

# **TINJAUAN YURIDIS TERHADAP STATUS TANAH DAN BANGUNAN YANG DIHUNI OLEH EX-KARYAWAN PERUM KERETA API INDONESIA**

Oleh : Mochammad Arfany Yudiarta, NIM : 1110111053  
Pembimbing Sulthon Akim, S.H. M.H.  
Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Jember  
Jl. Karimata No.49 Jember 68121  
Email : [www.unmuhjember.ac.id](http://www.unmuhjember.ac.id)

## **Abstrak**

Beberapa status tanah dan bangunan yang dihuni oleh ex-karyawan kereta api dalam identifikasinya ternyata masih bersertifikat hak pakai Kementerian Perhubungan cq. PJKA. Dalam hal ini yang menjadi masalah adalah tidak ada perubahan status sertipikat tanah dan rumah yang dihuni oleh ex-karyawan Perum Kereta Api tersebut yang berarti menunjukkan belum adanya bukti perubahan status aset tersebut sehingga masih berstatus sebagai kekayaan negara yang belum dipisahkan karena belum adanya Peraturan Pemerintah yang menyerahkan aset tanah dan bangunan tersebut kepada PT. Kereta Api (PT. KAI) dan belum ada pendaftaran perubahan nama pemegang hak atas tanah ke KAI dan status hak atas tanah yang dikuasai oleh PT. KAI tersebut. Berdasarkan permasalahan tersebut penulis dalam hal ini akan membatasi kajian terhadap masalah tersebut saat status masih Perum Kereta Api..

Kata Kunci : Status Tanah dan Bangunan, Karyawan Perum Kereta Api

## **Pendahuluan**

Keberadaan tanah pada dasarnya sangat penting dan erat kaitannya dengan kehidupan manusia. Setiap orang tentu memerlukan tanah, bahkan bukan hanya dalam kehidupannya untuk mati-pun ia memerlukan sebidang tanah. Jumlah luas tanah yang dapat dikuasai oleh manusia terbatas sekali, sedangkan jumlah manusia yang berhajat terhadap tanah senantiasa bertambah banyak. Selain bertambah banyaknya jumlah manusia yang memerlukan tanah untuk tempat perumahan, juga kemajuan dan perkembangan

ekonomi, sosial budaya dan tehknologi menghendaki pula tersedianya tanah yang banyak, misalnya untuk perkebunan, peternakan, pabrik-pabrik, perkantoran, tempat hiburan dan jalan-jalan untuk transportasi.

Hubungan antara manusia dengan tanah yang dimiliki atau ditempatinya sangat erat kaitannya, sehingga dirasakan mempunyai pertalian yang berakar dalam alam pikirannya. Hal tersebut dapat dimengerti dan dipahami, karena tanah adalah merupakan tempat tinggal, tempat pemberi makan, tempat mereka

dilahirkan, tempat ia dimakamkan serta tempat arwah leluhurnya. Sehubungan dengan hal tersebut, bertambah lama dirasakan seolah-olah tanah menjadi sempit, menjadi sedikit, sedangkan permintaan selalu bertambah, maka tidak heran kalau nilai tanah menjadi semakin tinggi. Tidak seimbang antara persediaan tanah dengan kebutuhan akan tanah tersebut, telah menyebabkan berbagai persoalan yang banyak segi-seginya. Salah satunya adalah masalah kepemilikan tanah yang dihuni oleh ex karyawan Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api.

Terkait status tanah milik Perum Kereta Api bahwasanya dalam hukum, ada perbedaan antara status Perusahaan Negara (PN), Perusahaan Jawatan (Perjan), Perusahaan Umum (Perum) dan Perusahaan Persero (PT). Perbedaan mendasarnya adalah antara status kekayaan perusahaan yang masih terintegrasi atau sudah dipisahkan. Pada Perusahaan Negara (PN) dan Perusahaan Jawatan (Perjan), kekayaan perusahaan masih terintegrasi dengan kekayaan dan keuangan negara. Sementara dalam Perusahaan Umum (Perum) dan Perusahaan Persero (PT), kekayaan perusahaan sudah dipisahkan dari APBN, tetapi pada Perum masih berbentuk modal dan masih dalam pengendalian teknis dan keuangan di Kementerian Teknis dan Kementerian Keuangan. Sementara untuk PT secara teknis jelas terpisah secara hukum, baik regulasi, tata kelola maupun resikonya.

Beberapa status tanah dan bangunan yang dihuni oleh ex-karyawan kereta api dalam identifikasinya ternyata masih bersertifikat hak pakai Kementerian

Perhubungan cq. PJKA. Dalam hal ini yang menjadi masalah adalah tidak ada perubahan status sertipikat tanah dan rumah yang dihuni oleh ex-karyawan Perum Kereta Api tersebut yang berarti menunjukkan belum adanya bukti perubahan status aset tersebut sehingga masih berstatus sebagai kekayaan negara yang belum dipisahkan karena belum adanya Peraturan Pemerintah yang menyerahkan aset tanah dan bangunan tersebut kepada PT. Kereta Api (PT. KAI) dan belum ada pendaftaran perubahan nama pemegang hak atas tanah ke KAI dan status hak atas tanah yang dikuasai oleh PT. KAI tersebut. Berdasarkan permasalahan tersebut penulis dalam hal ini akan membatasi kajian terhadap masalah tersebut saat status masih Perum Kereta Api. Dari uraian tersebut menjadikan sebuah gambaran bahwa terdapat penggunaan dan penguasaan tanah secara fisik oleh masyarakat dan penguasaan yuridis oleh Perum Kereta Api, dan bisa dikatakan terdapat suatu ketidakpastian hukum hak atas tanah. Padahal dengan kepastian hukum yang jelas akan mengurangi adanya sengketa pertanahan sesuai seperti terumus di dalam penjelasan Umum Angka I Undang-Undang Pokok Agraria Nomor 5 Tahun 1960 menyatakan bahwa: pada pokoknya tujuan Undang-undang Pokok Agraria dalam persoalan hak atas tanah ialah : “Meletakkan dasar-dasar yang merupakan alat untuk membawa kemakmuran, kebahagiaan dan keadilan bagi negara dan rakyat dalam rangka menuju masyarakat yang adil dan makmur. Meletakkan dasar-dasar untuk memberikan kepastian hukum mengenai hak-hak atas tanah bagi rakyat seluruhnya”.

Berdasarkan uraian latar belakang tersebut di atas, penyusun tertarik membuat, menuangkan dan mengkaji keberadaan status tanah dan bangunan yang dihuni ex-karyawan Perum Kereta Api Indonesia (KAI) melalui perspektif hukum agraria dalam bentuk penulisan hukum dengan judul skripsi : *Tinjauan Yuridis Terhadap Status Tanah dan*

*Bangunan Yang Dihuni Oleh Ex-Karyawan Perum Kereta Api.* Berdasarkan pada latar belakang tersebut di atas penyusun mengidentifikasi permasalahan : Bagaimanakah kekuatan hukum status tanah dan bangunan yang dihuni oleh ex-karyawan Perum Kereta Api ?

