



**PENGELOLAAN TANAH PT. KERETA API INDONESIA
(PERSERO) SEBAGAI BENTUK PERLINDUNGAN TANAH
NEGARA (STUDI KASUS : TANAH PT. KAI DI WILAYAH
STASIUN PANARUKAN DAOP IX JEMBER)**

SKRIPSI

Oleh:

NAMIRA ALYA DIVA

180710101177

**BAGIAN HUKUM TATA NEGARA
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS JEMBER**

2022



**PENGELOLAAN TANAH PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)
SEBAGAI BENTUK PERLINDUNGAN TANAH NEGARA
(STUDI KASUS : TANAH PT. KAI DI WILAYAH STASIUN
PANARUKAN DAOP IX JEMBER)**

SKRIPSI

diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Studi Ilmu Hukum (S1) dan mencapai gelar Sarjana Hukum

Oleh:

NAMIRA ALYA DIVA

180710101177

**BAGIAN HUKUM TATA NEGARA
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS JEMBER**

2022

MOTTO

Dunia ini cukup untuk menghidupi seluruh manusia tetapi tak akan cukup untuk
satu orang serakah
(Mahatma Gandhi)

PERSEMBAHAN

Dengan mengucapkan rasa syukur kepada Allah SWT, karya tulis berupa skripsi ini penulis persembahkan kepada:

1. Orang tua tercinta. Bapak saya, Bambang Suryono. Ibu saya, Sri Utari yang dengan kasih sayangnya telah mendidik, membimbing, dengan kesabarannya yang selalu memberi nasihat, semangat, dukungan, motivasi, serta tidak lupa mengucapkan doa kepada Allah SWT yang membuat saya senantiasa tetap berusaha untuk menjadi anak yang memiliki kepribadian yang baik, taat pada agama, menghormati sesama dan berguna bagi lingkungan sekitar.
2. Bapak/Ibu Guru SD 1 Kebaman, MTsN 3 Banyuwangi, dan MAN 3 Banyuwangi yang saya cintai, Bapak/Ibu Dosen Fakultas Hukum Universitas Jember yang saya sayangi dan semua orang yang tidak segan berbagi ilmu serta pengalaman sehingga penulis termotivasi untuk menempuh pendidikan hingga saat ini untuk mencapai gelar sarjana.
3. Almamater tercinta Universitas Jember yang telah memberikan banyak ilmu dan pengalaman selama menempuh pendidikan yang akan sangat berguna di masa depan kelak.

PERSYARATAN GELAR

**PENGELOLAAN TANAH PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO)
SEBAGAI BENTUK PERLINDUNGAN TANAH NEGARA
(STUDI KASUS : TANAH PT. KAI DI WILAYAH STASIUN
PANARUKAN DAOP IX JEMBER)**

*Land Management PT. Indonesian Railways (Persero) As A Form Of State Land
Protection (Case Study: Land PT.KAI In Area Station Panarukan Daop IX
Jember)*

SKRIPSI

diajukan guna melengkapi tugas akhir dan memenuhi salah satu syarat untuk menyelesaikan Program Studi Ilmu Hukum (S1) dan mencapai gelar Sarjana Hukum

Oleh:

NAMIRA ALYA DIVA

180710101177

**BAGIAN HUKUM TATA NEGARA
FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS JEMBER
2022**

PERSETUJUAN
SKRIPSI INI TELAH DISETUJUI

Tanggal : 25 Oktober 2022

Oleh:

Dosen Pembimbing Utama,

Dr.Iwan Rachmad Soetijono,S.H.,M.H

NIP.197004101998021001

Dosen Pembimbing Anggota,

Fenny Tria Yunita,S.H.,M.H

NIP.199306152022032008

PENGESAHAN

Skripsi berjudul “**Pengelolaan Tanah PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Sebagai Bentuk Perlindungan Tanah Negara (Studi Kasus : Tanah PT. KAI Di Wilayah Stasiun Panarukan Daop IX Jember)**” karya Namira Alya Diva telah diuji dan disahkan pada:

Hari, tanggal : Selasa, 25 Oktober 2022

Tempat : Fakultas Hukum Universitas Jember

Panitia Penguji

Ketua Dosen Penguji

Sekretaris Dosen Penguji

Antikowati, S.H.,M.H.

NIP. 196112021988022001

Nurul Laili Fadhillah, S.H.,M.H.

NIP. 198707132014042001

Anggota Penguji I

Anggota Penguji II

Dr.Iwan Rachmad Soetijono, S.H.,M.H.

NIP. 197004101998021001

Fenny Tria Yunita, S.H.,M.H.

NIP. 199306152022032008

Mengesahkan,

Dekan

Prof. Dr. Bayu Dwi Anggono, S.H.,M.H.

NIP. 198206232005011002

PENETAPAN PANITIA PENGUJI

Dipersembahkan di hadapan Panitia Penguji pada:

Hari : Selasa

Tanggal : 25

Bulan : Oktober

Tahun : 2022

Diterima oleh Panitia Penguji Fakultas Hukum Universitas Jember

Panitia Penguji:

Ketua Dosen Penguji

Sekretaris Dosen Penguji

Antikowati, S.H.,M.H.

NIP. 196112021988022001

Nurul Laili Fadhillah, S.H., M.H.

NIP. 198707132014042001

Dosen Anggota Penguji:

Dr.Iwan Rachmad Soetijono, S.H., M.H

NIP. 197004101998021001

(.....)

Fenny Tria Yunita, S.H., M.H

NIP. 199306152022032008

(.....)

PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Namira Alya Diva

Nim : 180710101177

Menyatakan dengan sesungguhnya bahwa karya ilmiah yang berbentuk skripsi dengan judul **“Pengelolaan Tanah PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Sebagai Bentuk Perlindungan Tanah Negara (Studi Kasus : Tanah PT. KAI Di Wilayah Stasiun Panarukan Daop IX Jember)”** adalah benar benar hasil karya sendiri, belum pernah diajukan pada instansi manapun, kecuali jika dalam pengutipan substansi disebutkan sumbernya, dan serta bukan karya jiplakan. Saya bertanggung jawab atas keabsahan dan kebenaran isinya sesuai dengan sikap ilmiah yang harus dijunjung tinggi. Demikian pernyataan ini saya buat dengan sebenarnya, tanpa adanya tekanan dan paksaan dari pihak lain seta bersedia mendapat sanksi akademik jika ternyata dikemudian hari pernyataan ini tidak benar.

Jember, 25 Oktober 2022

Namira Alya Diva
NIM. 180710101177

UCAPAN TERIMAKASIH

Puji syukur Alhamdulillah senantiasa penulis panjatkan kehadiran Allah SWT yang telah memberi rahmad serta hidayah-Nya. Dalam Proses penulisan skripsi ini telah melibatkan dan mendapat dukungan dari semua pihak, mulai dari pembuatan judul, penulisan proposal, sampai dengan proses akhir penulisan skripsi. Oleh karena itu dengan tulus dan ikhlas penulis sampaikan terimakasih kepada:

1. Bapak Dr. Iwan Rachmad Soetijono, S.H., M.H. selaku Dosen Pembimbing Utama yang telah bersedia meluangkan waktunya untuk membimbing dengan penuh kesabaran dan memberikan arahan kepada penulis hingga dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
2. Ibu Fenny Tria Yunita, S.H., M.H. selaku Dosen Pembimbing Anggota yang dengan kesabaran dan ketelitian beliau dalam substansi maupun sistematika penulisan skripsi ini bisa terbaca dengan jelas dan dapat mudah dipahami.
3. Ibu Antikowati, S.H., M.H. selaku Ketua Penguji yang telah meluangkan waktunya untuk menjadi Dosen Penguji sehingga dapat memberikan masukan serta pengarahan dalam penulisan skripsi ini agar menjadi lebih baik.
4. Ibu Nurul Laili Fadhillah, S.H., M.H. selaku Sekertaris Penguji yang telah meluangkan waktunya untuk menjadi Dosen Penguji sehingga dapat memberikan masukan serta pengarahan dalam penulisan skripsi ini agar menjadi lebih baik.
5. Prof. Dr. Bayu Dwi Anggono, S.H., M.H. Selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Jember.
6. Bapak I Gede Widhiana S, S. H., M. Hum., Ph. D selaku Wakil Dekan 1, Dr. Iwan Rachmad Soetijono, S. H., M. H. selaku Wakil Dekan 2, dan Dr. Ermanto Fahamsyah, S. H., M. H. selaku Wakil Dekan 3 Fakultas Hukum Universitas Jember.

7. Seluruh staff Fakultas Hukum Universitas Jember yang telah bersedia memberikan bantuan kepada penulis dalam menjalani perkuliahan tiap semester dan mengadakan berbagai kegiatan.
8. Kakak tersayang, Kak Rani dan Kak Bagus yang selalu memberi wejangan, menyemangati, dan memberikan kasih sayang kepada saya.
9. Teman seperjuangan penulis selama menjalani perkuliahan di Fakultas Hukum Universitas Jember: Dwi, Tasya yang sudah penulis anggap seperti keluarga; semua anggota 'kos kenanga'; teman-teman dari SMA: Mafin, Millinia; teman-teman yang berada jauh disana: Fidha, Mbak Coco, Mbak Citra; yang selalu memberi nasihat, doa, serta dukungan yang luar biasa bagi penulis.
10. Keluarga besar Paduan Suara Mahasiswa Universitas Jember yang telah memberikan kesempatan saya untuk berproses dalam berorganisasi dan mengembangkan *softskill* saya yang akan sangat berguna untuk kedepannya.
11. Keluarga Besar Kantor DAOP 9 Jember terutama Bapak Hendra dan Bapak Swandaru serta seluruh pegawai yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu serta masyarakat lingkungan Stasiun Panarukan yang telah menjadi narasumber dan senantiasa memberikan saran, masukan, serta informasi selama proses wawancara yang tentunya akan sangat berguna kedepannya.

Semoga segala dukungan, bantuan, bimbingan maupun doa bapak/ibu dan rekan-rekan mendapatkan imbalan yang sesuai dari Allah SWT. Penulis sadar bahwa dalam menyusun penulisan skripsi ini jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu, penulis menyampaikan permohonan maaf jika sekiranya dalam penyusunan skripsi ini masih terdapat banyak kekurangan maupun kesalahan. Maka dari itu, mohon untuk dimaklumi karena hal ini merupakan kelalaian penulis.

Jember, 25 Oktober 2022

Namira Alya Diva

RINGKASAN

Pengelolaan Tanah PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Sebagai Bentuk Perlindungan Tanah Negara (Studi Kasus : Tanah PT. KAI Di Wilayah Stasiun Panarukan Daop IX Jember; Namira Alya Diva, 180710101177; 2022; 75 halaman; Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Jember.

Tanah merupakan kebutuhan mendasar manusia untuk bertempat tinggal, serta menjadi tempat bagi segala aktivitas yang dilakukan manusia yang berhubungan dengan tanah. Pasal 33 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menjadi landasan konstitusional bagi hukum tanah Nasional. Penjabaran dalam pasal di atas melahirkan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA) yang memuat pengaturan akan tanah. Berkaitan dengan penguasaan dan penggunaan tanah di Indonesia, berbagai macam polemik kerap terjadi, salah satunya masyarakat menggunakan lahan yang bukan miliknya untuk didirikan bangunan. Hal ini dipengaruhi oleh faktor kesediaan lahan yang terbatas sehingga masyarakat memilih untuk memanfaatkan tanah milik negara sebagai tempat tinggal mereka baik secara legal maupun ilegal, sebagai contoh pemanfaatan tanah PT. Kereta Api Indonesia (Persero) oleh Badan/Perorangan (pihak ketiga).

Berdasarkan uraian di atas, maka penelitian ini dilakukan di Stasiun Panarukan yang berlokasi di Kilensari, Panarukan, Kabupaten Situbondo, Jawa Timur. Stasiun yang masuk ke dalam Daerah Operasi 9 Jember ini sudah tidak beroperasi pada tahun 2004 dan dinyatakan nonaktif hingga saat ini. Salah satu warga sekitar memanfaatkan tanah dan bangunan bekas Stasiun Panarukan sebagai tempat tinggal pribadi atas dasar izin dari Kepala Desa setempat, warga tersebut menempati bekas Stasiun Panarukan hingga saat ini. Selain itu, tanah-tanah yang berada disamping stasiun dimanfaatkan masyarakat sekitar untuk didirikan bangunan seperti rumah, gudang, warung, dll. Pemanfaatan aset tanah serta bangunan milik PT KAI oleh pihak ketiga di atas termasuk dengan cara ilegal jika tidak berkedudukan hukum dan memiliki izin yang sah dari PT KAI. Sehubungan dengan hal tersebut, alas hak yang dipakai oleh masyarakat atas tanah PT KAI di atas perlu diketahui kejelasannya agar tidak terjadi masalah di kemudian hari bilamana sewaktu-waktu pihak PT. KAI ingin kembali menggunakan tanah aset miliknya.

Rumusan masalah yang akan menjadi pembahasan dalam penelitian skripsi ini terdiri dari 2 (dua), yaitu: 1) Bagaimana kewenangan PT.KAI terhadap masyarakat yang menempati tanah PT.KAI di wilayah bekas Stasiun Panarukan; 2) Apa akibat hukum perjanjian sewa aset PT KAI oleh masyarakat yang menempati tanah PT.KAI di wilayah bekas Stasiun Panarukan.

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah tipe penelitian yuridis normatif yang dilengkapi dengan wawancara serta menggunakan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan konseptual. Penelitian ini juga menggunakan bahan hukum primer, sekunder, dan non hukum sebagai pedoman untuk menelaah dan menganalisis tentang pemanfaatan tanah PT KAI oleh pihak ketiga pendiri bangunan di wilayah stasiun panarukan. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui dan memahami kewenangan PT KAI

atas tanah yang dimanfaatkan oleh pihak ketiga untuk didirikan bangunan serta akibat hukum perjanjian sewa aset PT KAI oleh masyarakat yang menempati tanah PT.KAI di wilayah bekas Stasiun Panarukan.

Pembahasan dalam penulisan skripsi ini terdiri atas 2 (dua) poin. Yang pertama adalah kewenangan PT. KAI dengan pihak ketiga pemilik bangunan di atas tanah aset PT. KAI bekas Stasiun Panarukan dengan sub poin pertama yaitu latar belakang masyarakat yang menempati tanah PT. KAI bekas Stasiun Panarukan, sub poin kedua yaitu fakta di lapangan (di Stasiun Panarukan), sub poin ketiga yaitu bentuk kewenangan PT. KAI terhadap masyarakat yang menempati tanah aset PT. KAI bekas Stasiun Panarukan. Yang kedua adalah akibat hukum perjanjian sewa aset PT KAI oleh masyarakat yang menempati tanah PT.KAI di wilayah bekas Stasiun Panarukan dengan sub poin pertama yaitu perjanjian sewa aset PT KAI oleh masyarakat, sub poin kedua yaitu akibat hukum perjanjian sewa aset PT KAI oleh masyarakat.

Kesimpulan yang dapat ditarik dalam penulisan skripsi ini, yang pertama adalah kewenangan PT. KAI terhadap masyarakat penyewa yang menempati dan/atau mendirikan bangunan di atas tanah aset bekas Stasiun Panarukan yakni dalam hal kerjasama pemanfaatan aset tanah dengan cara sewa menyewa yang dilakukan PT KAI yang menjadi kewenangannya sebagai penguasa atau pihak pengelola tanah. Yang kedua adalah akibat hukum perjanjian sewa aset PT KAI oleh masyarakat yang menempati tanah PT.KAI di wilayah bekas Stasiun Panarukan. Dalam surat perjanjian antara PT KAI dengan masyarakat penyewa muncul akibat hukum karena pelaksanaan dari pada sewa menyewa itu sendiri yakni beberapa prestasi dan wanprestasi oleh penyewa.

Saran dalam penulisan skripsi ini yaitu terkait tindakan pengawasan aset yang perlu ditingkatkan demi menghindari konflik yang terjadi antara PT KAI dengan masyarakat penyewa tanah dan bangunan dan dengan tujuan untuk mencegah masyarakat melakukan beberapa pelanggaran yang telah ditetapkan dan disepakati oleh kedua pihak dan sudah termuat dalam surat perjanjian. Jika dilihat fakta di lapangan bahwa hampir semua bangunan yang berdiri di atas tanah aset milik PT. KAI dimana merupakan peninggalan bekas bangunan Stasiun Panarukan seiring berjalannya waktu berubah menjadi bentuk bangunan permanen, hal ini tidak sesuai dengan isi perjanjian dalam hal ketentuan bangunan. Untuk itu, diperlukan kesadaran hukum bagi masyarakat penyewa atau pihak ketiga pendiri bangunan.

SUMMARY

Land Management PT. Kereta Api Indonesia (Persero) as a Form of State Land Protection (Case Study: PT. KAI Land in the Panarukan Daop IX Station Area Jember; Namira Alya Diva, 180710101177; 2022; 75 pages; Law Study Program, Faculty of Law, University of Jember.

Land is a basic human need to live in, as well as a place for all activities carried out by humans related to land. Article 33 paragraph (3) of the 1945 Constitution of the Republic of Indonesia becomes the constitutional basis for the National Land Law. The elaboration in the above article gave birth to Law Number 5 of 1960 concerning Basic Regulations on Agrarian Principles (UUPA) which contains regulations on land. Regarding land tenure and use in Indonesia, various kinds of polemics often occur, one of which is that people use land that does not belong to them to build buildings. This is influenced by the limited availability of land, so that the community chooses to use state-owned land as their residence, both legally and illegally, for example the use of Indonesian Railway Company's (Persero) by Agency or Individual (third party).

Based on the description above, this research was conducted at Panarukan Station which is located in Kilensari, Panarukan, Situbondo Regency, East Java. The station, which is included in the Operation Area (DAOP) 9 Jember, has ceased to operate in 2004 and has been declared inactive until now. One of the local residents uses the land and building of the former Panarukan Station as a private residence on the basis of permission from the local Village Head, the resident occupies the former Panarukan Station until now. In addition, the land next to the station is used by the local community to construct semi-permanent buildings, such as houses, warehouses, stalls, etc. The use of land and building assets belonging to PT KAI by the above third parties is illegal if they are not legally domiciled and have a valid permit from PT KAI. In connection with this, it is necessary to know the clarity of the rights used by the community on PT KAI's land above so that problems do not occur in the future if at any time PT. KAI wants to return to using its land assets.

The formulation of the problem that will be discussed in this thesis research consists of 2 (two), namely: 1) How is the authority of PT. KAI to the people who occupy PT. KAI's land in the area of the former Panarukan Station; 2) What are the legal consequences of the lease agreement for PT KAI's assets by the people who occupy PT. KAI's land in the area of the former Panarukan Station.

The research method used in this study is a normative juridical research type which is equipped with interviews and uses a statutory approach and a conceptual approach. This study also uses primary, secondary, and non-legal legal materials as a guideline to examine and analyze the use of PT KAI's land by a third party building construction in the Panarukan station area. The purpose of this research is to find out and understand the authority of PT KAI over land used by third parties to build buildings and the legal consequences of the lease agreement for PT KAI's assets by the people who occupy PT KAI's land in the area of the former Panarukan Station.

The discussion in writing this thesis consists of 2 (two) points. The first is the authority of PT. KAI with third parties building owners on land assets of PT.

KAI former Panarukan Station with the first sub-point, namely the background of the people who occupy the land of PT. KAI former Panarukan Station, the second sub-point is facts on the ground (at Panarukan Station), the third sub-point is the form of authority of PT. KAI to the people who occupy the land assets of PT. KAI former Panarukan Station. The second is the legal consequences of the PT KAI asset rental agreement by the people who occupy PT KAI's land in the area of the former Panarukan Station with the first sub-point, namely the PT KAI asset rental agreement by the community, the second sub-point is the legal effect of the PT KAI asset lease agreement by the community.

