



Homepage Journal: <https://jurnal.unismuhpalu.ac.id/index.php/JKS>

Status Hukum Penggunaan Tanah Bekas Rel Kereta Api yang dikuasai dan Disewakan oleh Perorangan

Legal Status of Use of Former Railway Land that is Controlled and Rented by Individuals

Nuri Hidayati^{1*}, Cahya Andika², Muhammad Rizal Rachman³

¹⁻²Universitas Bakti Indonesia, S1-Ilmu Hukum Fakultas Hukum,

³Praktisi Hukum

*Email nurihidayati2994@gmail.com

Artikel Penelitian

ABSTRAK

Article History:

Received: 04 Feb, 2025

Revised: 20 Apr, 2025

Accepted: 30 Apr, 2025

Kata Kunci:

Tanah Negara, Bekas Rel Kereta Api, Penguasaan Tanpa Hak, Penyewaan Ilegal, Hukum Pertanahan

Keywords:

State Land, Former Railway Tracks, Unauthorized Occupation, Illegal Rental, Land Law

DOI: [10.56338/jks.v8i4.7616](https://doi.org/10.56338/jks.v8i4.7616)

Tanah yang berasal dari bekas rel kereta api termasuk kategori aset milik negara yang secara hukum dikuasai langsung oleh negara atau dikelola oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN), khususnya PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Dalam praktiknya, banyak individu menguasai tanah tersebut secara fisik dan bahkan menyewakannya kepada pihak lain tanpa izin atau dasar hukum yang jelas. Fenomena ini menimbulkan persoalan hukum yang kompleks, terutama mengenai status legal penguasaan dan penyewaan tanah tersebut. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis status hukum penggunaan tanah bekas (eks) rel kereta api yang disewakan oleh individu berdasarkan perspektif hukum agraria dan hukum pengelolaan aset negara. Metode penelitian yang digunakan adalah pendekatan yuridis normatif dengan menganalisis terhadap peraturan perundang-undangan, dokumen hukum, dan literatur ilmiah. Hasil kajian menunjukkan bahwa penguasaan dan penyewaan tanah negara oleh perorangan tanpa hak resmi adalah perbuatan melanggar hukum (PMH) dan dianggap sebagai penguasaan tanpa hak serta perbuatan yang bertentangan dengan hukum. Oleh karena itu, diperlukan langkah-langkah penertiban dan penegakan hukum dari pihak berwenang untuk menjamin kepastian hukum dan perlindungan terhadap aset negara.

ABSTRACT

Land originating from former railroad tracks is included in the category of state-owned assets that are legally directly controlled by the state or managed by State-Owned Enterprises (BUMN), especially PT. Kereta Api Indonesia (Persero). In practice, many individuals physically control the land and even rent it to other parties without permission or a clear legal basis. This phenomenon raises complex legal issues, especially regarding the legal status of control and leasing of the land. This study aims to analyze the legal status of the use of former (ex) railroad land leased by individuals based on the perspective of agrarian law and state asset management law. The research method used is a normative legal approach by analyzing laws and regulations, legal documents, and scientific literature. The results of the study indicate that control and leasing of state land by individuals without official rights is an unlawful act (PMH) and is considered as control without rights and an act that is contrary to the law. Therefore, steps are needed to regulate and enforce the law from the authorities to ensure legal certainty and protection of state assets.

LATAR BELAKANG

Tanah merupakan sumber daya strategis bagi kehidupan manusia yang memiliki nilai ekonomi, sosial, budaya, politik, psikologis, dan pertahanan keamanan secara nasional (Boedi Harsono, 2002). Dalam sistem hukum di Indonesia, pengaturan mengenai penguasaan tanah diatur dalam Pasal 33 Ayat (3) Undang-Undang Dasar Republik Indonesia (UUD) 1945 menyatakan: "Bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung didalamnya dikuasai oleh Negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat. Ini menunjukkan bahwa negara memiliki wewenang untuk mengatur dan mendistribusikan penggunaan tanah kepada pihak-pihak yang berhak atas hak atas tanah (Urip Santoso, 2015).

Salah satu bentuk tanah negara yang memicu polemik dalam praktik pengelolaannya adalah tanah bekas jalur rel kereta api. Tanah bekas rel kereta api adalah bagian dari aset negara yang sebelumnya digunakan untuk kepentingan perkeretaapian nasional. Seiring dengan perkembangan zaman dan perubahan tata ruang kota, banyak jalur rel yang sudah tidak difungsikan lagi, meninggalkan lahan kosong yang tidak dimanfaatkan secara optimal. Meskipun tanah ini sudah tidak lagi difungsikan untuk kegiatan operasional kereta api, umumnya masih terdaftar sebagai aset milik negara atau dikelola oleh Badan Usaha Milik Negara (BUMN), khususnya PT Kereta Api Indonesia (Persero). Dalam beberapa situasi, tanah-tanah ini tidak langsung digunakan oleh negara atau BUMN, mengakibatkan masyarakat menguasai tanah secara langsung dengan cara yang tidak resmi (Nayla Putri Silvia, 2024).

