi prinsip time bar yang sejalan dengan FIDIC. Secara normatif, pengaturan ini dapat dipahami sebagai bagian dari manajemen risiko, namun harus dinilai apakah klausul tersebut telah ditempatkan secara proporsional dalam struktur kontrak, misalnya melalui kejelasan prosedur pemberitahuan, mekanisme penghitungan tengat, dan pengaturan pengecualian dalam keadaan force majeure atau hambatan administratif yang tidak dapat dikendalikan kontraktor. FIDIC 1999 menuntut pencatatan dan pemberitahuan yang ketat, namun standar tersebut lahir dalam tradisi common law yang menempatkan compliance terhadap prosedur sebagai bagian integral dari pembuktian hak, berbeda dengan civil law yang cenderung lebih menekankan substansi hubungan hukum (FIDIC, 1999; Fawzy et al., 2018). Konsekuensi perbedaan ini tampak dalam literatur perbandingan hukum, di mana sistem common law memberikan ruang lebih luas bagi enforceability klausul prosedural, sedangkan sistem civil law menguji klausul tersebut melalui prinsip kepatutan, itikad baik, dan larangan penyalahgunaan keadaan (Sinaga, Sabela, & Kuang, 2024). Dalam konteks kontrak konstruksi, adaptasi doktrin promissory estoppel yang mulai dibahas dalam hukum kontrak Indonesia memperlihatkan bahwa sistem nasional pun bergerak menuju perlindungan reliance interest,

sehingga klausul time bar yang terlalu kaku dapat dipandang mengabaikan keadilan substantif jika kontraktor telah beritikad baik dan melakukan prestasi (Susetya, Diantha, & Landra, 2018). Titik tekan analisis ini tidak terletak pada penolakan terhadap time bar, melainkan pada kebutuhan harmonisasi normatif yang menempatkan time bar sebagai mekanisme administratif yang tidak meniadakan hak substantif secara tidak proporsional (Hardjomuljadi, 2011; Nuranto, 2024).

Peran Engineer sebagai pengelola variasi dan evaluator klaim dalam FIDIC berimplikasi langsung pada desain kelembagaan penyelesaian sengketa, karena keputusan Engineer sering menjadi titik awal perselisihan yang kemudian bergerak ke adjudication, dispute board, atau arbitrase. Penelitian tentang pemetaan keterlibatan ahli dalam penyelesaian klaim dan sengketa menunjukkan bahwa ekosistem penyelesaian sengketa konstruksi modern tidak hanya bergantung pada hakim atau arbiter, tetapi juga pada ahli teknis, quantity surveyor, delay analyst, dan claim consultant yang memengaruhi kualitas pembuktian serta rasionalitas putusan (Abdul-Malak & Tabbara, 2023). Tren riset mutakhir juga memperlihatkan bahwa teknologi digital, model prediktif, dan sistem manajemen klaim berbasis data mulai digunakan untuk mengurangi sengketa, namun keberhasilan inovasi tersebut tetap mensyaratkan adanya desain klausul kontrak yang jelas dan dapat diterapkan secara konsisten (Kalogeraki & Antoniou, 2024). Dalam konteks Indonesia, persoalan ini semakin kompleks karena proyek jalan tol sebagai Proyek Strategis Nasional melibatkan multi-aktor dan multi-kontrak, sehingga klaim yang muncul sering tidak berdiri sendiri melainkan berantai, misalnya klaim keterlambatan kontraktor yang terkait dengan klaim konsultan pengawas, perubahan desain, atau kendala pembebasan lahan. Kajian mengenai sengketa kontrak konsultan pengawas akibat perpanjangan waktu kontraktor menunjukkan bahwa hubungan antar-kontrak dalam proyek pemerintah dapat memunculkan sengketa turunan, yang secara normatif menuntut keterpaduan klausul pada seluruh rantai kontrak agar tidak terjadi mismatch tanggung jawab (Nuranto, 2024). Di titik ini, UU Jasa Konstruksi yang menekankan tanggung jawab para pihak dan mekanisme penyelesaian sengketa perlu dibaca secara sistematis dengan peraturan pelaksananya, karena pengaturan kontrak konstruksi dalam proyek pemerintah juga berkaitan dengan prinsip akuntabilitas administrasi negara. Analisis normatif terhadap FIDIC dalam proyek jalan tol karenanya harus menguji apakah peran Engineer, prosedur klaim, dan struktur penyelesaian sengketa telah disusun sedemikian rupa sehingga tidak menciptakan “kekosongan tanggung jawab” atau “penumpukan kewenangan” yang mengaburkan siapa pihak yang bertanggung jawab secara hukum ketika terjadi kerugian proyek (Rahmadani & Raodah, 2023; Indah et al., 2023).