The conclusions that can be drawn in writing this thesis, the first is the authority of PT. KAI to the tenants who occupy and/or construct buildings on the land assets of the former Panarukan Station, namely in the case of cooperation in the utilization of land assets by way of leasing carried out by PT KAI which is under its authority as the ruler or the land manager. The second is a form of written permit for the use of land and buildings of the former Panarukan Station by the surrounding community based on the basis of the lease rights contained in the agreement letter in the form of a contract. The contract letter is made when the rental agreement process occurs, namely after Panarukan Station stops operating. Made jointly between PT. KAI with the asset lessee without dealing with public officials, which is called a letter of agreement in the form of a private deed.

Suggestions in writing this thesis are related to asset control measures that need to be improved in order to avoid conflicts that occur between PT KAI and the land and building tenants and with the aim of preventing the community from committing several violations that have been determined and agreed upon by both parties and have been contained in the agreement letter. . If you look at the facts on the ground that almost all buildings that stand on land assets belonging to PT. KAI which is a relic of the former Panarukan Station building over time has turned into a permanent building, this is not in accordance with the contents of the agreement in terms of building provisions. For this reason, legal awareness is needed for the tenant community or third party building founders.

DAFTAR ISI

SKRIPSI.....	i
HALAMAN MOTTO.....	ii
HALAMAN PERSEMBAHAN.....	iii
HALAMAN PERSYARATAN GELAR.....	iv
HALAMAN PERSETUJUAN.....	v
HALAMAN PENGESAHAN.....	vi
HALAMAN PENETAPAN PANITIA PENGUJI.....	vii
HALAMAN PERNYATAAN.....	viii
HALAMAN UCAPAN TERIMAKASIH.....	ix
HALAMAN RINGKASAN.....	xi
HALAMAN DAFTAR ISI.....	xvii
BAB 1. PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang	1
1.2 Rumusan Masalah	5
1.3 Tujuan Penelitian.....	6
1.3.1 Tujuan Umum	6
1.3.2 Tujuan Khusus	6
1.4 Manfaat Penelitian.....	6
1.4.1 Manfaat Teoritis	6
1.4.2 Manfaat Praktis	6
BAB 2. KAJIAN PUSTAKA.....	7
2.1 Kewenangan	7
2.1.1 Pengertian Kewenangan.....	7
2.1.2 Cara Memperoleh Kewenangan.....	8
2.2 Perjanjian.....	8

2.2.1	Pengertian Perjanjian	8
2.2.2	Sewa Menyewa	10
2.3	Hak Penguasaan Atas Tanah	12
2.3.1	Pengertian Hak Penguasaan Atas Tanah	12
2.3.2	Pengertian Hak Atas Tanah.....	12
2.3.3	Pengertian Hak Menguasai Negara Atas Tanah.....	13
2.3.4	Hak Pengelolaan.....	14
2.4	PT. Kereta Api Indonesia (Persero)	15
2.4.1	Sejarah PT KAI.....	15
2.4.2	Tanah Aset PT KAI.....	17
2.5	Akibat Hukum	18
BAB 3. METODE PENELITIAN.....		21
3.1	Tipe Penelitian.....	21
3.2	Pendekatan Masalah	21
3.3	Sumber Bahan Hukum	22
3.3.1	Bahan Hukum Primer.....	22
3.3.2	Bahan Hukum Sekunder	23
3.4	Metode Pengumpulan Bahan Hukum.....	23
3.5	Analisis Bahan Hukum.....	24
3.6	Sistematika Penulisan.....	24
BAB 4. PEMBAHASAN		26
4.1	Kewenangan PT.KAI Terhadap Masyarakat yang Menempati Tanah PT.KAI di Wilayah Bekas Stasiun Panarukan	26
4.1.1	Latar Belakang Masyarakat Menempati Tanah PT KAI di Wilayah Bekas Stasiun Panarukan	26
4.1.2	Fakta di Lapangan (di Wilayah Bekas Stasiun Panarukan)	29
4.1.3	Kewenangan PT KAI Terhadap Masyarakat yang Menempati Tanah PT KAI di Wilayah Bekas Stasiun Panarukan.....	32
4.2	Akibat Hukum Perjanjian Sewa Aset PT KAI Oleh Masyarakat Yang Menempati Tanah PT.KAI Di Wilayah Bekas Stasiun Panarukan	38
4.2.1	Perjanjian Sewa Aset PT KAI oleh Masyarakat.....	38
4.2.2	Akibat Hukum Perjanjian Sewa Aset PT KAI Oleh Masyarakat....	43

BAB 5. PENUTUP	53
5.1 Kesimpulan.....	53
5.2 Saran.....	53
DAFTAR PUSTAKA	55

BAB 1. PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang

Bumi, air dan ruang angkasa serta kekayaan alam yang terkandung di dalamnya, menjadi sumber daya penting untuk kelangsungan hidup manusia. Pada kenyataannya, manusia sebagai individu maupun makhluk sosial senantiasa melakukan hubungan dengan beberapa elemen di atas. Sejalan dengan peradaban umat manusia, hubungan antara manusia dengan bumi terus mengalami perkembangan, termasuk hubungan manusia dengan tanah. Tanah merupakan kebutuhan mendasar manusia untuk bertempat tinggal, serta menjadi tempat bagi segala aktivitas yang dilakukan manusia yang berhubungan dengan tanah. Dapat dikatakan keberadaan tanah memiliki arti dan fungsi yang luas bagi manusia.

Hukum yang mengatur antara manusia dengan tanah memiliki beberapa fase, saat Indonesia belum merdeka, hukum adat dan hukum tanah kolonial Belanda menjadi dasar dalam pengaturan hukum atas tanah yang bersumber pada *Agrarische Wet (Staatsblad 1870 Nomor 55)*.¹ Kekurangan dalam hukum tanah kolonial ini adalah memiliki sifat dualisme hukum, yaitu diberlakukannya hukum tanah yang berdasarkan atas hukum adat dan hukum barat pada waktu yang bersamaan, sehingga dianggap oleh rakyat Indonesia hukum tanah ini tidak memberikan jaminan kepastian hukum dan akhirnya dicabut. Setelah Indonesia merdeka, Pasal 33 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 (UUD NRI 1945) menjadi landasan konstitusional bagi hukum tanah Nasional. Hukum tanah yang baru ini jika dilihat dari segi materialnya harus memiliki sifat yang berkenaan dengan tujuan, asas, dan kepentingan nasional.² Pasal 33 ayat (3) UUD NRI 1945 mengatakan bahwa “bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung didalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat”.

Penjabaran dalam pasal di atas melahirkan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA) yang memuat

¹ Ramli Zein, *Hak Pengelolaan dalam Sistem UUPA*, (Jakarta: Rineka Cipta, 1995), h. 8.

² Urip Santoso, *Perolehan Hak Atas Tanah*, (Jakarta: Prenamedia Group, 2015), h.2.

pengaturan tanah seperti hak atas permukaan tanah. Atas dasar hak menguasai dari negara, Pasal 2 ayat (2) UUPA menyatakan:

- a. mengatur dan menyelenggarakan peruntukan, penggunaan, persediaan dan pemeliharaan bumi, air dan ruang angkasa tersebut;
- b. menentukan dan mengatur hubungan-hubungan hukum antara orang-orang dengan bumi, air dan ruang angkasa,
- c. menentukan dan mengatur hubungan-hubungan hukum antara orang-orang dan perbuatan-perbuatan hukum yang mengenai bumi, air dan ruang angkasa.

Dalam hal ini, negara bukan menjadi pemegang hak, tetapi negara mengatur penggunaan tanah, peruntukannya, pemeliharaan hingga hak-hak yang dapat dimiliki oleh subjek hukum tanah dan perbuatan hukum mengenai tanah. Meskipun istilah tanah negara tidak dijelaskan secara gamblang dalam UUPA, namun UUPA mengatur tanah yang dikuasi oleh negara.³ Sebelum lahirnya UUPA, penguasaan tanah-tanah negara diatur dalam Peraturan Pemerintah No.8 Tahun 1953 tentang Penguasaan Tanah-Tanah Negara, didalamnya dijelaskan bahwa tanah yang dimiliki dan dikuasai penuh oleh negara adalah termasuk tanah negara dan apabila tanah-tanah tersebut bebas dari hak-hak yang melekat di atasnya, baik yang berdasarkan hukum adat atau hukum barat.

Boedi Harsono mendefinisikan penguasaan tanah kedalam dua pengertian, yakni : penguasaan tanah secara yuridis, dan penguasaan tanah secara fisik. Penguasaan yuridis dilandasi hak yang dilindungi oleh hukum dimana pemegang hak atau pemilik tanah memiliki kewenangan untuk menguasai secara fisik tanah yang dikehendaki.⁴ Sebagai contoh, jika suatu tanah dimiliki oleh seorang pemilik maka disebut penguasaan yuridis, namun seorang pemilik tanah tersebut tidak mempergunakan tanahnya untuk ditempati melainkan disewakan pada pihak lain

³ Anita DA Kolopaking, *Penyeludupan Hukum Kepemilikan Hak Milik Atas Tanah Indonesia*, (Bandung: PT Alumni, 2013), h. 47.

⁴ Boedi Harsono, *Hukum Agraria Indonesia: Sejarah Pembentukan Undang-Undang Pokok Agraria, Isi dan Pelaksanaannya*, Edisi Revisi, Cetakan ke 9, (Jakarta: Djambatan, 2008), h. 23.

sehingga penguasaan secara fisik terhadap tanah tersebut dilakukan oleh penyewa tanah.

Merujuk pada hak menguasai negara dapat dipahami bahwa negara secara langsung menguasai tanah-tanah yang tidak dihaki oleh seseorang atau pihak lain, artinya penguasaan negara terhadap tanah tersebut dilakukan secara penuh. Namun, pada tanah-tanah yang telah dihaki oleh seseorang atau pihak lain, maka terhadap tanah itu penguasaan negara menjadi terbatas. Artinya, sejauh apa negara dapat memberi kekuasaan kepada orang atau badan hukum yang mempunyai dan/atau menggunakan haknya.⁵

Berkaitan dengan penguasaan dan penggunaan tanah di Indonesia, berbagai macam polemik kerap terjadi, salah satunya masyarakat menggunakan lahan yang bukan miliknya untuk didirikan bangunan. Hal ini dipengaruhi oleh faktor kesediaan lahan yang terbatas sehingga masyarakat memilih untuk memanfaatkan tanah milik negara sebagai tempat tinggal mereka baik secara legal maupun ilegal, sebagai contoh pemanfaatan tanah PT. Kereta Api Indonesia (Persero) oleh Badan/Perorangan (pihak ketiga).

PT Kereta Api Indonesia (Persero) atau disingkat PT KAI merupakan perusahaan milik negara yang didirikan berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan (Persero). Sebagai perusahaan milik negara maka aset yang dikuasai oleh PT KAI merupakan aset negara, baik aset perkeretaapian maupun non-perkeretaapian seperti tanah, rumah perusahaan, bangunan dinas, dan lain-lain. Pasal 2 Peraturan Menteri Keuangan No. 96/PMK.06/2007 tentang Tata Cara Pelaksanaan Penggunaan, Pemanfaatan, dan Pemindahtanganan Barang Milik Negara menjelaskan bahwa pengguna barang milik negara dan/atau kuasanya atas pelaksanaan penggunaan barang milik negara dibatasi hanya untuk penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi kementerian negara/lembaga. Tanah dan/atau bangunan yang tidak digunakan lagi wajib diserahkan kembali kepada

⁵ Julius Sembiring, *Pengertian, Pengaturan, dan Permasalahan Tanah Negara*, Edisi Revisi, Cetakan ke 2 (Jakarta: Prenadamedia Group, 2018), h.10.

pengelola barang yakni Menteri Keuangan, sebagai Bendahara Umum Negara.⁶ Terhadap tanah PT KAI pada daerah perkeretaapian non aktif secara hukum menjadi milik negara dan statusnya menjadi tanah negara. Selama aset tanah PT KAI dimanfaatkan sebagaimana mestinya, PT KAI wajib mengelola aset tanah tersebut dengan sebaik-baiknya.⁷

Peraturan Menteri Agraria (PMA) No. 9 Tahun 1965 tentang Pelaksanaan Konversi Hak Menguasai Negara, mengatur mengenai konversi tanah-tanah yang dikuasai oleh instansi pemerintah, termasuk tanah-tanah yang dikuasai oleh PT KAI harus dilakukan konversi. Konversi⁸ sendiri diatur dalam UUPA pada bagian kedua mengenai ketentuan-ketentuan konversi. Dijelaskan dalam PMA di atas bahwa hak menguasai oleh negara dikonversi menjadi hak pakai apabila digunakan untuk kepentingan pemerintah dan dikonversi menjadi hak pengelolaan apabila selain untuk kepentingan pemerintah diperuntukkan juga bagi orang lain atau pihak ketiga.⁹

Terhadap tanah-tanah PT KAI yang digunakan pihak ketiga untuk didirikan bangunan merupakan wujud pelaksanaan kerjasama pemanfaatan tanah aset PT KAI dengan cara sewa tanah. Pemanfaatan tanah yang dilakukan masyarakat ini merupakan salah satu perbuatan hukum mengenai tanah yang kerap terjadi di kalangan masyarakat, faktor penyebabnya dikarenakan masyarakat mengalami peningkatan kebutuhan atas tanah didukung dengan peningkatan laju pembangunan di daerah perkotaan tidak mampu diimbangi dengan ketersediaan lahan yang terbatas sehingga masyarakat bersedia menyewa tanah PT KAI untuk didirikan bangunan. Pemanfaatan tanah aset PT KAI oleh pihak ketiga diatas dilakukan secara legal, namun tidak jarang dalam kehidupan sehari-hari dapat penulis temui masyarakat yang masih menempati tanah PT KAI dengan cara

⁶ Oky Nasrul, *Pemanfaatan Tanah Aset PT. Kereta Api oleh Pihak Ketiga*, Kanun Jurnal Ilmu Hukum, Vol. 20, No. 3, 2018, h. 528.

⁷ Ibid,

⁸ *Konversi adalah perubahan kepemilikan atas suatu benda, tanah, dan sebagainya* (Def.2). Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) *Online*. Diakses 2 Maret 2022, melalui <https://kbbi.web.id/>.

⁹ Oky Nasrul, *op.cit*, h. 538.

ilegal. Seperti fakta hukum pemanfaatan tanah PT KAI juga terjadi di Stasiun Panarukan, masyarakat disana mendirikan bangunan di atas tanah milik PT KAI.

Penelitian ini dilakukan di Stasiun Panarukan yang berlokasi di Kilensari, Panarukan, Kabupaten Situbondo, Jawa Timur. Stasiun yang masuk ke dalam Daerah Operasi (DAOP) 9 Jember ini merupakan stasiun kereta api yang letaknya paling utara di Kabupaten Situbondo dan merupakan stasiun paling ujung pada jalur kereta api Kalisat-Panarukan. Stasiun ini sudah tidak beroperasi pada tahun 2004, sebelumnya sangat ramai dengan penumpang dan barang yang hendak ke pelabuhan hingga akhirnya ditutup dikarenakan prasarana yang sudah tua.¹⁰

Sejak Stasiun Panarukan berhenti beroperasi, bekas stasiun beserta emplasemennya (pekarangan yang berada di stasiun) tidak lagi berfungsi. Salah satu warga sekitar memanfaatkan tanah dan bangunan bekas Stasiun Panarukan sebagai tempat tinggal pribadi yang dulunya menjadi tempat pembuangan dan penumpukan sampah karena telah lama diabaikan. Atas dasar izin dari Kepala Desa setempat, warga tersebut menempati bekas Stasiun Panarukan hingga saat ini. Selain itu, tanah-tanah yang berada disamping stasiun yang masih milik PT KAI dimanfaatkan masyarakat sekitar untuk didirikan bangunan semi permanen, seperti rumah, gudang, warung, dll. Pemanfaatan aset tanah serta bangunan milik PT KAI oleh pihak ketiga di atas termasuk dengan cara ilegal jika tidak berkedudukan hukum dan memiliki izin yang sah dari PT KAI. Sehubungan dengan hal tersebut, alas hak yang dipakai oleh masyarakat atas tanah PT KAI di atas perlu diketahui kejelasannya agar tidak terjadi masalah di kemudian hari bilamana sewaktu-waktu pihak PT. KAI ingin kembali menggunakan tanah aset miliknya. Berdasarkan uraian di atas penguasaan atas tanah aset PT KAI perlu ditelaah sesuai peraturan hukum yang berlaku.

1.2 Rumusan Masalah

1. Bagaimana kewenangan PT.KAI terhadap masyarakat yang menempati tanah PT.KAI di wilayah bekas Stasiun Panarukan ?

¹⁰ https://id.wikipedia.org/wiki/Stasiun_Panarukan, diakses 17 Januari 2022

2. Apa akibat hukum perjanjian sewa aset PT KAI oleh masyarakat yang menempati tanah PT.KAI di wilayah bekas Stasiun Panarukan ?

1.3 Tujuan Penelitian

1.3.1 Tujuan Umum

Secara umum tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk melengkapi salah satu tugas dan memenuhi persyaratan dalam mencapai gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Jember.
2. Untuk mengembangkan ilmu pengetahuan yang didapat selama perkuliahan sehingga dapat diterapkan dalam kehidupan bermasyarakat.
3. Untuk memberikan kontribusi pemikiran yang dapat berguna bagi pihak-pihak yang ada kaitannya dalam skripsi ini.

1.3.2 Tujuan Khusus

1. Untuk mengetahui kewenangan PT.KAI terhadap masyarakat yang menempati tanah PT.KAI di wilayah bekas Stasiun Panarukan.
2. Untuk mengetahui akibat hukum perjanjian sewa aset PT KAI oleh masyarakat yang menempati tanah PT.KAI di wilayah bekas Stasiun Panarukan

1.4 Manfaat Penelitian

1.4.1 Manfaat Teoritis

Dari hasil penelitian ini diharapkan dapat dipahami permasalahan yang diangkat oleh penulis sehingga bermanfaat bagi pembaca terhadap hal pengelolaan tanah PT KAI terutama mengenai kewenangan PT.KAI terhadap masyarakat yang menempati tanah PT.KAI di wilayah bekas Stasiun Panarukan serta akibat hukum perjanjian sewa aset PT KAI oleh masyarakat yang menempati tanah PT.KAI di wilayah bekas Stasiun Panarukan.

1.4.2 Manfaat Praktis

Dapat dihasilkan suatu pemahaman bagi praktisi dan publik mengenai kewenangan PT.KAI terhadap masyarakat yang menempati tanah PT.KAI di wilayah bekas Stasiun Panarukan serta akibat hukum perjanjian sewa aset PT KAI oleh masyarakat yang menempati tanah PT.KAI di wilayah bekas Stasiun Panarukan.

