



TINJAUAN YURIDIS TERHADAP PEMANFAATAN TANAH ASET MILIK PT KAI OLEH PIHAK KETIGA DI DAOP VIII SURABAYA

Lina, Agus Supriyo

Fakultas hukum , Universitas Muhammadiyah Surabaya

ABSTRAK

Dalam rangka memberikan jaminan kepastian hukum atas status dan hak kepemilikan tanah, Indonesia telah mengatur secara yuridis aspek kepemilikan tanah melalui Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria. Meskipun demikian, konflik penguasaan tanah masih kerap kali terjadi. Di antara sekian banyak pihak yang terlibat dalam konflik penguasaan tanah, PT Kereta Api Indonesia merupakan salah satu pihak yang paling sering terlibat dalam sengketa penguasaan tanah, mengingat perusahaan ini memiliki aset kepemilikan berupa tanah yang dimanfaatkan sebagai jalur transportasi kereta api dan menunjang pekerjaan utamanya sebagai penyelenggara transportasi kereta api di Indonesia. Dalam beberapa kasus, khususnya yang terdapat sangkut pautnya dengan tanah-tanah yang berada di tanah aset milik PT Kereta Api Indonesia, secara yuridis PT KAI masih memegang status kepemilikan atas tanah-tanah tersebut. Namun untuk memberikan nilai ekonomi dan nilai manfaat yang lebih banyak, beberapa masyarakat memanfaatkan tanah tersebut sebagai tempat tinggal, tempat aktivitas perekonomian, dan tempat-tempat kegiatan kemasyarakatan. Hal ini terjadi salah satunya di Kabupaten Mojokerto tepatnya di Kec. Gedeg yang masuk ke dalam DAOP VIII Surabaya. Untuk membahas aspek hukum dari permasalahan tersebut, peneliti membagi fokus ke dalam dua poin, yakni mekanisme penguasaan yang dilakukan oleh masyarakat selaku pihak ketiga dan status hukum yang ada. Penelitian ini menggunakan metode yuridis empiris sebagai metode penelitian. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa penguasaan tanah PT KAI oleh masyarakat bertentangan dengan undang-undang yang berlaku sehingga batal demi hukum (dianggap tidak pernah ada).

Kata Kunci : PT KAI, aset tanah, pemanfaatan.

PENDAHULUAN

Tanah adalah aset yang sangat berharga bagi manusia karena menjadi modal utama dalam melaksanakan aktivitasnya. Tanah atau lahan memberikan ruang bagi manusia untuk melakukan berbagai macam aktivitas. Tanah telah menjadi kebutuhan dasar manusia karena setiap manusia pasti membutuhkan ruang untuk beraktivitas. Karena telah menjelma sebagai kebutuhan dasar bagi manusia, tanah tidak dapat dipisahkan dari kehidupan manusia. Bahkan bisa dibilang bahwa tanah merupakan sumber penghidupan dan kehidupan bagi manusia. Keberadaan tanah dapat berfungsi secara ekonomis maupun secara sosial bagi manusia, di mana tanah difungsikan untuk menjadi aset produktif atau sekadar dijadikan tempat tinggal dan tempat beraktivitas oleh manusia. Dari sinilah lahir pemahaman bahwa tanah merupakan aset yang begitu berharga sehingga pengelolaannya harus benar-benar dilakukan secara seksama agar menjadi adil dan cermat. Menyadari nilai tanah bagi kemanusiaan serta fakta bahwa itu adalah sumber daya alam yang tidak terbarukan, pemerintah Indonesia telah menetapkan sejumlah aturan untuk mengatur pemanfaatan, peruntukan, dan penggunaan tanah untuk kepentingan umat manusia (Supriyo, 2021).

Sebagai sebuah sumber kehidupan, tanah sebenarnya merupakan komoditas langka karena keberadaannya sangat terbatas dan pertambahan akan luasan lahan akan sangat sulit dilakukan. Sedangkan setiap waktu jumlah populasi manusia terus menerus meningkat. Semakin bertambahnya jumlah populasi manusia yang mendiami suatu wilayah mengakibatkan adanya peningkatan kebutuhan akan lahan atau tanah agar dapat dimanfaatkan sebagai aset produktif untuk sebesar - besar kemakmuran setiap orang yang tinggal di wilayah tersebut . Dari sinilah negara hadir untuk menunjukkan kedaulatannya dalam memberikan pengaturan terkait dengan pengelolaan tanah dan lahan. Hadirnya negara dalam hal pengelolaan lahan ini sejatinya diiringi dengan tanggung jawab agar negara mampu membuat seluruh tanah yang dikuasainya dimanfaatkan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat.