Di tengah kompleksitas tersebut, alokasi risiko dalam kontrak FIDIC sering dipuji sebagai seimbang, namun literatur terbaru memperlihatkan bahwa keseimbangan risiko bukan konsep statis melainkan bergantung pada struktur insentif dan mekanisme pemulihan hak ketika risiko benar-benar terjadi. Penelitian mengenai unified risk approach menunjukkan bahwa standar kontrak internasional seperti FIDIC, NEC, dan JCT memiliki filosofi alokasi risiko yang berbeda, dan keberhasilan penerapannya bergantung pada kompatibilitas dengan kultur hukum serta kapasitas kelembagaan pengguna kontrak (Rasool et al., 2025). Model konseptual alokasi risiko dalam industri konstruksi menekankan bahwa risiko idealnya dialokasikan kepada pihak yang paling mampu mengendalikan, namun proyek jalan tol memiliki risiko yang bersifat sistemik, seperti pembebasan lahan, perubahan kebijakan, atau gangguan sosial, yang tidak sepenuhnya dapat dikendalikan kontraktor (Tembo-Silungwe & Khatleli, 2017). Dalam kontrak lumpsum Design and Build, risiko desain dan konstruksi memang dialokasikan kepada kontraktor, namun ketika variasi terjadi karena kebutuhan publik atau perubahan kebijakan, pemindahan risiko secara total dapat memicu klaim besar yang akhirnya meningkatkan biaya proyek, sehingga tujuan kepastian biaya menjadi paradoksal (Irnanda, Sadalia, & Nazaruddin, 2022). Dari perspektif trust dan fairness, alokasi risiko yang terlalu berat pada kontraktor dapat menurunkan motivasi pemenuhan prestasi, meningkatkan perilaku defensif, serta mendorong kontraktor mengoptimalkan klaim sebagai mekanisme kompensasi, sehingga sengketa menjadi konsekuensi struktural dari desain kontrak (Lin, Yan, & Yin, 2023). Literatur manajemen proyek menegaskan bahwa kontrak seharusnya tidak hanya mengatur pembagian risiko, tetapi juga menciptakan koordinasi dan komunikasi yang memadai agar risiko dapat dikelola secara preventif, bukan hanya diselesaikan secara litigatif (Clarissa et al., n.d.). Pada titik ini, pengujian normatif terhadap kontrak FIDIC dalam proyek jalan tol harus mengidentifikasi apakah klausul-klausulnya telah menciptakan mekanisme pencegahan sengketa yang sejalan dengan tujuan UU Jasa Konstruksi, yaitu menciptakan tertib penyelenggaraan jasa konstruksi dan perlindungan para pihak dalam hubungan kerja konstruksi (Indonesia, 2017; Hanafi et al., 2023).

Untuk memperjelas titik rawan konflik normatif pada proyek Ruas XYZ, diperlukan pemetaan yang lebih fokus pada klausul variasi, klaim, time bar, dan peran Engineer, karena klaster klausul ini merupakan jantung dari sengketa konstruksi dalam praktik FIDIC di Indonesia. Hardjomuljadi mengidentifikasi bahwa faktor penyebab klaim dalam proyek FIDIC di Indonesia sering berakar pada instruksi perubahan, keterlambatan pembayaran, ketidakjelasan desain, serta ketidakterpenuhan prosedur pemberitahuan, yang menegaskan bahwa klaim bukan semata persoalan teknis melainkan juga persoalan tata kelola kontraktual (Hardjomuljadi, 2011). Penelitian tentang kontrak APBD yang menggunakan Red Book menunjukkan bahwa modifikasi FIDIC yang tidak tepat justru memperbesar risiko sengketa karena klausul-klausul tertentu diubah tanpa memahami logika sistemik FIDIC, sehingga prosedur klaim dan variasi menjadi tidak konsisten (Kesek & Hardjomuljadi, 2020). Dalam konteks proyek jalan tol, keterlibatan multiaktor dan tekanan target penyelesaian meningkatkan kemungkinan variasi pekerjaan, sementara time bar dapat menghalangi kontraktor memperoleh kompensasi yang wajar jika prosedur tidak dipenuhi, sehingga sengketa menjadi konsekuensi yang dapat diprediksi. Pemetaan normatif berikut merangkum karakter klausul yang paling relevan, serta menunjukkan hubungan antara kontrak Ruas XYZ, FIDIC, dan norma UU Jasa Konstruksi yang menjadi batas legalitasnya, sekaligus memperlihatkan konsekuensi yuridis yang muncul dari perbedaan karakter pengaturan.

Tabel 2. Pemetaan Klausul Variasi, Klaim, Time Bar, dan Peran Engineer pada Kontrak Ruas XYZ dalam Perspektif FIDIC dan UU Jasa Konstruksi