BAB 2. KAJIAN PUSTAKA

2.1 Kewenangan

2.1.1 Pengertian Kewenangan

Kewenangan lahir dari kata dasar wewenang yang artinya hal berwenang. Kewenangan adalah kekuasaan yang diberikan oleh undang-undang untuk melakukan sesuatu, hak menggunakan wewenang ini dimiliki oleh seorang pejabat atau institusi menurut ketentuan yang berlaku. Stroink dan Stenbeek menyebut bahwa kedudukan kewenangan memiliki arti penting karena sebagai konsep inti dalam hukum tata negara dan hukum administrasi negara.¹¹

Sumardji menyatakan wewenang dalam konsep hukum publik sebagai kekuasaan hukum (*rechtsmacht*). Wewenang memiliki konsep sendiri yang ada kaitannya dengan kekuasaan dimana kekuasaan dianggap suatu hak untuk bertindak seperti memerintah, membuat keputusan, hingga melimpahkan tanggung jawab kepada pihak lain.¹²

Dalam sistem negara kesatuan dikenal dengan istilah otonomi daerah, dimana terwujudnya daerah yang mandiri, mengurus dan menjalankan sebagian urusan yang menjadi wewenangnya. Terdapat hubungan wewenang antar pemerintah satu dengan yang lain/ pemerintah dibawahnya yang menjadi dasar dalam konsep otonomi tersebut.¹³ Pemerintah bertanggung jawab atas segala kebijakan pembangunan yang diambil, sebagai wujud pertanggung jawaban tersebut pemerintah daerah melakukan evaluasi dan pengendalian terhadap pembangunan di suatu daerah sesuai dengan daerah otonominya.¹⁴

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 mengatur mengenai segala urusan pemerintahan daerah, sebagaimana dalam undang-undang tersebut bahwa kewenangan pemerintah daerah dapat dibedakan menjadi dua, yaitu kewenangan

¹¹ Ridwan H.R, *Hukum Administrasi Negara*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2013), h. 99

¹² Urip Santoso, *Kewenangan Pemerintah Daerah Terhadap Hak Penguasaan Atas Tanah*, Jurnal Dinamika Hukum, Vol. 12, No. 1, 2012, h. 192.

¹³ Mifta Farid, Antikowati, Rosita Indrayati, *Kewenangan Pemerintah Daerah dan Partisipasi Masyarakat dalam Pengelolaan Potensi Daerah*, E-Journal Lentera Hukum, Vol.4, No.2, 2017, h. 98.

¹⁴ Ibid, h. 97.

pemerintahan wajib dan pilihan. Dalam kewenangan pemerintahan wajib, terdapat urusan pemerintahan seperti yang ada kaitannya dengan pelayanan dasar, yakni: kesehatan, pendidikan, prasarana lingkungan, pertanahan dan lain-lain. Sedangkan kewenangan pemerintah pilihan terkait dengan peningkatan kesejahteraan masyarakat sesuai dengan kondisi yang dimiliki daerah tertentu.¹⁵

2.1.2 Cara Memperoleh Kewenangan

Secara teori wewenang yang bersumber dari peraturan perundang-undangan diperoleh melalui tiga cara, yakni: kewenangan yang diperoleh dari atribusi, delegasi, dan mandat.¹⁶ Perbedaan ketiganya dapat dilihat dalam Undang-Undang No. 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan, Pasal 12 menyebut bahwa kewenangan yang diperoleh dari atribusi adalah kewenangan yang diberikan kepada badan dan/atau pejabat pemerintahan oleh undang-undang.

Pada kewenangan delegasi dan mandat berasal dari pelimpahan, meski keduanya sama-sama berasal dari pelimpahan, namun perbedaan keduanya dapat dilihat dalam tanggung jawab dan tanggung gugat peralihan. Jika pada delegasi tanggung jawab dan tanggung gugatnya beralih sepenuhnya kepada penerima delegasi, berbeda dengan mandat yang tanggung jawab dan tanggung gugatnya tetap berada pada pemberi mandat.¹⁷

2.2 Perjanjian

2.2.1 Pengertian Perjanjian

Perjanjian merupakan suatu perbuatan dimana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.¹⁸ Perjanjian dikatakan sah dan mengikat apabila perjanjian itu memenuhi unsur-unsur dan syarat-syarat yang ditetapkan oleh undang-undang. Perjanjian yang sah dan mengikat diakui dan memiliki akibat hukum. Menurut ketentuan Pasal 1320 KUH Perdata, setiap

¹⁵ Budiyono, Muhtadi, Ade Arif Firmansyah, *Dekonstruksi Urusan Pemerintahan Konkuren dalam Undang-Undang Pemerintahan Daerah*, Kanun Jurnal Ilmu Hukum, No.67, 2015, h. 424.

¹⁶ Moh Gandara, *Kewenangan Atribusi, Delegasi dan Mandat*, Khazanah Hukum, Vol.2, No.3, 2020, h. 94.

¹⁷ Pasal 1 angka (23) dan (24) Undang-Undang No.30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan

¹⁸ Munir Fuady. 2015. *Hukum Kontrak (Dari Sudut Pandang Hukum Bisnis)*. Bandung: PT. Citra Aditya Bhakti, h. 4.

perjanjian selalu memiliki empat unsur dan pada setiap unsur melekat syarat-syarat yang ditentukan undang-undang.

Perjanjian yang tidak memenuhi unsur-unsur dan syarat-syarat seperti yang ditentukan di atas tidak akan diakui oleh hukum walaupun diakui oleh pihak-pihak yang membuatnya, tetapi tidak mengikat, artinya tidak wajib dilaksanakan. Apabila dilaksanakan juga, sampai suatu ketika ada pihak yang tidak mengakuinya dan menimbulkan sengketa. Apabila diajukan ke pengadilan, pengadilan akan membatalkan atau menyatakan perjanjian itu batal.¹⁹

KUH Perdata tidak menggunakan kata perjanjian melainkan persetujuan dalam Pasal 1338 KUH Perdata disebutkan bahwa semua persetujuan yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang-Undang bagi mereka yang membuatnya. Bertitik tolak dari Pasal 1338 KUH Perdata, maka asas kebebasan yang disebut di atas bukan berarti bahwa tidak ada batasannya sama sekali, melainkan kebebasan seseorang dalam membuat suatu perjanjian tersebut hanya sejauh perjanjian yang dibuatnya itu tidak bertentangan dengan kesusilaan, ketertiban umum dan Undang-Undang sebagaimana disebut dalam Pasal 1337 KUH Perdata.

Perjanjian dikatakan sebagai hubungan yang terjadi diantara dua orang atau lebih, yang terletak di dalam lapangan harta kekayaan, dimana pihak yang satu berhak atas prestasi dan pihak lainnya wajib memenuhi prestasi itu. Kehendak para pihak yang diwujudkan dalam kesepakatan merupakan dasar mengikatnya suatu perjanjian.²⁰

Perjanjian dapat menerbitkan perikatan diantara kedua orang atau kedua pihak yang membuatnya. Hubungan antara perikatan dengan perjanjian merupakan bahwa perjanjian dapat menimbulkan perikatan dikalangan para pihak yang melakukan perjanjian atau diantara para pihak yang bersepakat di dalam perjanjian. Perjanjian merupakan salah satu sumber perikatan di samping sumber-sumber perikatan lainnya. Perjanjian disebut sebagai persepakatan atau

¹⁹ Rio Ch. Rondonuwu, *Hak Dan Kewajiban Para Pihak Dalam Perjanjian Sewa Menyewa Menurut Pasal 1548 KUH Perdata*, Lex Crimen, Vol.7, No.6, 2018, h. 6.

²⁰ Suharnoko. 2014. *Hukum Perjanjian Teori dan Analisa Kasus*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group, h. 3.

persetujuan, sebab para pihak yang membuatnya tentunya menyetujui atau menyepakati isi dari perjanjian yang dibuat untuk melaksanakan sesuatu prestasi tertentu.

Subjek perjanjian itu merupakan seorang manusia atau badan hukum yang bertindak aktif atau antara debitur yang berkewajiban memenuhi prestasi dengan kreditur yang memiliki hak atas prestasi yang telah diperjanjikan. Objek dari perjanjian merupakan prestasi. Prestasi yang dimaksud merupakan sesuai dengan Pasal 1234 KUHPerdara yaitu: memberi sesuatu; berbuat sesuatu; dan tidak berbuat sesuatu.

2.2.2 Sewa Menyewa

Perjanjian sewa menyewa merupakan suatu perjanjian dengan mana pihak yang satu mengikatkan dirinya untuk memberikan kepada pihak yang lainnya kenikmatan dari sesuatu barang, selama suatu waktu tertentu dan dengan pembayaran suatu harga yang oleh pihak yang tersebut terakhir itu disanggupi pembayarannya berdasarkan Pasal 1548 KUHPerdara tentang perjanjian sewa menyewa.

Istilah sewa menyewa bahwa terdapat dua pihak yang saling membutuhkan sesuatu. Pihak pertama disebut yang menyewakan yaitu pihak yang membutuhkan sejumlah uang sewa dan pihak kedua disebut penyewa yaitu pihak yang membutuhkan atas suatu benda yang ingin dinikmati melalui proses tawar menawar (*offer and acceptance*). Pihak pertama disebut pihak yang menyewakan dan pihak kedua disebut pihak penyewa.²¹

Dalam sewa menyewa terdapat persetujuan dalam Pasal 1570 KUH Perdata yang menyebutkan bahwa persetujuan secara tertulis yang menyebutkan bahwa, apabila sewa menyewa itu diadakan secara tertulis, maka sewa itu berakhir demi hukum apabila waktu yang ditetapkan sudah habis, tanpa diperlukannya sesuatu pemberitahuan pemberhentian untuk itu. Sebaliknya apabila sewa menyewa dilakukan secara lisan atau tidak tertulis diatur dalam Pasal 1571 KUH Perdata

²¹ Abdulkadir Muhammad, 2014. *Hukum Perdata Indonesia*. Bandung: Citra Aditya Bhakti, h. 345.

yang menyatakan bahwa, jika sewa tidak dibuat dengan tertulis maka sewa itu tidak berakhir pada waktu yang ditetapkan, melainkan jika pihak yang menyewakan memberitahu kepada si penyewa, bahwa ia hendak menghentikan sewanya, jika tidak ada pemberitahuan, maka dianggap bahwa sewa diperpanjang.

Subjek perjanjian sewa menyewa merupakan para pihak yang membuat perjanjian, yaitu penyewa dan pihak yang menyewakan. Penyewa dan pihak yang menyewakan ini dapat berupa orang pribadi, dan badan hukum yang diwakili oleh orang yang berwenang, seseorang atas keadaan tertentu menggunakan kedudukan atau hak orang lain tertentu. Menurut pasal 1550 KUH Perdata, terdapat tiga kewajiban yang harus dipenuhi oleh pihak yang menyewakan, diantaranya: menyerahkan benda sewaan kepada penyewa; memelihara benda sewaan sedemikian rupa sehingga benda itu dapat dipakai untuk keperluan yang dimaksud; menjamin penyewa untuk menikmati benda sewaan selama berlangsung sewa menyewa.

Objek sewa menyewa adalah benda dan sewa. Benda yang menjadi objek sewa menyewa adalah harta kekayaan yang berupa benda bergerak dan tidak bergerak, berwujud dan tidak berwujud, harus benda tertentu atau dapat ditentukan dan benda itu memang benda yang boleh disewakan atau diperdagangkan. Dengan demikian benda yang disewakan itu statusnya jelas dan sah menurut hukum, diketahui jelas oleh calon penyewa atas tawaran dari pihak yang menyewakan dan didukung oleh alat bukti yang sah.

Dalam suatu perjanjian sewa menyewa atau perjanjian yang lain, mungkin akan timbul perbuatan yang disebut wanprestasi, adapun wujud dari wanprestasi seorang debitur dapat berupa empat macam, diantaranya: tidak melakukan apa yang dijanjikannya, disanggupi akan dilakukannya; melakukan apa yang tetapi tidak sebagaimana diperjanjikan; melakukan apa yang diperjanjikan tetapi terlambat; melakukan sesuatu yang menurut perjanjian tidak boleh dilakukannya.²²

²² Budiman. Sinaga. (2005). *Hukum Kontrak dan Penyelesaian Sengketa*. Jakarta: PT Raja Grafindo Tinggi, h. 55.

2.3 Hak Penguasaan Atas Tanah

2.3.1 Pengertian Hak Penguasaan Atas Tanah

Hak penguasaan atas tanah menurut Boedi Harsono merupakan serangkaian wewenang, kewajiban, dan atau larangan bagi pemegang hak untuk melakukan sesuatu terhadap tanah yang dihaki. Secara hierarki, hak penguasaan atas tanah terdiri dari hak bangsa Indonesia, hak menguasai negara, hak ulayat masyarakat hukum adat, dan hak perseorangan yang meliputi hak atas tanah, hak tanggungan, dan tanah wakaf.²³

Pada hak penguasaan atas tanah terbagi menjadi dua, bersifat privat dan bersifat publik. Termasuk hak penguasaan atas tanah ada yang merupakan lembaga hukum, artinya antara tanah dengan orang atau badan hukum sebagai pemegang hak belum ada keterkaitan atau belum ada hubungan didalamnya, dan ada yang merupakan hubungan hukum konkret, artinya antara tanah dengan orang atau badan hukum sebagai pemegang hak sudah dihubungkan.²⁴

2.3.2 Pengertian Hak Atas Tanah

Hak atas tanah merupakan hak penguasaan atas tanah yang bersifat privat. Dalam hak atas tanah memberi kewenangan kepada seseorang atau badan hukum yang memiliki hak untuk mempergunakan atau mengambil manfaat atas tanah yang dihaki tersebut. Istilah “mempergunakan” memiliki arti bahwa hak atas tanah digunakan untuk kepentingan mendirikan bangunan, sedangkan istilah “mengambil manfaat” berarti bahwa hak atas tanah digunakan untuk kepentingan pertanian, perkebunan, dan perikanan.²⁵

Pasal 4 ayat (1) UUPA menyebut bahwa atas dasar hak menguasai dari negara ditentukan adanya macam-macam hak atas permukaan bumi (yang disebut tanah) sehingga dapat dikatakan bahwa hak atas tanah ini berasal dari hak menguasai negara atas tanah. Selanjutnya Pasal 4 ayat (1) UUPA dijabarkan

²³ Urip Santoso, *Eksistensi Hak Pengelolaan Dalam Hukum Tanah Nasional*, Mimbar Hukum, Vol. 24, No. 2, 2012, h. 276.

²⁴ Ibid,

²⁵ Ibid, h. 277

dalam Pasal 16 UUPA yang menjelaskan tentang jenis-jenis hak atas tanah, yakni sebagai berikut:

- a. Hak Milik
- b. Hak Guna Usaha
- c. Hak Guna Bangunan
- d. Hak Pakai
- e. Hak Sewa
- f. Hak Membuka Hutan
- g. Hak Memungut Hasil Hutan
- h. Hak-hak lain yang tidak termasuk dalam hak-hak tersebut diatas yang akan ditetapkan dengan Undang-Undang serta hak-hak yang sifatnya sementara sebagai yang disebutkan dalam Pasal 53.

Setiap pemegang hak atas tanah memiliki kewajiban untuk memperhatikan asas dari hak atas tanah bahwa semua hak atas tanah mempunyai fungsi sosial (Pasal 6 UUPA), serta kewajiban memelihara tanah yang dihaki (Pasal 15 UUPA). Terhadap status kepemilikan hak atas tanah harus jelas jatuh kepada siapa pemegang hak yang berhak atas tanah tersebut, entah milik individu atau pihak lain. Adanya kejelasan status kepemilikan hak atas tanah guna menghindari sengketa dikemudian hari seperti pemalsuan kepemilikan hak atas tanah dan bangunan. Oleh karena itu, pemegang hak atas tanah wajib mendaftarkan tanah yang dihaki kepada instansi terkait yakni BPN. Tanah yang didaftarkan di BPN dan telah diterbitkan bentuk haknya secara legal menghasilkan data fisik dan data yuridis yang memberi kepastian akan subjek dan objek hukumnya.

2.3.3 Pengertian Hak Menguasai Negara Atas Tanah

Hak menguasai negara atas tanah termasuk dalam hak penguasaan atas tanah yang bersifat publik, mengandung unsur publik karena bersumber dari hak bangsa Indonesia atas tanah yang hakikatnya merupakan pelaksanaan kewenangan bangsa

atas bumi, air, ruang angkasa, serta kekayaan alam yang terkandung di dalamnya.²⁶

Hak menguasai negara atas tanah dalam UUPA dapat dilihat dalam Pasal 2 ayat (2) yang berisi wewenang hak menguasai negara. Selain itu, penegasan pada ketentuan pasal ini terdapat pada Pasal 2 ayat (4) UUPA, dimana pelaksanaan hak menguasai negara tersebut di atas pelaksanaannya dapat dikuasakan kepada daerah-daerah swatantra dan masyarakat hukum adat, sekadar diperlukan dan tidak bertentangan dengan kepentingan nasional, menurut ketentuan Peraturan Pemerintah.

2.3.4 Hak Pengelolaan

UUPA tidak menjelaskan Hak Pengelolaan secara tegas, namun Penjelasan Umum Angka II Nomor 2 UUPA menyebut pengelolaan, yaitu:

Negara dapat memberikan tanah yang demikian itu kepada seseorang atau badan hukum dengan sesuatu hak menurut peruntukan dan keperluannya, misalnya Hak Milik, Hak Guna Usaha, Hak Guna Bangunan, Hak Pakai, atau memberikannya dalam pengelolaan (garis bawah penulis) kepada suatu badan penguasa (Departemen, Jawatan, atau Daerah Swatantra) untuk digunakan bagi pelaksanaannya masing-masing.

Namun, istilah Hak Pengelolaan pertama kali dapat kita temui dalam Pasal 2 Peraturan Menteri Agraria No.9 Tahun 1965 atau disingkat PMA. Dalam PMA tersebut ditetapkan konversi hak penguasaan atas tanah-tanah negara, yaitu:

Jika hak penguasaan atas tanah negara yang diberikan kepada Departemen-departemen, Direktorat-direktorat, dan Daerah-daerah Swatantra, selain dipergunakan untuk kepentingan instansi-instansi itu sendiri, dimaksudkan juga untuk dapat diberikan dengan sesuatu hak kepada pihak ketiga, maka hak penguasaan atas tanah negara tersebut dikonversi menjadi Hak Pengelolaan.

Dalam perkembangannya pemerintah telah mengeluarkan Peraturan Pemerintah terbaru No. 18 Tahun 2021 tentang Hak Pengelolaan, Hak Atas

²⁶ Ibid, h. 276

Tanah, Satuan Rumah Susun, Dan Pendaftaran Tanah. Peraturan di atas menyebut bahwa yang dimaksud dengan Hak Pengelolaan adalah hak menguasai dari negara dimana pelaksanaan kewenangan untuk sebagian dilimpahkan kepada pemegang Hak Pengelolaan.²⁷

Pihak-pihak yang dapat mempunyai Hak Pengelolaan disebut pemegang atau subyek Hak Pengelolaan seperti yang tertera dalam pasal 5 Peraturan Pemerintah di atas tentang subjek Hak Pengelolaan, bahwa Hak Pengelolaan yang berasal dari tanah negara diberikan kepada: instansi pemerintah pusat; pemerintah daerah; badan usaha milik negara/daerah; badan hukum milik negara/daerah; badan bank tanah; atau badan hukum yang ditunjuk oleh pemerintah pusat.

Terhadap pemanfaatan tanah Hak Pengelolaan, Pemegang Hak Pengelolaan dalam Pasal 7 ayat (1) huruf b Peraturan Pemerintah No. 18 Tahun 2021, pemegang Hak Pengelolaan diberikan kewenangan untuk menggunakan dan memanfaatkan seluruh atau sebagian tanah Hak Pengelolaan untuk digunakan sendiri atau dikerjasamakan dengan pihak lain. Jika seluruh atau sebagian tanah Hak Pengelolaan dimanfaatkan untuk dikerjasamakan dengan pihak lain tersebut, Pasal 8 menyebut bahwa dapat diberikan Hak Atas Tanah berupa hak guna usaha, hak guna bangunan dan/atau hak pakai di atas Hak Pengelolaan sesuai dengan sifat dan fungsinya.