## **Pembahasan**

### **Kekuatan Hukum Status Tanah dan Bangunan Yang Dihuni Oleh Ex-Karyawan Perum Kereta Api**

Ketentuan-ketentuan dasar mengenai tanah di Indonesia telah tercantum di dalam Undang-undang Pokok Agraria Nomor 5 Tahun 1960 yang memuat pokok-pokok dari hukum Tanah Nasional Indonesia. Walaupun sebagian pasal di dalam Undang-undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Ketentuan Pokok Pokok Agraria memberikan ketentuan mengenai hak-hak atas tanah dan penggunaan maupun penguasaan atas tanah, namun sebagian ketentuan yang bersifat pokok masih dibutuhkan materi pengaturan yang bersifat lebih rinci yang perlu untuk ditetapkan. Dengan semakin rumitnya masalah pertanahan dan semakin besarnya keperluan akan ketertiban di dalam pengelolaan pertanahan maka semakin dirasakan keperluan akan adanya Peraturan Pelaksana Undang-Undang

Nomor 5 Tahun 1960 untuk mendukung pemanfaatan tanah secara optimal.

Berhubungan dengan penggunaan dan penguasaan tanah Perum Kereta Api oleh masyarakat maka terdapat pengaturan hukumnya. Ini dapat dilihat berdasarkan perkembangannya, sesudah tahun 1980 dalam rangka meningkatkan pembangunan dan efisiensi perekonomian secara nasional, maka dikeluarkan pengaturan hukum yang diatur di Instruksi Presiden Nomor 5 Tahun 1988 tentang Pedoman Penyehatan dan Pengelolaan Badan Usaha Milik Negara. Berdasarkan Instruksi Presiden tersebut telah diinstruksikan untuk mengambil langkah-langkah penyehatan dan penyempurnaan pengelolaan BUMN. Salah satu langkah yang ditempuh adalah melakukan kerjasama operasi (KSO/BOT).

Kemudian ditindaklanjuti dengan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 740/KMK.00/1989 tentang Peningkatan

Efisiensi dan Produktifitas BUMN, di dalam Pasal 2 menyatakan bahwa peningkatan produktifitas BUMN dapat dilakukan melalui kerjasama operasi pihak lain. Selanjutnya di dalam Pasal 9 Keputusan Menteri Keuangan tersebut diatur sebagai berikut :

1. KSO/BOT yang berlaku untuk jangka waktu tidak lebih dari 1 (satu) tahun dapat dilaksanakan oleh Direksi atas persetujuan Dewan Komisaris/Dewan Pengawas.
2. KSO yang jangka waktunya lebih dari 1 (satu) tahun hanya dapat dilaksanakan setelah mendapat persetujuan Menteri Keuangan

Diatur pula Undang-Undang Perbendaharaan Negara (ICW), Inpres Nomor 9 Tahun 1970 dan Keputusan Presiden Nomor 16 Tahun 1994 tentang Pemanfaatan Tanah Perusahaan Kereta Api, Pasal 13 ayat (5) yaitu sebagai berikut : “Barang bergerak dan tidak bergerak milik Negara dapat dimanfaatkan dengan cara disewakan, dipergunakan dengan cara dibangun dioperasikan dan diserahkan berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan”, dan diperbaharui di Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara.

Aturan selanjutnya Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA), dikuasai oleh Perumka berdasarkan Peraturan

Pemerintah Nomor 40 Tahun 1959 tentang Nasionalisasi Perusahaan Kereta Api Belanda di Pulau Jawa. Hal ini dijelaskan dalam Surat Keterangan Kepala Daerah IV (DAOP IV) Perumka tanggal 11 Maret 1996, Nomor.D4/JAB/1506/D19/96, dan telah tercatat dalam daftar inventarisasi asset Perumka. Akan tetapi asal mula Dasar hukum dan dilaksanakan sewa-menyewa ini adalah surat Keputusan Direktur Djendral Kepala Djawatan Kereta Api, tanggal 09-05-1962, No 20912/BB/1962.56 Peraturan di atas menjelaskan bahwa PT. Kereta Api Indonesia boleh melakukan diversifikasi usaha dengan jalan memanfaatkan tanahnya secara bekerjasama dengan pihak ketiga guna menunjang usaha pokoknya. Sehubungan dengan itu PT. Kereta Api Indonesia dapat memanfaatkan tanahnya dengan cara disewakan kepada KSO atau BOT.<sup>1</sup>

Menurut pendapat penulis, peraturan-peraturan tersebut pada hakekatnya berisi mengenai izin asset tanah kereta api yang sifatnya dikelola oleh perusahaan kereta api, dapat disewakan kepada masyarakat untuk dimanfaatkan dengan cara dibangun dioperasikan, dan tidak boleh di jual belikan, cara ini dilakukan dalam rangka

---

<sup>1</sup> KPRTN Jakarta. *Kronologis Permasalahan Rumah dan Tanah Negara Kereta Api*. <http://gerbongrumahnegara.blogspot.co.id/p/blog-page-22.html> Diakses 11 Maret 2016

menghidupi perusahaan dan perusahaan tetap mendapat pendapatan dari tanah nonaktif kereta api yang digunakan dan dikuasai secara fisik oleh masyarakat. Bila penulis cermati dengan seksama, bahwa dengan adanya peraturan hukum yang telah diuraikan mempunyai maksud tertentu yaitu pada dasarnya tanah aset PT. Kereta Api Indonesia tidak akan dilepaskan kepada pihak ketiga maupun pihak lain misalnya masyarakat, dan untuk melindungi aset tanah perusahaan kereta api yang nonaktif. Oleh karena itu maka tanah aset Perum Kereta Api Indonesia yang potensial dapat dimanfaatkan penggunaannya dengan bekerja sama dengan pihak ketiga. Dimana penggunaan dan penguasaannya disesuaikan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW), yang telah ditetapkan berdasarkan Undang-undang Nomor 24 tahun 1992 tentang Penataan Ruang di wilayah setempat.

Selain itu dengan peraturan hukum ini dapat dijadikan sebagai acuan aturan hukum yang jelas bagi para pihak-pihak yang bersangkutan, khususnya dalam penggunaan dan penguasaan tanah negara oleh masyarakat. Selanjutnya untuk perkembangan dari tanah Perum Kereta Api di Indonesia dimulai dari PT. Kereta Api yang semula sebagai salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN), yang bergerak di bidang pelayanan umum telah

mendapat mandat oleh Negara untuk mengelola asset-assetnya guna menunjang kerja bagi PT. Kereta Api. Salah satu asset dari PT. Kereta Api yang sampai saat ini masih terus dijaga dan digunakan pemanfaatannya adalah tanah-tanah Perum Kereta Api, dengan status tanah Negara yang dikelola oleh Perum Kereta Api dan merupakan asset Negara yang dipisahkan, baik itu tanah aktif Perum Kereta Api yang digunakan untuk pelayanan transportasi kereta api, sering disebut dengan Corp. Bisnis Kereta Api Indonesia, maupun tanah nonaktif kereta api yang sementara waktu tidak diaktifkan untuk pelayanan transportasi umum.