Isu Normatif Kunci	Kontrak Jalan Tol Ruas XYZ (Data Hasil Penelitian)	FIDIC Red Book 1999	UU No. 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi
Variasi pekerjaan	Perubahan lingkup/nilai/waktu dilakukan melalui addendum kesepakatan para pihak	Sub-Clause 13.1: Engineer dapat memerintahkan variasi sebelum taking over	Pasal 47 ayat (1) huruf b: kontrak wajib memuat rumusan lingkup kerja
Otoritas Engineer	Engineer berperan mengawasi, memverifikasi progres, dan mengesahkan perubahan	Engineer berfungsi sebagai administrator kontrak dan evaluator klaim	UUJK tidak mengatur Engineer secara eksplisit, tetapi menuntut kejelasan hak-kewajiban para pihak (Pasal 47)
Klaim perpanjangan waktu	Klaim harus tertulis, terkait EoT, dan tunduk pada tenggat kontrak	Sub-Clause 20.1: notice of claim + prosedur interim/final claim	Pasal 47 ayat (1) huruf g: wanprestasi dan tanggung jawab (kompensasi/EoT)
Time bar	Kegagalan memenuhi tenggat berakibat gugurnya hak klaim	Sub-Clause 20.1: time bar 28 hari	UUJK tidak mengenal time bar, lebih menekankan substansi tanggung jawab
Dokumentasi klaim	Pencatatan progres dan bukti klaim diwajibkan dalam praktik kontrak	FIDIC menuntut contemporary records	UUJK tidak mengatur rinci, tetapi menuntut kepastian pelaksanaan kontrak

Sumber: Data hasil penelitian (profil kontrak Ruas XYZ) yang dikomparasikan dengan FIDIC Red Book 1999 dan UU No. 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi.

Pemetaan dalam Tabel 2 memperlihatkan bahwa kontrak Ruas XYZ cenderung mengadopsi semangat FIDIC dalam pengelolaan variasi dan klaim, namun masih mempertahankan bentuk addendum sebagai ekspresi kesepakatan para pihak, sehingga secara konseptual lebih dekat pada prinsip konsensualisme dalam hukum perdata Indonesia. Keselarasan ini dapat dipandang sebagai strategi

harmonisasi, namun menimbulkan pertanyaan normatif ketika Engineer dalam praktik tetap menjalankan fungsi instruksional sebagaimana FIDIC, karena instruksi variasi tanpa persetujuan eksplisit dapat diperdebatkan legalitasnya sebagai perubahan prestasi. Pada saat yang sama, UU Jasa Konstruksi memposisikan kontrak kerja konstruksi sebagai instrumen wajib yang harus memuat lingkup kerja, hak dan kewajiban, serta konsekuensi wanprestasi, sehingga setiap mekanisme variasi dan klaim harus dibaca sebagai bagian dari sistem perlindungan hukum para pihak, bukan semata prosedur manajemen proyek (Indonesia, 2017; Nurhayati, Ifrani, & Said, 2021). Isu time bar menempati posisi paling problematik karena memperlihatkan pergeseran dari paradigma substansi ke paradigma prosedur, di mana hak kontraktor dapat hilang bukan karena tidak ada kerugian, tetapi karena kegagalan administratif, sehingga klausul ini harus diuji melalui pendekatan teleologis terhadap tujuan UU Jasa Konstruksi, yakni menciptakan tertib penyelenggaraan dan perlindungan yang seimbang. Literatur internasional menegaskan bahwa time bar sering diperdebatkan karena dapat menciptakan ketidakadilan ketika tenggat tidak realistik pada proyek kompleks, sehingga interpretasi yang proporsional menjadi syarat legitimasi klausul tersebut (Seneviratne & Michael, 2018; Kalogeraki & Antoniou, 2024). Dalam kerangka civil law, Fawzy menekankan bahwa penerjemahan klausul common law ke dalam sistem perdata memerlukan pemahaman konteks, karena konsep kewajiban pembayaran, klaim, dan pembuktian memiliki logika yang berbeda, sehingga adopsi FIDIC harus dilakukan dengan adaptasi konseptual, bukan sekadar transplantasi teks (Fawzy et al., 2018). Ketika proyek jalan tol dikaitkan dengan kebijakan pembangunan nasional dan tata kelola kontrak pemerintah, persoalan ini tidak hanya berdimensi privat, melainkan juga berdimensi politik hukum, karena kontrak menjadi instrumen yang menghubungkan tujuan pembangunan, disiplin fiskal, dan perlindungan pihak swasta yang melaksanakan pekerjaan (Hanafi et al., 2023; Rahmadani & Raodah, 2023).