2.4 PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

2.4.1 Sejarah PT KAI

Pada zaman Hindia Belanda, Indonesia memiliki dua macam perusahaan kereta api yang dapat beroperasi yaitu perusahaan kereta api negara (*Staats Spoorwegen* atau SS) dan perusahaan kereta api swasta (*Verenigde Spoorwegbedrijf* atau VS). Pada masa penjajahan Jepang, perusahaan kereta api SS dan VS mengalami penyatuan dalam pengelolaannya. Setelah kemerdekaan tahun 1945, perusahaan kereta api yang dikuasai oleh Jepang diambil alih oleh pemerintah Indonesia. Dalam Maklumat Kementerian Perhubungan Nomor 1/KA

²⁷ Pasal 1 Peraturan Pemerintah No. 18 Tahun 2021 tentang Hak Pengelolaan, Hak Atas Tanah, Satuan Rumah Susun, Dan Pendaftaran Tanah

Tahun 1946, perusahaan kereta api SS dan VS dikelola oleh Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI). Setelah pengakuan tersebut, DKARI, SS, dan VS digabung menjadi satu jawatan dengan diberi nama Djawatan Kereta Api (DKA). Selanjutnya berdasarkan Peraturan Pemerintah No.22 Tahun 1963 tentang Pendirian Perusahaan Kereta Api, Pasal 1 menyebut bahwa DKA diganti menjadi Perusahaan Negara Kereta Api Indonesia (PNKA). Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 1971 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Negara Kereta Api Menjadi Perusahaan Jawatan, PNKA diubah menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 57 tahun 1990 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Jawatan Kereta Api Menjadi Perusahaan Umum Kereta Api, PJKA kembali mengalami perubahan status perusahaan yakni Perusahaan Umum Kereta Api (PERUMKA). Hingga akhirnya pada tahun 1998 berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan bentuk Perusahaan Umum Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan (Persero), PERUMKA diubah menjadi PT. Kereta Api Indonesia (Persero).²⁸

Seluruh tanah yang dikelola oleh PT. KAI pada zaman Hindia Belanda sampai saat ini merupakan warisan aset dari perusahaan kereta api milik Belanda seperti yang disebutkan di atas dengan alat bukti penguasaan atas tanah berbentuk *grondkaart*. Sebelumnya *grondkaart* merupakan hasil dari pengukuran dan pemetaan tanah untuk keperluan aset SS dan memiliki fungsi yang sama dengan surat tanda bukti hak bagi perorangan atau badan hukum swasta. Didalamnya menguraikan batas-batas tanah yang sudah diserahkan kepada SS berdasarkan ordonansi atau surat pemerintah yang dimuat dalam *Staatsblad* atau lembar negara masing-masing secara konkrit. Tanah-tanah yang dimuat dalam *grondkaart* di atas statusnya merupakan tanah negara sehingga berlaku peraturan perundang-undangan perbendaharaan negara terhadap tanah tersebut.²⁹

Pada saat mulai berlakunya UUPA tanggal 24 September 1960, tanah-tanah *grondkaart* itu merupakan hak *beheer* DKA (Djawatan Kereta Api). Hak *beheer*

²⁸ Ibid,

²⁹ Dhudy Hario Wintoko, *Op.cit*, h. 219.

sendiri merupakan hak yang tanahnya dipergunakan untuk kepentingan suatu instansi yang bersangkutan. Berdasarkan Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 ditegaskan bahwa tanah-tanah yang dikuasai oleh instansi pemerintah dengan hak penguasaan (*beheer*) itu sejak tanggal 24 September 1960 dikonversi menjadi Hak Pengeolaan dan Hak Pakai berlaku selama dipergunakan. Hak Pakai dan Hak Pengelolaan ini lahir setelah hak penguasaan atas tanah Negara didaftarkan ke Kantor Pendaftaran Tanah dan diterbitkan sertifikat Hak Pakai atau Hak Pengelolaan sebagai tanda bukti haknya.³⁰

Tanah aset PT. KAI baik yang berasal dari pengambilalihan aset SS, nasionalisasi aset VS maupun yang diperoleh sendiri karena pengadaan tanah, dalam penertiban administrasinya ada yang sudah mempunyai sertipikat, namun juga masih ada yang belum bersertipikat. Semua tanah aset PT. KAI berkapasitas sebagai kekayaan negara yang dipisahkan dan tunduk kepada Undang-Undang Perbendaharaan Negara (ICW), Instruksi Presiden RI Nomor 9 Tahun 1970, Keputusan Presiden RI Nomor 16 Tahun 1994 dan peraturan perundangan lainnya mengenai kekayaan negara.³¹

2.4.2 Tanah Aset PT KAI

Sebagai perusahaan milik negara maka aset yang dikuasai oleh PT KAI merupakan aset negara. Tanah aset PT KAI berasal dari tanah negara dalam konsep Hak Menguasai Negara atas tanah. Tanah aset PT KAI yang berasal dari SS dan VS yang termasuk peninggalan pemerintah Hindia Belanda diuraikan dalam *grondkaart* sebagai tanda bukti kepemilikan hak bagi perorangan atau badan hukum swasta pada zaman dahulu, yang berada dibawah naungan Departemen Perhubungan Tenaga Kerja dan Pekerjaan Umum sehingga aset SS dan VS otomatis menjadi aset DKA, selanjutnya menjadi aset PNKA, PJKA, PERUMKA, dan sekarang menjadi aset PT. Kereta Api (Persero).³²

³⁰ Urip Santoso, *Kewenangan Pemerintah Daerah Terhadap Hak Penguasaan Atas Tanah*, *Dinamika Hukum*, Vol. 12, No. 1, 2012, h. 191.

³¹ PT. Kereta Api (Persero), *Op.cit*, h. 34.

³² *Ibid*, h.31.

Pemanfaatan aset negara yang dalam hal ini adalah tanah aset PT KAI diatur dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara, bahwa tanah-tanah PT KAI yang diuraikan dalam *grondkaart* adalah kekayaan negara. Berdasarkan surat Menteri Keuangan Nomor S-11/MK.16/1994, menjelaskan bahwa pada dasarnya tanah-tanah yang diuraikan dalam *grondkaart* tersebut termasuk kekayaan negara yang dipisahkan, melalui surat tersebut Menteri Keuangan meminta kepada Badan Pertanahan Nasional agar :

- a. Terhadap tanah PT KAI yang dimanfaatkan melalui kerjasama dengan pihak ketiga supaya diterbitkan sertifikat atas nama PT KAI;
- b. Terhadap tanah PT KAI yang dimanfaatkan oleh pihak lain namun tidak berdasarkan kerjasama dengan PT KAI, supaya tidak diterbitkan sertifikat atas nama pihak lain tersebut, sebelum memperoleh izin dari Menteri Keuangan terlebih dahulu;
- c. Apabila pemanfaatan tanah PT KAI dilakukan berdasarkan kerjasama dengan pihak ketiga maka terhadap tanah aset PT KAI diterbitkan sertifikat hak pengelolaan atas nama PT KAI, sedangkan pihak ketiga diterbitkan sertifikat Hak Guna Bangunan atau Hak Pakai di atas Hak Pengelolaan.³³

2.5 Akibat Hukum

Akibat hukum adalah akibat yang diberikan oleh hukum atas suatu peristiwa hukum atau perbuatan dari subjek hukum.³⁴ Berdasarkan Kamus Bahasa Indonesia, akibat memiliki arti sesuatu yang menjadi kesudahan atau hasil suatu peristiwa, persyaratan, atau keadaan yang mendahuluinya. Akibat hukum timbul karena adanya hubungan hukum dimana di dalam hubungan hukum ada hak dan kewajiban.³⁵ Peristiwa atau kejadian yang dapat menimbulkan akibat hukum

³³ Oky Nasrul, *Pemanfaatan Tanah Aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional II Sumatera Barat Oleh Pihak Ketiga*, *Soumatara Law Review*, Vol. 2, No. 1, 2019, h. 159.

³⁴ Marwan Mas, *Pengantar Ilmu Hukum*, Ghalia Indonesia, Bogor, 2003, h. 39.

³⁵ Soedjono Dirdjosisworo, *Pengantar Ilmu Hukum*, PT. Raja Grafindo Tinggi, Jakarta, 2010, h.131.

antara pihak-pihak yang mempunyai hubungan hukum, peristiwa hukum ini ada dalam berbagai segi hukum, baik hukum publik ataupun privat.³⁶

Kata dampak hukum / akibat hukum mengandung maksud dampak atau akibat hukum secara langsung, kuat, atau eksplisit. Dalam kepustakaan ilmu hukum dikenal tiga jenis akibat hukum, antara lain: Akibat hukum berupa lahirnya, berubahnya, atau lenyapnya suatu keadaan hukum tertentu; Akibat hukum berupa lahirnya, berubahnya, atau lenyapnya suatu hubungan hukum tertentu; Akibat hukum berupa sanksi, yang tidak dikehendaki oleh subjek hukum (perbuatan melawan hukum).³⁷

Terjadinya suatu peristiwa hukum berguna untuk menggerakkan hukum, hukum memberikan kualifikasi terhadap hubungan-hubungan tertentu maka disebut hubungan hukum.³⁸ Peraturan hukum contohnya, karena ada peraturan hukum dan yang menggerakkannya disebut peristiwa hukum dan rumusan tingkah laku yang ada dalam peraturan hukum harus benar-benar terjadi sehingga menimbulkan akibat hukum.³⁹ Timbulnya suatu akibat hukum melalui dua tahapan yaitu adanya syarat tertentu berupa terjadinya suatu peristiwa dalam kenyataan yang memenuhi rumusan dalam peraturan hukum yang disebut sebagai dasar hukum dan disarankan untuk membedakan antara dasar hukum dan dasar peraturan yaitu dengan menunjuk pada peraturan hukum yang dipakai sebagai kerangka acuannya.⁴⁰

Akibat hukum dapat dilihat dalam dua (2) aspek, pertama aspek hukum perdata, aspek ini muncul karena adanya hak dan kewajiban apabila hukum, hak dan kewajiban terganggu maka muncul suatu akibat hukum karena hakikatnya hukum adalah melindungi masyarakat baik dalam hukum publik maupun privat. Kedua, aspek hukum administrasi negara Hubungan hukum dalam hukum

³⁶ Ibid, h. 130.

³⁷ Jazim Hamidi, *Revolusi Hukum Indonesia: Makna, Kedudukan, dan Implikasi Hukum Naskah Proklamasi 17 Agustus 1945 dalam Sistem Ketatanegaraan RI*, Konstitusi Press dan Citra Media, Yogyakarta, 2006, h. 200.

³⁸ Satjipto Rahardjo, *Ilmu Hukum*, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2006, h. 40

³⁹ Ibid, h. 35-36.

⁴⁰ Ibid. h. 37.

administrasi negara lebih kepada aktivitas penyelenggaraan pemerintahan di suatu negara yang karena adanya aktivitas dan dibatasi oleh peraturan perundang-undangan yang apabila dilanggar juga terkena sanksi. Dalam melakukan perbuatan-perbuatan hukum, badan atau pejabat administrasi negara juga mengadakan hubungan hukum dengan subjek lain dalam hukum privat, dapat juga diatur di luar hukum publik, jadi diatur dalam hukum perdata.⁴¹

⁴¹ Jum Anggriani, *Hukum Administrasi Negara*, Graha Ilmu, Yogyakarta, 2012, h. 107.

BAB 3. METODE PENELITIAN

3.1 Tipe Penelitian

Penelitian merupakan suatu proses pengumpulan serta analisis data yang dilakukan secara sistematis dengan tujuan untuk menemukan jawaban atas suatu permasalahan tertentu. Pengumpulan dan analisis data tersebut dilakukan secara ilmiah, baik yang bersifat kualitatif ataupun kuantitatif, eksperimental atau non-eksperimental, interaktif atau non-interaktif.⁴² Dari pengertian di atas dapat kita ketahui bahwa untuk memecahkan suatu permasalahan diperlukan metode penelitian supaya diperoleh data yang akurat.

Dalam penulisan skripsi ini, penulis menggunakan tipe penelitian yuridis normatif yang dilengkapi dengan wawancara sebagai data sekunder. tipe ini merupakan tipe penelitian yang memfokuskan dengan penerapan kaidah-kaidah atau norma-norma hukum positif. Tipe ini dilakukan dengan mengkaji berbagai aturan hukum yang bersifat formal seperti undang-undang, peraturan pemerintah dan/atau yang dibawahnya, serta literatur yang memiliki konsep teoritis dan kemudian dihubungkan dengan permasalahan yang menjadi pokok pembahasan.⁴³

3.2 Pendekatan Masalah

Pendekatan masalah tidak dapat dikategorikan sebagai suatu metode karena pendekatan masalah didalamnya berisi deskripsi terhadap bahan-bahan yang digunakan pada tingkat umum yang tinggi.⁴⁴ Pendekatan masalah yang penulis gunakan dalam menyusun skripsi ini adalah pendekatan perundang-undangan (*statue approach*), dan pendekatan konseptual (*conseptual approach*). Pendekatan undang-undang merupakan pendekatan yang dilakukan dengan menelaah peraturan perundang-undangan serta regulasi yang memiliki keterkaitan dengan isu hukum yang dibahas. Hasil yang didapat pada proses tersebut nantinya akan digunakan sebagai argument untuk memecahkan isu hukum yang terdapat dalam

⁴² Nana Syaodih Sukmadinata, *Metode Penelitian Pendidikan*, (Bandung: Rosda Karya, 2010), h. 5

⁴³ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, (Jakarta: Kencana, 2010), h. 194.

⁴⁴ A'an Efendi dan Dyah Ochtorina, *Ilmu Hukum*, (Jakarta: Kencana, 2021), h. 241-242.

pokok bahasan.⁴⁵ Pendekatan konseptual merujuk pada prinsip-prinsip hukum, pandangan hukum ataupun doktrin hukum. Pendekatan ini dilakukan apabila penulis belum menemukan atau tidak menemukan peraturan yang mengatur akan permasalahan yang diteliti.⁴⁶

3.3 Sumber Bahan Hukum

3.3.1 Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer menurut Peter Mahmud Marzuki adalah bahan hukum yang bersifat otoritas. Bahan hukum primer terdiri dari perundang-undangan, catatan resmi atau risalah dalam pembuatan perundang-undangan.⁴⁷ Bahan hukum primer yang penulis gunakan untuk menyelesaikan penelitian ini adalah:

- 1) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- 2) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1960 Nomor 104, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 2043)
- 3) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2004 Nomor 5, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4355)
- 4) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 65, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4722)
- 5) Peraturan Menteri Agraria No. 9 Tahun 1965 tentang Pelaksanaan Konversi Hak Menguasai Negara
- 6) Peraturan Menteri Keuangan No. 96/PMK.06/2007 tentang Tata Cara Pelaksanaan Penggunaan, Pemanfaatan, dan Pemindahtanganan Barang Milik Negara

⁴⁵ Dyah Ochtariani dan A'an Efendi, *Penelitian Hukum (Legal Research)*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2018), h. 110.

⁴⁶ Ibid, h. 115.

⁴⁷ Soerjono Soekanto, *Penelitian Hukum*, Cetakan 6 (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2005), h. 141.

- 7) Peraturan Menteri BUMN PER-07/MBU/04/2021 Tentang Pedoman Kerja Sama Badan Usaha Milik Negara.

3.3.2 Bahan Hukum Sekunder

Bahan Hukum sekunder meliputi buku-buku yang diperoleh dari para ahli hukum, jurnal-jurnal hukum, ensiklopedia hukum, skripsi hukum, tesis hukum, disertasi hukum, komentar mengenai Undang-Undang dan putusan pengadilan, dan sebagainya.⁴⁸ Bahan hukum sekunder bertujuan memperkuat serta menjadi penunjang bagi bahan hukum primer yang tersedia sehingga dapat dianalisis secara komprehensif.⁴⁹ Bahan hukum sekunder yang digunakan adalah buku, jurnal, literatur yang sesuai dengan pembahasan, pendapat ahli, serta hasil wawancara ke PT KAI untuk menggali informasi tentang beberapa pertanyaan yang penulis ajukan, hasil wawancara ini bertujuan untuk mendapatkan jawaban yang relevan atas permasalahan yang ada dalam penelitian ini.

3.3.3 Bahan Non Hukum

Bahan Non Hukum merupakan bahan hukum pelengkap yang memiliki peran dalam memberi petunjuk serta penjelasan mengenai bahan hukum primer dan sekunder. Bahan non hukum dapat dicontohkan dengan penggunaan Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), tulisan-tulisan non hukum yang dimabil dari internet.⁵⁰

3.4 Metode Pengumpulan Bahan Hukum

Penulis memperoleh data yang dibutuhkan dengan cara melakukan pengumpulan bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder lalu disesuaikan dengan pendekatan penelitian hingga akhirnya diperoleh bahan hukum yang diinginkan. Pengumpulan bahan hukum ini akan dilakukan dengan menganalisis studi kepustakaan serta kegiatan wawancara secara langsung dengan beberapa pertanyaan yang akan penulis ajukan, hasil wawancara ini bertujuan untuk mendapatkan jawaban yang relevan atas permasalahan yang ada dalam penelitian ini.

⁴⁸ Dyah Ochtorina dan A'an Efendi, *Op.cit*, h. 52.

⁴⁹ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudi, *Penelitian Hukum Normatve Suatu Tinjauan Singkat* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2003), h. 23.

⁵⁰ *Ibid*, h. 54.

3.5 Analisis Bahan Hukum

Analisis bahan hukum diperlukan dalam suatu penelitian, metode ini digunakan untuk menemukan jawaban atas pertanyaan dari suatu permasalahan yang dibahas. Menganalisis berarti suatu tindakan dimana penulis menemukan ketidakseimbangan antara teori (*das sollen*) dengan praktik (*das sein*). Analisis juga berkaitan dengan pengujian terhadap teori yang berlaku.⁵¹

Bahan hukum diolah dengan peraturan perundang-undangan dan isu hukum yang berkembang, selanjutnya dilakukan teknis analisis. Teknik analisa yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif dengan cara melakukan pembahasan terhadap bahan hukum yang telah didapat dengan mengacu kepada landasan teoritis yang tersedia.⁵²

3.6 Sistematika Penulisan

Bab 1 Pendahuluan

Dalam bab ini menguraikan beberapa sub bab antara lain: latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian, dan manfaat penelitian. Berdasarkan isu yang dimuat dalam latar belakang muncul 2 (dua) rumusan masalah yang hendak diteliti yaitu: *Pertama* kewenangan PT KAI terhadap masyarakat yang menempati tanah PT KAI di wilayah bekas Stasiun Panarukan, *Kedua* apa akibat hukum perjanjian sewa aset PT KAI oleh masyarakat yang menempati tanah PT.KAI di wilayah bekas Stasiun Panarukan. Selanjutnya terkait dengan tujuan pada penulisan ini dibagi menjadi 2 (dua) tujuan kepenulisan yaitu: tujuan umum dan tujuan khusus. Berkaitan dengan manfaat penelitian pada penulisan ini dibagi menjadi 2 (dua) manfaat yaitu: manfaat teoritis dan manfaat praktis.

Bab 2 Tinjauan Pustaka

Dalam bab ini menguraikan tentang pengertian, istilah, dan dasar hukum yang digunakan penulis dalam penyusunan pembahasan nantinya, seperti terkait dengan

⁵¹ Suharsimi, *Prosedur Penelitian, Suatu Pendekatan Praktek*, Edisi Revisi (Jakarta: Rineka Cipta, 1998), h. 35.