Dalam hal tanah nonaktif milik kereta api ini, oleh kebijakan Perum Kereta Api Indonesia tetap dilakukan pemanfaatannya sebagai usaha tambahan untuk menambah pendapatan perusahaan kereta api Indonesia. Usaha tersebut berupa menyewakan tanah kereta api kepada masyarakat, Pemda atau swasta yang ada di daerah tanah nonaktif kereta api itu. Usaha ini disebut Non Corp. Bisnis Kereta Api Indonesia. Tanda bukti bahwa tanah-tanah Perum Kereta Api adalah asset milik Perum Kereta Api berupa *Grondkaart*. *Grondkaart* ini merupakan sebuah peta tanah yang menguraikan dan menjelaskan secara konkrit pemetaan dan pengukuran batas-batas tanah yang diserahkan dari Negara kepada Perusahaan

Kereta Api Negara (*Staats Sporwegen* disingkat SS). Tanah-tanah yang diuraikan dalam *grondkaart* tersebut statusnya adalah tanah Negara, namun kualitasnya sudah menjadi kekayaan Negara asset SS, sehingga terhadap tanah tersebut berlaku peraturan perundang-undangan perbendaharaan Negara (*komteble*).

Dengan ada *grondkaart* itu merupakan hasil final yang tidak perlu ditindak lanjuti dengan surat keputusan pemberian hak oleh pemerintah. Sesuai azas domein dalam hukum agraria sebagaimana yang termuat dalam *Agrarische Wet* (Staatsblad 1870 No. 55) dan *Agrarische Besluit* (Staatsblad 1870 No.118 ), kepada instansi pemerintah tidak diberikan surat tanda bukti hak atas tanah. Dengan azas domein tersebut, maka yang diwajibkan untuk mempunyai surat tanda bukti hak atas tanah hanyalah orang ataupun badan hukum swasta. Jika orang atau badan hukum swasta tidak dapat menunjukkan surat tanda bukti hak atas tanah, maka tanah tersebut adalah milik Negara. Kewajiban untuk menunjukkan surat tanda bukti hak atas tanah tersebut tidak dibebankan kepada instansi pemerintah, oleh karena kepada instansi pemerintah memang tidak pernah diberikan surat tanda bukti hak atas tanah.

Apabila instansi pemerintahan ingin mengakui tanah dari asset instansi yang bersangkutan maka bukti yang

diperlukan cukup penyerahan penguasaan tanah (*bestemming*) saja. Berdasarkan Staatsblad 1911 Nomor 110 dan Staatsblad 1940 No.430, tanah yang *dibestammingkan* itu otomatis menjadi asset instansi pemerintah yang bersangkutan. Berdasarkan azas hukum tersebut, maka kepada SS tidak pernah diberikan surat tanda bukti hak atas tanah. Tanah-tanah yang sudah *dibestammingkan* kepada SS itu ditindak lanjuti dengan pembuatan *grondkaart*. Tanah-tanah yang sudah diuraikan dalam *grondkaart* itu sudah menjadi kekayaan Negara, sehingga tidak dapat diberikan kepada pihak lain sebelum mendapat izin dari Menteri Keuangan selaku Bendahara Umum Negara dan Pembina Umum Kekayaan Negara.

Jadi *grondkaart* itu bagi SS fungsinya sama dengan surat tanda bukti hak bagi perorangan atau badan hukum swasta. Walaupun *grondkaart* ini dipunyai oleh perusahaan kereta api dan telah diberi hak pengelolaan tetapi hingga saat ini, sertifikat hak pengelolaan atas nama Perum Kereta Api belum pernah diterbitkan. Seharusnya dengan bukti *grondkaart* tersebut sudah cukup bukti untuk dapat segera menerbitkan sertifikat hak pengelolaan. Setidaknya terdapat 3

(tiga) bentuk penggunaan dan penguasaan oleh masyarakat :<sup>2</sup>

1) Penggunaan dan penguasaan tanah Perum Kereta Api atas dasar Perjanjian Kontrak Sewa-menyewa dengan Perum Kereta Api Indonesia Setelah jasa perkeretaapian menurun (tahun 1980) dan sudah tidak difungsikan, sebagian halaman tanah aset Perum Kereta Api Indonesia disewakan kepada masyarakat guna membangun perumahan. Masyarakat dapat melakukan perjanjian sewamenyewa ini dengan berkoordinasi langsung dengan pihak Perum Kereta Api Indonesia. Setiap masyarakat yang menyewa tanah mendapat surat sewa menyewa dengan terdapat gambar situasi kasar mengenai letak kaplingnya. Dalam perjanjian kontrak sewa-menyewa (tanda sewa-menyewa atau bukti sewa lapangan) tidak disebutkan jangka waktu berlakunya perjanjian hanya dinyatakan selama PJKA belum membutuhkan tanah itu sendiri. Dinyatakan pula dalam tanda sewa-menyewa itu, bahwa intinya tidak boleh mendirikan bangunan yang

permanen dan apabila sewaktu-waktu PJKA membutuhkan tanah tersebut harus dikembalikan tanpa syarat apapun. Uang sewa, menurut dalam perjanjian dibayar setiap 6 (enam) bulan sekali, yang besarnya beragam sesuai luas tanah yang disewakan. Pelanggaran lain yang dilakukan adalah masyarakat membangun tanah dari hak sewa tersebut dengan bangunan tetap perumahan. Bahkan ada juga masyarakat yang menjual belikan hak sewa tersebut pada pihak lain, karena sudah tidak digunakan atau pihak yang menyewa sudah pindah, hal ini dilakukan tanpa sepengetahuan dari pihak Perum Kereta Api.

2) Penggunaan dan penguasaan tanah Perum Kereta Api atas dasar Surat Penunjukan Bupati Kepala Daerah Tingkat II. Atas permintaan warga masyarakat terutama para pegawai pemerintahan Kabupaten dan berdasarkan perencanaan tata Kota Demak, tanah aset Perum Kereta Api Indonesia dibuat rencana peruntukannya. Sesuai dengan City-Planning dimaksud, kawasan tersebut diperuntukkan bagi kawasan perumahan dan pemukiman tempat tinggal saja, tidak untuk bangunan yang lain dan

---

2

<https://posbakumadincirebon.com/2015/06/27/rembug-nasional-eks-karyawan-kereta-api/>, diakses pada tanggal 23 April 2016

tidak boleh dialihkan pada pihak ke tiga.

- 3) Penggunaan dan penguasaan tanah Perum Kereta Api oleh masyarakat untuk pemukiman secara liar Penggunaan dan penguasaan ini merupakan salah satu memperoleh tanah nonaktif kereta api yang tidak dibenarkan secara hukum, walaupun mereka telah membayar pajak dari tanah yang mereka tempati sekarang ini. Masyarakat yang menggunakan tanah itu hanya sekedar menempati tanpa ada hak apapun, baik itu hak sewa atau surat penunjukan. Masyarakat ini menempatnya untuk pemukiman tempat tinggal dan juga untuk tempat usaha.

Jaminan kepastian hukum hak atas tanah merupakan hal penting penyelenggaraannya. Disebut penting karena untuk memberikan ketenangan dan kepercayaan diri bagi masyarakat yang mempunyai hak tanah. Jaminan kepastian hukum hak atas tanah telah diatur di Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah, dimana dalam Pasal 3 peraturan tersebut menyebutkan bahwa tujuan pendaftaran tanah adalah menjamin kepastian hukum dan perlindungan hukum kepada pemegang hak atas suatu bidang tanah, kemudian sebagai bentuk

penyelenggaraan informasi kepada pihak-pihak yang berkepentingan dan juga sebagai terselenggaranya tertib administrasi pertanahan.