Mengenai kedaulatan negara dalam menguasai tanah atau lahan, di Indonesia hal ini tertuang dalam Pasal 33 ayat (3) Undang - Undang Dasar 1945 yang menentukan bahwa "Bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung didalamnya dikuasai oleh Negara dan dipergunakan sebesar - besar untuk kemakmuran rakyat" . Berdasarkan pasal tersebut, seluruh kekayaan alam yang ada, baik dalam permukaan bumi maupun di dalam bumi, penguasaannya ada di dalam Negara. Melalui pasal ini negara sebenarnya memiliki kewenangan untuk mengatur pemanfaatan dan penguasaan setiap tanah yang berada di wilayah kedaulatannya.

Sebagai instrumen pelaksanaan dari ketentuan konstitusional pada pasal 33 ayat 3 tersebut, diterbitkanlah Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria. Dalam undang-undang inilah dijelaskan bahwa hak menguasai yang dimiliki negara meliputi:

- a. Hak untuk 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; dan
- c. Menentukan dan mengatur hubungan - hubungan hukum antara orang-orang dan perbuatan - perbuatan hukum yang mengenai bumi, air dan ruang angkasa.

Dalam melaksanakan hak yang dimiliki Negara untuk mengelola tanah kedaulatannya ini, Negara dapat memberikan pelimpahan hak kepada instansi yang ditunjuk yang merupakan bagian dari Negara itu sendiri untuk menyelenggarakan urusan secara spesifik demi kemakmuran rakyat. Dalam konteks penelitian ini, PT Kereta Api Indonesia merupakan instansi di bawah direksi dari Negara yang menyelenggarakan urusan dan fungsi di bidang transportasi khususnya perkereta-apian Indonesia. Melalui hak penguasaan yang dimiliki, Negara memberikan pelimpahan hak kepada PT Kereta Api Indonesia bernama hak pengelolaan sehingga PT KAI dapat mengelola tanah aset negara sebagai bagian dari upaya mengembangkan dan menunjang produktivitas kinerja transportasi kereta api di Indonesia. PT Kereta Api Indonesia secara total diberi hak pengelolaan tanah atas 327.825.712 m² tanah negara yang terbagi ke dalam 9 kawasan operasi dan 4 divisi regional.

Salah satu bagian dari kawasan operasi PT KAI adalah Daerah Operasi VIII yang berpusat di Kota Surabaya dan meliputi wilayah aglomerasi Gerbang Kertassusila (Gresik, Bangkalan, Mojokerto, Surabaya, Sidoarjo, Lamongan) ditambah dengan wilayah Kabupaten Bojonegoro, Kabupaten Blitar, Kabupaten Pasuruan, Kota Malang, dan Kabupaten Malang. Berkaitan dengan identifikasi dan pengelolaan aset yang ada di PT KAI, wilayah Daerah Operasi VIII merupakan wilayah dengan permasalahan pengelolaan aset yang signifikan dibandingkan kawasan operasi lainnya. Merujuk pada Rencana Induk Perkeretaapian Nasional Tahun 2018, Wilayah Daerah Operasi VIII Surabaya ini memiliki 8 jalur kereta api nonaktif yang menjadi tanah aset milik PT. KAI, jumlah terbanyak jika dibandingkan dengan wilayah operasional dan divisi regional lainnya. Banyaknya jalur kereta api nonaktif yang menjadi tanah aset milik PT KAI ini menimbulkan potensi penyelewengan pengelolaan dan penguasaan sepihak oleh pihak yang tidak seharusnya memiliki hak atas tanah tersebut. Tanah aset milik PT. KAI yang tidak dilintasi jalur kereta api, kerap kali dimanfaatkan oleh masyarakat sekitar tanpa terlebih dahulu mengurus administrasi ke pihak yang berwenang, sehingga menimbulkan potensi adanya sengketa kepemilikan tanah antara PT KAI dengan masyarakat di kemudian hari. Sebagai wilayah kabupaten dengan setidaknya 3 jalur kereta api nonaktif yang panjangnya mencapai hampir 50 kilometer secara total, Kabupaten Mojokerto memerlukan analisis lebih lanjut khususnya terkait dengan status pengelolaan dan penguasaan tanah yang ada di tanah aset milik PT KAI. Untuk itu penelitian ini berfokus pada pembahasan mengenai aspek yuridis dari pengelolaan, keabsahan dan pemanfaatan tanah aset milik PT KAI oleh pihak ketiga berdasarkan peraturan dasar pokok-pokok agraria.