⁵² Mukti Fajar ND dan Yulianto Achmad, *Penelitian Hukum Normatif dan Empiris* (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010), h. 192.

kewenangan PT KAI, perjanjian, hak penguasaan atas tanah, PT Kereta Api Indonesia (Persero), dan akibat hukum.

Bab 3 Metode Penelitian

Dalam bab ini menguraikan beberapa metode yang digunakan dalam penyusunan penelitian, didalamnya memuat tipe penelitian, pendekatan masalah, sumber data, prosedur pengumpulan data, dan analisis data.

Bab 4 Pembahasan

Pada bab pembahasan merupakan inti dari penulisan karya ilmiah. Dalam bab ini menguraikan hasil pembahasan terhadap penelitian atas permasalahan yang hendak dibahas. Hasil pembahasan berupa kewenangan PT KAI terhadap masyarakat yang menempati tanah PT KAI di wilayah bekas Stasiun Panarukan dan akibat hukum perjanjian sewa aset PT KAI oleh masyarakat yang menempati tanah PT.KAI di wilayah bekas Stasiun Panarukan.

Bab 5 Penutup

Dalam bab ini merupakan penutup dari penulisan karya ilmiah yang didalamnya berisi kesimpulan dan saran yang penulis berikan berdasarkan penelitian yang dilakukan.

BAB 4. PEMBAHASAN

4.1 Kewenangan PT.KAI Terhadap Masyarakat yang Menempati Tanah PT.KAI di Wilayah Bekas Stasiun Panarukan

4.1.1 Latar Belakang Masyarakat Menempati Tanah PT KAI di Wilayah Bekas Stasiun Panarukan

PT KAI yang tidak lain adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN), aset yang dimiliki dan dikuasai termasuk dalam aset negara, hal ini dapat dilihat dari bentuk badan hukumnya yang merupakan persero. Tanah aset PT KAI sendiri juga merupakan aset instansi pemerintah, dalam hal ini Departemen Perhubungan Darat lebih spesifik lagi yakni Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Departemen Perhubungan Darat merupakan pemilik dan penguasa atas tanah yang digunakan oleh PT. KAI.⁵³ Dengan demikian PT KAI tidak dapat memiliki tanahnya sendiri melainkan mengusahakan tanah instansi pemerintah.

Terdapat sejarah panjang terkait penguasaan tanah kereta api, yaitu pada masa kolonial Belanda hingga kemerdekaan, tanah milik instansi pemerintah dapat muncul atau terbit dikarenakan dua hal, yaitu : Pertama, penguasaan tanah negara yang berdasarkan pada *Istaatsblad* 1911 No.110 jo *Staatsblad* 1940 No.430 tentang penguasaan benda-benda tidak bergerak, gedung-gedung, dan lain-lain bangunan milik negara. Kedua, nasionalisasi perusahaan swasta Belanda yang berdasarkan pada Undang-Undang Nomor 86 Tahun 1958 tentang Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Milik Belanda, dengan pernyataan bahwa semua perusahaan swasta Belanda yang ada di Indonesia dinasionalisasi dengan melakukan pembayaran ganti rugi kepada kerajaan Belanda. Ketika telah melakukan pembayaran, maka semua aset perusahaan swasta Belanda menjadi kekayaan negara dan harus tunduk pada ketentuan-ketentuan hukum perbendaharaan negara. Pelaksanaan selanjutnya diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1959 tentang Pokok-Pokok Pelaksanaan Undang-Undang Nasionalisasi Perusahaan Belanda.⁵⁴

⁵³ Oky Nasrul, *Pemanfaatan Tanah Aset PT. Kereta Api oleh Pihak Ketiga*, h. 534.

⁵⁴ *Ibid*, h. 534.

Ketentuan hukum perbendaharaan negara diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara. Pasal 1 ayat (1) menjelaskan bahwa perbendaharaan negara adalah pengelolaan dan pertanggungjawaban keuangan negara, termasuk investasi dan kekayaan yang dipisahkan, yang ditetapkan dalam APBN dan APBD. Seluruh tanah aset milik PT. KAI berada di bawah penguasaan PT. KAI itu sendiri atau berkapasitas sebagai kekayaan negara yang dipisahkan serta tunduk terhadap Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara, Keputusan Presiden RI Nomor 16 Tahun 1994 tentang Pelaksanaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara, Instruksi Presiden RI Nomor 9 Tahun 1970 tentang Penjualan dan atau Pemindahtanganan Barang-Barang yang Dimiliki/Dikuasai Negara, serta peraturan perundang-undangan lainnya yang berkaitan dengan kekayaan negara.⁵⁵

Berkaitan dengan penguasaan dan penggunaan tanah di Indonesia, berbagai macam polemik kerap terjadi, salah satunya masyarakat menggunakan lahan yang bukan miliknya untuk didirikan bangunan. Hal ini berkaitan dengan terbatasnya ketersediaan lahan yang kerap terjadi di kalangan masyarakat, maka semakin banyak terjadi praktik penggunaan lahan yang bukan miliknya untuk pendirian bangunan di atas tanah, penguasaan tanah, hingga sewa tanah di tengah masyarakat. Tanah yang semakin terbatas itu mengakibatkan nilai jual tanah semakin tinggi pula. Hal ini juga berpengaruh pada ketertarikan masyarakat untuk menempati tanah-tanah yang tidak lagi difungsikan termasuk tanah-tanah PT KAI pada jalur lintasan nonaktif

Terhadap tanah-tanah PT KAI pada jalur lintasan nonaktif terjadi karena perkembangan zaman yang ditandai dengan perkembangan sarana transportasi dan bergesernya fungsi perkeretaapian yang dianggap tidak lagi produktif. Sarana transportasi kereta api yang tidak berkembang berujung dengan dinonaktifkannya beberapa jalur lintas yang salah satunya adalah jalur Kalisat-Panarukan. Dalam

⁵⁵ Dasrin Zen dan PT. Kereta Api (Persero), *Tanah Kereta Api Suatu Tinjauan Historis, Hukum Agraria/Pertanahan dan Hukum Perbendaharaan Negara* (Semarang: Seksi Hukum PT. Kereta Api (Persero), 2000), h. 34.

kasus ini difokuskan pada tanah PT KAI yang berada di Stasiun Panarukan dengan jalur lintas yang telah nonaktif.

Stasiun Panarukan adalah stasiun kereta api yang berlokasi di Kilensari, Panarukan, Kabupaten Situbondo, Jawa Timur. Stasiun ini masuk ke dalam Wilayah Aset Daerah Operasi IX (DAOP 9) Jember dengan kode stasiun PNR-5618 dan hanya memiliki dua jalur kereta api. Stasiun Panarukan merupakan stasiun kereta api yang letaknya paling utara di Kabupaten Situbondo dan merupakan stasiun paling ujung pada jalur kereta api Kalisat-Panarukan. Stasiun ini sudah tidak beroperasi atau dinyatakan nonaktif pada tahun 2004, sebelum dinonaktifkan kondisi stasiun ini sangat ramai dengan penumpang dan kereta barang yang hendak ke Pelabuhan Panarukan hingga akhirnya pihak dari PT KAI menutup jalur dan stasiun dikarenakan prasarana yang sudah tua dan beberapa alasan lain dari pihak PT KAI.

Stasiun Panarukan merupakan warisan Belanda yang dioperasikan pertama kali pada 1 Oktober 1897. Pada masa kolonial ini, keberadaan kereta sangat penting karena memiliki fungsi untuk mengangkut hasil bumi seperti: tembakau, beras, kopi, dan hasil perkebunan lain dari arah Jember, Banyuwangi, Bondowoso, serta Situbondo ke Pelabuhan Panarukan untuk dilakukan ekspor ke berbagai negara. Namun, pada tahun 2004 jalur kereta tersebut resmi ditutup dengan keputusan resmi oleh pihak PT KAI dengan alasan utama yakni penumpangnya sudah sepi.

Sejak Stasiun Panarukan dinyatakan nonaktif, maka semua aset milik PT KAI tidak lagi difungsikan termasuk aset tanah. Apabila ditinjau dari segi pemanfaatan aset tanah PT KAI yang terjadi di Indonesia, pemanfaatan tersebut terbagi menjadi dua kategori, diantaranya pemanfaatan dalam rangka menunjang kegiatan perkeretaapian yang memiliki arti bahwa aset tanah yang dipergunakan dan dimanfaatkan tersebut mencapai tujuan penyelenggara kegiatan perkeretaapian. Selanjutnya, pemanfaatan diluar kegiatan perkeretaapian yang memiliki arti

bahwa aset tanah tersebut sudah tidak digunakan lagi sebagaimana peruntukan yang semula.⁵⁶

Masyarakat yang mulanya mendirikan bangunan disana hanya meminta izin menempati lahan kepada pemerintah desa setempat yakni Kepala Desa, meski demikian mereka tidak mengetahui awalnya tanah milik siapa itu dan akhirnya didatangi oleh pihak PT KAI untuk memberitahu bahwa sebenarnya tanah itu milik PT KAI. Setelah diberitahu bahwa sebenarnya tanah itu milik PT KAI, masyarakat diberi penjelasan jika ingin aman tinggal disana mereka diberi arahan untuk menyewa tanah yang ditinggali. Pada saat itu banyak respon dari masyarakat yang tidak terima akan hal tersebut dikarenakan mereka beranggapan bahwa tanah yang ditempati itu tidak dimiliki oleh siapa-siapa. Namun, setelah diberi arahan untuk penyewaan tanah akhirnya masyarakat tersebut bersedia untuk menyewa lahan pada PT KAI.

Masyarakat beranggapan bahwa dengan menempati tanah-tanah PT KAI pada daerah jalur kereta nonaktif maka dianggap lebih ekonomis dari segi harga sewa daripada dengan menyewa lahan milik perseorangan, selain itu dengan mata pencaharian mereka sebagai nelayan dimana lokasi Stasiun Panarukan dekat dengan Pelabuhan Panarukan yang memudahkan masyarakat untuk memiliki tempat tinggal yang dekat dengan lokasi pekerjaan mereka. Hingga akhirnya mereka bersedia untuk menempati dan mendirikan bangunan di atas tanah tersebut.

4.1.2 Fakta di Lapangan (di Wilayah Bekas Stasiun Panarukan)

Tanah-tanah yang dimiliki oleh PT KAI yang berada di Stasiun Panarukan yang sudah tidak difungsikan lagi sebagai sarana penunjang perkeretaapian diakibatkan adanya pemberhentian jalur kereta api dari Stasiun Kalisat kearah Stasiun Panarukan, dengan berjalannya waktu hal ini membuat sebagian rel sudah lapuk dan termakan usia sejak dinyatakan nonaktif. Di atas tanah tersebut saat ini secara fisik telah dikuasai oleh masyarakat dengan bukti bahwa pada sepanjang

⁵⁶ Oky Nasrul, *Pemanfaatan Tanah Aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional II Sumatera Barat oleh Pihak Ketiga*, h. 153.

jalur tersebut telah menjadi perkampungan dan banyak bangunan rumah yang berdiri di sepanjang rel, terhadap sarana jalur yaitu besi rel sudah tidak terlihat jelas bahkan tertutup oleh bangunan dan ada yang sebagian telah hilang.

Mengenai batas tanah untuk *Right of Way* (ROW) atau kawasan pinggir rel kereta api untuk pendirian bangunan, terdapat peraturan yang mengatur mengenai hal tersebut, yaitu minimal 6 (enam) meter dari atas rel, tetapi ada pula yang lebar hingga 30 meter. Batasan tersebut merujuk pada ketentuan UU No 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Pasal 36 menjelaskan bahwa jalur kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 35 ayat (1) huruf a meliputi: ruang manfaat jalur kereta api, ruang milik jalur kereta api, dan ruang pengawasan jalur kereta api. Pengertian mengenai ruang milik jalur kereta api dapat dilihat pada Pasal 42 ayat (1) bahwa ruang milik jalur kereta api sebagaimana dimaksud dalam Pasal 36 huruf b adalah bidang tanah di kiri dan di kanan ruang manfaat jalur kereta api yang digunakan untuk pengamanan konstruksi jalan rel. Batas ruang milik jalur kereta api merupakan ruang di sisi kiri dan kanan ruang manfaat jalur kereta api yang lebarnya sekurang-kurangnya 6 (enam) meter.

Selama Stasiun Panarukan yang berdiri di atas tanah aset milik PT. KAI tidak lagi difungsikan, banyak masyarakat lingkungan Kilensari, Panarukan yang memanfaatkan tanah tersebut dengan mendirikan bangunan seperti tempat tinggal, ruko (rumah toko), dan gudang penyimpanan hasil laut di wilayah bekas stasiun hingga pada kawasan pinggir rel kereta api. Dengan demikian, tidak sedikit dari masyarakat sekitar yang tinggal di lingkungan bekas Stasiun Panarukan, mereka mendirikan bangunan seperti rumah, warung, gudang di wilayah bekas Stasiun Panarukan. Selain itu, karena letak stasiun dekat dengan pelabuhan Panarukan dengan jarak sekitar 100 meter dari arah stasiun, masyarakat setempat memanfaatkan tanah sekitar stasiun untuk digunakan sebagai gudang-gudang penyimpanan serbaguna hasil laut dengan latar belakang mayoritas mereka bermata pencaharian sebagai nelayan. Saat ini kondisi di sekitar stasiun sudah padat dengan rumah-rumah yang didirikan masyarakat.

Masyarakat di lingkungan Stasiun Panarukan mendirikan bangunan di atas tanah PT KAI dengan beberapa bentuk bangunan. Terdapat 2 (dua) jenis

bangunan, diantaranya bangunan permanen dan semi permanen yang didirikan masyarakat sebagai penyewa tanah asset. Selain itu terdapat bangunan-bangunan milik PT KAI yang tidak lagi dipergunakan sebagaimana mestinya dan berubah fungsi menjadi gudang atau tempat untuk menyimpan barang. Berdasarkan fakta di lapangan, bangunan bekas Stasiun Panarukan juga dimanfaatkan menjadi tempat tinggal pribadi oleh seorang warga yang tinggal disana bernama Bapak Yudha, beliau bersama dengan keluarganya menempati bekas stasiun tersebut dan seolah mengubah bentuk bangunan stasiun menyerupai rumah pribadi dengan mengisi beberapa perabotan rumah tangga seperti: peralatan memasak, tempat tidur, sofa hingga perabot rumah tangga lainnya. Berdasarkan izin dari pejabat daerah setempat yakni Kepala Desa, warga tersebut menempati bekas Stasiun Panarukan, atas izin di atas dimana Kepala Desa tidak memiliki wewenang akan hal itu maka perlu izin khusus dari PT KAI. PT KAI memiliki rutinitas pengawasan yang dilakukan secara rutin atas wilayah-wilayah yang telah ditentukan, dimana telah menjadi tupoksi dari PT KAI untuk melakukan pengawasan. Bentuk pengawasan yang dilakukan oleh PT KAI adalah memeriksa kondisi objek sewa baik secara berkala maupun sewaktu-waktu dan apabila setelah dilakukan pengawasan ditemukan indikasi adanya pelanggaran atas pelaksanaan perjanjian, PT KAI dapat melakukan beberapa hal seperti: memberitahukan secara tertulis hasil pengawasan dan pemeriksaan berupa saran dan masukan untuk perbaikan; memberikan surat teguran apabila saran dan masukan tersebut tidak dilakukan oleh penyewa. Hal tersebut bertujuan untuk mencegah masyarakat melakukan pemanfaatan lahan tanpa izin dari PT KAI sehingga masyarakat dapat tertib sosial dan memiliki kedudukan hukum legal karena telah memiliki izin dari PT KAI.

Terhadap masyarakat penyewa aset tanah di sekitar stasiun yang mendirikan bangunan di atas tanah PT KAI juga memiliki kedudukan hukum legal, karena sebelumnya telah dibuat bersama dengan pihak PT KAI surat perjanjian kepada masing-masing penyewa aset dengan ketentuan yang telah ditetapkan atau disepakati oleh kedua belah pihak. Jadi, ada dua fenomena yang terjadi di atas tanah PT KAI di wilayah bekas Stasiun Panarukan. Pertama, adalah tindakan

warga yang menempati bangunan bekas stasiun. Kedua, tindakan masyarakat di wilayah sekitar stasiun yang mendirikan bangunan di atas tanah PT KAI.

4.1.3 Kewenangan PT KAI Terhadap Masyarakat yang Menempati Tanah PT KAI di Wilayah Bekas Stasiun Panarukan

Pasal 4 UUPA menjelaskan, atas dasar hak menguasai dari negara yang dimaksud dalam Pasal 2, ditentukan macam-macam suatu hak atas tanah yang dapat diberikan kepada dan dipunyai oleh seseorang baik sendiri atau bersama dengan orang lain serta badan-badan hukum. Suatu perusahaan dengan status badan hukum adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Salah satu BUMN yang memperoleh kewenangan untuk mengelola aset negara berupa tanah adalah PT KAI. PT KAI memiliki kewenangan melaksanakan usaha menyewakan lahan aset sesuai kesepakatan dalam rangka pemanfaatan aset bila mana memenuhi ketentuan kerjasama. Adapun bentuk kerjasama pemanfaatan aset tetap antara BUMN dengan pihak swasta atau pihak lainnya diatur dalam Peraturan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor. PER-13/MBU/09/2014 tentang Pedoman Pendayagunaan Aset Tetap Badan Usaha Milik Negara. Pemanfaatan Aset BUMN dapat dilakukan dengan cara sebagai berikut: bangun guna serah, bangun serah guna, kerjasama operasi (KSO), kerjasama usaha (KSU), sewa, dan pinjam pakai.⁵⁷

Dasar kerja sama pemanfaatan aset PT KAI termuat dalam Peraturan Menteri BUMN PER-07/MBU/04/2021 tanggal 21 April 2021 Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor PER-03/MBU/08/2017 Tentang Pedoman Kerja Sama Badan Usaha Milik Negara. Dasar persewaan pemanfaatan asset PT KAI juga termuat dalam Surat Komisi Pemberantasan Korupsi Nomor R-4002/10-12/09/2014 tanggal 16 September 2014 perihal tindak lanjut penertiban barang milik negara di lingkungan PT KAI; Surat Keputusan Direksi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor KEP.U/KA.102/IV/1/KA-

⁵⁷ Ibid, h. 161.

2016 tanggal 27 April 2016 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pendayagunaan Aset Tetap Perusahaan Untuk Jangka Waktu Sampai Dengan 5 (lima) Tahun.

Terkait alas hak yang digunakan PT KAI sebagai pemegang hak atas tanah negara terdapat ketentuan mengenai *grondkaart* yang harus dilakukan konversi menjadi hak pakai atau hak pengelolaan, mengingatkan bahwa *grondkaart* itu bukanlah alat bukti kepemilikan tanah, melainkan hanya sebuah peta tanah pada zaman Belanda, terdiri dari satu kesatuan warkah tanah yang berisi asal muasal tanah, batas-batas tanah, dan lain-lain yang berfungsi sebagai petunjuk yang menjelaskan bahwa tanah yang diuraikan dalam *grondkaart* itu merupakan kekayaan negara. PT KAI mempunyai kewajiban mendaftarkan ke Badan Pertanahan Nasional (BPN) untuk mendapatkan tanda bukti yang kuat hak atas tanah berupa sertifikat berdasarkan ketentuan perundang-undangan yang berlaku seperti yang termuat dalam Pasal 46 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian yang secara tegas menyatakan bahwa tanah yang terletak di ruang milik jalur kereta api dan ruang manfaat jalur kereta api disertifikatkan sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Penyelenggaraan pendaftaran hak atas tanah dilaksanakan berdasarkan ketentuan UUPA dan Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah.⁵⁸

Terkait pelaksanaan konversi hak penguasaan atas tanah negara dan ketentuan-ketentuan tentang kebijaksanaan selanjutnya, memberi kewenangan kepada pemegang haknya yang dapat dilihat pada Pasal 6 Peraturan Menteri Agraria (PMA) Nomor 9 Tahun 1965, dijelaskan bahwa:

1. Merencanakan peruntukan dan penggunaan tanah yang bersangkutan;
2. Menggunakan tanah tersebut untuk keperluan pelaksanaan tugasnya;
3. Menyerahkan bagian-bagian dari tanah itu kepada pihak ketiga dengan hak pakai yang berjangka waktu 6 tahun;
4. Menerima uang pemasukan dan/atau uang wajib tahunan.