Bentuk dari jaminan kepastian hukum hak atas tanah berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 24 tahun 1997 adalah berupa Sertipikat Hak Atas Tanah yang berfungsi sebagai alat pembuktian yang kuat atas kepemilikan hak atas tanah. Kepastian hukum mengenai hak-hak atas tanah sebagaimana yang dicita-citakan oleh UUPA mencakup tiga hal, yaitu kepastian mengenai objek hak atas tanah, kepastian mengenai subjek hak atas tanah, dan kepastian mengenai status hak atas tanah. Ketiga hal tersebut perlu terpenuhi, karena dengan adanya ketiga kepastian inilah yang menghindarkan dari berbagai sengketa tanah yang sering bersumber pada obyek, subyek dan status tanah tersebut.

Suatu tanah apabila tidak memenuhi unsur-unsur jaminan kepastian hukum seperti dijelaskan diatas, maka tanah itu dinyatakan tidak atau belum mempunyai kepastian hukum hak atas tanah, sehingga tanah tersebut sangat rawan muncul terjadinya sengketa ataupun konflik pertanahan dikemudian hari. Penggunaan dan penguasaan tanah aset Perum Kereta Api oleh sebagian besar masyarakat dalam perkembangannya saat



ini, didasarkan pada alat bukti perjanjian sewa menyewa, antara masyarakat dengan Perum Kereta Api yang dibuat antara tahun 1977 sampai dengan 1980 yang menyebutkan, bahwa tanah yang dipakai atau disewakan tersebut hanya boleh dipergunakan semata-mata untuk mendirikan bangunan tempat tinggal dan bersifat sementara, tidak boleh pula pemakai tanah untuk melimpahkan tanah tersebut kepada pihak lain, dengan pembayaran sewa sejumlah uang tertentu yang di tetapkan oleh Perum Kereta Api dengan jangka waktu tertentu pula.

Ini berlaku selama Perum Kereta Api belum memakainya kembali. Akan tetapi fenomena dan perkembangannya saat ini banyak dari masyarakat yang ternyata telah mengingkari isi dari perjanjian sewa-menyewa dan surat penunjukan Kepala Daerah, warga membangun pemukiman di atas tanah Perum Kereta Api nonaktif itu dengan bangunan rumah permanen megah dan telah banyak tanah yang dialihkan kepada pihak lain tanpa lapor Perum Kereta Api Kereta Api. Masyarakatpun mempunyai keyakinan mengenai penguasaan tanah itu sudah menjadi hak milik mereka karena sebagian besar masyarakat sudah memperoleh Ijin Mendirikan Bangunan dari Bupati.

Disamping itu telah banyak pula sebagian masyarakat yang tidak lagi

melakukan perpanjangan atas hak sewa menyewa ke perusahaan kereta api. Dari wawancara yang dilakukan oleh peneliti, pada beberapa wakil tokoh masyarakat yang telah bertahun-tahun menempati tanah emplasemen tersebut, menyatakan bahwa sebenarnya para masyarakat menyadari bahwa tanah yang mereka gunakan dan dikuasai adalah tanah negara yang dikelola oleh Perum Kereta Api dengan dasar perjanjian kontrak sewa menyewa yang tidak ada hak atas tanahnya, dan beresiko untuk dapat diambil kembali sewaktuwaktu oleh pihak perusahaan kereta api tanpa ganti rugi apabila pihak perusahaan hendak menggunakannya. Lebih lanjut masyarakat juga berharap kepada perusahaan kereta api, supaya dapat melepaskan asetnya yang ada di kepada masyarakat yang menempati tanah emplasemen itu, dimana sebagian besar masyarakat siap untuk mengganti rugi tanah tersebut kepada Negara.

Dengan harapan diperolehnya jaminan kepastian hukum atas tanah yang mereka tempati. Secara terperinci pengetahuan masyarakat tentang status tanah emplasemen Perum Kereta Api yang masyarakat tempati dan kesiapan masyarakat untuk melakukan perpanjangan sewa menyewa dan ganti rugi atas tanah emplasemen Lebih lanjut penulis berpendapat, apabila masyarakat ingin mendapat bentuk dan jaminan

kepastian hukum atas tanah Perum Kereta Api yang berstatus tanah Negara, yang telah mereka tempati sudah berpuluh-puluh tahun lamanya, dapat dilakukan dengan jalan :

- 1) Perum Kereta Api Indonesia melepaskan tanah nonaktif tersebut untuk bisa diberikan atau dimiliki oleh masyarakat/pihak ketiga (KSO/BOT), dengan persetujuan izin dari Menteri Keuangan
- 2) Masyarakat mengajukan permohonan tanah negara dalam hal ini Perum Kereta Api Indonesia kepada Menteri yang bertanggung jawab dibidang pertanahan melalui Kepala Kantor Pertanahan daerah kerja letak tanah yang bersangkutan untuk dijadikan tanah dengan hak tertentu, seperti hak pakai untuk instansi pemerintah dan hak pengelolaan untuk dapat melahirkan hak-hak atas tanah lain yang mempunyai jaminan kepastian hukum. Pengajuan permohonan ini haruslah dengan syarat-syarat tertentu yang telah ditetapkan oleh pemerintah yaitu mendapat persetujuan dari presiden dan Menteri Keuangan.

Dengan demikian dapat disimpulkan lebih jelas, bahwa penggunaan dan penguasaan tanah Perum Kereta Api Indonesia yang dilakukan oleh

masyarakat tidaklah sah dengan didasarkan pada alat bukti perjanjian sewa menyewa, antara masyarakat dengan Perum Kereta Api Indonesia dan surat penunjukan dari Bupati dan belum adanya jaminan kepastian hukum hak atas tanah, karena tanah nonaktif Perum Kereta Api Indonesia yang digunakan oleh masyarakat tidak memenuhi dengan unsur-unsur jaminan kepastian hukum hak atas tanah yang tertuang dalam UUPA Pasal 19 yaitu mencakup tiga hal, yaitu kepastian mengenai objek hak atas tanah, kepastian mengenai subjek hak atas tanah, dan kepastian mengenai status hak atas tanah.

Diharapkan dengan solusi yang telah diuraikan di atas dapat direalisasikan, maka permasalahan yang terjadi antara masyarakat dengan Perum Kereta Api Indonesia menyangkut status hak penggunaan dan penguasaan tanah dapat diselesaikan secara yuridis dengan tetap memperhatikan kepentingan kedua belah pihak, sehingga pemanfaatan dan peruntukan hak atas tanah benar-benar terwujud sesuai dengan fungsi sosial dari tanah dan demi terciptanya suatu jaminan kepastian hukum hak atas tanah yang sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah.