RUMUSAN MASALAH

- a. Bagaimana mekanisme pengalihan status penguasaan tanah dari PT Kereta Api Indonesia kepada masyarakat selaku pihak ketiga berdasarkan Peraturan Perundang - Undangan ?
- b. Keabsahan hukum mengenai pemanfaatan tanah aset milik PT Kereta Api Indonesia oleh masyarakat selaku pihak ketiga untuk kegiatan diluar perkeretaapian.

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian dalam peniltian ini adalah yuridis normatif yaitu mengkaji ketentuan hukum yang berlaku. Aspek yuridis yang dipakai dalam penelitian ini adalah peraturan-peraturan dan perundang-undangan diantaranya yakni Undang-Undang Dasar 1945 dan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Perturan Dasar Pokok-Pokok Agraria. Objek yang akan diteliti dalam penelitian ini adalah mekanisme penguasaan tanah aset PT KAI oleh masyarakat di wilayah Kabupaten Mojokerto dan status keabsahan hukum penguasaan masyarakat yang berkedudukan sebagai pihak ketiga atas tanah milik PT KAI Daop VIII Surabaya tersebut. Sumber data meliputi data premier dan data sekunder. Data tersebut didapat melalui peraturan-peraturan, buku-buku kepustakaan, dokumen-dokumen, jurnal dan lainnya terkait penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

a. Mekanisme pengalihan status penguasaan tanah aset milik PT KAI ke pihak ketiga

Secara historis, keberadaan lahan milik PT Kereta Api Indonesia ini telah eksis sejak jaman Hindia Belanda, ketika pertama kali Hindia Belanda masih memberlakukan Agrarische Wet 1870. Berdasarkan pemaparan yang diberikan oleh Chandra, Santi, dan Prasetyo (2017) diketahui bahwa pada masa Hindia Belanda urusan perkeretaapian dibagi ke dalam dua pihak pengelola, yakni *Staats Spoorwegen* disingkat SS yang merupakan perusahaan kereta api milik negara, dan *Verenigde Spoorwegbedrijf* disingkat VS yang merupakan perusahaan kereta api milik swasta.

Berdasarkan Agrarische Wet 1870, kedua perusahaan dapat memiliki aset lahan yang berfungsi untuk menunjang operasionalitas moda transportasi kereta api. Status hukum atas lahan yang dikuasai tersebut oleh Rieska (2020) dijelaskan bahwa atas tanah yang dimiliki oleh negara kemudian dilakukan pengukuran dan pemetaan untuk kemudian diterbitkan *grondkaart* sebagai dasar pengusahaan lahan milik negara oleh PT Kereta Api Indonesia guna mengurus perkeretaapian. Selanjutnya, Rieska (2020) menjelaskan bahwa berdasarkan azas *domein* yang termuat dalam Agrarische Wet 1870 Nomor 55 dan Agrarisch Besluit 1870 Nomor 118, sebagai penguasa sah atas tanah (*domein*), negara dapat menyatakan status kepemilikannya atas tanah tersebut apabila tanah tersebut tidak memiliki surat dan hak *eigendomnya*. Kemudian atas kekuasaan yang dimiliki terhadap tanah tersebut, negara dapat mengamanatkan pengelolaan tanah tersebut kepada suatu instansi sebagai perpanjangan tangan negara untuk melakukan urusan pemerintahan demi kepentingan

rakyat, dan tanah tersebut menjadi hak dari instansi tersebut meskipun secara hak penguasaan tetap dikuasai oleh negara.