Fenomena yang muncul kemudian adalah tanah eks rel kereta api dikuasai oleh masyarakat secara perorangan, yang dalam praktiknya bahkan menyewakan tanah tersebut kepada pihak lain. Masyarakat yang telah lama menempati tanah eks rel kereta api sering kali merasa memiliki "hak moral" atas tanah tersebut. Mereka juga menyewakan tanah itu kepada orang lain untuk tempat tinggal, bisnis, atau kegiatan komersial lainnya, meskipun tidak memiliki dasar hukum yang kuat. Situasi ini menimbulkan konflik hukum, karena penyewaan tanah dilakukan oleh pihak yang tidak memiliki hak legal atas tanah negara merupakan kasus pelanggaran terhadap prinsip-prinsip pengelolaan tanah dan aset negara. Menurut Boedi Harsono (2005), penguasaan tanah tanpa hak atau tanpa alas hak yang jelas adalah bentuk penyimpangan dari asas legalitas dalam hukum pertanahan. Selain itu, praktik penyewaan ini dapat dikategorikan sebagai perbuatan melawan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdato) menyebutkan: "Tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk menggantikan kerugian tersebut".

Fenomena ini menunjukkan lemahnya pengawasan negara terhadap aset tanah bekas (eks) rel kereta api yang tidak lagi aktif digunakan, serta belum adanya mekanisme yang efektif untuk mengatur pemanfaatan kembali (redistribusi) tanah eks jalur kereta api secara sah dan adil. Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah, seluruh aset negara yang tidak digunakan untuk kegiatan utama harus tetap dikelola dan dimanfaatkan secara optimal sesuai ketentuan yang berlaku, termasuk melalui skema penyewaan resmi.

Konflik kepemilikan dan penguasaan tanah eks rel kereta api juga sering terjadi akibat perbedaan pandangan antara PT. KAI yang berpegang pada *grondkaart* sebagai bukti kepemilikan aset negara, dan masyarakat yang kadang telah memiliki sertifikat hak milik atas tanah yang sama. Dalam beberapa kasus, seperti yang terjadi di Desa Sraten Kecamatan Cluring Kabupaten Banyuwangi lingkaran poros jalan utama disamping Kampus Universitas Bakti Indonesia berjejer kios, ruko yang berdiri diatas tanah eks rel kereta api tanpa mengetahui batas-batas jelas tanah yang dikuasai, banyak masyarakat telah menempati tanah tersebut selama puluhan tahun bahkan membayar Pajak Bumi dan Bangunan (PBB), serta menyewakan tanah tersebut ke pihak lain. Karena merasa memiliki hak atas tanah tersebut. Namun, secara hukum, *grondkaart* adalah sebuah gambar penampang lahan yang dibuat untuk menunjuk suatu objek lahan dengan batas-batas tertentu yang tertera diatasnya, berfungsi sebagai petunjuk penguasaan aset oleh PT. KAI namun tidak serta merta menjadi bukti hak milik atas tanah tersebut (Rizky Yulia Chandra, 2017).

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 (Julius Sembiring, 2018).

Dari sisi regulasi, larangan membangun dan memanfaatkan tanah di sekitar jalur kereta api, termasuk tanah eks rel kereta api, diatur dalam Pasal 38 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian menyatakan: "Ruang manfaat jalur kereta api diperuntukkan bagi pengoperasian kereta api dan merupakan daerah yang tertutup untuk umum". Artinya: Setiap orang dilarang membangun gedung, membuat tembok, pagar, tanggul, bangunan lainnya, menanam jenis pohon yang tinggi, atau menempatkan barang pada jalur kereta api yang dapat mengganggu pandangan bebas dan membahayakan keselamatan perjalanan kereta api.

Ketentuan ini menegaskan bahwa pembangunan atau penempatan apapun di jalur kereta api yang dapat mengganggu keselamatan perjalanan kereta api adalah dilarang. Kemudian diatur juga dalam Pasal 33 Ayat (1), (2) dan (3) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman.

Pasal 33:

- (1) Pemerintah daerah wajib memberikan kemudahan perizinan bagi badan hukum yang mengajukan rencana pembangunan perumahan untuk MBR.
- (2) Pemerintah daerah berwenang mencabut izin pembangunan perumahan terhadap badan hukum yang tidak memenuhi kewajibannya.
- (3) Ketentuan lebih lanjut mengenai bentuk kemudahan perizinan dan tata cara pencabutan izin pembangunan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) diatur dengan Peraturan Menteri.

Setiap orang dilarang mendirikan bangunan di atas tanah yang tidak sesuai dengan peruntukannya berdasarkan rencana tata ruang. Dalam hal terdapat bangunan yang didirikan di atas tanah yang tidak sesuai dengan peruntukannya berdasarkan rencana tata ruang, pemerintah daerah wajib melakukan penertiban sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Berdasarkan ketentuan kedua pasal ini mengatur bahwa pendirian bangunan harus sesuai dengan peruntukan tata ruang, dan pemerintah daerah memiliki kewajiban untuk menertibkan bangunan yang melanggar ketentuan tersebut.

Diketahui, kedua peraturan perundang-undangan tersebut diatas menegaskan bahwa setiap orang dilarang membangun atau memanfaatkan tanah di jalur kereta api atau tanah eks rel kereta api tanpa izin yang sah, dan negara atau PT. KAI berhak melakukan penggusuran terhadap bangunan yang berdiri di atas tanah tersebut demi keselamatan dan kepentingan umum. Namun, pada praktiknya tanah tersebut masih dikuasai oleh perorangan bahkan menempatnya selama puluhan tahun. Padahal keabsahan penguasaan, pengelolaan dan penyewaan tanah eks rel kereta api wilayah tersebut masih menimbulkan konflik serta tidak memiliki dasar hukum kuat atas kepemilikan hak atas tanah eks rel kereta api.