⁵⁸ Ibid, h. 220.

Terkait dengan konversi hak penguasaan tanah negara yang dijelaskan di atas dilakukan menurut ketentuan dalam PMA Nomor 9 Tahun 1965 *jo* PMA Nomor 1 Tahun 1966. Dalam hak penguasaan tanah PT KAI apabila dikuasai oleh badan/instansi pemerintah dapat dikonversi menjadi hak pakai, apabila dikuasai oleh kepentingan sendiri disamping juga diberikan kepada masyarakat maka dikonversi menjadi hak pengelolaan. Pemberian hak atas tanah kepada pihak ketiga menurut PMA Nomor 9 Tahun 1999 tentang Ketentuan Tata Cara Pemberian dan Pembatalan Hak atas Tanah Negara dan Pengelolaannya, tetap harus mendapat persetujuan dari Menteri Keuangan sebagai pengelola kekayaan negara. Terhadap tanah aset PT. KAI baik yang sudah bersertifikat maupun yang belum bersertifikat, menurut ketentuan hukum perbendaharaan negara tidak boleh dilepaskan dan tidak boleh diberikan dengan suatu hak atas tanah apapun kepada pihak ketiga jika tidak ada izin dari Menteri Keuangan.⁵⁹ Pengurusan tanah-tanah negara yang merupakan kekayaan negara secara yuridis administratif penguasaannya berada di bawah wewenang Kepala BPN, namun secara fisik penggunaannya berada di bawah pengurusan suatu departemen atau lembaga yang memerlukan koordinasi dalam penanganannya.⁶⁰

Dalam PMA di atas juga menjelaskan mengenai alas hak yang digunakan oleh PT KAI dalam hal pelaksanaan kerjasama pemanfaatan aset tanah dengan pihak ketiga, dimana dalam Pasal 67 ayat (1) huruf d menyatakan bahwa PT KAI dapat menjadi subyek dari hak pengelolaan. Pada ayat (2) hak pengelolaan diberikan sepanjang sesuai dengan tugas pokok dan fungsi yang berkaitan dengan pengelolaan tanah, dan dapat dijadikan sebagai subyek hak pengelolaan. PT KAI dapat menyerahkan sebagian dari hak pengelolaan tersebut kepada pihak lain untuk dilakukan kerjasama dengan cara diberikan hak guna bangunan atau hak pakai di atas hak pengelolaan. Oleh karena itu, hak pengelolaan ini dapat dimohonkan bila ada kerjasama dengan pihak ketiga. Proses pemberian hak pengelolaan sama dengan proses pemberian hak-hak atas tanah lainnya, yakni

⁵⁹ Dhudy Hario Wintoko, *Op.cit*, h. 219.

⁶⁰ Oky Nasrul, *Op.cit*, h. 154.

diawali dengan permohonan hak pengelolaan, lalu penerbitan surat keputusan pemberian hak, setelah semua syarat dipenuhi oleh pemohon untuk selanjutnya dilakukan pendaftaran ke Kantor Pertanahan kota setempat dan dilanjutkan dengan penerbitan sertifikat HPL sebagai surat tanda bukti hak.⁶¹

Sebagai suatu hak yang bertujuan untuk memberikan tanah bagi kepentingan pihak lain, maka sebelum tanah HPL diserahkan kepada pihak ketiga perlu kemudian ditandatangani oleh PT KAI atas suatu perjanjian penyerahan penggunaan tanah yang dilakukan dengan pihak ketiga/calon mitra yang membutuhkan tanah tersebut. Surat perjanjian tersebut ditandatangani sebelum adanya permohonan hak guna bangunan di atas tanah hak pengelolaan milik PT KAI.⁶²

Kerjasama terhadap tanah PT KAI yang dimanfaatkan dengan pihak ketiga supaya diterbitkan sertifikat atas nama PT KAI. Terhadap tanah PT KAI yang diduduki oleh pihak lain yang tidak berdasarkan kerjasama dengan PT KAI supaya tidak diterbitkan sertifikat tanah atas nama pihak lain tersebut, sebelum terlebih dahulu memperoleh izin/ persetujuan Menteri Keuangan. Pemanfaatan tanah PT KAI dilakukan dengan kerjasama dengan pihak ketiga maka terhadap tanah aset PT KAI diterbitkan sertifikat hak pengelolaan lahan atas nama PT KAI sedangkan pada pihak ketiga diterbitkan sertifikat hak guna bangunan atau hak pakai di atas hak pengelolaan tersebut, dengan diterbitkan Hak Pengelolaan atas nama PT KAI walaupun di atasnya diterbitkan hak guna bangunan atas nama pihak ketiga, namun hak pengelolaan tetap ada/berlaku, sehingga tanah aset PT KAI akan selalu terjaga.⁶³

Kerjasama yang dilakukan PT KAI dengan pihak ketiga seperti yang disebutkan di atas adalah bentuk pemanfaatan tanah aset PT KAI untuk kegiatan di luar perkeretaapian karena masih terdapat tanah aset dari PT. KAI yang tidak difungsikan atau non aktif. Pelaksanaan pemanfaatan tanah aset PT KAI untuk

⁶¹ Ibid, h.163.

⁶² Ibid, h. 164.

⁶³ Oky Nasrul, *Op.cit*, h. 159.

kegiatan di luar perkeretaapian dilakukan dalam rangka diversifikasi usaha dengan pihak ketiga guna menunjang usaha pokoknya yang dilakukan dengan sewa tanah dan bangunan aset PT KAI. Bentuk sewa bangunan milik PT KAI diantaranya: pemanfaatan stasiun yang telah nonaktif, rumah dinas, rumah perusahaan, dan beberapa bekas bangunan dinas yang sudah tidak difungsikan lagi dapat disewakan.

Apabila mengacu kepada Peraturan Menteri Keuangan Nomor. 96/PMK.06/2007 tentang Tata Cara Pelaksanaan Penggunaan, Pemanfaatan, Penghapusan, dan Pemindahtanganan Barang Milik Negara. Pasal 2 ayat (1) dan (2) menyatakan bahwa: “Penggunaan Barang Milik Negara oleh Pengguna Barang dan Kuasa Pengguna Barang dibatasi hanya untuk penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi kementerian negara/lembaga”. Selanjutnya ayat (2) menyatakan : “Tanah dan /atau bangunan yang tidak digunakan lagi sesuai tugas pokok dan fungsi Pengguna Barang atau Kuasa Pengguna Barang wajib diserahkan kembali kepada Pengelola barang”. Pengelola barang dalam hal ini adalah Menteri Keuangan, sebagai Bendahara Umum Negara. Jika dilihat tanah-tanah Negara yang saat ini tidak diperuntukan sebagaimana mestinya, maka secara hukum haruslah jatuh ke Negara dan berstatus sebagai tanah Negara. Sepanjang aset tanah PT. KAI dimanfaatkan dan untuk kepentingan serta penunjang kegiatan perkeretaapian, PT. KAI wajib mengelola aset tanah tersebut dengan sebaik-baiknya.

Dalam hal pengelolaan asset maka PT KAI mempunyai kewenangan-kewenangan sebagai bentuk upaya perlindungan terhadap tanah negara. Kewenangan PT KAI atas aset tanah dan bangunan dalam hal pemeliharaan aset. Pada aset tanah perlu dilakukan pemeliharaan baik dalam segi fisik maupun dalam segi yuridis. Dipelihara secara fisik yaitu mengenai pengelolaan atas tanah aset PT KAI yang ada kaitanya dengan pemeliharaan sebagai wujud bahwa tanah tersebut berada dalam penguasaan PT KAI. Sedangkan pemeliharaan secara yuridis yaitu

terjamin kepastian hukum baik subjek maupun objeknya.⁶⁴ Pada asset tanah yang ada belum digunakan untuk penunjang kegiatan usaha tidak dimanfaatkan, PT. KAI harus menanggung beban biaya pajak, biaya pemeliharaan, pengamanan dan biaya lainnya. Dari kegiatan kerjasama ini maka PT KAI mendapat manfaat dan pemasukan dari tanah-tanah yang disewakan agar PT KAI tidak menanggung beban biaya pajak dan juga biaya pemeliharaan dan pengamanan.⁶⁵

Kewenangan lain yang dimiliki oleh PT KAI yaitu kewenangan reaktivasi jalur rel dari nonaktif menjadi jalur aktif atas arahan dari Direktorat Jenderal Perkeretaapian di bawah naungan Kementerian Perhubungan. Selain itu, PT KAI memiliki kewenangan pendayagunaan asset dengan melakukan perjanjian sewa kepada pihak ketiga, berdasarkan perjanjian tersebut PT KAI juga berwenang memutus kerjasama secara sepihak apabila pihak ketiga melanggar perjanjian sewa setelah diberi peringatan sebanyak tiga (3) kali dalam waktu tujuh (7) hari kalender dan pihak ketiga tidak mengindahkan atau melakukan upaya apapun terhadap pelanggaran tersebut.

Dalam melaksanakan kewenangannya PT KAI memiliki tugas untuk melakukan penjagaan pengawasan terhadap aset tanah dan bangunan selain itu PT KAI hanya sebatas melakukan pendataan dalam pendayagunaan aset dimana PT KAI saat ini berbentuk perusahaan persero yang disamping menjalankan fungsi perkeretaapian itu sendiri juga memiliki tujuan untuk mencari keuntungan di bidang komersil terhadap lahan-lahan yang berpotensi untuk dapat disewakan dan menjadi potensi pendapatan di perusahaan.⁶⁶

Beberapa kewenangan di atas dilaksanakan dalam setiap kegiatan yang terjadi di atas tanah aset PT KAI termasuk pada bekas Stasiun Panarukan. Pada bekas Stasiun Panarukan masyarakat menambah, mengubah dan mendirikan bangunan pada objek sewa tanpa seizin PT KAI. Dengan begitu, apabila terdapat masyarakat menambah, mengubah dan mendirikan bangunan pada objek sewa tanpa seizin PT

⁶⁴ Ibid, h. 154.

⁶⁵ Ibid, h. 167.

⁶⁶ Wawancara dengan Swandaru selaku Assistent Manager Penjagaan Aset dan Sertifikasi di Kantor DAOP 9 Kabupaten Jember; 22 Agustus 2022.

KAI maka pihak PT. KAI berhak untuk menghentikan karena segala kegiatan yang berdiri di atas tanah PT KAI perlu mendapat persetujuan dari pihak PT. KAI, dan sudah menjadi kewenangan PT KAI selaku pemegang hak atas tanah.

4.2 Akibat Hukum Perjanjian Sewa Aset PT KAI Oleh Masyarakat Yang Menempati Tanah PT.KAI Di Wilayah Bekas Stasiun Panarukan

4.2.1 Perjanjian Sewa Aset PT KAI oleh Masyarakat.

PT KAI sebagai salah satu badan hukum yang memiliki kewenangan hak atas tanah berupa hak pengelolaan yang dikuasai dan dimanfaatkan dengan baik. Atas dasar hak menguasai dari negara, tanah yang tidak diperuntukkan sebagaimana mestinya, secara hukum jatuh ke negara dan berstatus sebagai tanah negara. Sepanjang aset tanah PT KAI dipergunakan dan untuk kepentingan serta penunjang kegiatan perkeretaapian, PT KAI wajib mengelola aset tanah tersebut dengan sebaik-baiknya. PT KAI berhak mendapatkan keuntungan dalam hal pendayagunaan aset dengan cara melakukan perjanjian sewa terhadap tanah maupun bangunan aset PT KAI.⁶⁷ Perjanjian sewa aset dilakukan antara PT KAI dengan pihak ketiga sebagai penyewa, pihak penyewa adalah pihak yang dapat menempati tanah aset PT KAI dengan dasar perjanjian sewa menyewa tanah dan/atau bangunan. Selama pihak penyewa memiliki perjanjian sewa dengan PT KAI maka mereka mendapat hak untuk menempati aset tanah dan/atau bangunan tersebut.

Perjanjian sewa yang dilakukan oleh PT KAI dengan pihak penyewa melibatkan PT KAI sebagai pemegang hak atas tanah dan masyarakat atau pihak ketiga sebagai penyewa yang didalamnya memuat ketentuan-ketentuan yang harus dipenuhi kedua pihak yakni hak dan kewajiban PT KAI dan masyarakat penyewa, tata cara pembayaran, jangka waktu perjanjian, denda, sanksi, dan larangan. Ketentuan terkait perjanjian sewa menyewa tertuang dalam Pasal 1548 KUH Perdata yang menyatakan bahwa sewa menyewa merupakan suatu persetujuan dimana salah satu pihak mengikatkan dirinya untuk memberikan kenikmatan atas

⁶⁷ Wawancara dengan Swandaru selaku Assistent Manager Penjagaan Aset dan Sertifikasi di Kantor DAOP 9 Kabupaten Jember; 22 Agustus 2022.

suatu barang kepada pihak yang lain. Dalam UUPA mengatur mengenai hak sewa menyewa yang dimuat dalam Pasal 16 ayat (1) huruf e yang menegaskan bahwa hak sewa sebagai salah satu hak atas tanah namun dalam penjelasan pasalnya tidak menjelaskan yang dimaksud hak sewa. Pasal 44 menyebutkan tentang hak sewa untuk bangunan. Hak sewa untuk bangunan adalah hak yang dimiliki seseorang atau badan hukum untuk mendirikan bangunan diatas tanah hak milik orang lain dengan membayar sejumlah uang sewa tertentu dan dalam jangka waktu tertentu yang disepakati oleh pemilik tanah dengan pemegang hak sewa untuk bangunan tersebut.⁶⁸ Pasal 45 UUPA mengatur tentang subjek hak sewa untuk bangunan. Pasal 53 UUPA hanya menyebut tentang hak sewa tanah pertanian.

Definisi lain menyebutkan bahwa perjanjian sewa menyewa adalah persetujuan untuk pemakaian sementara suatu benda dengan waktu tertentu, baik benda bergerak maupun tidak bergerak, dengan pembayaran suatu harga tertentu.⁶⁹ Dalam hal bangunan-bangunan yang berdiri di atas tanah aset milik PT KAI dapat disewa dan ditinggali oleh para penyewa dan ketentuan tersebut termuat dalam perjanjian sewa aset. Prinsip-prinsip yang mesti diperhatikan dalam pelaksanaan perjanjian sewa aset tetap sesuai dengan Peraturan Menteri BUMN No.PER13/MBU/08/2017 sebagai berikut: perjanjian dijalankan dengan memperhatikan asas transparansi, kemandirian, akuntabilitas, pertanggungjawaban, serta kewajaran; perjanjian dijalankan dengan memperhatikan asas kemanfaatan; perjanjian dijalankan sesuai dengan peruntukannya berdasarkan peraturan perundang-undangan; perjanjian dijalankan tidak mengganggu kegiatan usaha utama Badan Usaha Milik Negara; perjanjian dijalankan untuk jangka waktu tertentu yang dicantumkan dalam perjanjian dan tidak diperkenankan melakukan pendayagunaan aset tetap tanpa batas waktu. Perjanjian mengutamakan sinergi antara BUMN dan/atau anak perusahaan BUMN dan/atau perusahaan terafiliasi BUMN dan peningkatan peran

⁶⁸ Urip Santoso, *Hukum Agraria Kajian Komprehensif* (Jakarta: Kencana Prenada Madia Group, 2012), h. 130.

⁶⁹ Claudia Soleman, *Perjanjian Sewa Menyewa Sebagai Perjanjian Bernama Berdasarkan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, Lex Privatum, Vol. 6, No. 5, 2018, h. 13.

serta usaha nasional; aset tetap yang diperjanjikan dilarang untuk dipakai oleh Mitra, kecuali diatur lain dalam Peraturan Menteri BUMN No.PER-13/MBU/08/2017 tanggal 21 Agustus 2017; selain organ persero atau organ perum, pihak manapun dilarang ikut campur dalam proses dan pengambil keputusan tentang pendayagunaan aset tetap dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan; direksi bertanggungjawab atas pelaksanaan pendayagunaan aset tetap untuk kepentingan perusahaan, serta menjamin bebas dari tekanan, paksaan, dan campur tangan dari pihak lain; direksi wajib mengevaluasi perjanjian pendayagunaan aset tetap yang belum dilaksanakan, apabila direksi berpendapat bahwa perjanjian yang sudah ditandatangani BUMN atau belum memberikan keuntungan yang optimal, dengan tetap memperhatikan peraturan perundang-undangan.

Dalam perjanjian sewa menyewa tanah milik PT KAI dengan warga yang memanfaatkan tanah dan/atau bangunan, PT KAI memberikan beberapa tahapan atau prosedur yang harus dipenuhi sebelum melaksanakan perjanjian, diantaranya adalah : *Pertama*, tahap pengajuan permohonan. Pada tahap ini, penyewa tanah melakukan pengajuan permohonan sewa tanah kepada PT KAI dengan daerah operasi yang dituju, dalam hal ini adalah Daop IX Jember. Permohonan ini berisi tentang keinginan penyewa untuk menyewa tanah, identitas pemohon, tanah atau lokasi tanah yang akan disewa, serta tujuan dalam menyewa tanah dengan maksud untuk apa tanah yang disewa itu. Permohonan dibuat oleh pihak penyewa itu sendiri di atas materai dan permohonan tersebut harus diketahui oleh Kepala Desa sekitar tanah yang akan disewakan dengan minimal dua orang saksi dari warga setempat atau sekitar tanah yang akan disewa.

Dalam hal permohonan pengajuan sewa tanah di atas ada beberapa hal yang harus diperhatikan adalah mengenai lokasi tanah, jika lokasi tanah yang akan disewa berada diantara sinyal stasiun kereta api maka permohonan tersebut langsung ditujukan kepada Kepala Daop (Kadaop), sedangkan apabila tanah berada diluar sinyal kereta api maka prosedur permohonannya melalui Distrik kereta yang kemudian direkomendasikan Kepala Seksi tanah dan bangunan yang dikoordinasikan dengan Kadaopnya.