Validitas analisis normatif atas klausul variasi dan klaim dalam penelitian ini juga bergantung pada metodologi penelitian hukum yang menuntut konsistensi antara sumber normatif, kerangka interpretasi, dan konstruksi argumentasi. Literatur metodologi menegaskan bahwa penelitian normatif harus mampu menunjukkan keterlacakkan norma, rasionalitas penafsiran, serta koherensi sistem hukum yang dijadikan dasar evaluasi, sehingga hasilnya tidak jatuh pada opini teknis semata (Hamzani et al., 2023). Dalam konteks ini, kontrak Ruas XYZ digunakan sebagai rujukan ilustratif untuk menempatkan klausul FIDIC dalam konteks nyata proyek jalan tol, namun fokus utama tetap pada pengujian kesesuaian klausul dengan UU Jasa Konstruksi dan asas-asas hukum kontrak. Keterbatasan UU Jasa Konstruksi yang tidak mengatur prosedur klaim secara rinci tidak berarti memberikan kebebasan absolut bagi kontrak untuk menciptakan mekanisme yang meniadakan hak, karena norma mandatory dalam kontrak kerja konstruksi berfungsi sebagai batas legalitas bagi klausul yang diadopsi dari standar internasional. Pada titik ini, analogi dengan studi mengenai klausula pilihan forum dalam penyelesaian sengketa perbankan syariah menunjukkan bahwa klausul kontraktual yang mengatur mekanisme penyelesaian sengketa pun dapat diuji keberlakuannya ketika berpotensi bertentangan dengan prinsip perlindungan hukum dan kompetensi lembaga yang ditentukan peraturan, sehingga pendekatan serupa dapat digunakan untuk membaca klausul klaim dan dispute resolution dalam kontrak konstruksi (Hasana, Mustopa, & Faizal, 2023). Klasifikasi keterlibatan ahli dalam sengketa konstruksi juga menguatkan bahwa sengketa klaim bukan hanya soal norma, tetapi juga soal kapasitas pembuktian, sehingga klausul yang terlalu prosedural dapat memperbesar ketimpangan antara pihak yang memiliki sumber daya dokumentasi dan pihak yang lebih lemah secara administratif (Abdul-Malak & Tabbara, 2023). Pada akhirnya, analisis ini menunjukkan bahwa harmonisasi FIDIC dalam proyek jalan tol Indonesia tidak cukup dilakukan melalui kesesuaian tekstual dengan Pasal 47 UU Jasa Konstruksi, tetapi menuntut rekonstruksi normatif yang menyeimbangkan prosedur klaim dengan prinsip keadilan, kepatutan, dan tujuan perlindungan hukum dalam sistem perdata Indonesia (Simanjuntak et al., 2021; Ramadhani, Fahamsyah, & Ali, 2023).

Perdebatan tentang alokasi risiko dan klaim juga memiliki implikasi praktis yang tidak dapat diabaikan, karena klaim konstruksi pada proyek jalan tol sering berujung pada keterlambatan penyelesaian, pembengkakan biaya, dan sengketa berkepanjangan yang mengganggu fungsi proyek sebagai infrastruktur publik. Penelitian tentang dampak pembangunan JTTS terhadap penerimaan pajak pusat menunjukkan bahwa proyek jalan tol tidak hanya bernilai ekonomis secara mikro, tetapi juga menjadi bagian dari kebijakan fiskal dan pembangunan nasional, sehingga sengketa kontrak berpotensi menghambat manfaat makro yang diharapkan (Syaputra & Qibtiyyah, 2022). Kajian tentang peran perusahaan dalam pembangunan JTTS menegaskan bahwa keberhasilan proyek bergantung pada

koordinasi multiaktor, sehingga desain kontrak harus mampu mengurangi friksi antar pihak dan mencegah sengketa struktural (Indah et al., 2023). Literatur terbaru mengenai tren teknologi dalam manajemen klaim menunjukkan bahwa inovasi digital dapat mengurangi sengketa, namun hanya efektif bila klausul kontrak memberikan ruang bagi transparansi dan pertukaran data yang seimbang, bukan sekadar memusatkan kontrol pada satu pihak (Kalogeraki & Antoniou, 2024). Pada titik ini, penelitian normatif dapat berkontribusi dengan menyediakan kerangka harmonisasi yang preskriptif, yakni merumuskan parameter klausul variasi, klaim, dan peran Engineer yang kompatibel dengan UU Jasa Konstruksi sekaligus mempertahankan disiplin prosedural FIDIC. Kajian komparatif tentang penerapan FIDIC di Indonesia menunjukkan bahwa banyak kegagalan bukan karena standar FIDIC itu sendiri, melainkan karena modifikasi yang tidak konsisten dan ketidakpahaman filosofi klausul, sehingga rekomendasi normatif harus diarahkan pada penyusunan syarat khusus kontrak yang tepat (Ilma et al., 2021; Kesek & Hardjomuljadi, 2020). Dalam kerangka tersebut, penelitian ini menempatkan dirinya sebagai evaluasi yuridis atas titik rawan konflik, bukan sebagai deskripsi manajerial, sehingga hasilnya dapat digunakan sebagai dasar perumusan klausul adaptif yang meminimalkan sengketa pada proyek jalan tol (Hardjomuljadi, 2011; Hamzani et al., 2023).

Mekanisme Penyelesaian Sengketa dan Finalitas Putusan dalam Kontrak FIDIC pada Proyek Jalan Tol Perspektif UU Jasa Konstruksi

Klausul penyelesaian sengketa dalam kontrak konstruksi berbasis FIDIC pada proyek jalan tol di Indonesia menempati posisi strategis karena berfungsi sebagai mekanisme korektif atas potensi konflik yang lahir dari pelaksanaan variasi, klaim, dan alokasi risiko sebagaimana telah dianalisis sebelumnya. Dalam kerangka penelitian hukum normatif, keberlakuan klausul tersebut harus diuji melalui pendekatan perundang-undangan dengan menempatkan Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, serta Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999 tentang Arbitrase dan Alternatif Penyelesaian Sengketa sebagai norma rujukan utama. Pasal 88 UU Jasa Konstruksi secara eksplisit mengakui penyelesaian sengketa melalui pengadilan maupun di luar pengadilan, sehingga kontrak tidak dapat menutup akses terhadap mekanisme yang dijamin undang-undang. Dalam perspektif atas kebebasan berkontrak sebagaimana diakui Pasal 1338 KUHPerdata, para pihak memang dapat menentukan forum dan prosedur penyelesaian sengketa, namun kebebasan tersebut dibatasi oleh norma yang bersifat memaksa dan prinsip ketertiban umum. Oleh karena itu, klausul dispute resolution dalam FIDIC harus diposisikan sebagai instrumen privat yang tunduk pada kerangka legal nasional dan tidak dapat mengesampingkan kompetensi absolut yang telah ditentukan oleh peraturan perundang-undangan.