Oleh karena itu, penting dilakukan kajian secara yuridis untuk mengetahui bagaimana status hukum penggunaan dan penyewaan tanah bekas (eks) rel kereta api oleh perorangan secara sah menurut ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku, serta sejauh mana tanggung jawab hukum negara dan masyarakat (individu) dalam mengelola tanah eks rel kereta api tersebut. Kajian ini diharapkan dapat memberikan kontribusi terhadap pembentukan kebijakan yang menjamin kepastian hukum, perlindungan hak negara, serta memberikan solusi terhadap penggunaan aset negara secara ilegal oleh masyarakat.

METODE

Artikel ini menggunakan pendekatan metode yuridis normatif adalah metode penelitian hukum yang menitikberatkan pada kajian pustaka (*library research*), dengan menganalisis bahan hukum primer, sekunder dan tersier untuk memahami norma hukum yang berlaku terhadap suatu persoalan (Peter Mahmud Marzuki, 2017). Topik ini membahas status tanah, penguasaan, dan penyewaan aset negara atas tanah eks rel kereta api, sehingga penting untuk menganalisis aturan hukum positif yang mengatur tanah negara, penguasaan tanah, dan penyewaan aset milik negara, menelaah perundang-undangan terkait seperti: KUHPdata (Pasal 1365 tentang Perbuatan Melawan Hukum: PMH), Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA), Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman, Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah. Kemudian mengkaji jurnal ilmiah, literatur hukum, kamus hukum, doktrin hukum, putusan pengadilan, dan pendapat para ahli hukum (Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, 2014).

HASIL

Hasil yang diperoleh dari isu hukum yang dianalisis terdapat beberapa point yaitu: **Status Hukum Tanah Bekas (Eks) Rel Kereta Api**

Tanah eks jalur rel kereta api pada dasarnya merupakan bagian dari aset negara yang dikelola oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang mendapat mandat dari negara untuk mengelola aset-aset perkeretaapian. Meskipun jalur rel tersebut sudah tidak aktif atau tidak lagi digunakan untuk kepentingan operasional, status kepemilikannya tidak hilang, melainkan tetap terdaftar sebagai barang milik negara atau milik PT. KAI. Hal ini, sesuai dengan Pasal 38 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dan Pasal 33 Ayat (1) Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah, aset tersebut tidak boleh dimanfaatkan, dialihkan, atau disewakan oleh pihak lain tanpa izin resmi dari pihak yang berwenang.

Penguasaan dan Penyewaan oleh Perorangan

Dalam praktiknya, ditemukan bahwa sebagian masyarakat telah menguasai lahan eks rel kereta api secara fisik tanpa memiliki dasar hukum yang sah. Beberapa bahkan menyewakan tanah tersebut kepada pihak lain untuk kepentingan tempat tinggal, usaha kecil, atau parkir. Fenomena ini terjadi karena beberapa faktor, seperti:

- Lemahnya pengawasan dari PT. KAI atau instansi pemerintah terhadap aset tidak aktif;
- Kurangnya sertifikasi dan penertiban aset secara administratif (Hutagalung, Arie S., 2005).

- Asumsi masyarakat bahwa tanah yang sudah tidak digunakan negara dapat dimanfaatkan secara bebas;
- Adanya pembiaran jangka panjang yang membuat masyarakat merasa memiliki hak atas tanah tersebut.

Secara konteks hukum, tindakan tersebut merupakan bentuk penguasaan tanpa hak atau disebut perbuatan melawan hukum (PMH) sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdara (R. Subekti, 2007). Masyarakat yang menguasai dan menyewakan tanah negara tanpa dasar legalitas sah dapat dikenai sanksi hukum secara perdata maupun administratif.

Potensi Sengketa dan Dampak Hukum

Penguasaan dan penyewaan tanpa izin atas tanah eks rel kereta api berpotensi menimbulkan:

- Sengketa kepemilikan dan pemanfaatan tanah antara masyarakat dan PT. KAI;
- Kerugian negara akibat hilangnya potensi pendapatan dari aset negara;
- Ketidakpastian hukum dalam penggunaan lahan, baik bagi pihak penyewa maupun pengelola informal;
- Resiko penggusuran, jika PT. KAI melakukan penertiban terhadap penguasaan ilegal (Yuliana, R., 2018).

Beberapa studi kasus menunjukkan bahwa PT. KAI secara berkala melakukan penertiban, pemulihan aset, termasuk pengosongan lahan dari bangunan liar dan pengguna tanpa hak.

Urgensi Penegakan Hukum dan Sertifikasi Aset

Agar penggunaan tanah negara lebih tertib dan memiliki kepastian hukum, diperlukan beberapa terobosan antara lain:

- Percepatan proses sertifikasi seluruh aset tanah milik PT. KAI;
- Sosialisasi kepada masyarakat mengenai status tanah dan larangan penyewaan tanpa izin atas tanah eks rel kereta api;
- Peningkatan koordinasi antara PT. KAI dan pemerintah daerah dalam pengawasan dan penertiban aset negara;
- Mekanisme legalisasi atau kerja sama resmi jika lahan akan digunakan oleh masyarakat melalui skema sewa, kerjasama pemanfaatan (KSP), atau *build-operate-transfer* (BOT) (Siregar, A., 2019).