Melihat kenyataan di lapangan dan sesuai dengan pembahasan yang telah diuraikan di atas, bahwa untuk tanah-tanah

yang telah digunakan bertahun-tahun oleh masyarakat di emplasemen atau tanah aset Perum Kereta Api Indonesia membutuhkan sebuah kepastian hak atas tanahnya. Oleh karena itu perlu ada upaya-upaya untuk mengatasi permasalahan tersebut sesuai dengan prosedur yang telah diatur. Upaya yang dapat dilakukan oleh masyarakat dalam hal di atas, sebenarnya sudah di atur di dalam Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1999 tentang ketentuan-ketentuan tata cara pemberian dan pembatalan Hak atas Tanah Negara dan Pengelolaannya. Untuk permasalahan jenis tanah yang digunakan dan dikuasai oleh masyarakat di emplasemen kabupaten Demak adalah jenis Tanah Negara tidak bebas (penjelasan ada dalam tinjauan Pustaka Bab D).68 Permohonan itu dilakukan oleh para pemohon kepada Pemerintah dalam hal ini kepala Badan Pertanahan Nasional. Sehingga diperoleh tata cara permohonan Hak milik atas tanah Negara tidak bebas.

Berdasarkan uraian tersebut di atas bahwa pengaturan hukum tanah nasional dapat dijelaskan bahwa hubungan antara status subjek, status/jenis hak atas tanah dan penggunaan, pemanfaatan tanah. Apabila dipahami arah kebijakan pertanahan nasional di dalam UUPA membedakan status subjek hukum yang terdiri atas perorangan yaitu warga negara dan bukan warga negara (orang asing).

Ada pula pembedaan antara badan hukum : badan hukum privat dan badan hukum publik. Badan hukum privat itu seperti perusahaan dengan atatus Perseroan Terbatas dan badan hukum publik misalnya instansi pemerintah pusat dan daerah serta perwakilan negara asing dan perwakilan organisasi internasional.

Pembedaan masing-masing golongan subjek hukum tersebut tidak dapat dilepaskan dari karakter pemilikan tanah dan penggunaan-pemanfaatannya. Hal tersebut pula yang kemudian berkaitan dengan jenis hak atas tanah yang dapat dimiliki masing-masing subjek sesuai dengan kebutuhan atau keperluannya. Jadi, dalam tanahnya yang bersifat inhern melekat pula atatus subjeknya. Secara singkat dapat dikatakan bahwa semua hak atas tanah dibagi habis sesuai dengan fungsinya demi kemakmuran dan kesejahteraan rakyat. Hak-hak atas tanah dalam hukum tanah nasional diperuntukkan bagi :

1. Keperluan perorangan

Merupakan hak yang diberikan kepada perorangan yaitu hak milik. Apabila tanah tersebut untuk lahan pertanian ada pembatasan atas kepemilikannya.

2. Keperluan perusahaan

Untuk keperluan usaha tidak diberikan hak milik, tetapi dapat diberikan dengan :

- a) Hak Guna Bangunan

- b) Hak Guna Usaha
- c) Hak Pakai
- d) Hak Pengelolaan

Dengan demikian, berdasarkan hal tersebut di atas bahwa pertama, tanah untuk keperluan perumahan, jangka waktunya tidak dibatasi tetapi luasnya dibatasi dan kedua, tanah untuk keperluan usaha, jangka waktunya dibatasi tapi luasnya tidak dibatasi. Hak-hak atas tanah untuk keperluan khusus ada bermacam-macam yaitu :

- 1) Untuk Instansi pemerintahan, misalnya departemen, Jawatan, instansi-instansi lainnya di kota, atau membangun kantor kepala desa dengan hak pakai. Hak pakai ini dimaksudkan untuk keperluan membangun kantor bagi kegiatan sehari-hari. Adapun untuk proyek-proyek pemerintahan, hak yang tersedia adalah hak pengelolaan (Pasal 3 PMDN Nomor 5 Tahun 1974) misalnya untuk proyek lapangan terbang (bandara), pelabuhan laut, dan sebagainya. Jadi, khusus hak pakai maupun hak pengelolaan jangka waktunya tidak terbatas dalam arti selama dipergunakan dan sesuai dengan tujuan pemberian haknya.
- 2) Untuk perusahaan-perusahaan yang didirikan oleh negara, misalnya Perum, Pesero, Perjan, Perusahaan Daerah, juga diberikan hak pengelolaan (umpamanya bagi industri). Untuk

perusahaan Perkebunan Negara tidaklah dengan hak pengelolaan tapi dengan Hak Guna Usaha

- 3) Untuk kegiatan keagamaan, hak yang tersedia adalah hak pakai (Pasal 49 ayat 2 UUPA) dengan jangka waktu tidak terbatas ;
- 4) Untuk perwakilan negara asing, misalnya untuk kantor kedutaan dan atau rumah kediaman kepala perwakilan asing, diberikan hak pakai secara cuma-cuma dan jangka waktunya pun tidak terbatas (selama dipergunakan) ;
- 5) Dalam kaitannya dengan hak-hak atas tanah untuk keperluan khusus ini, perlu ditambahkan disini bahwa badan keagamaan atau ibadah-ibadah sosial boleh memiliki tanah untuk keperluan sosial (Pasal 49 ayat 1 UUPA). Untuk agama Islam, dapat memperoleh tanah melalui badan/yayasan yang bergerak dibidang perwakafan tanah dimana tanahnya diperuntukkan bagi kepentingan umum/masyarakat seperti rumah ibadah, pesantren, madrasah. Tanah hak milik yang dapat diwakafkan adalah tanah milik yang bebas dari cacat-cacatnya artinya nggak dalam sengketa, tidak dibebani hak lain dan sebagainya. Hak milik yang diwakafkan tersebut adalah tanah wakaf sebagaimana disebutkan dalam Pasal 49 ayat 3 UUPA.

Dalam kajian pembahasan dalam skripsi ini berkenaan dengan karakter penggunaan tanah dan status badan hukumnya perihal penggunaan tanah-tanah yang terkait dengan penyelenggaraan perkeretaapian dapat disampaikan rumusan konsep idiilnya sebagai berikut :

- a) Tanah tanah yang menurut sifat penggunaannya tidak ada sifat dan proyeksi penyerahan penggunaan kepada pihak lain dan semata-mata dipergunakan untuk keperluan Perum Kereta Api Indonesia sendiri sesuai bisnisnya dan menurut sifatnya tidak dapat disertakan sebagai pemasukan saham pemerintah ke dalam perseroan maka status tanahnya adalah hak pakai (khusus) yaitu yang dengan jangka waktu selama dipergunakan yang dimiliki oleh instansi pemerintah (kementerian perhubungan) ;
- b) Tanah-tanah yang menurut sifatnya ada unsur penyerahan dan penggunaan kepada pihak lain (selain Perum Kereta Api Persero) sendiri, tidak dapat diberikan hak pakai khusus, melainkan dapat berupa Hak Guna Bangunan (HGB) atau hak pakai perorangan dengan jangka waktu 25 tahun dan perpanjangan 20 tahun (vide Peraturan Pemerintah Nomor 40

Tahun 1996). Perolehan tanahnya pun bukan berasal dari APBN atau APBD yang secara otomatis menjadi aset negara, melainkan hasil keuntungan Perum Kereta Api yang menurut ketentuan UUPA sebagaimana badan hukum privat lainnya tidak menjadi pemegang hak khusus.