FIDIC Red Book 1999 mengatur mekanisme penyelesaian sengketa secara bertahap melalui peran Engineer, Dispute Adjudication Board (DAB), dan arbitrase internasional, yang mencerminkan tradisi common law dengan penekanan pada finalitas bertingkat. Struktur tersebut dibangun atas asumsi bahwa sengketa konstruksi memerlukan penyelesaian cepat dan berbasis keahlian teknis sebelum berlanjut ke forum adjudikatif yang lebih formal. Dalam pendekatan konseptual, model ini mencerminkan prinsip party autonomy dan kompetensi teknis, namun harus diuji kompatibilitasnya dengan sistem hukum Indonesia yang menekankan asas peradilan sederhana, cepat, dan biaya ringan sebagaimana tercermin dalam Undang-Undang Kekuasaan Kehakiman. UU Jasa Konstruksi tidak mengenal secara eksplisit lembaga DAB, sehingga keberadaan dan kewenangannya dalam kontrak jalan tol harus ditafsirkan sebagai bentuk alternatif penyelesaian sengketa yang bersumber dari kesepakatan para pihak. Ketidakhadiran pengaturan eksplisit ini membuka ruang analisis normatif mengenai apakah keputusan DAB bersifat final and binding atau sekadar sementara sebelum diajukan ke arbitrase atau pengadilan.

Dalam konteks proyek jalan tol sebagai Proyek Strategis Nasional, pilihan forum arbitrase sering dipandang lebih menjamin kepastian dan kerahasiaan dibanding litigasi di pengadilan negeri. Namun demikian, Pasal 3 dan Pasal 11 Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999 menegaskan bahwa keberlakuan klausul arbitrase mengikat para pihak dan menutup akses ke pengadilan negeri sepanjang sengketa berada dalam ruang lingkup perjanjian arbitrase. Dari perspektif penelitian normatif, klausul arbitrase dalam kontrak FIDIC harus diuji keabsahannya melalui syarat sah perjanjian sebagaimana Pasal 1320 KUHPerdata, khususnya mengenai kesepakatan dan causa yang halal. Permasalahan muncul ketika proyek melibatkan badan usaha milik negara atau pendanaan publik, karena dimensi hukum administrasi negara dapat beririsan dengan klausul arbitrase yang bersifat privat. Oleh sebab itu, analisis

harus menilai apakah klausul tersebut selaras dengan prinsip akuntabilitas penggunaan anggaran negara yang diatur dalam peraturan perbendaharaan dan pengadaan barang/jasa pemerintah.

Pendekatan komparatif menunjukkan bahwa dalam tradisi common law, putusan adjudicator atau dispute board sering dipandang mengikat sementara dan wajib dilaksanakan segera, meskipun masih dapat digugat di arbitrase. Dalam sistem hukum perdata Indonesia, konsep finalitas putusan lebih ketat dan biasanya dikaitkan dengan putusan pengadilan atau arbitrase yang telah berkekuatan hukum tetap. Perbedaan konseptual ini menimbulkan pertanyaan normatif mengenai daya paksa keputusan DAB dalam kontrak jalan tol yang tunduk pada hukum Indonesia. Apabila kontrak menyatakan keputusan DAB bersifat final and binding, maka klausul tersebut harus ditafsirkan secara sistematis agar tidak bertentangan dengan rezim pembatalan putusan arbitrase yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999. Dengan demikian, harmonisasi diperlukan agar tidak terjadi dualisme makna finalitas antara sistem FIDIC dan sistem hukum nasional.

Untuk memperjelas konfigurasi normatif tersebut, penelitian ini memetakan struktur penyelesaian sengketa dalam kontrak jalan tol berbasis FIDIC terhadap norma hukum positif Indonesia sebagaimana dirangkum dalam Tabel 3 berikut. Pemetaan ini dilakukan melalui pendekatan perundang-undangan dan konseptual dengan menelaah klausul dispute resolution pada dokumen kontrak proyek jalan tol yang menjadi objek penelitian. Analisis terhadap tabel tersebut menunjukkan titik temu dan potensi konflik antara mekanisme DAB dan arbitrase FIDIC dengan UU Jasa Konstruksi serta Undang-Undang Arbitrase. Dengan demikian, tabel ini berfungsi sebagai alat bantu analitis untuk menilai batas keberlakuan klausul kontraktual dalam sistem hukum Indonesia.