Tahap *kedua*, tahap peninjauan lapangan. Setelah proses pengajuan permohonan selesai maka dari PT KAI melakukan tinjauan lapangan terhadap lokasi tanah yang akan disewa. Peninjauan ini disaksikan oleh pemohon beserta tim dari PT KAI yakni tim penjagaan aset, tim komersial aset, dan tim pengamanan. Peninjauan ini penting dilakukan agar jelas termasuk dalam lokasi yang boleh disewa atau bukan, dan terkait luas tanah yang boleh disewa. Selanjutnya hasil daripada peninjauan ini dilaporkan pada kepala seksi tanah dan bangunan dengan tujuan untuk melihat bahwa tanah yang akan disewa tidak melanggar syarat mutlak dalam perjanjian sewa menyewa tanah. syarat mutlak itu adalah :

- a. Tidak mengganggu operasional kereta api
Lahan yang akan disewa harus berada 11 (sebelas) meter di luar rel utama karena hal ini akan berdampak pada kereta api yang akan atau sedang berjalan seperti mengganggu pandangan masinis yang akan sedang menjalankan kereta api.
- b. Tidak mengganggu operasional perawatan jalan kereta api
Lokasi tanah yang akan disewa tidak mengganggu sewaktu-waktu perawatan jalan rel kereta api. Misalnya lokasi tanah yang akan disewa terlalu rapat dengan kayu dan batu-batu yang akan digunakan untuk rel kereta api. Sehingga hal ini mempengaruhi proses perawatan jalan rel kereta api.
- c. Tidak mengganggu lingkungan sekitar
Dalam hal sewa menyewa tanah maka tanah yang akan disewa harus bersih dari limbah yang dihasilkan oleh pihak penyewa, dengan maksud pihak penyewa tidak boleh membuang limbah yang dihasilkan dalam usahanya karena hal ini berdampak pada lingkungan sekitar kereta api. Maka, pihak penyewa harus membuat saluran pembuangan limbah yang aman.

Ketiga, tahap penggambaran tanah yang akan disewa (*Ground card*). Pada tahap ini dilakukan oleh pihak dari PT KAI yaitu tim gambar dan tim komersial aset. Dengan diketahui luasannya lalu diproses oleh tim gambar lalu diarahkan ke

bagian komersial dari PT KAI untuk dijadikan buku kontrak. Sebelum kontrak itu dibuat terdapat negosiasi antara pihak penyewa dengan pemberi sewa terkait harga karena luasan tanah berpengaruh dengan harga yang harus dibayar, nilai jual objek pajak (NJOP) serta lokasi yang dimaksud harus jelas digunakan untuk hunian atau hal-hal komersial. Selain itu, terdapat perbedaan tarif antara sewa untuk hunian dan sewa untuk hal-hal komersil, dan peraturan akan hal ini diatur tersendiri oleh internal PT KAI.

Pada tahap penggambaran, PT KAI mempunyai kewenangan penuh atas tanah yang dimilikinya tetapi PT KAI tidak diperbolehkan begitu saja menyetujui gambar yang telah dibuat maka perlu adanya rekomendasi dari pihak Pemerintah Kabupaten daerah setempat untuk dilakukan penyesuaian dengan Rencana Umum Tata Ruang (RUTR) dan dalam hal ini pemerintah kabupaten yang mempunyai wewenang untuk menentukan penggunaan lahan-lahan mana yang diperbolehkan untuk dibangun di daerahnya. Jika tidak sesuai dengan rencana pemerintah tersebut maka secara otomatis pihak penyewa tidak boleh mendirikan bangunan di daerah tersebut.

Selanjutnya, pada masyarakat dengan tingkat ekonomi rendah yang ingin melakukan sewa tanah PT KAI, PT KAI sendiri memberikan upaya untuk membantu meminimalisir nominal yang harus mereka bayarkan dengan cara mereka dapat melampirkan surat keterangan tidak mampu yang didapat dari Desa/Kelurahan masing-masing. Adapun surat keterangan tersebut dapat menjadi pertimbangan perhitungan tarif oleh tim komersial PT KAI.

Keempat, tahap transaksi persewaan tanah. Pada tahap ini, pihak penyewa mengadakan perjanjian dengan PT KAI dengan perjanjian yang dipakai adalah perjanjian standar kontrak dimana terlebih dahulu PT KAI sebagai pemilik tanah telah membuat isi perjanjian tersebut dalam bentuk klausula-klausula perjanjian dalam bentuk yang baku. Untuk selanjutnya pihak penyewa perlu memahami isi dari perjanjian tersebut seperti ketentuan-ketentuan yang harus dilakukan atau suatu prestasi yang harus dilaksanakan oleh pihak penyewa. Perjanjian yang telah dibuat untuk selanjutnya disetujui dengan cara menandatangani perjanjian sewa menyewa tanah tersebut. Dengan ditandatanganinya perjanjian tersebut maka

perjanjian itu dinyatakan sah dan mengikat kedua pihak menurut undang-undang. Selanjutnya, setelah perjanjian dalam buku kontrak selesai dibuat maka dilanjutkan oleh unit penagihan untuk diketahui nominal kontrak yang harus dibayarkan.⁷⁰

4.2.2 Akibat Hukum Perjanjian Sewa Aset PT KAI Oleh Masyarakat

Suatu perjanjian akan menjadi sah jika memenuhi syarat-syarat sah perjanjian serta azas-azas hukum perikatan. Masing-masing dari pihak yang bersangkutan telah sepakat mengenai poin-poin yang ada dalam surat perjanjian dengan adanya 'sesuatu' hal yang harus dilaksanakan, yaitu prestasi. Bersumber pada Pasal 1234 KUH Perdata, prestasi dapat berupa keharusan untuk menyerahkan sesuatu, melakukan suatu perbuatan, dan tidak melakukan suatu perbuatan. Pelaksanaan perjanjian sewa menyewa pada dasarnya harus memperhatikan 4 (empat) syarat sah perjanjian yang tertuang dalam Pasal 1320 KUH Perdata, diantaranya: (1) Adanya kata sepakat bagi mereka yang mengikatkan dirinya; (2) Kecakapan para pihak untuk membuat suatu perjanjian; (3) Ada hal tertentu yang diperjanjikan; (4) Harus ada suatu sebab yang halal dengan kata lain tidak ada larangan oleh undang-undang.

Pada syarat pertama di atas, kata sepakat dalam suatu perjanjian merupakan kesesuaian kehendak antara para pihak di dalam perjanjian itu sendiri. Seseorang dapat memberikan persetujuan atau kesepakatan yang dimilikinya jika dirinya memang menghendaki apa yang disepakati. Jadi, suatu kehendak itu tidak hanya dinyatakan namun juga dapat dimengerti oleh pihak lain. Apabila pihak yang lain tersebut telah menyatakan menerima atau menyetujui, dari situ timbul suatu kata sepakat.⁷¹ Pada perjanjian sewa aset tanah dan bangunan PT KAI oleh masyarakat, kedua pihak ini menghendaki atas kesepakatan sewa menyewa yang dijalankan.

⁷⁰ Wawancara dengan Swandaru selaku Assistent Manager Penjagaan Aset dan Sertifikasi di Kantor DAOP 9 Kabupaten Jember; 22 Agustus 2022.

⁷¹ R.M. Panggabean, *Keabsahan Perjanjian dengan Klausul Baku*, Jurnal Hukum, Vol. 17, No. 4, 2010, h. 655.

Syarat sah perjanjian yang kedua menurut Pasal 1320 KUH Perdata adalah kecakapan untuk membuat perjanjian. Pada Pasal 1329 KUH Perdata menyatakan bahwa setiap orang adalah cakap untuk membuat perjanjian dengan pengecualian apabila menurut undang-undang dinyatakan tidak cakap. Kemudian pada Pasal 1330 KUH Perdata juga disebutkan mengenai kategori orang yang tidak cakap dalam membuat suatu perjanjian, yakni: terhadap orang yang belum dewasa; pada mereka yang ditaruh di bawah pengampuan; dan dalam hal yang telah ditetapkan oleh undang-undang. Pada perjanjian sewa asset tanah dan bangunan PT KAI oleh masyarakat, untuk memenuhi syarat kedua ini para pihak sudah termasuk dalam kata cakap menurut hukum, pada masyarakat juga penting diketahui identitasnya dalam suatu perjanjian agar termasuk dalam kategori cakap atau belum.

Selanjutnya, pada syarat ketiga adalah adanya suatu hal tertentu. Dilihat pada Pasal 1333 KUH Perdata menentukan bahwa suatu perjanjian harus mempunyai pokok suatu benda yang paling sedikit dapat ditentukan jenisnya. Jadi, suatu perjanjian harus memiliki objek tertentu, mengenai objek itu dapat berupa hak dan kewajiban kedua belah pihak. Pada perjanjian sewa aset PT KAI oleh masyarakat, perjanjian yang dibuat memuat objek prestasi perjanjian seperti ketentuan pembayaran sewa, pemeliharaan tanah dan bangunan oleh penyewa.

Syarat sahnya perjanjian yang keempat adalah adanya suatu sebab yang halal, sesuatu ini mengacu pada isi dan tujuan perjanjian itu sendiri. Misal dalam kasus jual beli, dalam perjanjian jual beli itu yang menjadi isi dan tujuannya adalah pihak yang satu menghendaki hak milik suatu barang, sedangkan pihak yang lain menghendaki uang. Pada perjanjian sewa asset tanah PT KAI oleh masyarakat, PT KAI memberikan tanahnya dengan alas hak sewa, sedangkan masyarakat penyewa mendapat tanah untuk ditempati atau didirikan bangunan.

Beberapa syarat di atas berkenaan dengan keabsahan suatu perjanjian karena jika dalam perjanjian itu telah memenuhi unsur yang telah disebutkan di atas maka perjanjian itu dianggap sah. Surat perjanjian yang digunakan sebagai dasar sewa menyewa tanah dan bangunan dinyatakan sah demi hukum. Keabsahan yang dicapai para pihak dalam surat perjanjian sebagai salah satu dasar fundamental

dokumen tertulis dengan tidak didasarkan oleh karena adanya paksaan ataupun penipuan.

Hubungan sewa menyewa yang terjadi di antara kedua belah pihak, yakni para penyewa dengan PT KAI selaku pemilik tanah aset dilandaskan dengan peraturan yang ada. Dilaksanakan sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan oleh PT KAI menggunakan bentuk perjanjian tertulis dengan akta di bawah tangan. Sesuai dengan Pasal 1338 KUH Perdata yang menegaskan bahwa setiap perjanjian yang dibuat secara sah maka isi dari perjanjian tersebut akan berlaku sebagai Undang-Undang bagi para pihak yang membuatnya. Dengan begitu, setiap perjanjian yang dibuat oleh pihak-pihaknya di bawah tangan adalah sah di mata hukum atau ketentuan Undang-Undang yang berlaku. Apabila pihak yang bersangkutan dalam kegiatan perjanjian sewa-menyewa melakukan suatu pelanggaran atau tindakan yang bertentangan dengan isi kesepakatan surat perjanjian, maka akan ada sanksi yang diberikan kepada mereka.

Perjanjian sewa menyewa tanah merupakan hubungan hukum segi dua, dikatakan bersegi dua karena dapat menimbulkan hak dan kewajiban bagi masing-masing pihak. yaitu antara PT KAI dengan masyarakat yang menempati tanah PT KAI. Berdasarkan perjanjian sewa tersebut PT KAI disebut Pihak Pertama (pemberi sewa) dan masyarakat yang menempati tanah PT KAI disebut sebagai Pihak Kedua (penyewa). Perjanjian yang dibuat secara tertulis menimbulkan suatu kontrak. Surat kontrak dibuat pada saat proses perjanjian sewa-menyewa terjadi, yaitu setelah Stasiun Panarukan berhenti beroperasi pada tahun 2004. Dibuat bersama-sama antara pihak PT KAI dengan pihak penyewa aset tanpa berhadapan dengan pejabat umum, yang mana disebut dengan surat perjanjian yang berupa akta di bawah tangan.⁷² Dalam hal ini, fungsi kontrak sama seperti perundang-undangan, hanya saja khusus berlaku terhadap para pembuatnya saja. Kontrak menjadi hal yang penting sebagai pedoman, pegangan, dan alat bukti bagi para pihaknya. Kontrak yang baik dan benar memberikan kepastian dan jaminan

⁷² Wawancara dengan Swandaru selaku Assistent Manager Penjagaan Aset dan Sertifikasi di Kantor DAOP 9 Kabupaten Jember; 22 Agustus 2022.

kepada pihak-pihaknya, sehingga dapat mencegah terjadinya konflik, karena segala sesuatu yang bersangkutan telah diatur dengan jelas sebelumnya. Oleh sebab itu, bilamana suatu perselisihan terjadi di antara pihak-pihaknya, maka kontrak dapat berperan sebagai upaya dalam menyelesaikannya.

Kontrak bersifat mengikat bagi para pihak yang terlibat di dalamnya, beserta hak dan kewajiban yang otomatis melekat dalam diri masing-masing pihak tersebut. Para pihak dapat memperjanjikan apapun sesuai dengan kesepakatan bersama bersumber pada asas kebebasan berkontrak yang dikenal juga dengan istilah sistem terbuka, yakni adanya kebebasan seluas-luasnya yang diberikan oleh Undang-Undang kepada masyarakat asal tidak bertentangan dengan peraturan perundang-undangan, kepatutan, dan ketertiban umum. Hal ini tertuang di dalam Pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata.⁷³

Berdasarkan isi perjanjian, bahwa kedua belah pihak telah bersepakat dan setuju atas perjanjian tentang persewaan tanah milik PT KAI yang berada di lingkungan Kilensari, Panarukan yang termasuk dalam Daerah Operasi (Daop IX) Jember.⁷⁴ Pemanfaatan dalam bentuk sewa menyewa muncul setelah adanya perjanjian yang mana mengatur mengenai kedudukan para pihak dan beberapa syarat dan ketentuan perjanjian sewa asset yang dilakukan PT KAI sebagai penguasa atau pihak pengelola tanah terhadap pihak ketiga sebagai penyewa.

Sebagai konsekuensi dari adanya perjanjian sewa menyewa antara PT KAI dengan masyarakat penyewa melahirkan syarat dan ketentuan perjanjian sewa. Ketentuan perjanjian meliputi pemenuhan hak dan pelaksanaan kewajiban antara PT KAI dengan masyarakat penyewa. Sebagaimana dalam ketentuan perjanjian, PT KAI memiliki hak untuk menagih dan menerima pembayaran harga sewa; menerima dan menolak permohonan perpanjangan jangka waktu sewa; menegur dan memperingatkan penyewa secara tertulis apabila penyewa telah menyalahgunakan peruntukan objek sewa; menerima kembali objek sewa pada

⁷³ Totok Dwinur Haryanto, *Hubungan Hukum yang Menimbulkan Hak dan Kewajiban dalam Kontrak Bisnis*, Jurnal Wacana Hukum, Vol. 9, 2010, h. 86.

⁷⁴ Wawancara dengan Swandaru selaku Assistent Manager Penjagaan Aset dan Sertifikasi di Kantor DAOP 9 Kabupaten Jember; 22 Agustus 2022.

saat berakhirnya perjanjian dalam kondisi baik serta terbebas dari segala macam hak dan kewajiban serta tanggung jawab pihak lain; melakukan pemeriksaan secara berkala terhadap objek sewa yang digunakan oleh penyewa; mendapat jaminan dari penyewa bahwa objek sewa tidak dipergunakan untuk hal-hal yang melanggar kesusilaan, kepatutan, ketertiban, dan kepentingan umum. Kewajiban PT KAI yakni menyerahkan objek sewa kepada penyewa setelah pembayaran diterima sesuai peruntukannya dan batas waktu yang telah disepakati bersama; memberi segala informasi selambat-lambatnya dua (2) bulan sebelum diambilnya objek sewa untuk kepentingan negara serta berakhirnya masa sewa;

Hak dan kewajiban yang harus dipenuhi masyarakat penyewa, antara lain: hak untuk menggunakan objek sewa sesuai dengan peruntukannya dan batas waktu yang telah disepakati; menerima bukti kwitansi pelunasan pembayaran; menerima sisa pembayaran yang dihitung secara proporsional apabila perjanjian berakhir kerana objek sewa akan dipergunakan oleh negara dan/atau PT KAI. Kewajiban yang harus dipenuhi masyarakat penyewa antara lain: membayar uang sewa secara rutin kepada PT. KAI; memelihara, menjaga keamanan, dan ketertiban, menggunakan objek sewa sesuai peruntukannya; membayar pajak dan biaya lain sesuai peraturan yang berlaku atas penggunaan objek sewa terhitung sejak berlakunya perjanjian; mengembalikan objek sewa sebagaimana diatur dalam perjanjian; serta bertanggung jawab apabila terjadi kerusakan/kerugian yang ditimbulkan dari penggunaan objek sewa. Masyarakat penyewa dilarang menyewakan dan/atau memperjualbelikan bangunan kepada pihak lain; menjaminkan atau membebani objek sewa dengan hak tanggungan atau jaminan kebendaan lainnya; menjual objek sewa milik penyewa tanpa seizin KAI; serta menambah, mengubah atau mendirikan bangunan pada objek sewa tanpa seizin PT KAI.

Beberapa hak dan kewajiban di atas muncul karena adanya suatu perbuatan hukum yang dilakukan oleh subjek hukum terhadap objek hukum yakni sewa menyewa yang tertulis dalam surat perjanjian yang telah disepakati. Suatu perjanjian akan mempunyai akibat hukum dari yang telah disepakati para pihak karena pelaksanaan dari pada suatu hubungan hukum sewa menyewa itu sendiri.

Dalam surat perjanjian antara PT KAI dengan masyarakat penyewa muncul beberapa prestasi yang harus ditepati oleh para masyarakat penyewa tanah asset. Selain beberapa prestasi, dalam suatu perjanjian mengenal kata yang disebut dengan wanprestasi dimana KUH Perdata menyebut bahwa apabila salah satu dari pihak yang terikat dalam perjanjian itu tidak melaksanakan kewajiban sebagaimana yang tertera dalam ketentuan perjanjian, atau bahkan telah menunaikan kewajiban namun tidak sesuai dengan apa yang tertera dalam isi perjanjian, maka kondisi ini juga termasuk dalam tindakan wanprestasi.⁷⁵

Bentuk lain dari tindakan wanprestasi yakni dalam hal terlambatnya salah satu pihak untuk melaksanakan kewajiban sesuai dengan peraturan jangka waktu yang telah ditetapkan. Penentuan wanprestasi ini sendiri erat kaitannya dengan suatu pernyataan lalai terhadap jangka waktu pemenuhan prestasi. Dengan demikian penentuan pernyataan wanprestasi terhadap salah satu pihak merupakan peraturan batas pelaksanaan kewajiban itu sendiri.

Perjanjian sewa aset PT KAI bagi kedua pihak tidak ada penuntutan hak apabila para pihak melaksanakan kewajiban sesuai dengan perjanjian yang telah disetujui tanpa dibantah oleh para pihak. Terhadap suatu kelalaian atau ketidaksesuaian objek perjanjian sewa menyewa tanah antara PT KAI dengan penyewa timbul suatu resiko berupa kerugian yang diderita. Misalnya penyewa mengulang sewakan objek sewa sepenuhnya kepada pihak lain atau melakukan perbuatan apapun yang mengakibatkan beralihnya perjanjian dan/atau objek sewa; menjaminkan atau membebani objek sewa, fasilitas dan sarana milik PT KAI dengan hak tanggungan atau jaminan kebendaan lainnya; menjual asset tanpa seizin PT KAI; serta mengalihkan, mengubah dan/atau menambah alas hak yang melekat pada objek tanpa izin dari PT KAI.

Berkaitan dengan kejadian di lingkungan Kilensari, Panarukan, tepatnya di bekas Stasiun Panarukan. Untuk tanah aset pada bekas Stasiun Panarukan dapat dikatakan banyak terjadi wanprestasi yang dilakukan oleh para masyarakat

⁷⁵ Hartana, *Hukum Perjanjian (Dalam Perspektif Perjanjian Karya Pengusahaan Pertambangan Batubara)*, Jurnal Komunikasi Hukum, Vol. 2, No. 2, 2016, h. 150.

penyewa dengan tidak melaksanakan prestasi sesuai dengan ketentuan dalam perjanjian. Fakta di lapangan yang terjadi adalah hampir seluruh masyarakat penyewa tanah aset milik PT KAI menambah, mengubah atau mendirikan bangunan pada objek sewa tanpa seizin PT KAI dengan melakukan renovasi atau mendirikan ulang bangunan yang mereka tempati tersebut, sehingga bangunan tidak lagi dapat disebut sebagai bangunan berjenis non-permanen. Perbuatan tersebut dapat dikatakan sebagai bentuk tindakan wanprestasi. Hal ini mencerminkan tidak ada keserasian antara isi perjanjian yang telah dibuat oleh kedua pihak dengan tindakan masyarakat di lapangan.