Berdasarkan uraian tersebut di atas setelah jelas mengenai hak-hak atas tanah dihubungkan dengan subjek yang menurut UUPA dapat menjadi pemegang hak (pemiliknya) dan menggunakan sesuai dengan keperluan atau kebutuhannya. Perum Kereta Api Indonesia yang saat ini sudah berubah status menjadi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) pada prinsipnya merupakan perusahaan negara yang awalnya merupakan bagian dari perusahaan negara yang awalnya merupakan bagian dari perusahaan yang dinasionalisasi, sehingga PT. Kereta Api Indonesia (Persero) beranjak dari modal kekayaan negara yang tertanam dalam perusahaan jawatan kereta api sebelumnya sehingga tidak berstatus sebagai kekayaan negara yang dipisahkan.

Ketika ada pengalihan bentuk hukum dari perusahaan jawatan menjadi perusahaan umum kemudian menjadi perseroan terbatas, diatur dalam Pasal 8 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1990 bahwa prasarana pokok

termasuk tanah di dalamnya tidak dialihkan. Pengalihan prasarana sebagai penambahan penyertaan modal negara dilakukan tersendiri dengan peraturan pemerintah. Oleh sebab itu, negara tetap memiliki kepentingan atas tanah yang berada pada Perum Kereta Api Indonesia karena kepemilikannya tetap berada pada negara.

Dengan demikian tanah yang berada dalam penguasaan Perum Kereta Api Indonesia yang sebelumnya ditanamkan sebagai modal perusahaan jawatan Kereta Api pada awalnya tidak pernah dilakukan penyertaan secara langsung, tetapi melalui proses penambahan penyertaan modal negara secara tersendiri. Dengan kata lain dalam hal rumah yang sebelumnya ditempati oleh karyawan kereta api yang dahulu perusahaan jawatan Kereta Api masih merupakan tanah milik negara yang berada dalam penguasaan dan bukan pemilikan Perum Kereta Api sehingga dengan sendirinya tidak ada tindakan hukum pemisahan kekayaan atas tanah karyawan tersebut melalui suatu Peraturan Pemerintah tersendiri.

Oleh karena itu tanah yang ditempati oleh karyawan Perum Kereta Api Indonesia yang dahulu sekali berstatus sebagai perusahaan kereta api milik Belanda yang kemudian dinasionalisasi sehingga berubah bentuk dari Perusahaan

Jawatan Kereta Api yang tidak termasuk dalam modal yang tertanam dan disertakan dalam Perum Kereta Api Indonesia, kecuali ada peraturan pemerintah yang melakukan penyertaan prasarana tersebut, sehingga tanah tersebut tetap berstatus sebagai tanah milik negara yang sedang dipergunakan oleh Perusahaan Jawatan Kereta Api. Oleh karenanya berlaku ketentuan-ketentuan pengelolaan barang milik negara sebagaimana diatur dalam Undang Undang Nomor 1 Tahun 2004 dan Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 yang mengatur pengelolaan barang milik negara.

Bahwa tanah yang dihuni oleh karyawan Perusahaan Jawatan Kereta Api dahulu termasuk ke dalam instansi pemerintah sebagaimana diatur dengan Undang Undang Nomor 1 Tahun 1969 tentang Bentuk Bentuk Usaha Negara jo Indonesia Bedrijvenwet 1927 jo Undang Undang Nomor 19 Tahun 1962 tentang Penetapan Anggaran bagian-bagian perusahaan negara IBW dan anggaran negara tahun 1961. Perusahaan Jawatan Kereta Api salah satunya termasuk dalam anggaran negara dan tidak termasuk kekayaan negara yang dipisahkan. Adanya Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1990 menjadi Perum dan Kemudian menjadi Persero, tidak memisahkan aset tanah penyertaan modal negara pada Perum Kereta Api Indonesia.

Dengan demikian, tidak dipisahkannya aset tetap tanah yang dihuni oleh karyawan yang tertanam dalam Perum Kereta Api Indonesia membawa implikasi hukum, sebagai berikut :

- a) Regulasi pemindahtanganan dan penghapusbukuan aset tetap yang dikuasai oleh Perum Kereta Api Indonesia tetap berada pada regulasi publik sesuai dengan azas *contractus actus* ;
- b) Ketentuan dalam proses pengambilalihan dan lainnya terhadap barang tidak bergerak milik negara pada Perum Kereta Api Indonesia tunduk pada prinsip-prinsip perbendaharaan negara
- c) Resiko atas tuntutan aset tersebut tidak menjadi resiko dan kerugian negara

Dengan demikian, Perum Kereta Api Indonesia tidak dapat menyatakan atau menuntut adanya kerugian negara atas penghunian tanah yang bukan merupakan assetnya, kerana kewenangan tersebut berada di tangan Menteri Keuangan selaku pengelola barang milik negara. Dalam hal ini tanah yang dimiliki oleh BUMN tetap menjadi asset milik negara dan termasuk ke dalam keuangan negara sebagaimana diatur dalam ketentuan Pasal 2 Undang Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara, sepanjang :

- a) Tanah BUMN tersebut dikuasai oleh BUMN dari tindakan publik negara/ pemerintah
- b) Aset BUMN menjadi modal yang dikecualikan untuk dipisahkan pada BUMN

Berkaitan dengan tanah yang dihuni oleh bekas karyawan Perum Kereta Api Indonesia akibat adanya nasionalisasi jika belum diselesaikan ganti kerugiannya secara yuridis formal masih termasuk dalam aset negara dalam penyelesaian dengan alasan yuridis sebagai berikut :

- 1) Tanah yang dihuni sejak masih berstatus karyawan perusahaan kereta api yang dinasionalisasi hingga kemudian berkelanjutan menjadi karyawan pada perusahaan kereta api Indonesia dengan berbagai perubahan bentuk hukum hingga menjadi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) ditanamkan pemerintah kepada Perusahaan Jawatan Kereta Api yang ketika dialihkan menjadi Perum atau Persero belum termasuk menjadi kekayaan negara karena belum dilakukan proses ganti kerugian sesuai dengan penjelasan Pasal 2 Undang Undang Nomor 86 Tahun 1958 sehingga pemerintah harus segera menerbitkan Peraturan Pemerintah tersendiri untuk melakukan ganti

kerugian sebagai resiko fiskal dalam anggaran pendapatan dan belanja negara (APBN) sehingga kemudian pemerintah dapat menjadikannya sebagai penyertaan modal bagi PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

- 2) Tanah yang dihuni oleh karyawan perusahaan kereta api perusahaan Belanda yang belum diberikan kompensasi ganti rugi tidak akan pernah dijadikan penyertaan negara di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) karena tidak ada peraturan pemerintah yang secara tegas mengatur pengalihannya karena negara sendiri belum melakukan upaya penyelesaian secara hukum
- 3) Tanah yang dihuni sebelumnya oleh karyawan perusahaan kereta api Belanda kemudian dinasionalisasi serta belum diselesaikan ganti kerugiannya kepada pihak ketiga, tidak dapat secara serta merta menjadikannya sebagai milik Pemerintah Republik Indonesia karena kompensasi yang baru dilakukan adalah kepada pemilik perusahaan dan bukan kepada pihak ketiga, sehingga tanah yang dikuasai sebelumnya oleh karyawan perusahaan Kereta Api Belanda

jika belum diselesaikan menjadi aset negara saja belum tentu, apalagi menjadi aset Perum Kereta Api Indonesia. Dengan demikian, secara hukum Pemerintah Republik Indonesia saja tidak dapat mengakuinya secara serta merta sebagai aset negara, apalagi sebagai aset perusahaan negara yang modalnya dikuasai oleh negara seperti Perum Kereta Api Indonesia.