Tabel 3. Pemetaan Mekanisme Penyelesaian Sengketa FIDIC terhadap Hukum Positif Indonesia pada Kontrak Jalan Tol

Tahapan Sengketa	Klausul Kontrak Jalan Tol (Data Hasil Penelitian)	FIDIC Red Book 1999	Peraturan Perundang-Undangan Indonesia	Isu Harmonisasi Normatif
Keputusan awal Engineer	Engineer memberikan penilaian atas klaim dan sengketa	Clause 3 & 20	Pasal 47 UU No. 2/2017 (hak dan kewajiban para pihak)	Potensi konflik kepentingan dan dasar kewenangan
Dispute Board/DAB	Sengketa diajukan ke panel ahli sebelum arbitrase	Clause 20.2–20.4	Tidak diatur eksplisit dalam UUJK	Status mengikat dan daya paksa sementara
Arbitrase	Arbitrase nasional/internasional dipilih para pihak	Clause 20.6	UU No. 30 Tahun 1999 tentang Arbitrase	Validitas klausul dan pembatasan akses pengadilan
Litigasi	Dimungkinkan bila tidak ada klausul arbitrase	Tidak diutamakan	Pasal 88 UU No. 2/2017	Hubungan kompetensi absolut dan relatif pengadilan
Pelaksanaan Putusan	Putusan arbitrase bersifat final	Final and binding award	Pasal 60 UU No. 30/1999	Finalitas dan pembatalan terbatas

Sumber: Data hasil penelitian terhadap kontrak proyek jalan tol berbasis FIDIC yang dianalisis secara normatif dengan mengacu pada FIDIC Red Book 1999 dan peraturan perundang-undangan terkait.

Berdasarkan Tabel 3 tersebut, terlihat bahwa tahapan penyelesaian sengketa dalam kontrak jalan tol mengadopsi struktur bertingkat FIDIC, namun tidak seluruhnya memiliki padanan eksplisit dalam UU Jasa Konstruksi. Kekosongan pengaturan mengenai dispute board dalam UU No. 2 Tahun 2017 tidak serta-merta meniadakan keabsahannya, tetapi menuntut penafsiran bahwa lembaga tersebut

merupakan bentuk alternatif penyelesaian sengketa yang sah sepanjang disepakati para pihak. Dari perspektif asas pacta sunt servanda, keputusan DAB dapat dipandang mengikat secara kontraktual, tetapi tetap terbuka untuk diuji dalam arbitrase apabila salah satu pihak tidak menerima hasilnya. Ketegangan muncul apabila klausul menyatakan finalitas absolut tanpa membuka ruang koreksi, karena hal tersebut berpotensi bertentangan dengan rezim pembatalan putusan arbitrase yang diatur secara limitatif dalam Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999. Oleh sebab itu, redaksi klausul harus dirumuskan secara hati-hati agar tidak menciptakan norma kontraktual yang melampaui kewenangan sistem hukum nasional.

Analisis teleologis terhadap Pasal 88 UU Jasa Konstruksi menunjukkan bahwa tujuan pengaturan penyelesaian sengketa adalah menjamin kepastian hukum sekaligus perlindungan para pihak dalam hubungan kerja konstruksi. Dengan demikian, klausul FIDIC yang mendorong penyelesaian cepat melalui dispute board dapat dipandang sejalan dengan tujuan tersebut sepanjang tidak menutup akses terhadap forum yang dijamin undang-undang. Dalam kerangka civil law, perlindungan terhadap pihak yang lebih lemah dan atas itikad baik sebagaimana Pasal 1338 ayat (3) KUHPerdata tetap menjadi parameter evaluasi atas setiap klausul penyelesaian sengketa. Apabila struktur bertingkat FIDIC justru memperpanjang proses atau meningkatkan biaya secara tidak proporsional, maka secara normatif perlu dilakukan penyesuaian dalam Syarat Khusus Kontrak. Harmonisasi karenanya tidak dimaksudkan untuk menolak mekanisme internasional, melainkan memastikan kesesuaian dengan asas kepastian dan keadilan dalam hukum nasional.

Dari perspektif komparatif, sistem common law menempatkan adjudication sebagai instrumen cepat yang mengikat sementara demi menjaga cash flow proyek, sedangkan sistem Indonesia belum mengembangkan rezim adjudikasi konstruksi secara khusus. Perbedaan ini menimbulkan kebutuhan adaptasi agar keputusan dispute board tidak dipersepsikan sebagai bentuk peradilan privat yang melampaui kewenangan arbitrase. Dalam konteks proyek jalan tol yang melibatkan investasi besar dan kepentingan publik, kepastian pelaksanaan putusan menjadi krusial untuk mencegah stagnasi proyek. Oleh karena itu, klausul penyelesaian sengketa harus diintegrasikan dengan mekanisme eksekusi putusan arbitrase sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999 dan peraturan Mahkamah Agung terkait pengakuan dan pelaksanaan putusan arbitrase. Integrasi ini memastikan bahwa finalitas yang dijanjikan FIDIC memiliki daya laku efektif dalam sistem hukum Indonesia.