Mengacu pada penjelasan yang diberikan oleh Ambar Sari (2020), tanah-tanah milik negara yang diserahkan pada masyarakat diukur dan disahkan oleh residen setempat untuk kemudian diterbitkan surat ukur (*grondkaart*). Surat ukur (*grondkaart*) ini merupakan surat ukur atau gambar teknis oleh landmester (petugas pengukur tanah) dan disahkan oleh kepala kantor kadaster dan residen setempat serta memiliki dasar hukum berupa keputusan (*besluit*) dan atau penetapan (*beschikking*). Setelah Indonesia merdeka, tanah-tanah yang sebelumnya dikuasai oleh SS maupun VS dinasionalisasikan dan secara otomatis menjadi aset dari Perusahaan Djawatan Kereta Api Indonesia (DKARI) yang bertugas mengelola sarana dan prasarana perkeretaapian warisan Hindia Belanda. DKARI merupakan perusahaan hasil gabungan (*merger*) antara perusahaan swasta dan pemerintah Hindia Belanda yang sebelumnya mengelola kereta api pada masa Hindia Belanda. Nasionalisasi aset perkeretaapian khususnya mengenai lahan ini dilakukan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 1953 tentang Penguasaan Tanah-Tanah Negara dan Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1959 tentang Nasionalisasi Perusahaan Kereta-Api dan Tilpon Milik Belanda.

Berdasarkan penjelasan dari Santosa (2017), diketahui bahwa dalam proses nasionalisasi aset peninggalan SS dan VS, pembuktian dapat dilakukan dengan *grondkaart*. Menurut Santosa (2017), secara horisontal *grondkaart* memiliki konsep yang sama dengan sertifikat yaitu berupa ketetapan (*beschikking*) yang membuktikan penguasaan atas tanah, dalam hal kedudukan keduanya berbeda. Kedudukan *grondkaart* berada di bawah kedudukan sertifikat hak atas tanah hal ini karena *grondkaart* merupakan produk masa lalu dan harus segera dimantabkan kedudukannya dengan mendaftarkannya sesuai ketentuan peraturan perundangundangan yang ada untuk mendapatkan sertifikat hak atas tanah. Dari penjelasan ini dapat ditarik kesimpulan bahwa *grondkaart* dapat digunakan sebagai bukti kepemilikan dan penguasaan lahan oleh PT Kereta Api Indonesia (sebelumnya DKARI) sebagai perusahaan milik negara yang melanjutkan tugas urusan perkeretaapian dari SS dan VS.

Mekanisme pengalihan penguasaan lahan milik PT Kereta Api Indonesia hingga akhirnya bisa dikuasai secara fisik oleh masyarakat di tanah aset milik PT KAI di Kabupaten Mojokerto, maka secara garis besar terdapat dua mekanisme yang terjadi. Pertama adalah okupansi secara sepihak oleh masyarakat baik atas kesadaran maupun tidak, dan kedua adalah pengalihan melalui perjanjian sewa-menyewa antara PT Kereta Api Indonesia dengan masyarakat di sepanjang tanah aset milik PT. KAI di wilayah Kabupaten Mojokerto.

Mengenai model yang pertama, yakni perjanjian pemanfaatan tanah tanpa disertai hak atas tanah kepada pihak ketiga, model ini merujuk pada ketentuan PP No.27 Tahun 2014 yang diamandemen dengan PP No. 28 Tahun 2020 beserta peraturan pelaksanaannya baik dalam beberapa Peraturan Menteri Keuangan maupun dalam Peraturan Menteri BUMN. Dalam model yang pertama ini, semua hak atas tanah termasuk Hak Pakai Selama Digunakan dapat dijadikan obyek perjanjian pemanfaatan tanah dengan pihak ketiga. Bentuk perjanjian pemanfaatan tanah berupa : perjanjian sewa tanah, perjanjian pinjam

pakai tanah, perjanjian kerja sama pemanfaatan tanah, dan perjanjian bangun-guna-serah atau bangun- Dalam perjanjian-perjanjian pemanfaatan tanah dalam bentuk yang manapun yaitu perjanjian sewa tanah, perjanjian pinjam pakai tanah, perjanjian kerja sama pemanfaatan tanah, dan perjanjian bangun-guna-serah atau bangun-serah-guna, pihak ketiga hanya diberi kewenangan untuk memanfaatkan tanah untuk kepentingan sesuai dengan isi perjanjiannya. Jika perjanjian dengan pihak ketiga berupa :