Berdasarkan uraian tersebut di atas bahwa tanah yang dikuasai oleh karyawan Perusahaan Belanda dahulu sepanjang belum diselesaikan oleh Pemerintah Republik Indonesia kepada pihak ketiga tidak dapat secara hukum ditetapkan sebagai tanah milik negara dan bahkan sebagai tanah milik perusahaan negara. Apabila Perum Kereta Api Indonesia menganggap tanah yang dihuni oleh karyawan bekas perusahaan Belanda tersebut adalah aset tetap BUMN tersebut perlu ada klarifikasi atas :

- 1) Apakah ada ketentuan atau peraturan pemerintah yang mengalihkan aset tersebut secara tegas dialihkan, baik dalam bentuk penambahan modal negara karena pada Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1990 masih merupakan modal yang dikecualikan untuk dipisahkan



- 2) Apakah sudah menjadi aktiva tetap BUMN tersebut dengan melakukan perubahan nama sertipikat yang sebelumnya milik perusahaan jawatan kereta api menjadi milik Perum Kereta Api Indonesia ;
- 3) Apakah jika menjadi aktiva tetap BUMN apakah Perum Kereta Api Indonesia sudah melakukan cara penyelesaian menurut Peraturan Menteri negara BUMN Nomor 13 Tahun 2014 salah satunya dengan melakukan renegoisasi.

Dengan demikian, maka status tanah yang dihuni oleh karyawan perusahaan Belanda tersebut belum diselesaikan menurut penjelasan Pasal 2 Undang Undang Nomor 86 Tahun 1958 tanah tersebut tidak menjadi tanah milik negara apalagi tanah milik Perum Kereta Api Indonesia. Jika Perum Kereta Api Indonesia akan menggunakan untuk kepentingannya maka Perum Kereta Api Indonesia harus meminta kepada Negara dalam hal ini melalui Menteri Keuangan sebagai pengelola barang milik negara untuk melakukan proses penyelesaian masalahnya atau kepada Menteri Badan Usaha Milik Negara untuk melakukan penyelesaian dengan cara renegoisasi sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 13 Tahun 2014.

Dari sejak jaman Belanda tepatnya pada tahun 1904, Perusahaan Kereta Api

Belanda pada saat itu memiliki beragam nama (untuk keseragaman akan kami sebut Perusahaan Kereta Api Belanda), sudah menyediakan tempat tinggal untuk para pegawai kereta api, Adapun rumah tersebut dibagi menjadi 3 (tiga) golongan, yaitu :

- 1) Rumah golongan A : bagi para pejabat Perusahaan Kereta Api Belanda.
- 2) Rumah golongan B : bagi para pegawai karena kaitannya dengan tugas kerjanya (biasanya pegawai operasional kondektur, masinis, penjaga sinyal, penjaga portal, porter).
- 3) Rumah golongan C : bagi pegawai staf kantor perusahaan kereta api Belanda.

Pada saat itu sewa rumah negara (yang *notabene* merupakan bangunan dari jaman peninggalan Belanda) dibebankan kepada pegawai yang menempati rumah negara tersebut. Besaran sewa rumah negara pada waktu itu disesuaikan dengan besaran gaji yang diterima oleh masing-masing pegawai, jumlahnya pun masih dalam jumlah yang amat wajar. Kepada masing-masing pegawai yang menghuni rumah negara tersebut diterbitkan *verklaring* oleh pihak Perusahaan Kereta Api Belanda. Setelah seluruh perusahaan Belanda di nasionalisasi *verklaring* (VB) diubah menjadi Surat Ijin Menghuni (SIM)

dari dinas Perumahan kota Badung, kemudian berubah menjadi Surat Penunjukan Rumah (SPR) dari Perusahaan Jawatan Kereta Api.

Selama menempati rumah negara tersebut, seluruh penghuni tidak ada yang disubsidi oleh perusahaan kereta api, baik untuk pembayaran pajak bumi dan bangunan, listrik, maupun perawatan rumah negara tersebut. Setelah Kedaulatan Negara Republik Indonesia diproklamirkan seluruh perusahaan milik Belanda di kuasai oleh Negara dan Perusahaan Kereta Api Belanda berganti nama menjadi DKA.RI. Aturan sewa dan jumlahnya masih dalam angka wajar, disesuaikan kepada gaji masing-masing pegawai. Begitu pula dengan biaya yang ditimbulkan rumah negara tersebut (PBB, listrik, perawatan atau renovasi) sepenuhnya ditanggung oleh pegawai yang menempati rumah negara tersebut.

Setelah DKARI, perusahaan kereta api berganti nama menjadi DKA lalu berganti lagi menjadi PNKA. Pada masa itu pun segala aturan tentang rumah negara belum ada perubahan. Begitu pula setelah PNKA berganti nama menjadi PJKA dan berubah lagi; menjadi PERUMKA semua aturan tentang sewa rumah negara belum ada perubahan. Masalah bagi para pensiunan eks karyawan kereta api dan keluarganya muncul setelah PERUMKA berganti nama menjadi PT. Kereta Api

Indonesia (Persero) , tepatnya semenjak Direksi PT. KAI mengeluarkan Surat Keputusan No. Kep.U/LL/003/V/1/KA-2009 pada tanggal 4 Mei 2009. Pada saat itulah mulai muncul surat kontrak baru dan perhitungan kontrak baru yang perhitungannya sangat terasa memberatkan para pensiunan eks karyawan kereta api dan keluarganya.

Tindakan-tindakan yang membuat mereka tidak nyaman secara psikologis adalah mulai adanya intimidasi dari pihak PT.KAI dalam berbagai bentuk diantaranya :

- 1) Penghuni didesak oleh pihak PT.KAI untuk menandatangani surat kontrak baru yang sangat memberatkan dimana penghuni dibebankan tarif sewa yang jumlahnya sangat tidak wajar yaitu bervariasi puluhan juta bahkan ratusan juta rupiah pertahunnya, poin-poin perjanjian surat kontrak ditetapkan secara sepihak oleh pihak PT.KAI.
- 2) Pemasangan Plakat di rumah-rumah negara tanpa seijin penghuni, sebagai klaim bahwa tanah dan rumah negara yang mereka huni selama ini merupakan aset milik PT.KAI.
- 3) Beberapa penghuni juga diintimidasi oleh pihak PT.KAI dengan mendatangi penghuni

dengan jumlah minimal lima orang pegawai dalam rangka mengedarkan surat tagihan kontrak baru. Ada penghuni yang mendapat intimidasi secara verbal dari karyawan PT.KAI pada saat mengedarkan tagihan kontrak rumah negara, dengan ucapan akan menghabisi rumah negara yang sekarang dihuni para pensiunan dan keluarganya. Akibat intimidasi oleh karyawan PT. KAI tersebut beberapa penghuni seperti para janda pensiunan PJKA atau ahli warisnya secara terpaksa menandatangani surat kontrak tersebut. Hal ini dikarenakan secara moril/mental mereka drop oleh intimidasi verbal karyawan PT. KAI tersebut yang mengancam akan mengusir secara paksa jika warga tidak bersedia menandatangani surat kontrak tersebut.