Berdasarkan hasil yang telah dianalisis dari isu hukum terlampir perihal penggunaan dan penyewaan tanah bekas rel kereta api oleh perorangan tanpa izin resmi merupakan tindakan ilegal yang bertentangan dengan ketentuan hukum agraria,

perkeretaapian, serta pengelolaan barang milik negara. Sehingga, diperlukan upaya penegakan hukum, pembaruan data aset, dan penguatan tata kelola aset untuk mencegah kerugian negara dan sengketa di masa depan.

PEMBAHASAN

Status Hukum Penggunaan dan Penyewaan Tanah Bekas (Eks) Rel Kereta Api oleh Perorangan Secara Sah Menurut Ketentuan Peraturan Perundang-Undangan

Ketentuan dasar mengenai tanah di Indonesia telah tercantum didalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA) memuat pengaturan hukum tanah nasional Indonesia. Meski sebagian pasal dalam UUPA memberikan ketentuan terkait hak-hak atas tanah, penggunaan dan penguasaan tanah, namun masih ada beberapa ketentuan dasar yang membutuhkan pengaturan lebih lanjut yang harus ditetapkan. Semakin kompleksnya problem pertanahan dan meningkatnya kebutuhan akan ketertiban dalam pengelolaan lahan, maka diperlukan adanya peraturan pelaksana UUPA seperti peraturan pemerintah, peraturan menteri, peraturan kepala Badan Pertanahan Nasional (BPN) untuk mendukung penggunaan tanah secara optimal.

Salah satu konflik pertanahan yang membutuhkan peraturan pelaksana ialah pengaturan status hukum penggunaan dan penyewaan tanah eks rel kereta api oleh perorangan. Tanah bekas (eks) jalur rel kereta api adalah tanah yang sebelumnya digunakan untuk transportasi umum jalur perkeretaapian namun sudah tidak lagi difungsikan dimungkinkan karena perubahan jalur, modernisasi sistem, atau alasan lainnya. Meski tidak lagi digunakan, tanah tersebut tetap memiliki status hukum jelas sebagai Barang Milik Negara (BMN) yang dikuasai oleh pemerintah dan dikelola oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) (PT. KAI) sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Sehingga, status hukum tanah tersebut tidak hilang dan tetap tercatat dalam neraca negara sebagai aset negara. Oleh karenanya, setiap bentuk pemanfaatan, penguasaan, atau penyewaan tanah ini dari batas-batas kepemilikan wajib memenuhi syarat hukum dan administratif berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan (PT. Kereta Api Indonesia (Persero), 2021).

Pengelolaan dan pemanfaatan tanah eks jalur rel kereta api diatur dalam berbagai peraturan perundang-undangan, seperti Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA), dan peraturan pelaksanaanya. Tanah eks rel kereta api yang tidak lagi difungsikan untuk operasional perkeretaapian tetap berstatus sebagai tanah negara, dan pengelolannya berada di bawah naungan PT. KAI atau instansi terkait, kecuali tanah tersebut telah dialihkan secara sah kepada pihak lain melalui mekanisme yang diatur oleh peraturan perundang-undangan.

Perihal kedudukan dan status hukum atas tanah eks jalur rel kereta api yang sudah tidak difungsikan kembali untuk operasional perkeretaapian, tanah tersebut tetap memiliki status hukum sah, jelas sebagai Barang Milik Negara (BMN) atau aset negara. Hal ini, dipertegas dalam beberapa ketentuan peraturan perundang-undangan yaitu:

1. Pasal 42 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara, perihal status tanah eks jalur rel kereta api yang tidak lagi digunakan tetap dikategorikan sebagai Barang Milik Negara (BMN) menyatakan: "Barang milik negara/daerah adalah semua barang yang dibeli atau diperoleh atas beban Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara/Daerah atau berasal dari perolehan lainnya yang sah".
2. Pasal 38 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian: prasarana perkeretaapian yang tidak digunakan secara langsung dapat dimanfaatkan setelah mendapat persetujuan dari pemilik aset;
3. Pasal 33 Ayat (1), (2), dan (3) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman: barang milik negara/daerah dapat dimanfaatkan oleh pihak lain berdasarkan perjanjian tertulis antara pengguna barang dengan pihak lain, setelah mendapat persetujuan dari pengelola barang.

Dengan demikian, meskipun jalur rel tersebut sudah tidak aktif atau tidak lagi digunakan untuk kepentingan operasional, status kepemilikannya tidak hilang, melainkan tetap terdaftar sebagai barang milik negara. Pengelolaan dan pemanfaatan aset tersebut harus sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku, dan tidak boleh dimanfaatkan, dialihkan, atau disewakan oleh pihak lain tanpa izin resmi dari pihak yang berwenang. Artinya, meskipun jalur rel sudah tidak aktif, tanah tersebut tidak berubah status menjadi tanah terlantar, dan tidak boleh digunakan atau disewakan oleh perorangan tanpa persetujuan resmi dari pemilik atau pengelola aset (Nayla Putri Silvia, 2024).