- (1) Pinjam Pakai tanah, maka hanya memberi kewenangan kepada pihak ketiga untuk memanfaatkan untuk kegiatan yang sudah disepakati dalam waktu tertentu;
- (2) Bangun-Guna-Serah atau Bangun-Serah-Guna, maka pihak ketiga hanya diberi kewenangan untuk membangun bangunan tertentu seperti perkantoran atau komersial dan/atau Rumah Susun dan menyewakan bangunan kepada pihak lain. Pada akhir perjanjian seluruh bangunan itu menjadi milik instansi pemerintah termasuk pengelolaannya sepenuhnya berada di tangan instansi pemerintah pemegang Hak Pakai Selama Digunakan dan hubungan hukum sewa dengan pihak lain harus dilakukan dengan instansi pemerintah;
- (3) Kerja Sama Pemanfaatan Tanah, pihak ketiga diberi kewenangan untuk kegiatan usaha yang sudah disepakati termasuk membangun bangunan tertentu dan selama perjanjian pihak ketiga hanya bisa mencari keuntungan dari pemanfaatan tanah dan/atau bangunan atau menyewakan kepada pihak lain atau menjual bangunan namun tidak boleh menjual tanahnya. Sedangkan model yang kedua adalah perjanjian pemanfaatan tanah dengan disertai pemberian hak atas tanah tertentu kepada pihak ketiga dan pihak lain yang menerima peralihan dari pihak ketiga. Di mana menurut model ini merujuk pada ketentuan Undang-Undang Pokok-Pokok Agraria, PP No. 40 Tahun 1996, PP No.24 Tahun 1997, dan Peraturan Kepala Badan Pertanahan Nasional No.2 Tahun 2013 serta berpedoman sebagai referensi pada ketentuan Permendagri No.1 Tahun 1977. Dengan merujuk pada peraturan perundang-undangan tersebut, penggunaan model Perjanjian ini hanya dimungkinkan jika tanah kepunyaan Instansi Pemerintah atau Badan Usaha Milik Negara berstatus Hak Pengelolaan. Hanya Hak Pengelolaan, di samping Hak Milik, yang dapat dibebani dengan hak atas tanah lainnya yaitu Hak Guna Bangunan (HGB) dan Hak Pakai Dengan Jangka Waktu (HPDW).

Apabila dirunut dari mekanisme pengalihan penguasaan lahan milik PT Kereta Api Indonesia hingga akhirnya bisa dikuasai secara fisik oleh masyarakat di tanah aset milik PT. KAI di Kabupaten Mojokerto, maka secara garis besar terdapat dua mekanisme yang terjadi. Pertama adalah okupansi secara sepihak oleh masyarakat baik atas kesadaran maupun tidak, dan kedua adalah pengalihan melalui perjanjian sewa-menyewa antara PT Kereta Api Indonesia dengan masyarakat di sepanjang tanah aset milik PT. KAI di wilayah Kabupaten Mojokerto.

Mengenai okupansi atau penguasaan secara sepihak oleh masyarakat, hal ini pernah diteliti oleh Priyohadi (2003), Kusumawati (2010), serta Ramadhani (2018). Berdasarkan penelitian yang dilakukan oleh Priyohadi (2003), dapat ditemukan kasus okupansi atau pendudukan secara ilegal dan sepihak atas tanah yang dimiliki oleh PT Kereta Api Indonesia oleh masyarakat di sekitar Kebonharjo. Okupansi terjadi karena adanya lahan kereta api nonaktif Tawang-Pelabuhan Tanjung Mas yang tidak lagi digunakan sejak tahun 1960-an. Karena adanya desakan ekonomi dan kebutuhan untuk membangun tempat hunian, masyarakat di sekitar Kebonharjo kemudian mulai membangun tempat pemukiman di atas lahan milik PT Kereta Api Indonesia. Bangunan yang didirikan sebagian besar merupakan bangunan permanen yang terdiri dari ratusan rumah warga yang berada dalam kompleks perumahan, tempat ibadah, hingga sekolah. Permasalahan mengenai okupansi sepihak oleh masyarakat ini kemudian kian diperumit ketika beberapa warga menganggap tanah yang diduduki merupakan tanah aset bebas milik negara sehingga merasa memiliki hak atas tanah yang diduduki. Dengan dalih telah membayar PBB dan bahkan beberapa warga mengaku memiliki bukti kepemilikan berupa surat pernyataan pemilikan bangunan rumah dan penguasaan atas tanah negara yang disetujui oleh lurah setempat, masyarakat merasa tanah yang diduduki selama berpuluh-puluh tahun tersebut merupakan aset miliknya yang wajib dipertahankan.