- 4) Bahkan ada rumah negara dipagar seng serta dikosongkan paksa oleh pihak PT. KAI tanpa ada kompromi dengan penghuni. Ada upaya mempidanakan/mengkriminalisasi beberapa penghuni rumah negara di wilayah tertentu, dengan tuduhan menempati lahan yang bukan haknya.

Hal-hal lain yang membuat para pensiunan eks karyawan kereta api dan keluarganya ingin memperjuangkan hak mereka adalah:

- 1) Mereka sudah menempati tanah dan rumah negara golongan III tersebut selama minimal 20 tahun. Hal ini dibuktikan dengan adanya surat keterangan domisili dari kelurahan setempat.
- 2) Setelah mengetahui dan memahami peraturan perundangan yang mengatur tentang rumah dan tanah Negara golongan III, mereka menyadari bahwa mereka memiliki hak keperdataan untuk mengajukan sertifikat hak milik atas tanah dan rumah negara golongan III yang mereka tempati selama ini, karena di dalam peraturan perundangan tersebut diatur tentang tata cara pengalihan status tanah dan rumah negara golongan III sampai dengan tata cara pembayarannya.
- 3) PT KAI tidak dapat memungut uang sewa atas rumah negara golongan III yang mereka huni karena tidak memiliki alas hak. Sertipikat Hak Pakai yang dimilikinya masih atas nama instansi yang sudah di bubarkan oleh peraturan perundang-undangan dan belum ada Peraturan Pemerintah yang menetapkan bahwa rumah-rumah negara

golongan III yang mereka huni sebagai kekayaan negara yang dipisahkan kepada PT KAI (persero).

Atas uraian tersebut di atas bahwa aset rumah karyawan belum pernah dialihkan dengan suatu peraturan pemerintah sebagai aset BUMN Perum Kereta Api Indonesia tersebut, secara hukum belum menjadi aktiva tetap Perum Kereta Api Indonesia sesuai dengan ketentuan Pasal 1 angka 1 Peraturan Menteri BUMN Nomor PER-06/MBU/2011 dan Lampiran Peraturan Menteri BUMN Nomor PER-13/MBU/2014 tentang Aset Tetap. Kecuali dilakukan penyertaan modal terlebih dahulu dengan peraturan pemerintah dimana perubahan dokumen materiil mengenai aset harus jelas untuk menunjukkan kewenangan dalam melakukan tindakan hukum oleh pemilik aset. Jika aset masih berstatus BUMN perusahaan jawatan berarti masih ada pada penguasaan menteri keuangan, sehingga perlu diperjelas aset tersebut sedang dalam pemanfaatan oleh BUMN Perum, sehingga perjanjian pemanfaatan jika memang tidak ada dalam daftar aset yang dialihkan.

Suatu penyertaan modal negara dalam suatu BUMN harus jelas dengan peraturan pemerintah karena jika asetnya masih berstatus dan berdokumentasi milik negara, sehingga prosedurnya melalui Lampiran X Peraturan Menteri Keuangan Nomor 96/PMK.06/2007. Jika aset tersebut tidak dialihkan maka status hukumnya masih berada dalam penguasaan aset BUMN perjan, berarti Menteri Keuangan selaku pengelola barang milik negara harus dilibatkan dalam tindakan hukum apapun berkaitan dengan tanah tersebut, atau minimal atau pemberi kuasa. Jadi, jika suatu BUMN terdapat aset tanah dan bangunannya belum menjadi penyertaan modal negara sesuai dengan Peraturan Pemerintah Nomor 44 Tahun 2005 jo Pasal 20 Peraturan Menteri Keuangan Nomor 138/PMK.06/2010 jo Lampiran Peraturan Pemerintah Keuangan Nomor 96/PMK.06/2007, maka aset tersebut masih berstatus aset negara, dimana pengelolaan dan pertanggung-jawabannya masih mengacu pada ketentuan APBN. Dengan demikian, maka BUMN tidak dapat bertindak menurut prinsip badan hukum terhadap aset tersebut.

### **Kesimpulan dan Saran**

Bahwa tanah yang dihuni oleh ex-karyawan Perusahaan Jawatan Kereta Api

dahulu termasuk ke dalam instansi pemerintah sebagaimana diatur dengan Undang Undang

Nomor 1 Tahun 1969 tentang Bentuk Bentuk Usaha Negara jo Indonesia Bedrijvenwet 1927 jo Undang Undang Nomor 19 Tahun 1962 tentang Penetapan Anggaran bagian-bagian perusahaan negara IBW dan anggaran negara tahun 1961. Perusahaan Jawatan Kereta Api salah statusnya termasuk dalam anggaran negara dan tidak termasuk kekayaan negara yang dipisahkan. Adanya Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1990 menjadi Perum dan Kemudian menjadi Persero, tidak memisahkan aset tanah penyertaan modal negara pada Perum Kereta Api Indonesia. Dalam hal ini penguasaan tanah oleh ex-karyawan dilakukan dengan sewa kepada Perum Kereta Api Indonesia. Untuk rumah tinggal golongan III dapat dimiliki secara sewa beli oleh pegawai yang bersangkutan dan dibayar lunas sampai purna tugas dan dapat diajukan sebagai hak milik.

Atas uraian tersebut di atas bahwa aset rumah karyawan belum pernah dialihkan dengan suatu peraturan pemerintah sebagai aset BUMN Perum Kereta Api Indonesia tersebut, secara hukum belum menjadi aktiva tetap Perum Kereta Api Indonesia sesuai dengan ketentuan Pasal 1 angka 1 Peraturan Menteri BUMN Nomor PER-06/MBU/2011 dan Lampiran Peraturan Menteri BUMN Nomor PER- 13/MBU/2014 tentang Aset Tetap. Kecuali dilakukan penyertaan modal terlebih dahulu dengan peraturan pemerintah dimana perubahan dokumen materiil mengenai aset harus jelas untuk menunjukkan

kewenangan dalam melakukan tindakan hukum oleh pemilik aset. Jika aset masih berstatus BUMN perusahaan jawatan berarti masih ada pada penguasaan menteri keuangan, sehingga perlu diperjelas aset tersebut sedang dalam pemanfaatan oleh BUMN Perum, sehingga perjanjian pemanfaatan jika memang tidak ada dalam daftar aset yang dialihkan.

Bertitik tolak kepada permasalahan yang ada dan dikaitkan dengan kesimpulan yang telah dikemukakan di atas, maka dapat saya berikan beberapa saran sebagai berikut :

Hendaknya penyelesaian perselisihan atas tanah dan rumah antara ex-karyawan Perum Kereta Api dengan Perum Kereta Api sudah seharusnya dilakukan dengan prosedur, syarat dan prinsip yang teratur, beradab berkeadilan dan mengutamakan musyawarah untuk mencapai mufakat dan kebaikan bersama. Dalam hal ini pemerintah harus menetapkan keputusan strategis dan penting agar penghuni ex-karyawan Perum Kereta Api Indonesia tidak dirugikan oleh Perum Kereta Api Indonesia yang telah berubah status menjadi Perseroan Terbatas (PT).