Penggunaan dan penyewaan tanah eks rel kereta api oleh perorangan secara sah hanya dapat dilakukan melalui mekanisme pemanfaatan aset negara berdasarkan peraturan yang berlaku. Terdapat beberapa skema yang memungkinkan, yaitu (PT. Kereta Api Indonesia (Persero), 2021):

- Perjanjian Sewa (Sewa Barang Milik Negara)
 - Perorangan (individu) dapat mengajukan permohonan kepada PT. KAI untuk menyewa tanah eks rel kereta api;
 - Terdapat perjanjian tertulis dan pembayaran kompensasi sewa sesuai ketentuan yang berlaku;
 - Memperoleh *accepted* atau persetujuan dari Kementerian Keuangan sebagai (pengelola aset negara).
- b. Kerja Sama Pemanfaatan (KSP)

- Membentuk kerja sama antara PT. KAI dengan pihak lain (perorangan atau badan hukum) untuk memanfaatkan aset yang tidak digunakan atau difungsikan kembali;
- Bersifat jangka menengah, panjang dan tetap dalam penguasaan tanah PT. KAI.

c. *Build Operate Transfer* (BOT)

- Salah satu bentuk kerja sama antara pemerintah atau pemilik aset negara (termasuk BUMN seperti PT. KAI) dengan pihak swasta, dimana pihak swasta diberikan hak untuk membangun (*build*) infrastruktur (fasilitas) diatas tanah milik negara, kemudian mengoperasikannya untuk jangka waktu tertentu guna memperoleh keuntungan, dan pada akhir masa perjanjian, pihak swasta wajib mengalihkan kembali hak pengelolaan dan hasil pembangunan tersebut kepada negara atau BUMN terkait.
- Skema pembangunan sarpras oleh pihak ketiga dengan perjanjian bahwa sarpras tersebut digunakan dalam jangka waktu tertentu, kemudian diserahkan (transfer) kembali kepada negara atau PT. KAI (Pranata, I.G.B., 2021).

Prosedur untuk menyewa atau menggunakan tanah eks rel kereta api secara sah, terdapat syarat-syarat legalitas yang wajib diikuti diantaranya (Sembiring, R., 2020):

- Terdapat izin tertulis dari PT. KAI selaku pengelola aset negara;
- Didasarkan pada perjanjian resmi dan terdokumentasi;
- Tidak mengubah status hukum tanah sebagai Barang Milik Negara (BMN) menjadi tanah hak milik perorangan;
- Memahami batas-batas tanah eks rel kereta api dengan tanah hak milik pribadi;
- Wajib memenuhi prinsip akuntabilitas, transparansi, dan optimalisasi aset sesuai Pasal 3 Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/ Daerah: "Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah dilaksanakan berdasarkan asas fungsional, kepastian hukum, transparansi, efisiensi, akuntabilitas, dan kepastian nilai".

Perihal penggunaan dan penyewaan tanah eks rel kereta api dilakukan tanpa izin resmi dari PT. KAI atau pemerintah (pusat/daerah) tergolong kategori perbuatan melawan hukum (PMH), sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1365 KUHPerdara:

1. Adanya perbuatan melawan hukum, yaitu perbuatan yang bertentangan dengan kewajiban hukum, hak subjektif orang lain, kesusilaan, atau kepatutan. Karena menguasai, menggunakan dan menyewakan tanah eks rel kereta tanpa izin kepada pengelola;
2. Adanya kesalahan, yaitu kesengajaan atau kelalaian dari pelaku perbuatan. Dimungkinkan dengan sengaja, lalai atau ketidaktahuannya tentang tanah eks rel kereta api meski tidak difungsikan bukan menjadi hak milik perorangan melainkan tetap menjadi aset negara yang dikelola oleh PT. KAI;
3. Mungkinnya kerugian, yaitu segala bentuk kerugian materiil atau immateriil yang diderita oleh korban. Terdapat kerugian dana yang dikeluarkan untuk sewa tanah eks rel kereta api tidak dapat kembali (hangus) yang berdampak pada penggusuran akibat

menyewa kepada perorangan tanpa mengetahui prosedur sewa Barang Milik Negara (BMN);

4. Adanya hubungan sebab akibat, yaitu keterkaitan antara perbuatan, kesalahan, dan kerugian.

Konsekuensi hukum atas penggunaan dan penyewaan tanah eks rel kereta api yang dilakukan oleh perorangan tanpa izin pengelola (negara / PT. KAI) akan berakibat pada:

- Penertiban atau pengosongan lahan oleh PT. KAI sewaktu-waktu;
- Gugatan perdata untuk ganti rugi atas aset yang dikuasai dan disewakan oleh perorangan;
- Sanksi administratif berupa denda, teguran, dan peringatan dari instansi terkait.

Status hukum penggunaan dan penyewaan tanah eks rel kereta api oleh perorangan secara sah harus melalui perjanjian sewa resmi dengan PT. KAI selaku pengelola aset negara. Tanah tersebut tetap berstatus tanah negara dan tidak dapat dialihkan tanpa izin resmi. Skema kepastian hukum diperoleh dengan pendaftaran hak pakai atau hak pengelolaan melalui Badan Pertanahan Nasional (BPN) setempat letak tanah eks rel kereta api berada. Penguasaan tanpa izin merupakan pelanggaran hukum dan dapat berakibat pada tindakan pengusuran. Penyelesaian konflik demikian memerlukan pendekatan musyawarah dan penegakan hukum yang konsisten (Ramdlon Mahuraden Tuakia dan Ana Silviana, 2023).