Sedangkan terkait praktik sewa menyewa antara PT Kereta Api Indonesia dengan masyarakat, hal ini pernah diteliti oleh Jannah (2020) yang mengangkat kasus praktik sewa menyewa lahan PT Kereta Api Indonesia di wilayah Gampong, Divisi Regional I, Sub Divisi Regional Aceh. Secara prosedural berdasarkan pemaparan Purnomo (2020) perjanjian sewa menyewa dapat dilakukan oleh PT Kereta Api Indonesia untuk memfungsikan aset berupa lahan di sepanjang tanah aset milik PT. KAI agar kembali produktif. Hal ini pertama kali diatur dalam SK Direktur Djendral Kepala Djawatan Kereta Api nomor 20912/BB/1962. Saat ini perjanjian sewa menyewa lahan PT KAI khususnya yang mengatur mengenai sewa menyewa rumah merujuk pada Peraturan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) Nomor PER.U/KL.104/I/2/KA-2018 tentang Standar Operasional Prosedur Kerjasama PT Kereta Api Indonesia (Persero). Dalam penelitian Jannah (2020), praktik sewa-menyewa yang dilaksanakan oleh masyarakat di Gampong Geuceu Iniem dilaksanakan melalui suatu perjanjian standar yang telah ditetapkan oleh PT. KAI (Persero) selaku pihak yang menyewakan tanah, perjanjian tersebut mengatur hubungan para pihak yang mengikat perjanjian tersebut dalam bentuk tertulis yang dibuat oleh pihak yang posisinya lebih kuat dan tidak dapat dirubah kecuali ditentukan lain. Kemudian apabila perjanjian sewa-menyewa tersebut sudah mendapatkan persetujuan dari kedua belah pihak maka artinya para pihak sepakat untuk melaksanakan perjanjian sewa-menyewa dengan rasa tanggung jawab dan didasari kepentingan bersama serta untuk selanjutnya kedua belah pihak dapat menjalankan praktik sewamenyewa tanah milik PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

b. Keabsahan hukum penguasaan lahan PT KAI oleh pihak ketiga

Mengenai status hukum dari penguasaan tanah aset milik PT Kereta Api Indonesia oleh masyarakat selaku pihak ketiga di wilayah Kabupaten Mojokerto, penelaahan dapat

pada penjelasan yang diberikan oleh Ismail dan Rahman (2021) tentang status pemanfaatan lahan milik PT Kereta Api Indonesia. Jika ditilik dari kasus yang terjadi, untuk kasus okupansi secara sepihak oleh masyarakat, maka jelas hal ini merupakan pelanggaran hukum sehingga penguasaan lahan PT KAI oleh masyarakat tersebut merupakan peristiwa ilegal karena telah menyerobot tanah milik negara yang dikuasakan kepada PT Kereta Api Indonesia untuk urusan perkeretaapian. Namun hal ini tidak semata-mata membuat masyarakat yang telah bermukim di wilayah tersebut dapat digusur atau direlokasi secara sepihak oleh PT Kereta Api Indonesia. Mengenai hal ini pendapat dari Fitrianti dan Fadhilah (2018) dapat menjadi dasar teori, yakni menurut mereka relokasi atau penggusuran terhadap masyarakat yang menduduki tanah milik negara harus sesuai dengan asas-asas yang terdapat dalam Pasal 2 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan umum. Asas-asas tersebut dimaksudkan untuk melindungi hak setiap orang atas tanahnya agar tidak dilanggar atau dirugikan ketika berhadapan dengan keperluan negara atas tanah untuk pembangunan bagi kepentingan umum.

Asas kemanusiaan adalah asas yang harus memberikan perlindungan serta penghormatan terhadap hak asasi manusia, harkat dan martabat setiap warga negara dan penduduk Indonesia secara proporsional. Dilanjutkan dalam pendapatnya, menurut Fitrianti dan Fadhilah (2018) dalam undang-undang terkait pengadaan tanah ini, asas kemanusiaan dan asas keadilan merupakan dua asas fundamental yang harus berdiri di atas asas-asas yang lain. Namun hal ini bukan berarti asas-asas yang lain dapat diabaikan begitu saja. Melalui cara pandang ini, penghuni permukiman ilegal yang menduduki tanah aset milik PT Kereta Api Indonesia di wilayah Kabupaten Mojokerto dapat dipandang sebagai pelanggar hukum di mana PT Kereta Api Indonesia selaku pihak yang dikuasakan untuk mengelola lahan merupakan korban yang dirugikan. Namun di sisi lain, hak untuk bertempat tinggal merupakan bagian dari hak dasar yang dimiliki manusia sehingga negara tidak dapat meniadakan kewajiban negara untuk memenuhi hak dasar tersebut. Dengan demikian negara tidak dapat serta merta menggusur tanpa memberikan solusi atas permasalahan tersebut.