Penelitian normatif ini juga menekankan bahwa keberhasilan mekanisme penyelesaian sengketa tidak hanya bergantung pada teks klausul, tetapi pada koherensi sistem hukum yang mendasarinya. Penafsiran sistematis terhadap UU Jasa Konstruksi, KUHPerdata, dan UU Arbitrase menunjukkan bahwa hukum Indonesia membuka ruang luas bagi penyelesaian sengketa di luar pengadilan sepanjang tidak melanggar ketertiban umum. Dengan demikian, kontrak FIDIC dapat diterapkan secara sah dalam proyek jalan tol apabila dirumuskan dengan memperhatikan batas-batas normatif tersebut. Ketidaksinkronan redaksi atau pengabaian norma mandatory berpotensi menimbulkan sengketa tambahan mengenai kompetensi forum, sehingga justru bertentangan dengan tujuan efisiensi FIDIC. Oleh karena itu, penyusunan klausul dispute resolution harus menjadi bagian integral dari strategi harmonisasi normatif dalam kontrak konstruksi berbasis FIDIC.

Mekanisme penyelesaian sengketa dalam kontrak FIDIC pada proyek jalan tol Indonesia dapat dipandang kompatibel dengan sistem hukum nasional sepanjang ditafsirkan dan dirumuskan secara adaptif. UU No. 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi memberikan kerangka umum perlindungan dan tanggung jawab para pihak, sedangkan Undang-Undang Nomor 30 Tahun 1999 menyediakan dasar legal bagi arbitrase sebagai forum final. Harmonisasi memerlukan penegasan status keputusan dispute board, kejelasan hubungan antara arbitrase dan litigasi, serta konsistensi dengan asas kebebasan berkontrak yang dibatasi oleh norma memaksa. Pendekatan perundang-undangan, konseptual, dan komparatif dalam penelitian ini menunjukkan bahwa konflik normatif bukan terletak pada keberadaan mekanisme FIDIC itu sendiri, melainkan pada cara adopsinya dalam sistem hukum Indonesia. Dengan konstruksi demikian, kontrak berbasis FIDIC dapat berfungsi sebagai instrumen efektif penyelesaian sengketa tanpa mengurangi validitas dan legitimasi norma hukum nasional.

KESIMPULAN

Penerapan kontrak konstruksi berbasis FIDIC dalam proyek jalan tol di Indonesia pada prinsipnya dapat diakomodasi dalam sistem hukum nasional sepanjang dirumuskan secara adaptif terhadap norma mandatory Undang-Undang Jasa Konstruksi, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata,

dan Undang-Undang Arbitrase. Harmonisasi diperlukan karena struktur dan filosofi FIDIC yang berakar pada tradisi common law menekankan otonomi para pihak, alokasi risiko yang rinci, serta mekanisme penyelesaian sengketa bertingkat, sementara sistem hukum Indonesia menempatkan batasan pada kebebasan berkontrak melalui prinsip ketertiban umum dan norma memaksa. Titik rawan konflik terutama muncul dalam pengaturan alokasi risiko, variasi pekerjaan, klaim, serta status finalitas putusan dispute board dan arbitrase. Namun demikian, melalui penafsiran sistematis dan teleologis, mekanisme FIDIC dapat diselaraskan tanpa mengurangi legitimasi hukum nasional. Dengan konstruksi normatif yang tepat, kontrak berbasis FIDIC tidak hanya sah secara hukum, tetapi juga berfungsi sebagai instrumen efektif untuk menjamin kepastian, keadilan, dan keberlanjutan proyek jalan tol sebagai infrastruktur strategis nasional.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdul-Malak, M.-A., & Tabbara, L. M. (2023). Experts involved in claims and disputes resolution: Mapping and classification of engagement possibilities. *Journal of Legal Affairs and Dispute Resolution in Engineering and Construction*, 15(3). <https://doi.org/10.1061/jladah.ladr-930>
- Clarissa, S., et al. (n.d.). Manajemen proyek.
- Fawzy, S. A., et al. (2018). Civil law context for understanding employer's payment obligations under common law FIDIC. *Journal of Legal Affairs and Dispute Resolution in Engineering and Construction*, 11(1). [https://doi.org/10.1061/\(ASCE\)LA.1943-4170.0000285](https://doi.org/10.1061/(ASCE)LA.1943-4170.0000285)
- FIDIC. (1999). *Conditions of contract for construction for building and engineering works designed by the employer* (1st ed.). International Federation of Consulting Engineers.
- Hamzani, A. I., et al. (2023). Legal research method: Theoretical and implementative review. *International Journal of Membrane Science and Technology*, 10(2), 3610. <https://doi.org/10.15379/ijmst.v10i2.3191>
- Hanafi, K., et al. (2023). Regulasi dalam meningkatkan kehutanan berkelanjutan melalui politik hukum yang efektif di Indonesia.
- Hardjomuljadi, S. (2011). The main causal factors of construction claims under FIDIC contract in Indonesia. *SSRN Electronic Journal [Preprint]*. <https://doi.org/10.2139/ssrn.1898436>
- Hasana, N., Mustopa, M., & Faizal, E. A. (2023). Akibat hukum perjanjian penyelesaian sengketa perbankan syariah (Kajian terhadap klausula pilihan forum penyelesaian sengketa di Pengadilan Negeri). *Al-Muamalat Jurnal Ekonomi Syariah*, 10(2), 55. <https://doi.org/10.15575/am.v10i2.29594>
- Ilma, D., et al. (2021). A comparative study of national and international contracts document refers to the FIDIC standard on construction projects in Indonesia. <https://doi.org/10.4108/eai.17-7-2020.2303003>
- Indah, V. F., et al. (2023). How are companies involved in the construction of the trans Sumatra toll road, in Indonesia? Role analysis and development policy. *Journal of Infrastructure Policy and Development*, 7(3). <https://doi.org/10.24294/jpd.v7i3.2588>
- Indonesia. (2017). *Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2017 tentang Jasa Konstruksi*.
- Irnanda, C. R., Sadalia, I., & Nazaruddin. (2022). Contract analysis for design and build lump sum price. In *Advances in economics, business and management research* (p. 1162). Atlantis Press. https://doi.org/10.2991/978-94-6463-008-4_143
- Kalogeraki, M., & Antoniou, F. (2024). Claim management and dispute resolution in the construction industry: Current research trends using novel technologies. *Buildings*, 14(4), 967. <https://doi.org/10.3390/buildings14040967>
- Kesek, R. A. E., & Hardjomuljadi, S. (2020). Analisis red clause kontrak konstruksi APBD dengan FIDIC Red Book 1999. *Konstruksia*, 11(2), 103. <https://doi.org/10.24853/jk.11.2.103-126>
- Lin, Q., Yan, L., & Yin, Y. (2023). Trust or fairness is more important: Research on the mechanism of contract risk allocation inducing contractor to consummate performance behavior. *Journal of Asian Architecture and Building Engineering*, 22(5), 2946. <https://doi.org/10.1080/13467581.2023.2172323>
- Nuranto, A. (2024). Potential supervision consultant contract disputes due to extension of contractor time in DKI Jakarta regional government project based on Fidic White Book. *ASTONJADRO*, 13(1), 283. <https://doi.org/10.32832/astonjadro.v13i1.14772>