Tanggung Jawab Hukum Negara dan Masyarakat dalam Pengelolaan Tanah Eks Rel Kereta Api

Tanggung jawab merujuk pada kewajiban untuk menanggung, memikul, menerima akibat dari suatu tindakan, tugas, atau keputusan, baik yang dilakukan secara pribadi maupun oleh orang lain. Dalam ranah hukum, tanggung jawab berarti kewajiban seseorang atau suatu pihak untuk menjalankan hak dan kewajiban sesuai dengan aturan atau norma yang berlaku, serta siap menerima konsekuensi atas tindakan yang diambil, baik berupa sanksi, kompensasi, atau bentuk pertanggungjawaban lainnya. Menurut Soerjono Soekanto tanggung jawab adalah suatu keadaan di mana seseorang secara sadar telah melakukan sesuatu yang seharusnya dilakukan dan siap menerima akibatnya jika terjadi pelanggaran. Konteks tanggung jawab merupakan keadaan wajib menanggung segala sesuatu misalnya (jika terjadi suatu hal boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan, dan sebagainya). Unsur-unsur tanggung Jawab yang terkandung didalamnya memuat:

1. Adanya kewajiban atau tugas yang harus dilaksanakan;
2. Kesadaran untuk melaksanakan kewajiban;

3. Kesiapan menerima akibat (konsekuensi) dari pelaksanaan atau kelalaian terhadap kewajiban tersebut.

Merujuk konteks diatas, definisi tanggung jawab secara umum yang dipaparkan berbeda dengan tanggung jawab hukum yang diemban oleh negara ataupun perorangan (masyarakat). Tanggung jawab hukum adalah kewajiban seseorang atau badan hukum untuk menanggung akibat hukum atas perbuatan atau tindakan yang dilakukannya, baik berupa perbuatan melawan hukum (PMH) maupun wanprestasi, yang dapat menimbulkan tuntutan, sanksi, atau kewajiban memberikan ganti rugi kepada pihak lain. Menurut Sudikno Mertokusumo tanggung jawab hukum adalah akibat hukum yang harus dipikul oleh subjek hukum atas perbuatannya bertentangan dengan hukum, baik disengaja maupun tidak disengaja. Terdapat ciri-ciri tanggung jawab hukum baik untuk perorangan atau badan hukum diantaranya:

- Terdapat norma hukum yang dilanggar;
- Terdapat subjek hukum (perorangan atau badan hukum) yang dapat dimintai pertanggungjawaban;
- Adanya akibat hukum seperti sanksi administratif, perdata, atau pidana;
- Bersifat mengikat dan dapat dipaksakan oleh negara (melalui lembaga peradilan).

Contoh kontekstual yang terlampir perihal tanggung jawab hukum negara dalam mengelola tanah eks rel kereta api dan tanggung jawab perorangan (masyarakat) atas penggunaan, penyewaan tanah eks rel kereta api milik negara tanpa izin resmi dari pemerintah atau PT. KAI. Kedua konteks tanggung jawab hukum negara (PT. KAI) selaku badan hukum dan perorangan akan dibahas terpisah sesuai cakupannya.

Tanggung Jawab Hukum Negara atas Pengelolaan Tanah Eks Rel Kereta Api

Negara memiliki tanggung jawab hukum dan administratif atas pengelolaan tanah eks rel kereta api, karena tanah tersebut merupakan aset negara yang termasuk dalam kategori Barang Milik Negara (BMN). Tanggung jawab ini meliputi aspek penguasaan, penggunaan, pengamanan, pemanfaatan, hingga penertiban terhadap penyalahgunaan aset oleh pihak lain yang tidak berwenang. Dalam praktiknya, pengelolaan tanah eks rel kereta api umumnya diserahkan dan dikelola PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang diberi mandat mengelola aset perkeretaapian nasional. Tanggung jawab negara dan/atau PT. KAI mencakup:

- Pengamanan aset dari penguasaan ilegal oleh pihak ketiga;
- Pendataan dan sertifikasi tanah eks jalur kereta api untuk memperjelas status hukum (Hutagalung, Arie S., 2005).
- Pengawasan dan penertiban terhadap pemanfaatan liar oleh masyarakat.
- Pemanfaatan sah melalui kerja sama (misalnya skema sewa, kerja sama pemanfaatan/KSP, atau *Build Operate Transfer*/BOT).
- Penegakan hukum apabila terjadi pelanggaran, seperti penyewaan liar tanpa izin resmi.

- Menjamin kepastian hukum: negara bertanggung jawab memastikan bahwa tanah eks rel kereta api didaftarkan secara resmi di Badan Pertanahan Nasional (BPN) sehingga memiliki status hukum yang jelas, baik berupa hak pakai atau hak pengelolaan, sesuai dengan ketentuan perundang-undangan agraria.
- Pengelolaan dan pemanfaatan aset negara: melalui PT. KAI, negara wajib mengelola tanah tersebut secara optimal, termasuk melakukan penyewaan atau pemanfaatan tanah sesuai dengan peraturan yang berlaku dan kepentingan umum.
- Penegakan hukum dan penertiban: negara wajib melakukan pengawasan dan penertiban terhadap penggunaan tanah eks rel kereta api, termasuk menindak penguasaan atau pemanfaatan tanah tanpa izin yang sah.
- Perlindungan hak pihak ketiga: dalam proses nasionalisasi dan pengelolaan aset, negara berkewajiban melindungi hak-hak pihak ketiga yang terdampak, termasuk memberikan ganti rugi yang layak apabila terjadi pengambilan tanah untuk kepentingan umum.