Kemudian mengenai kasus perjanjian sewa menyewa yang terjadi antara PT Kereta Api Indonesia dengan masyarakat, diketahui bahwa dalam kasus ini lahan-lahan yang disewakan merupakan lahan dengan model pemanfaatan pertama, yakni tanpa disertai dengan pengalihan hak kepada pihak lain untuk dimanfaatkan. Pendapat dari Nasrul (2019), di mana menurutnya bentuk penyewaan lahan milik PT Kereta Api Indonesia kepada masyarakat harus memperhatikan pertimbangan:

- a) Status penguasaan lahan oleh PT Kereta Api Indonesia disertai dengan hak untuk menyerahkan pemanfaatan lahan kepada pihak lain;
- b) Yang menyerahkan adalah PT Kereta Api Indonesia langsung kepada pihak penyewa; dan
- c) Harus diperuntukkan bagi kegiatan yang menunjang operasional perkeretaapian dan membawa manfaat bagi perusahaan PT KAI itu sendiri;

Apabila merujuk pada pendapat Nasrul (2019) tersebut, dapat disimpulkan bahwa pemanfaatan aset tanah PT. Kereta Api Indonesia dalam konteks penguasaan lahan berdasarkan perjanjian sewa menyewa yang dilakukan berdasarkan akta di bawah tangan antara PT KAI dengan masyarakat untuk digunakan sebagai aktivitas di luar kegiatan perkeretaapian tidak sesuai dengan ketentuan yang diatur dalam Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria. Dari aspek hukum, pemanfaatan tanah aset PT. KAI oleh pihak lain, telah bertentangan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Dengan demikian, perbuatan hukum yang didalamnya bertentangan dengan peraturan perundang-undangan mengakibatkan perbuatan tersebut batal demi hukum sehingga dianggap tidak pernah ada.

PENUTUP

Berdasarkan hasil penelitian ini serta analisis yang telah dilakukan, diketahui bahwa status penguasaan tanah aset di Kabupaten Mojokerto yang berada di Daerah Operasional VIII Surabaya oleh PT Kereta Api Indonesia berasal dari grondkaart yang dimiliki sejak jaman Hindia Belanda berdasarkan Agrarische Wet dan merupakan hasil peninggalan dari Staats Spoorwegen disingkat SS yang merupakan perusahaan kereta api milik negara, dan Verenigde Spoorwegbedrijf disingkat VS yang merupakan perusahaan kereta api milik swasta. Pengalihan kekuasaan secara fisik dari PT KAI kepada masyarakat secara pihak ketiga di wilayah tersebut dapat terjadi dalam dua bentuk. Pertama adalah okupansi secara sepihak, di mana hal ini jelas merupakan pelanggaran hukum agraria namun negara tidak dapat serta merta melakukan penggusuran dengan pertimbangan asas kemanusiaan. Kedua adalah perjanjian sewa menyewa yang dapat terjadi dalam dua model. Berdasarkan hasil penelitian diketahui bahwa perjanjian sewa menyewa yang terjadi secara aspek hukum dianggap tidak pernah ada karena tidak memenuhi prasyarat hukum yang berlaku.

DAFTAR BACAAN

Annur, Saipul, and Tutut Handayani. *Dinamika Konflik Sosial-Agraris Di Indonesia Sebuah Tinjauan Mengatasi Konflik Sosial-Agraris Melalui Pendekatan Kultur Dan Agama Di Sumatera Selatan*. Jakad Media Publishing, 2019.

Apriyanto, Mulono, and K M S Fikri. "Naskah Akademik Lahan Pertanian Pangan Berkelanjutan," 2021.

Arisaputra, Muhammad Ilham, and M Kn SH. *Reforma Agraria Di Indonesia*. Sinar Grafika (Bumi Aksara), 2021.