- Nurhayati, Y., Ifrani, I., & Said, M. Y. (2021). Metodologi normatif dan empiris dalam perspektif ilmu hukum. *Jurnal Penegakan Hukum Indonesia*, 2(1), 1. <https://doi.org/10.51749/jphi.v2i1.14>
- Rahmadani, R., & Raodah, P. (2023). Esensi perbuatan pemerintah dalam melakukan kontrak kerja sama pengadaan barang dan jasa dengan pihak swasta. *Jurnal Risalah Kenotariatan*, 4(1). <https://doi.org/10.29303/risalahkenotariatan.v4i1.80>
- Ramadhani, K. S., Fahamsyah, E., & Ali, M. (2023). Perlindungan hukum bagi penyedia atas pemutusan sepihak kontrak konstruksi dalam pengadaan barang dan jasa pemerintah. *Equivalent Jurnal Ilmiah Sosial Teknik*, 6(1), 1. <https://doi.org/10.59261/jequi.v6i1.168>
- Rasool, S., et al. (2025). Unified risk approach for construction contracts: A comparative analysis of NEC, JCT, and FIDIC from a contractor's perspective. 1(1). <https://doi.org/10.7771/3067-4883.1743>
- Seneviratne, K., & Michael, G. V. (2018). Disputes in time bar provisions for contractors' claims in standard form of contracts. *International Journal of Construction Management*, 20(4), 335. <https://doi.org/10.1080/15623599.2018.1484854>
- Simanjuntak, J. O., et al. (2021). Analisa kontrak proyek konstruksi di Indonesia. *Jurnal Visi Eksakta*, 2(2), 205. <https://doi.org/10.51622/eksakta.v2i2.394>
- Sinaga, I. P. A. S., Sabela, L. S., & Kuang, T. J. (2024). Analisis komparatif perbandingan hukum perjanjian di Indonesia dan Amerika Serikat. *Fairness and Justice Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum*, 22(1), 23. <https://doi.org/10.32528/faj.v22i1.22462>
- Susetya, I. G. P. H., Diantha, I. M. P., & Landra, P. T. C. (2018). Adaptasi doktrin promissory estoppel dalam penyelesaian ganti rugi pada tahap prakontrak pada hukum kontrak di Indonesia. *Acta Comitas*, 3(1), 105. <https://doi.org/10.24843/ac.2018.v03.i01.p08>
- Syaputra, T., & Qibtiyyah, R. M. (2022). Pengaruh pembangunan jalan tol trans Sumatra (JTTS) terhadap penerimaan pajak pusat. *Jurnal Ilmiah Universitas Batanghari Jambi*, 22(3), 1611. <https://doi.org/10.33087/jubj.v22i3.2604>
- Tembo-Silungwe, C. K., & Khatleli, N. (2017). A conceptual model for risk allocation in the construction industry. *American Journal of Applied Sciences*, 14(7), 690. <https://doi.org/10.3844/ajassp.2017.690.700>
- Vu, N. V., et al. (2025). Type of the paper: Article. *SSRN Electronic Journal* [Preprint]. <https://doi.org/10.2139/ssrn.5384374>