Oleh karena itu, negara melalui Kementerian Perhubungan dan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai BUMN bertanggung jawab untuk:

- Menjaga status hukum dan fisik aset negara;
- Melakukan pendataan dan sertifikasi aset;
- Mencegah penyalahgunaan atau penguasaan ilegal oleh pihak ketiga;
- Menyusun dan menerapkan kebijakan pemanfaatan tanah secara legal, seperti skema Kerja Sama Pemanfaatan (KSP) atau Build Operate Transfer (BOT).

Tanggung jawab hukum negara atas pengelolaan tanah eks rel kereta api baik secara preventif dan kuratif dengan cara menyusun kebijakan pengelolaan aset tidak aktif, memberi edukasi hukum kepada masyarakat tentang status lahan negara. Sedangkan secara kuratif dengan: menertibkan penggunaan lahan/tanah ilegal dan mengembalikan fungsi aset negara sesuai ketentuan hukum (Sutedi, A., 2012).

Tanggung Jawab Hukum Masyarakat (Perorangan) atas Penggunaan dan Penyewaan Tanah Eks Rel Kereta Api

Penggunaan dan penyewaan tanah eks rel kereta api oleh masyarakat (perorangan) tanpa izin merupakan isu hukum yang cukup krusial di Indonesia. Masyarakat, sebagai bagian dari subjek hukum, memiliki tanggung jawab hukum untuk menghormati dan mematuhi ketentuan perundang-undangan, terutama terkait penguasaan dan pemanfaatan tanah milik negara. Tanggung jawab hukum bagi perorangan atas penggunaan dan penyewaan tanah eks rel kereta api di Desa Sraten Kecamatan Cluring Kabupaten Banyuwangi lingkaran poros jalan utama disamping Kampus Universitas Bakti Indonesia banyak berjejer kios/boot UMKM diatas tanah eks rel kereta api tanpa izin

resmi pengelola. Tindakan yang dapat dilakukan oleh perorangan atas tanggung jawab hukum dari menguasai dan menyewakan tanah eks rel kereta api dengan:

- Tidak melakukan penguasaan tanpa hak: penguasaan tanah negara tanpa izin merupakan bentuk pelanggaran hukum. Dalam hal ini, masyarakat memiliki tanggung jawab untuk:
 - Tidak menduduki, membangun, atau memanfaatkan tanah negara tanpa dasar hukum;
 - Tidak menyewakan tanah yang bukan miliknya kepada pihak lain.

Tindakan semacam ini termasuk Perbuatan Melawan Hukum (PMH) sesuai Pasal 1365 KUHPerduta.

- Kewajiban menghormati hak negara: masyarakat wajib menghormati status tanah sebagai milik negara dan hanya boleh memanfaatkannya berdasarkan izin resmi, seperti:
 - Izin sewa dari instansi pengelola (misalnya PT. KAI);
 - Perjanjian kerja sama (KSP atau BOT) yang disahkan secara administratif (Siregar, A., 2019).

Jika masyarakat menyalahgunakan tanah eks rel kereta api dapat dikenai: sanksi administratif, seperti pengusuran atau pengosongan lahan oleh negara/PT. KAI, tuntutan perdata atas kerugian negara akibat penyalahgunaan aset, sanksi pidana apabila terjadi pemalsuan dokumen, penipuan, atau perbuatan yang merugikan keuangan negara. Sehingga masyarakat wajib mengetahui batasan, ranah, dan koridor tanggung jawab hukum ketika menguasai, mengelola, sewa aset negara tanah eks rel kereta sesuai mekanisme yang ditetapkan. Terlebih ketentuan sewa menyewa tanah eks rel kereta api hanya dapat dilakukan oleh negara/ PT. KAI selaku pengelola aset.

KESIMPULAN

1. Bahwa kajian terhadap status hukum penggunaan dan penyewaan tanah bekas (eks) rel kereta api oleh perorangan, dapat disimpulkan:
 - Tanah eks rel kereta api merupakan aset milik negara yang dikelola oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Meski tidak lagi digunakan untuk operasional perkeretaapian, status tanah tersebut tetap sebagai Barang Milik Negara (BMN), dan tidak dapat dikuasai atau dimanfaatkan secara sepihak oleh perorangan.
 - Penggunaan dan penyewaan tanah negara oleh perorangan hanya sah apabila dilakukan melalui mekanisme legal yang diatur dalam peraturan perundang-undangan, seperti skema sewa resmi, Kerja Sama Pemanfaatan (KSP), atau *Build Operate Transfer* (BOT), dengan izin tertulis dari instansi yang berwenang, dalam hal ini Negara, PT. KAI atau Kementerian Keuangan (Kemenkeu) sebagai pemilik aset negara.