Avita Sari, Pinkan Cahya. "Implementasi Kebijakan Dinas Koperasi Dalam Pelaksanaan Pelayanan Usaha Mikro (Studi Kasus Di Kabupaten Jember Tahun 2017)." Universitas Muhammadiyah Jember, 2018.

Fitrianti, Nur Aini, and Nuru Laili Fadhilah. "Relokasi Permukiman Warga Bantaran Sungai Ciliwung Di Provinsi Jakarta." *Lentera Hukum* 5, no. 2 (2018): 277-89.

Ismail, Nurhasan, and Taufiq El Rahman. "STATUS KEPEMILIKAN DAN PEMANFAATAN TANAH GRONDKAART DI STASIUN DEPOK BARU, LENTENG AGUNG, DAN TANJUNG BARAT." *Jurnal Hukum & Pembangunan* 50, no. 4 (2021): 1004-45.

Kusumawati, Natalia Reza. "Evaluation of Median Road Development." *Jurnal Teknologi Transportasi Dan Logistik* 1, no. 1 (2020): 11-14.

LITUHAYU, ALDILA ANINDITA. "PELAKSANAAN ALIH FUNGSI LAHAN PERTANIAN UNTUK RUMAH TINGGAL SETELAH BERLAKUNYA PERATURAN DAERAH KOTA YOGYAKARTA NOMOR 2 TAHUN 2010 TENTANG RENCANA TATA RUANG WILAYAH KOTA YOGYAKARTA." UAJY, 2016.

Nasrul, Oky. "Pemanfaatan Tanah Aset PT Kereta Api Indonesia (Persero) Divisi Regional II Sumatera Barat Oleh Pihak Ketiga." *Soumatara Law Review* 2, no. 1 (2019): 150-71.

Purnomo, Raudya Niesa Ghani. "Perlindungan Hukum Terhadap Masyarakat Yang Menguasai Tanah PT. Kereta API Indonesia (Persero)." FAKULTAS HUKUM, n.d.

Rachman, Irfan Nur. "Politik Hukum Pengelolaan Sumber Daya Alam Menurut Pasal 33 UUD 1945." *Jurnal Konstitusi* 13, no. 1 (2016): 195-212.

Ramadhani, Januar. "KONFLIK SENGKETA TANAH ANTARA WARGA KELURAHAN PACAR KELING DENGAN PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) DAERAH OPERASIONAL 8 SURABAYA." Universitas Airlangga, 2018.

Resie, Martinus Ananta. "Analisis Dinamika Konflik Agraria BPN Dan PT. KAI, Pemerintah Daerah Kota Semarang Dengan Masyarakat Kebonharjo." *Journal of Politic and Government Studies* 10, no. 3 (2021): 344-59.

Santosa, Hernawan. "Analisis Hukum Grondkaart Sebagai Bukti Penguasaan Tanah Perkeretaapiaan Indonesia (Studi Putusan Peninjauan Kembali No: 125 Pk/Pdt/2014)." In *Seminar Nasional " Perlindungan Hukum Terhadap Tenaga Kesehatan Dan Pasien Dalam Perspektif UU No. 36 Tahun 2014"*. Universitas Islam Batik Surakarta, 2017.

Sari, Mila, Fitria Fatma, Tioner Purba, Erniati Bachtiar, Rd Indah Nirtha NNPS, Marulam M T Simarmata, Nur Azizah Affandy, Muhammad Chaerul, Masayu Rosyidah, and Della Kharisma. *Pengetahuan Lingkungan*. Yayasan Kita Menulis, 2021.

Sumantra, Ketut, Ni Gst Ag Gde Eka Martiningsih, Juli Swarbawa, Ida Bagus Nyoman Mantra, Cornelius Sri Mudo Yuwono, I Nyoman Suparsa, I Wayan Widnyana, I Wayan Gde Wiryawan, I Made Hendra Wijaya, and I Wayan Wahyu Wira Udytama. "Strategi Mengurangi Alih Fungsi Lahan Untuk Mendukung Pembangunan Berkelanjutan." Universitas Mahasaraswati Press, 2017.

Supriyo, A. (2021). *Dinamika Perlindungan HAM Bagi Masyarakat Marjinal di Era Society 5.0*.

Utami, Rosan Cahya. "Kajian Nilai-Nilai Kearifan Lokal Suku Wana Dalam Pola Pengelolaan Dan Pemeliharaan Lingkungan." Fakultas Teknik (UNISBA), 2016.