Beberapa peraturan yang mengatur mengenai pemanfaatan tanah PT KAI dalam hal pendirian bangunan adalah terdapat pada plang atau sebuah papan pemuat data atau keterangan yang dipasang oleh PT. KAI mengenai kepemilikan tanahnya yang bertuliskan “Dilarang mendirikan bangunan dan memanfaatkan lahan tanpa seizin pihak PT Kereta Api Indonesia (Persero), melanggar akan dikenakan KUHP Pasal 167 jo Pasal 385 jo Pasal 389”, ada juga plang yang bertuliskan “Dilarang memanfaatkan aset tanpa seizin pihak PT. KAI (Persero), melanggar KUHP Pasal 167 jo Pasal 389 dan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 Pasal 4”, tetapi Undang-Undang tersebut telah dicabut dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkertaapian.⁷⁶

Wanprestasi lain yang terjadi adalah keterlambatan pembayaran oleh masyarakat ataupun tidak melakukan pembayaran sama sekali, dengan kondisi seperti ini maka PT KAI memiliki hak untuk mengambil alih lahan sesuai kondisi semula atau yang disebut dengan penertiban dan pemberian sanksi. Bentuk penertiban itu sendiri bermacam-macam diantaranya penertiban administrasi, dalam artian PT KAI memberi upaya atau kesempatan bagi masyarakat untuk membayar sewa tanahnya tersebut meski sudah melewati batas waktu yang ditentukan, namun apabila upaya di atas masih tidak dapat dilaksanakan oleh

⁷⁶ Nisa Yasmin Yustisia, *Pemanfaatan Tanah Aset PT. Kereta Api Indonesia Persero untuk Pendirian Bangunan Pihak Ketiga di Stasiun Banyuwangi Lama*, Skripsi (Jember: Program Studi Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Jember, 2021), h. 52.

masyarakat penyewa maka pihak dari PT KAI yakni tim penagihan membuat surat peringatan pertama hingga ketiga. Jika surat peringatan di atas tidak berhasil, maka tim komersial selaku pembuat buku kontrak juga mengeluarkan surat peringatan pertama hingga ketiga. Setelah surat peringatan dari tim komersial tidak kunjung membuat penyewa membayar uang sewanya maka perjanjian itu tidak dapat diperpanjang karena terdapat piutang. Dari tim penjagaan aset, nantinya juga mengeluarkan surat peringatan pertama hingga ketiga untuk penertiban secara fisik. Ketika dalam proses dikeluarkannya surat peringatan ini, pihak penyewa melakukan pembayaran maka kembali lagi seperti semula dengan kata lain kontrak tetap berjalan. Namun, jika penyewa tidak melakukan pembayaran maka secara otomatis PT KAI melakukan penertiban secara fisik, artinya pemerataan bangunan yang didirikan masyarakat di atas tanah milik PT KAI. Ketentuan ini juga sudah diatur dalam perjanjian kontrak yang telah dibuat kedua pihak.⁷⁷

Apabila terjadi suatu pelanggaran maka pemberian sanksi kepada penyewa bermacam-macam disesuaikan dengan pelanggaran yang dilakukan, diantaranya: mengakhiri perjanjian tanpa somasi; menuntut pembayaran sekaligus lunas kepada penyewa atas jumlah-jumlah hutang penyewa yakni hutang atas harga sewa, denda, pajak, dan ganti rugi; apabila setelah diberikan surat peringatan pembayaran penyewa tidak kunjung melakukan pembayaran maka PT KAI melakukan pemutusan perjanjian secara sepihak. Suatu pelanggaran perjanjian yang dilakukan oleh salah satu pihak, dapat juga berupa suatu pelanggaran terhadap peraturan undang-undang atau suatu perbuatan yang melanggar kepatutan dan kehati-hatian yang mesti diperhatikan dalam hubungan antara warga masyarakat dan terhadap benda orang lain.⁷⁸

Perjanjian sewa aset PT KAI juga mengatur mengenai peraturan ganti rugi, dijelaskan bahwa penyewa wajib memberikan ganti rugi kepada PT KAI apabila

⁷⁷ Wawancara dengan Swandaru selaku Assistent Manager Penjagaan Aset dan Sertifikasi di Kantor DAOP 9 Kabupaten Jember; 22 Agustus 2022.

⁷⁸ Soeharnoko. 2014. *Hukum Perjanjian Teori dan Analisa Kasus*. Jakarta: Kencana Prenada Media Group, h. 133.

terjadi kerusakan atau gangguan yang ditimbulkan atas hal-hal seperti: kegiatan penempatan atau pemasangan serta pembongkaran pada objek sewa; adanya kesalahan dan/atau kelalaian penyewa. Atas kerusakan atau gangguan sebagaimana dimaksud di atas PT KAI akan melakukan investigasi dan perhitungan untuk menetapkan besaran ganti rugi yang mesti dipenuhi oleh penyewa. Apabila mengakibatkan kerugian bagi pihak lain, maka PT KAI tidak bertanggungjawab dan dibebaskan dari semua klaim, gugatan dan/atau tuntutan dari pihak manapun.

Akan tetapi, hingga saat ini tidak ada konflik yang dibawa hingga ke meja hijau atau melalui proses litigasi. Apabila diketahui telah terjadi perbuatan yang melanggar ketentuan dalam perjanjian, maka pihak PT KAI akan melakukan suatu tindakan yakni penertiban. Namun, sebelum tindakan penertiban itu terjadi, cara yang dilakukan oleh PT KAI adalah dengan mengupayakan pelaksanaan musyawarah bersama para penyewa untuk mencari jalan keluar dari konflik yang terjadi. Baru kemudian, apabila tidak ditemukan kata mufakat dalam pelaksanaan musyawarah, pihak PT KAI akan mengeluarkan surat peringatan kepada para pelanggar, jika peringatan pertama dan/atau kedua masih belum juga dihiraukan, maka untuk peringatan yang terakhir kali dengan total hingga 3 (tiga) kali peringatan.⁷⁹

Perjanjian sewa aset antara PT. KAI dengan penyewa jika terjadi persengketaan atau perselisihan diantara para pihak, maka akan diusahakan penyelesaiannya dengan cara damai atau musyawarah. Jika dengan cara musyawarah tidak tercapai kata sepakat, maka akan diselesaikan melalui suatu badan arbitrase yang ditunjuk dan disepakati oleh kedua belah pihak. Hal ini sesuai dengan peraturan Pasal 18 Perjanjian Sewa Aset PT. KAI. Dijelaskan bahwa perjanjian ini dibuat dan ditafsirkan berdasarkan hukum Indonesia. Apabila terjadi perselisihan atau perbedaan pendapat dalam pelaksanaan perjanjian ini, maka akan diselesaikan melalui musyawarah untuk mufakat. Setelah cara yang

⁷⁹ Wawancara dengan Swandaru selaku Assistent Manager Penjagaan Aset dan Sertifikasi di Kantor DAOP 9 Kabupaten Jember; 22 Agustus 2022.

disebut tidak berhasil maka para pihak sepakat untuk menyelesaikan dengan melalui Pengadilan Negeri sebagaimana dalam perjanjian.

Pada kasus sewa menyewa aset milik PT. KAI di lahan bekas Stasiun Panarukan, dalam hal pelaksanaan ketentuan waktu sewa antara satu penyewa dengan penyewa yang lainnya berbeda, semua telah disepakati bersama di dalam surat perjanjian yang telah disahkan oleh para pihak yang bersangkutan. Dalam hal penyewa bermaksud memperpanjang perjanjian sewa, maka penyewa wajib memberitahu maksud tersebut kepada PT KAI secara tertulis yang paling lambat 30 (tiga puluh) hari diterima sebelum jangka waktu perjanjian berakhir. Namun, dengan tidak diajukannya permohonan perpanjangan perjanjian tersebut mengakibatkan perjanjian berakhir sesuai jangka waktu yang telah ditetapkan, untuk itu PT KAI dapat menawarkan objek sewa untuk periode persewaan yang baru kepada pihak lain meskipun jangka waktu perjanjian belum berakhir.

Berpedoman pada ketentuan Pasal kontrak dan Pasal 1571 KUH Perdata bahwasanya untuk menentukan jangka waktu dalam perjanjian sewa menyewa harus berkaca pada kebiasaan yang berlaku, kemudian untuk waktu yang dimaksud adalah waktu yang pasti dan dapat ditentukan misalnya satu tahun, satu bulan, atau mungkin satu minggu. Adanya ketentuan waktu disamping, maka dapat memberi kepastian dan jaminan kepada pihak-pihaknya, sehingga mencegah terjadi konflik karena segala sesuatu yang bersangkutan telah diatur dengan jelas sebelumnya. Selain itu, kedudukan surat perjanjian dapat berperan sebagai upaya dalam menyelesaikan suatu perselisihan dikemudian hari.

BAB 5. PENUTUP

5.1 Kesimpulan

1. PT KAI sebagai BUMN diperbolehkan untuk mengelola aset negara berupa tanah dan/atau bangunan untuk kegiatan di luar perkeretaapian berdasarkan peraturan Menteri BUMN PER-07/MBU/04/2021 Tentang Pedoman Kerja Sama Badan Usaha Milik Negara. PT KAI memperoleh kewenangan untuk menyewakan aset mereka berdasarkan Surat Keputusan Direksi PT KAI (Persero) No.Kep.U/KA.102/IV/KA-2016 tentang Petunjuk Pendayagunaan Asset Tetap Perusahaan Untuk Jangka Waktu Sampai Dengan 5 (lima) Tahun. Beberapa kewenangan yang dimiliki PT KAI yaitu: Kewenangan pendayagunaan asset; Kewenangan pemeliharaan aset; Kewenangan reaktivasi jalur rel; dan kewenangan penjagaan pengawasan terhadap aset lahan dan bangunan. Beberapa kewenangan diatas merupakan kewenangan yang dipakai pada wilayah Stasiun Panarukan dalam hal pemanfaatan asset dengan bentuk sewa menyewa kecuali pada kewenangan reaktivasi jalur rel. Atas kewenangan yang dimiliki PT KAI maka segala kegiatan yang berdiri di atas tanah PT KAI perlu mendapat persetujuan dari pihak PT. KAI.
2. Perjanjian sewa menyewa tanah milik PT KAI dengan masyarakat yang memanfaatkan tanah dan/atau bangunan harus memenuhi syarat sah perjanjian yang berkenaan dengan keabsahan suatu perjanjian. Dalam surat perjanjian antara PT KAI dengan masyarakat penyewa muncul akibat hukum dari adanya hubungan hukum yakni perjanjian sewa menyewa. Pada bekas Stasiun Panarukan terjadi wanprestasi yang dilakukan oleh para masyarakat penyewa. Banyak masyarakat penyewa menambah, mengubah atau mendirikan bangunan pada objek sewa tanpa seizin PT KAI dengan melakukan renovasi atau mendirikan ulang bangunan yang mereka tempati, sehingga bangunan tidak lagi dapat disebut sebagai bangunan berjenis non-permanen, serta keterlambatan pembayaran oleh masyarakat. Dengan hal ini, PT KAI mengeluarkan surat peringatan, mengakhiri perjanjian secara sepihak bahkan melakukan penertiban.

5.2 Saran

1. Masyarakat penyewa aset tanah dan bangunan milik PT KAI
Dalam perjanjian antara PT. KAI dengan masyarakat lingkungan Kilensari, Panarukan memuat beberapa prestasi yang perlu ditelaah dengan baik agar tidak menimbulkan sengketa dikemudian hari. Untuk itu, diperlukan kesadaran hukum bagi masyarakat yang mendirikan bangunan

di atas tanah PT KAI dengan cara turut berperan aktif dalam pemberdayaan lahan wilayah stasiun tersebut baik dalam segi administratif maupun teknis. Selain itu masyarakat penyewa perlu memahami bahwa pendirian bangunan harus sesuai dengan peraturan yang berlaku.

2. PT KAI

PT.KAI perlu meningkatkan pengawasan aset dan penegakan dalam pemberian sanksi terhadap pelanggar prestasi sesuai dengan perjanjian, demi menghindari konflik yang terjadi antara PT KAI dengan masyarakat penyewa tanah dan bangunan. Sehingga dapat mencegah masyarakat melakukan pemanfaatan lahan tanpa izin dari PT KAI, pendirian bangunan permanen, maupun dalam hal keterlambatan pembayaran uang sewa. Selain itu, terhadap stasiun nonaktif PT KAI perlu memelihara kehidupan di lingkungan stasiun sehingga apabila ada reaktivasi di kemudian hari sudah siap digunakan.

3. Pemerintah

Bahwa berkaitan dengan pengelolaan tanah negara sebagai bentuk perlindungan tanah negara maka perlu bagi pemerintah untuk melakukan perancangan peraturan yang lebih spesifik terkait dengan pengelolaan dan pemanfaatan tanah atas dasar hak menguasai dari negara, tanah-tanah yang termasuk dalam barang milik negara seperti tanah PT KAI.

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

- Api (Persero), PT Kereta Api, *Tanah Kereta Api Suatu Tinjauan Historis, Hukum Agraria/Pertanahan dan Hukum Perbendaharaan Negara* (Semarang: Seksi Hukum PT. Kereta Api (Persero), 2000).
- Bungin, Burhan, *Metodologi Penelitian Sosial; Format-Format Kuantitatif dan Kualitatif* (Surabaya: Airlangga Press, 2001).
- Efendi, A'an & Dyah Ochterina, *Ilmu Hukum* (Jakarta: Kencana, 2021).
- Fajar ND, Mukti & Yulianto Achmad, *Penelitian Hukum Normatif dan Empiris* (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010).
- H.R Ridwan, *Hukum Administrasi Negara* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2013).
- Hadjon, Philipus M, *Pengantar Hukum Perizinan* (Surabaya: Yuridika, 1993)
- Harsono, Boedi, *Hukum Agraria Indonesia: Sejarah Pembentukan Undang-Undang Pokok Agraria, Isi dan Pelaksanaannya*, revisi ed (Jakarta: Djambatan, 2008).
- Kolopaking, Anita DA, *Penyelundupan Hukum Kepemilikan Hak Milik Atas Tanah Indonesia* (Bandung: PT Alumni, 2013).
- Marzuki, Peter Mahmud, *Pengantar Ilmu Hukum* (Jakarta: Kencana, 2008).
- Ochterina, Dyah & A'an Efendi, *Penelitian Hukum (Legal Research)* (Jakarta: Sinar Grafika, 2018).
- Qamar, Nurul, Aan Aswari & dkk, *Metode Penelitian Hukum (Legal Research Methods)* (Makassar: Social Politic Genius, 2017).
- Santoso, Urip, *Perolehan Hak Atas Tanah* (Jakarta: Prenamedia Group, 2015).
- Sembiring, Julius, *Pengertian, Pengaturan, dan Permasalahan Tanah Negara*, revisi ed (Jakarta: Prenamedia Group, 2018).
- Sushanty, Rimbawani Vera, *Buku Ajar Mata Kuliah Hukum Perizinan*, (Surabaya: Ubhara Press, 2020).
- Soekanto, Soerjono, *Penelitian Hukum* (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2005).
- Soekanto, Soerjono, *Pengantar Metode Penelitian* (Jakarta: UI Press, 1986).

Soekanto, Soerjono & Sri Mamudi, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2003).

Suharsimi, *Prosedur Penelitian, Suatu Pendekatan Praktek*, revisi ed (Jakarta: Rineka Cipta, 1998).

Sukmadinata, Nana Syaodih, *Metode Penelitian Pendidikan* (Bandung: Rosda Karya, 2010).

Sumardjono, Maria SW, *Kebijakan Pertanahan Antara Regulasi dan Implementasi*, revisi ed (Jakarta: Penerbit Buku Kompas, 2005).

Sutedi, Andrian, *Hukum Perizinan dalam Sektor Pelayanan Publik* (Jakarta: Sinar Grafika, 2010).

Zainuddin, Ali, *Metode Penelitian Hukum* (Jakarta: Sinar Grafika, 2009).

Zein, Ramli, *Hak Pengelolaan dalam Sistem UUPA* (Jakarta: Rineka Cipta, 1995).

PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN

KUH Perdata

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 tentang Pemerintah Daerah

Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan

Peraturan Pemerintah No. 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan bentuk Perusahaan

Umum Kereta Api Menjadi Perusahaan Perseroan (Persero)

Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2021 tentang Hak Pengelolaan, Hak atas Tanah, Satuan Rumah Susun, dan Pendaftaran Tanah

JURNAL

Budiyono, Muhtadi, Firmansyah, Ade Arif, “Dekonstruksi Urusan Pemerintahan Konkuren dalam Undang-Undang Pemerintahan Daerah”, *Kanun Jurnal Ilmu Hukum* 67: 419-432, 2015.

Farid, Mitfta, Antikowati, Indrayati, Rosita, “Kewenangan Pemerintah Daerah dan Partisipasi Masyarakat dalam Pengelolaan Potensi Daerah”, *E-Journal Lentera Hukum*, 2: 95-108, 2017.

Gandara, Moh, “Kewenangan Atribusi Delegasi dan Mandat”, *Khazanah Hukum* 3: 92-99, 2020.

- Hartana, “Hukum Perjanjian (Dalam Perspektif Perjanjian Karya Pengusahaan Pertambangan Batubara)”, *Jurnal Komunikasi Hukum*, Vol. 2, No. 2, 2016.
- Maulana, Rifqy, Jamhir, “Konsep Hukum Perizinan dan Pembangunan”, 1: 90-115, 2018.
- Nasrul, Oky, “Pemanfaatan Tanah Aset PT Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional II Sumatera Barat Oleh Pihak Ketiga”. *Soumatera Law Review* 1: 150-171, 2019.
- Nasrul, Oky, “Pemanfaatan Tanah Aset PT. Kereta Api oleh Pihak Ketiga”. *Kanun Jurnal Ilmu Hukum* 3: 525–546, 2018.
- Ngadino, Agus, “Perizinan Dalam Kerangka Negara Hukum Demokratis”.
- Panggabean, R.M, “Keabsahan Perjanjian dengan Klausul Baku”. *Jurnal Hukum* 4: 651–667, 2010.
- Santoso, Urip, “Eksistensi Hak Pengelolaan Dalam Hukum Tanah Nasional”. *Mimbar Hukum* 2: 276–288, 2012.
- Soleman, Claudia, “Perjanjian Sewa Menyewa Sebagai Perjanjian Bernama Berdasarkan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata”, *Lex Privatum* 5: 12-17, 2018.
- Wintoko, Dhudy Hario, “Peralihan Hak Atas Tanah Miik Negara PT. Kereta Api Indonesia (KAI) Ditinjau Dari Perspektif Hukum Perdata”. *Jurnal: Lontar Merah Universitas Tidar* 2: 213-224, 2019.

INTERNET

- Kamus Besar Bahasa Indonesia, “Arti kata konversi - Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) Online. Tahun, 2022”, online: <https://kbbi.web.id/>.
- “Stasiun Panarukan - Wikipedia bahasa Indonesia, ensiklopedia bebas”, Tahun 2022 online: https://id.wikipedia.org/wiki/Stasiun_Panarukan.