- Penguasaan dan penyewaan tanpa izin atas tanah eks rel kereta api oleh masyarakat perorangan termasuk tindakan ilegal, bertentangan dengan Pasal 42 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara, Pasal 38 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Pasal 33 Ayat (1), (2), dan (3) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman, serta dapat dikategorikan sebagai Perbuatan Melawan Hukum (PMH) berdasarkan Pasal 1365 KUHPerdata.
2. Bahwa tanggung jawab hukum negara dan masyarakat dalam pengelolaan tanah eks rel kereta api, disimpulkan:
- Negara memiliki tanggung jawab utama dalam pengelolaan tanah eks rel kereta api sebagai bagian dari Barang Milik Negara (BMN). Tanggung jawab ini mencakup perlindungan, pengawasan, penertiban, dan optimalisasi pemanfaatan tanah untuk kepentingan umum.
 - PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai BUMN yang ditunjuk mengelola aset perkeretaapian, bertanggung jawab secara administratif dan operasional dalam menjaga keutuhan, legalitas, serta efisiensi pemanfaatan aset tersebut. Hal ini termasuk mencegah penguasaan liar oleh masyarakat dan memastikan bahwa penggunaan tanah dilakukan melalui mekanisme hukum yang sah seperti sewa resmi, kerja sama pemanfaatan (KSP), atau BOT (*Build-Operate-Transfer*).
 - Masyarakat (perorangan) memiliki tanggung jawab hukum untuk tidak menguasai atau menyewakan tanah eks rel kereta api secara ilegal. Setiap bentuk pemanfaatan tanpa izin dari pihak pengelola aset dapat dikategorikan sebagai perbuatan melawan hukum (PMH), sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdata, dan dapat menimbulkan konsekuensi hukum perdata maupun administratif.

SARAN

1. Pemerintah perlu melakukan inventarisasi dan penertiban aset tanah eks rel kereta api yang dikuasai secara ilegal.
2. PT KAI harus memperkuat sistem pemanfaatan dan penyewaan tanah eks jalur rel melalui mekanisme resmi dan transparan.
3. Perlu dilakukan sosialisasi hukum pertanahan kepada masyarakat agar tidak menyalahgunakan aset negara dan memahami konsekuensi hukumnya.
4. Sinergi antara negara dan masyarakat sangat penting dalam mencegah konflik agraria, sengketa kepemilikan, serta kerugian negara. Pemerintah perlu meningkatkan edukasi hukum, mempercepat sertifikasi aset, dan memperketat pengawasan, sementara masyarakat perlu meningkatkan kesadaran hukum dan kepatuhan terhadap peraturan yang berlaku.

DAFTAR PUSTAKA

- Boedi Harsono, Menuju Penyempurnaan Hukum Tanah Nasional Dalam Hubungannya dengan TAP MPR RI/IX/MPR/2001, Jakarta: Penerbit Universitas Trisakti, 2002.
- Boedi Harsono, Hukum Agraria Indonesia: Sejarah Pembentukan UUPA, Isi dan Pelaksanaannya, Jakarta: Djambatan, 2005.
- Hutagalung, Arie S., Inventarisasi dan Sertifikasi Aset Negara, Jakarta: Lembaga Penerbit Fakultas Hukum UI, 2005.
- Julius Sembiring, Pengertian, Pengaturan, dan Permasalahan Tanah Negara, Edisi Revisi, Cetakan ke 2, Jakarta: Prenadamedia Group, 2018.
- Nayla Putri Silvia, 2024, Penguasaan Atas Tanah Milik PT. Kereta Api Indonesia (KAI) Ditinjau dari Perspektif Hukum Perdata (Studi Kasus di Tanah PT. KAI di Wilayah Stasiun Kuala Kabupaten Langkat). S1 thesis, Universitas Malikussaleh.
- Urip Santoso, Perolehan Hak Atas Tanah, Jakarta: Prenamedia Group, 2015.
- Peter Mahmud Marzuki, Penelitian Hukum, Jakarta: Kencana, 2017.
- Pranata, I.G.B., 2021, Optimalisasi Pengelolaan Aset Negara melalui Skema BOT. Jurnal Aset dan Manajemen Negara, Vol. 10, No. 1.
- PT. Kereta Api Indonesia (Persero), Pedoman Pemanfaatan Aset Tidak Aktif, Jakarta: Direktorat Aset dan Properti, 2021.
- PT. Kereta Api Indonesia (Persero), Pedoman Umum Pemanfaatan Aset Non Produktif Melalui Skema Sewa, KSP, dan BOT, Bandung: Direktorat Aset Non Produktif, 2022.
- Ramdlon Mahuraden Tuakia dan Ana Silviana, 2023, Penggunaan Tanah Aset Milik PT. Kereta Api oleh Masyarakat. Jurnal Ilmiah UNBARI, Volume 23 (2), Juli 2023, 1463-1467 <http://ji.unbari.ac.id/index.php/ilmiah/article/download/3100/1655>
- R. Subekti, Pokok-Pokok Hukum Perdata, Jakarta: Intermasa, 2007.
- Sembiring, R., 2020, Aspek Legalitas Pemanfaatan Tanah Negara oleh Pihak Swasta." Jurnal Hukum dan Kebijakan Publik, Vol. 5, No. 2.
- Siregar, A., 2019, Pemanfaatan Aset Negara oleh Pihak Ketiga: Tinjauan Hukum Administrasi Negara. Jurnal Administrasi Negara, 15 (1), 45-60.
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, Penelitian Hukum Normatif: Suatu Tinjauan Singkat, Jakarta: Rajawali Pers, 2014.
- Sutedi, A., Hukum Agraria. Jakarta: Sinar Grafika, 2012.
- Yuliana, R., 2018, Analisis Yuridis Terhadap Penguasaan Tanah Negara oleh Masyarakat Secara Ilegal." Jurnal Hukum dan Pembangunan, 48 (2), 123-138.

Peraturan Perundang-Undangan:

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) atau *Burgerlijk Wetboek voor Indonesia*

Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA)

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2011 tentang Perumahan dan Kawasan Permukiman

Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah