



Perlindungan Hukum Hak Atas Tanah Yang Dipunyai Oleh PT. Kereta Api Indonesia di Kota Padang Panjang

Yoko Vanessa^{1*}, Zefrizal Nurdin², Hengki Andora³

¹ Magister Kenotariatan, Fakultas Hukum, Universitas Andalas, yokovns@gmail.com

² Magister Kenotariatan, Fakultas Hukum, Universitas Andalas, zefrizalnurdin@law.unand.ac.id

³ Magister Kenotariatan, Fakultas Hukum, Universitas Andalas, hengkiandora@gmail.com

*Corresponding Author: yokovns@gmail.com

Abstrak: Beberapa tanah aset PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang berada di Kelurahan Guguk Malintang, Kecamatan Padang Panjang Timur Kota Padang Panjang yang tidak difungsikan lagi secara optimal, dikarenakan sebagian rel-rel kereta api tersebut telah tertimbun oleh bangunan masyarakat sekitar mengakibatkan sebagian tanah aset PT Kereta Api Indonesia (Persero) banyak yang telah digunakan oleh masyarakat disekitarnya. Penelitian ini menggunakan metode yuridis empiris, dengan menggunakan data sekunder dan data primer adapun alat pengumpul data dalam penelitian ini menggunakan wawancara. Hasil Penelitian adalah Perlindungan hukum yang diberikan oleh PT Kereta Api Indonesia upaya yang dilakukan oleh PT. KAI dalam melindungi aset-asetnya yang berupa tanah baik sudah disertifikatkan maupun belum disertifikatkan.

Kata Kunci: Perlindungan Hukum, Kereta Api Indonesia, Hak Atas Tanah.

Abstract: There are several land assets of PT Kereta Api Indonesia (Persero) located in Guguk Malintang Village, Padang Panjang Timur District, Padang Panjang City that are no longer optimally used, because some of the railroad tracks have been buried by buildings from the surrounding community, resulting in some of the land assets of PT Kereta Api Indonesia (Persero) being controlled by the surrounding community. This study uses an empirical legal method, using secondary data and primary data, while the data collection tool in this study uses interviews. The results of the study are Legal protection provided by PT Kereta Api Indonesia efforts made by PT. KAI in protecting its assets in the form of land.

Keyword: Legal Protection, Indonesian Railways, Land Rights.

PENDAHULUAN

Tanah dalam arti hukum memiliki peranan yang sangat penting dalam kehidupan manusia karena dapat menentukan keberadaan dan kelangsungan hubungan dan perbuatan hukum, baik dari segi individu maupun dampak bagi orang lain. Bagi pembangunan untuk kelangsungan hidup masyarakat, tanah dibutuhkan baik oleh Instansi Pemerintah dan juga Badan Usaha Milik Negara maupun Badan Usaha Milik Swasta. Begitu juga perusahaan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai salah satu Badan Usaha Milik Negara yang khusus bergerak di bidang transportasi angkutan umum sangat memerlukan tanah dalam menjalankan usahanya.

Konsep pemanfaatan dan pengelolaan tanah dalam masyarakat kontemporer dapat dipahami melalui dua dimensi yang berbeda namun saling terkait: aspek fisik dari penguasaan dan aspek hukum dari penguasaan. Penguasaan fisik berkaitan dengan kemampuan nyata untuk

menempati, menggunakan, atau memanipulasi sebidang tanah, sedangkan penguasaan hukum pada dasarnya berakar pada hak dan keistimewaan yang dilindungi oleh hukum dan peraturan. Hak-hak hukum ini memberdayakan pemegangnya untuk menegaskan otoritas mereka atas tanah yang dimaksud, memberi mereka kekuatan untuk menjalankan penguasaan fisik atasnya. Intinya, interaksi antara kedua bentuk penguasaan ini membentuk bagaimana tanah digunakan dan diatur, yang menyoroti pentingnya keberadaan fisik dan pengakuan hukum dalam bidang pengelolaan tanah.¹ Terkait pengelolaan dan pemanfaatan aset tanah milik PT. Kereta Api Indonesia (Persero) atau yang biasa disebut PT. KAI, tujuan utama pemanfaatannya adalah untuk memfasilitasi pengembangan potensi sektor perkeretaapian. Termasuk di dalamnya adalah peningkatan peran perkeretaapian secara menyeluruh melalui pembangunan dan peningkatan prasarana pendukung yang vital serta berbagai fasilitasnya. Dengan memanfaatkan aset tanah tersebut secara efektif, PT. KAI bertujuan untuk mendorong pertumbuhan dan inovasi dalam industri perkeretaapian, sehingga dapat memenuhi tuntutan kebutuhan transportasi modern sekaligus memberikan kontribusi bagi pembangunan daerah dan kemajuan ekonomi. Pemanfaatan aset tersebut secara strategis tidak hanya berorientasi pada manfaat langsung, tetapi juga untuk meletakkan dasar bagi pembangunan sektor perkeretaapian yang berkelanjutan dan berjangka panjang.

Untuk mengelola dan memelihara asetnya secara efektif, PT. KAI telah menerapkan sistem inventaris terstruktur yang mengkategorikan aset perkeretaapiannya ke dalam dua klasifikasi yang berbeda. Salah satu klasifikasi ini dikenal sebagai *Staatspoorwegen* (SS), yang mengacu pada sistem jalur kereta api historis yang dibangun pada era kolonial. Dengan menggambarkan asetnya dengan cara ini, PT. KAI bertujuan untuk meningkatkan efisiensi operasionalnya dan memastikan pemahaman yang menyeluruh tentang properti perkeretaapiannya yang aktif dan tidak aktif. Kategorisasi ini juga membantu dalam perencanaan strategis dan potensi pembangunan kembali area yang tidak aktif, serta dalam pelestarian dan pemeliharaan aset operasional perusahaan.² dan *Nederland Indische Spoorwegeen* (NIS)³. Sebagai Badan Usaha Milik Negara yang telah lama berdiri, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) memiliki sejarah yang kaya yang dimulai sejak masa kolonial Belanda. Selama bertahun-tahun, perusahaan ini telah mengumpulkan beragam portofolio aset yang tersebar di berbagai wilayah di Indonesia. Jaringan kereta api yang luas ini tidak hanya berfungsi sebagai sistem transportasi vital bagi negara ini tetapi juga mencerminkan evolusi infrastruktur kereta api Indonesia selama beberapa dekade. Pengembangan dan perluasan fasilitas kereta api terus menjadi prioritas bagi perusahaan, dengan proyek konstruksi yang sedang berlangsung yang bertujuan untuk meningkatkan konektivitas dan aksesibilitas di seluruh nusantara. Komitmen untuk meningkatkan dan memodernisasi infrastruktur kereta api ini menggarisbawahi peran PT. Kereta Api Indonesia sebagai pemain kunci di sektor transportasi nasional, memastikan bahwa perusahaan memenuhi permintaan penduduk yang terus meningkat sambil melestarikan warisan sejarahnya.

Menurut Pengelola Aset PT. KAI Divre II Sumbar, aset yang dimiliki PT. KAI Divre II Sumbar di seluruh wilayah Sumatera Barat merupakan aset warisan SS. Untuk memperkuat

¹ Boedi Harsono, *Hukum Agraria Indonesia, Sejarah Pembentukan Undang-Undang Pokok Agraria, Isi dan Pelaksanaannya, Hukum Tanah Nasional Jilid 1*, Djambatan, Jakarta 2008, Hlm. 23.

² *Staatspoorwegen* (SS) dengan nama lengkap *Staatspoor-en-Tramwegen in Nederlandsch-Indiee* adalah nama sebuah perusahaan kereta api di Hindia Belanda. Perusahaan ini merupakan Perusahaan yang dimiliki oleh Pemerintah Hindia Belanda dan dibesteminkan yakni menjadi Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI), pendahulu PT. Kereta Api Indonesia.

³ *Naamlooze Vennootschap Nederlands(ch)-Indische Spoorweg Maatschappij* adalah salah satu perusahaan kereta api di Hindia Belanda yang sering disingkat dengan NIS. Awalnya perusahaan swasta ini melayani kereta api di daerah Jawa Tengah dan Ngayogyakarta Hadiningrat (kini DIY) juga Batavia. Pesaingnya adalah *Staatspoorwegen* yang dibentuk oleh Departemen Urusan Koloni Hindia Belanda. Kantor pusat NIS ada di Kota Semarang, sekarang menjadi Lawang Sewu

pernyataan tentang SS ini, diajukan Grondkaart sebagai alat bukti yang berfungsi untuk membuktikan bahwa sebidang tanah tertentu memang merupakan aset milik yang bersangkutan. Pengalihan penguasaan tanah ini, yang disebut "bestamming," didasarkan pada ketentuan yang tercantum dalam Staatblad Nederlands Indie. Misalnya, berdasarkan Staatsblad 1895 No. 141, pemerintah mengalokasikan tanah tertentu kepada SS untuk keperluan pembangunan rel kereta api. Dengan adanya pengalihan ini, maka tanah tersebut secara otomatis menjadi aset instansi pemerintah terkait.

Berdasarkan data yang bersumber dari Bagian Aset PT. KAI Divisi Regional II Sumatera Barat (PT. KAI Divre II Sumbar), perusahaan memiliki aset tetap berupa tanah seluas 9.760.793 meter persegi. Namun, dari luasan yang cukup besar tersebut, baru sebagian kecil saja, yakni 957.206 meter persegi atau sekitar 9,81%, yang telah terdaftar secara resmi atau memiliki hak atas tanah yang diakui dalam kerangka hukum pertanahan nasional. Aset tanah yang tersisa masih dalam bentuk grondkaart, yang menunjukkan bahwa aset tersebut belum memiliki status hukum yang tepat dan belum memiliki kejelasan hak kepemilikan dan penggunaan. Ketimpangan ini menunjukkan adanya permasalahan yang signifikan dalam pengelolaan tanah dan kepatuhan terhadap peraturan perundang-undangan yang perlu segera diatasi guna memastikan bahwa aset tanah PT. KAI dimanfaatkan secara efektif dan sesuai dengan standar dan peraturan nasional.⁴

Saat ini, perlu dicatat bahwa terdapat aset tanah tertentu milik PT. KAI yang masih tidak aktif atau tidak berfungsi sebagaimana mestinya. Situasi ini menimbulkan kekhawatiran mengenai penggunaan aset berharga ini secara optimal, karena tidak berkontribusi pada efisiensi atau efektivitas operasi perkeretaapian. Dengan demikian, penilaian dan evaluasi ulang menyeluruh atas aset tanah yang kurang dimanfaatkan ini mungkin diperlukan untuk menentukan kemungkinan cara pemanfaatan yang lebih baik, baik dengan mengintegrasikannya kembali ke dalam operasi perkeretaapian atau mengeksplorasi penggunaan alternatif yang dapat menghasilkan nilai bagi perusahaan dan masyarakat di mana aset tersebut berada. Ketika membahas penempatan dan penggunaan aset tanah milik PT. KAI di seluruh Indonesia, penting untuk dipahami bahwa aset ini dapat diklasifikasikan ke dalam dua kategori utama. Kategori pertama berkaitan dengan pemanfaatan yang secara langsung mendukung aktivitas perkeretaapian, sedangkan kategori kedua mencakup penggunaan yang berada di luar ranah operasi perkeretaapian. Secara khusus, pemanfaatan yang mendukung aktivitas perkeretaapian mengacu pada skenario di mana aset tanah secara aktif digunakan untuk memenuhi tujuan yang terkait dengan pengelolaan dan pengoperasian layanan perkeretaapian. Sebaliknya, kategori kedua, yang melibatkan pemanfaatan di luar aktivitas perkeretaapian, menandakan kasus ketika aset tanah tersebut tidak lagi berfungsi sesuai tujuan awalnya dan telah dialihkan untuk penggunaan lain.

Sudah menjadi fakta umum bahwa sebagian besar lahan milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) saat ini telah ditempati oleh permukiman liar, khususnya di wilayah Kelurahan Guguk Malintang yang berada di Kecamatan Padang Panjang Timur, Kota Padang Panjang. Perambahan ini secara langsung melanggar Pasal 178 ayat (1) Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 yang secara tegas melarang pendudukan tanpa izin tersebut. Di wilayah Kelurahan Guguk Malintang, terdapat banyak bidang tanah milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang belum dimanfaatkan secara optimal. Hal ini terutama disebabkan oleh beberapa jalur rel kereta api yang terhalang oleh berbagai bangunan yang dibangun oleh warga sekitar, sehingga sebagian lahan milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah diklaim oleh masyarakat sekitar. Persoalan kepemilikan tanah khususnya terjadi di Kelurahan Guguk Malintang yang sebagian besar lahannya telah beralih fungsi menjadi tanah warga sekitar. Proses penanganan okupansi

⁴ Dasrin Zen, *Tanah Kereta Api, Suatu Tinjauan Historis, Hukum Agraria/Pertanahan dan Hukum Pembendaharaan Negara*, Bandung, 2016, Hlm. 38.

ilegal lahan PT Kereta Api Indonesia (Persero) di desa ini, Kecamatan Padang Panjang Timur, masih menjadi masalah yang mendesak. Aset lahan milik PT Kereta Api (Persero) di Desa Guguk Malintang semakin banyak dimanfaatkan oleh masyarakat setempat untuk berbagai keperluan, termasuk perumahan dan berbagai kegiatan usaha. Situasi ini menggarisbawahi kompleksitas pengelolaan hak guna dan kepemilikan lahan di wilayah ini.

Pada hakikatnya, kondisi fisik dan status hukum tanah dan bangunan milik PT. KAI harus dijaga dengan baik. Hal ini tidak hanya mencakup pemeliharaan struktur dan properti itu sendiri, tetapi juga memastikan bahwa semua dokumentasi hukum dan peraturan yang berkaitan dengan aset tersebut dipatuhi dengan benar. Namun, terungkap bahwa banyak penggunaan aset tanah di bawah yurisdiksi PT. KAI Divre II Sumbar tidak sesuai dengan ketentuan yang ditetapkan oleh peraturan perundang-undangan yang berlaku. Ketidaksesuaian ini telah menyebabkan berbagai komplikasi dan tantangan yang perlu ditangani dengan cepat dan efektif. Kegagalan untuk mematuhi persyaratan hukum dapat mengakibatkan masalah hukum yang signifikan, potensi kerugian finansial, dan dapat menghambat efisiensi operasional organisasi. Oleh karena itu, sangat penting bagi PT. KAI untuk melakukan tinjauan menyeluruh terhadap praktik penggunaan lahannya dan untuk menerapkan langkah-langkah yang memastikan kepatuhan terhadap semua undang-undang dan peraturan yang relevan, dengan demikian menjaga asetnya dan meminimalkan risiko apa pun yang terkait dengan penggunaan yang tidak tepat. Akan tetapi, ada perbedaan pendapat mengenai pemanfaatan tanah yang dimiliki oleh PT. KAI dalam segi hal konversi hak. Ada yang berpendapat bahwa *Grondkaart* bukanlah alas hak, sehingga tanah tersebut merupakan tanah milik negara. Ada juga yang berpendapat bahwasanya *Grondkaart* merupakan alas hak sehingga dapat dikonversikan. Hendaknya dalam persoalan ini PT. KAI Divre II Sumbar dapat mewujudkan ketertiban dan pemanfaatan tata kelola tanah dengan baik.

METODE

Metodologi penelitian yang digunakan dalam penelitian ini didasarkan pada penelitian hukum empiris, yang biasa disebut penelitian sosio-hukum. Pendekatan ini ditandai dengan fokusnya pada interaksi antara hukum dan faktor sosial, yang memungkinkan dilakukannya pemeriksaan menyeluruh terhadap lanskap hukum dalam konteks masyarakat. Secara khusus, penelitian ini dibingkai sebagai deskriptif analitis, yang bertujuan untuk memberikan analisis terperinci dan sistematis terhadap isu-isu hukum yang ada. Untuk mengumpulkan informasi yang relevan, penelitian ini memanfaatkan kombinasi sumber data primer dan sekunder. Data primer dikumpulkan melalui wawancara yang dilakukan dengan anggota masyarakat serta perwakilan dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Divre II Sumbar. Wawancara ini berfungsi sebagai sarana langsung untuk memahami perspektif dan pengalaman mereka yang secara langsung terkena dampak masalah hukum yang sedang diperiksa. Selain data primer ini, penelitian ini juga menggabungkan data sekunder, yang mencakup serangkaian dokumen hukum seperti undang-undang dan peraturan, serta sumber daya akademis seperti jurnal, prosiding konferensi, dan artikel ilmiah. Campuran sumber data ini memperkaya penelitian, menyediakan landasan yang menyeluruh untuk analisis dan memungkinkan eksplorasi menyeluruh terhadap pokok bahasan.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Perlindungan Hukum Hak Atas Tanah Yang Dipunyai Oleh PT. Kereta Api Indonesia Di Kota Padang Panjang

Berdasarkan Keputusan Menteri Perhubungan No. 1/KA yang dikeluarkan pada tanggal 23 Oktober 1946, perusahaan kereta api SS (*Staats Spoorwegen*) dan VS (*Verband Spoorwegen*) berada di bawah pengelolaan Departemen Perkeretaapian Indonesia, yang dikenal sebagai DKARI. Menyusul pengakuan resmi kedaulatan Indonesia, restrukturisasi

yang signifikan terjadi di dalam sektor perkeretaapian. DKARI, bersama dengan perusahaan SS dan VS, dikonsolidasikan menjadi satu entitas, yang diberi nama Djawatan Kereta Api (DKA). Penggabungan ini menandai momen penting dalam sejarah perkeretaapian Indonesia, karena bertujuan untuk mengefisienkan operasi dan meningkatkan efisiensi layanan kereta api di seluruh negeri. Pada tanggal 1 Januari 1950, semua aset, hak, dan kewajiban yang sebelumnya dimiliki oleh DKARI, SS, dan VS dialihkan ke dan sekarang dikelola oleh DKA. Transisi ini tidak hanya menyatukan operasi perkeretaapian di bawah satu departemen tetapi juga meletakkan dasar bagi pengembangan infrastruktur dan layanan perkeretaapian Indonesia di masa depan.

Berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 1963, DKA diubah menjadi Perusahaan Perusahaan Negara Kereta Api Indonesia (PNKA). Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 1971, PNKA diubah menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 57 Tahun 1990, PJKA diubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (PJKA) diubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (PERUMKA), berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 19 Tahun 1998 PERUMKA diubah menjadi PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

Khususnya yang berfokus pada Divisi Regional II Sumatera Barat, sejarah pembangunan rel kereta api di wilayah ini dapat ditelusuri kembali ke pembangunan awal yang bertujuan untuk membangun jalur kereta api yang akan memfasilitasi akses ke tambang batu bara penting yang terletak di daerah Ombilin Sawah Lunto. Wilayah khusus ini diidentifikasi memiliki endapan batu bara berkualitas tinggi yang melimpah, menjadikannya lokasi yang menarik untuk infrastruktur pertambangan dan transportasi. Menyadari potensi manfaat ekonomi dari pengangkutan batu bara secara efisien dari daerah ini ke berbagai pasar, Pemerintah Hindia Belanda mengambil langkah tegas dengan menerbitkan Dekrit No. 24 pada tanggal 19 Mei 1887. Dekrit ini mengamanatkan penyelidikan menyeluruh terhadap kelayakan pembangunan jalur kereta api yang didedikasikan untuk distribusi batu bara, yang menandai momen penting dalam pengembangan sistem kereta api di Sumatera Barat. Prakarsa tersebut tidak hanya bertujuan untuk meningkatkan kemampuan operasional industri batu bara tetapi juga merupakan upaya yang lebih luas untuk meningkatkan jaringan transportasi di wilayah tersebut, yang pada akhirnya berkontribusi pada pertumbuhan dan pembangunan ekonomi regional.

Ketika Indonesia merdeka, seluruh perusahaan yang didirikan oleh Belanda menjadi perusahaan negara, akan tetapi Indonesia tetap membayar aset-aset perusahaan tersebut kepada Belanda, dan sampai tahun 2003 pembayaran aset-aset tersebut lunas dibayarkan oleh Indonesia kepada Belanda. Oleh sebab itu, seluruh aset-aset tersebut kini menjadi aset yang tercatat di kepemilikan negara. Perlindungan hukum terhadap *grondkaart* masih kuat karena aset-aset yang dimiliki oleh Belanda seperti *grondkaart*, sudah tercatat oleh negara yang bukti kepemilikannya diserahkan ke PT. KAI dan dicatat oleh Kementerian Keuangan.

Ada perbedaan pendapat mengenai *Grondkaart*. Ada yang berpendapat bahwa *Grondkaart* merupakan alas hak, karena pada zaman Belanda adanya jual beli yang dilakukan oleh pihak Belanda dengan masyarakat sekitar. Pihak Belanda ini merupakan SS yang mana membeli kepada masyarakat adat untuk menjalankan perusahaannya yaitu perkeretaapian, Sehingga pendapat mengenai *Grondkaart* adalah alas hak ini berawal dari jual beli tersebut sehingga bisa dikatakan *grondkaart* merupakan alas hak dan dapat dikonversikan ke UUPA. Ada juga pendapat yang lain mengenai *grondkaart* tidak bisa dikonversikan atau tidak alas hak, karena alasannya ialah setelah Belanda tidak menguasai tanah-tanah yang berada di Indonesia, maka tanah tersebut dimiliki oleh negara, sehingga jika dikonversikan ke UUPA menjadi Hak Pakai bukan menjadi hak milik walaupun adanya perjanjian jual beli tanah antara SS dengan masyarakat adat.

Setelah berlakunya Undang-Undang Pokok Agraria (UUPA), semua jenis kepemilikan tanah yang sebelumnya diatur oleh hukum pertanahan Barat diharuskan untuk diubah menjadi hak atas tanah sesuai dengan ketentuan yang digariskan dalam UUPA. Proses konversi ini secara eksplisit dirinci dalam bagian kedua UUPA, yang berfokus pada peraturan seputar konversi. Persyaratan ini meluas ke tanah-tanah yang dikuasai oleh PT. KAI sebelum berlakunya UUPA, yang mengharuskan konversi juga. Meskipun UUPA tidak secara khusus mengatur konversi tanah milik Instansi Pemerintah, arahan dan pengaturan tambahan tentang hal ini diatur melalui Peraturan Menteri Agraria No. 9 Tahun 1965. Peraturan ini menguraikan prosedur untuk konversi hak milik yang terkait dengan tanah negara dan menetapkan langkah-langkah kebijakan lebih lanjut untuk memastikan kepatuhan dan implementasi yang tepat.

Berdasarkan ketentuan yang tercantum dalam ketentuan tersebut, tanah milik PT. KAI secara resmi telah berstatus hak pakai. Dengan demikian, pemanfaatan tanah dapat dilakukan, tetapi pemanfaatannya harus semata-mata ditujukan untuk kepentingan dan tujuan instansi terkait. Meskipun secara hukum tanah telah berstatus hak pakai, perlu diperhatikan bahwa ada kewajiban tambahan yang harus dipatuhi oleh setiap instansi yang memanfaatkan tanah negara. Salah satu kewajiban utama adalah mendaftarkan hak-hak yang terkait dengan tanah di Kantor Pertanahan setempat. Pendaftaran ini merupakan langkah penting untuk memastikan bahwa semua hak dan kewajiban hukum yang terkait dengan tanah diakui dan diakui secara resmi, sehingga kepentingan instansi dan negara dapat terlindungi.

Selanjutnya dari tanah-tanah yang sudah disertifikatkan tersebut, pihak dari PT. KAI DIVRE II Sumbar dapat memanfaatkan tanah-tanah yang potensial tersebut dengan melakukan perikatan dalam bentuk sewa-menyewa. Adapun tujuan dari perikatan tersebut yakni agar memberi perlindungan hukum bagi penyewa dan yang menyewa yakni dalam bentuk kontrak persewaan, dan juga agar terhindari dari pihak-pihak yang tidak bertanggung jawab yang berusaha mengambil ataupun memanfaatkan tanah tersebut. Adapun jangka waktu dari sewa-menyewa tersebut tergantung dari peruntukan tanah tersebut dan bisa diperpanjang.

Apabila jika dilihat melalui aturan UUPA mengenai perikatan sewa-menyewa tersebut adapun menurut Yulia mirwati:

“Meskipun dalam UUPA dimungkinkan badan hukum publik mempunyai hak milik seperti yang diatur dalam PP Nomor 38 Tahun 1963, tetapi hak milik ini juga diperuntukkan dalam menjalankan kewenangannya. PP nomor 38 Tahun 1963 tentang Penunjukan Badan Hukum yang Dapat Mempunyai Hak Milik Atas Tanah. Ketentuan ini dengan tegas menyatakan meskipun diundangkan di Tahun 1963, tetapi berlaku surut sejak 24 September 1960, atau sejak lahirnya UUPA. Badan-badan hukum yang mempunyai hak milik tersebut adalah tidak bisa menyewakan hak miliknya kepada perorangan dan Badan Hukum sebagaimana ditentukan di dalam ketentuan hak sewa. Karena Badan Hukum yang diberikan hak milik ini hanya untuk pelaksanaan dan kelancaran tugasnya, seperti untuk rumah karyawan dari bank negara, hak milik untuk badan sosial dan agama, dan hak milik untuk koperasi pertanian, hak ini tidak bisa disewakan karena dalam UUPA yang dapat menyewakan tanah adalah pemegang hak milik.”

Apabila ditinjau dari pasal 1320 KUHPerdara syarat sahnya perjanjian tidak terpenuhi selaku pihak penyewa yakni PT. KAI kepada pihak penyewa, baik perorangan maupun badan hukum. Dengan demikian, jelaslah bahwa perbuatan hukum penyewaan tanah yang dilakukan oleh PT.KAI adalah tidak dan batal demi hukum. Dalam KUHPerdara juga ditegaskan bahwa hak atas tanah berupa hak eigendom, erfpacht, dan postal serta hak lainnya, sedangkan grondkaart tidak termasuk dalam hak atas tanah.

Selanjutnya, menurut keterangan staff penjagaan aset PT. KAI Divre II Sumbar, upaya yang dilakukan oleh PT. KAI dalam melindungi aset-asetnya yang berupa tanah yang belum disertifikatkan dengan cara melakukan sertifikasi khusus untuk daerah Padang Panjang, PT. KAI Divre II Sumbar memiliki luas tanah 2.412.992 m². Dari luas tanah tersebut tanah yang

sudah disertifikatkan seluas 87.402 m², sedangkan yang belum bersertifikat seluas 1.793.464 m². Untuk daerah Padang Panjang, aset Divre II Sumbar itu dimulai dari tanah datar hingga limbanang dengan batas 6 meter. Untuk jenis haknya ada yang berupa Hak Pakai (selanjutnya disebut HP). Tanah yang bersertifikat HP seluas 63.258 m². HP dipergunakan atau diperuntukkan untuk stasiun dan sekitarnya. Selain itu juga dilakukan pemasangan plang dilakukan terhadap tanah PT. KAI yang belum disertifikatkan. Adapun luas tanah yang belum disertifikatkan seluas 1.793.464 m². Untuk jumlah pelangnya lebih kurang 100 pelang.⁵

Perlindungan hukum yang diberikan oleh PT Kereta Api Indonesia hanya diberikan kepada masyarakat atau penyewa sah yang menempati tanah milik PT Kereta Api Indonesia. Konsep perlindungan hukum bagi individu yang menguasai tanah pada dasarnya berlandaskan pada hukum yang diwujudkan dalam berbagai peraturan perundang-undangan. Kerangka hukum tersebut, khususnya yang berkaitan dengan masalah agraria, memiliki peran penting dalam memastikan hak dan kepentingan individu terlindungi. Pada hakikatnya, hukum berfungsi sebagai perisai pelindung hak warga negara, membantu mengamankan tuntutan mereka, dan menyediakan sarana terstruktur untuk menyelesaikan sengketa yang mungkin timbul terkait kepemilikan atau penggunaan tanah. Dalam konteks ini, menjadi jelas bahwa keberadaan ketentuan hukum yang komprehensif sangat penting untuk menjaga ketertiban dan keadilan dalam pengelolaan tanah serta memastikan kepentingan semua pemangku kepentingan terwakili dan terlindungi secara memadai.

Kendala Yang Dihadapi Oleh Pihak PT. Kereta Api Indonesia Dalam Melindungi Hak-Hak Atas Tanah Di Kota Padang Panjang

Kendala utama yang dihadapi PT. KAI dalam menegakkan ketentuan yang tercantum dalam Pasal 178 UU Perkeretaapian adalah masalah kepadatan bangunan. Fenomena peningkatan kepadatan bangunan ini sebagian besar disebabkan oleh masuknya penduduk ke daerah perkotaan. Seiring dengan pertumbuhan populasi di daerah yang padat penduduk ini, muncul permintaan yang meningkat untuk berbagai fasilitas dan infrastruktur perkotaan, dengan lahan untuk perumahan menjadi salah satu kebutuhan yang paling mendesak. Akibatnya, hubungan antara kepadatan penduduk dan kepadatan bangunan menjadi semakin erat. Seiring berjalannya waktu, korelasi ini menyebabkan peningkatan yang tak terelakkan dalam populasi dan kepadatan bangunan, yang memperparah tantangan yang dihadapi PT. KAI dalam mematuhi kerangka peraturan yang ditetapkan oleh UU Perkeretaapian. Meningkatnya jumlah penduduk tidak hanya mengintensifkan permintaan untuk perumahan tetapi juga mempersulit penerapan peraturan yang diperlukan yang bertujuan untuk memastikan keselamatan dan penggunaan lahan yang efektif di sekitar operasi kereta api. Interaksi yang rumit antara tren demografi dan pembangunan perkotaan ini menggarisbawahi kebutuhan mendesak untuk strategi perencanaan dan pengelolaan yang komprehensif untuk mengatasi tantangan ini sambil memfasilitasi pertumbuhan infrastruktur perkotaan yang berkelanjutan.

Batas normal atau yang bisa dipergunakan oleh masyarakat hanya 6 meter dari patok yang telah ditentukan oleh PT. KAI. Jika bangunan berada kurang dari 6 meter atau bangunan yang berada di atas rel baik itu semi permanen maupun permanen, maka itu termasuk merusak fasilitas umum dan seharusnya langsung ditindak oleh PT. KAI.⁶

Adapun jumlah bangunan yang letaknya kurang dari 6 meter dari rel kereta api di daerah kecamatan Guguk Malintang, Kota Padang Panjang sekitar 10 bangunan per 1 (satu) kilometer. Jarak antar bangunan kurang lebih 15 meter dan ada juga yang saling bersinggungan satu sama

⁵ Wawancara dengan Pak Radno, Kepala Aset PT. KAI Divisi Regional II Sumatera Barat, Pada tanggal 25 Juni 2024, Pada Pukul 10.00 Wib

⁶ Wawancara dengan Pak Radno, Kepala Aset PT. KAI Divisi Regional II Sumatera Barat, Pada tanggal 25 Juni 2024, Pada Pukul 10.08 Wib

lain. Bangunan yang didirikan berupa bangunan permanen dan semi-permanen. Bangunan-bangunan tersebut ada yang diperuntukkan sebagai tempat tinggal dan sebagai tempat usaha.

Salah satu contoh kepadatan bangunan yang berada di rel kereta api di Kelurahan Guguk Malintang, Kecamatan Padang Panjang Timur adalah adanya berupa bangunan permanen yang luasnya sekitar 96 m² yang dimana dari pengakuan bapak yusril selaku pemilik bangunan tersebut menyatakan sudah lama menempati bangunan ini. Jarak antara rel kereta api dengan bangunan permanen sekitar kurang lebih 6 meter, dan itu sudah menyalahi aturan yang dibuat oleh PT. KAI. dan dari pihak PT. KAI tidak ada teguran maupun sosialisasi⁷.

Kepadatan bangunan yang lain juga terlihat sebagai suatu tempat usaha, pengakuan dari bapak yusuf mengatakan dia sudah menjalani usaha bengkel mobil ini sekitar 10 Tahun, pak yusuf mendirikan tempat usahanya seluas kurang lebih 32m², dan kepadatan bangunan yang berada di sepanjang rel kereta api ini salah satu contohnya dilakukan oleh pak yusuf untuk membuat suatu usaha yaitu bengkel mobil⁸.

Keberadaan sejumlah besar bangunan di sepanjang perbatasan rel kereta api menjadi tantangan tersendiri bagi PT. KAI dalam melaksanakan operasi pembersihan yang diperlukan. Akibatnya, penumpukan bangunan yang sangat banyak ini menjadi kendala utama bagi PT. KAI dalam menegakkan larangan yang tercantum dalam Pasal 178 UU Perkeretaapian. Masalah ini semakin rumit karena terbatasnya pengawasan yang tersedia, yang diperparah dengan luasnya lahan yang terlibat. Akibatnya, semakin sulit bagi personel pengawas untuk terus mengawasi wilayah perbatasan rel kereta api, yang menyebabkan kurangnya kontrol atas situasi tersebut. Kombinasi faktor-faktor ini pada akhirnya menghambat pengelolaan dan pengaturan yang efektif di wilayah sekitar rel kereta api.

Keberadaan banyak bangunan di sepanjang sempadan rel kereta api membuat PT. KAI ragu-ragu dalam menegakkan atau melaksanakan secara penuh ketentuan yang tercantum dalam Pasal 178 UU Perkeretaapian. Keengganan ini muncul karena beban keuangan yang diantisipasi terkait dengan pelaksanaan peraturan tersebut, serta jumlah ruang yang signifikan yang akan dibutuhkan untuk kegiatan pembongkaran. Kegiatan-kegiatan ini diperlukan untuk memastikan bahwa kereta api dapat berjalan dengan aman dan tanpa hambatan. Prospek kebutuhan sumber daya yang besar, baik dari segi pendanaan maupun area fisik untuk pembongkaran, mempersulit proses pengambilan keputusan bagi PT. KAI, membuat mereka berhati-hati dalam mengambil tindakan yang dapat mengganggu kelancaran layanan kereta api. Akibatnya, penegakan aturan-aturan ini menjadi masalah yang menantang, dengan implikasi potensial terhadap keselamatan, efisiensi, dan integritas operasional dalam sistem perkeretaapian.⁹

Kurangnya kesadaran yang ada terkait isu ini mengindikasikan adanya sikap acuh yang lebih luas terhadap peraturan yang ada, khususnya yang tercantum dalam Pasal 178 UU Perkeretaapian. Dalam tinjauan terhadap lima sampel yang diambil dari wilayah tersebut, ditemukan bahwa tidak ada satu pun warga yang telah menandatangani perjanjian sewa dengan PT. KAI Divre II Sumbar. Menariknya, warga yang tinggal di sepanjang jalur kereta api sebenarnya mengetahui peraturan tersebut; namun, mereka memilih untuk mengabaikannya. Ketidakpedulian mereka bersumber dari beberapa faktor penting, yang paling utama adalah kenyataan pahit bahwa mereka tidak memiliki pilihan perumahan alternatif yang tersedia. Selain itu, kendala ekonomi memainkan peran penting dalam situasi mereka, karena banyak dari mereka adalah buruh yang tidak mampu membayar harga tanah yang selangit di pasaran saat ini. Akibatnya, mereka tidak punya banyak pilihan selain menempati lahan kosong di sekitar mereka, meskipun tindakan tersebut berpotensi menimbulkan konsekuensi hukum.

⁷ Wawancara dengan Yusril, warga Guguk Malintang, pada tanggal 21 Juni 2024, pada pukul 10.00 Wib.

⁸ Wawancara dengan Yusuf, warga Guguk Malintang, pada tanggal 21 Juni 2024, pada pukul 14.00 Wib.

⁹ Wawancara dengan Pak Radno, Kepala Aset PT. KAI Divisi Regional II Sumatera Barat, Pada tanggal 25 Juni 2024, Pada Pukul 10.08 Wib

Interaksi yang kompleks antara kesadaran, ketidakpedulian, dan kesulitan ekonomi ini menyoroti tantangan yang dihadapi oleh warga ini saat mereka menjalani situasi kehidupan yang tidak menentu.¹⁰ Menurut keterangan Bu Aminah, ia menempati lahan milik PT.KAI dengan alasan sudah turun temurun oleh orang tuanya akan tetapi Bu Aminah tau aturan yang diberlakukan kepadanya oleh PT. KAI, tetapi Bu Aminah acuh saja terhadap aturan yang berlaku dan ini adalah bentuk minimnya kesadaran warga sekitar pinggiran rel dengan alasan-alasan tersebut¹¹.

Situasi ini menimbulkan tantangan dan kebingungan yang signifikan bagi PT. KAI, yang memegang otoritas dan kepemilikan atas tanah yang dimaksud. Salah satu masalah utama yang berasal dari skenario ini adalah kurangnya kesadaran hukum yang meluas di antara penduduk yang tinggal di dekat rel kereta api. Kurangnya pemahaman dan keakraban dengan peraturan hukum ini berarti bahwa PT. KAI tidak dapat secara wajar mengharapkan penyelesaian yang cepat terhadap masalah yang sedang dihadapinya. Lebih jauh lagi, sikap acuh tak acuh yang berlaku di antara banyak penduduk terhadap peraturan yang ditetapkan semakin memperumit masalah. Ketidakpedulian ini tidak hanya menghalangi upaya PT. KAI untuk menegakkan ketertiban tetapi juga menghalangi kemampuan perusahaan untuk secara efektif membersihkan lahan di dalam batas-batas rel kereta api yang ditentukan. Akibatnya, perusahaan menemukan dirinya dalam posisi yang menantang, tidak dapat bergerak maju dengan tindakan yang diperlukan karena kurangnya keterlibatan penduduk dengan kerangka hukum yang mengatur penggunaan lahan di sekitar rel kereta api.¹²

KESIMPULAN

Upaya perlindungan hukum oleh PT.KAI Divre II Sumbar dalam melindungi aset-asetnya yang berupa tanah ada beberapa cara yang dilakukan yaitu 1. Sertifikasi 2. Penandaan, 3. Pemasangan Plang Di Pelang tersebut disebutkan luas tanahnya. Adapun perlindungan hukumnya terbagi atas 2 yakni, perlindungan hukum preventif dan perlindungan hukum represif. Perlindungan hukum preventif berupa adanya perjanjian sewa-menyewa, sedangkan perlindungan hukum represif belum terjadi di Padang Panjang karena belum adanya tindakan dari PT. KAI. Kendala yang dihadapi oleh pihak PT. KAI Divre II Sumbar yaitu adanya kepadatan bangunan yang berada di sempadan rel kereta api, hal tersebut berdampak menyulitkan pihak PT. KAI untuk melakukan penertiban atau pengosongan lahan. Minimnya kesadaran hukum warga yang tinggal di sempadan rel kereta api. *Peng-Update-an* sistem yang pengumpulan waktu dan menggunakan anggaran dari PT. KAI pusat sehingga memerlukan banyak waktu. Sebagian besar individu yang terlibat menunjukkan rasa ketidakpedulian yang meresahkan dan kurangnya perhatian terhadap peraturan yang berlaku yang mengatur situasi tersebut. Sikap apatis ini menimbulkan tantangan besar bagi PT. KAI dalam upaya menegakkan kewenangannya dan merebut kembali tanah yang seharusnya menjadi milik perusahaan. Pengabaian terhadap peraturan yang ada ini tidak hanya mempersulit aspek hukum dan logistik dari proses reklamasi tanah, tetapi juga melemahkan upaya PT. KAI untuk menegaskan kepemilikannya dan memenuhi kewajibannya. Akibatnya, perusahaan menghadapi perjuangan berat dalam upayanya untuk menavigasi lanskap yang kompleks ini dan memastikan bahwa hak-haknya diakui dan dihormati.

¹⁰ Wawancara dengan Rahmat, warga Guguk Malintang, pada tanggal 20 Juni 2024, pada pukul 15.36 Wib.

¹¹ Wawancara dengan Aminah, warga Guguk Malintang, pada tanggal 23 Juni 2024, pada pukul 12.30 Wib.

¹² Wawancara dengan Pak Radno, Kepala Aset PT. KAI Divisi Regional II Sumatera Barat, Pada tanggal 25 Juni 2024, Pada Pukul 10.11 Wib

REFERENSI

- Arsip PT. KAI Divre II Sumbar, Pembangunan Rel Kereta Api di Sumatera Barat. Padang, PT KAI, 2004
- Harsono, B. (2003). *Hukum Agraria Di Indonesia Sejarah Pembentukannya Undang-Undang Pokok Agraria, Isi Dan Pelaksanaannya*. Jakarta: Djambatan.
- Harsono, B. (2008). *Hukum Agraria Indonesia, Sejarah Pembentukan Undang-Undang Pokok Agraria, Isi dan Pelaksanaannya, Hukum Tanah Nasional Jilid 1*. Jakarta: Djambatan.
- Kato, T. (2005). *Adat Minangkabau dan Merantau*. Jakarta: Balai Pustaka.
- Marzuki, P. M. (2008). *Pengantar Ilmu Hukum*. Jakarta: Kencana.
- Masykur, M. H. (2022). *Sejarah Pengaturan Tanah Grondkaart Di Indonesia*. Yogyakarta: Buku Litera.
- Mirwati, Y. dan Faisal, Y. (2021). *Penyewaan Tanah oleh PT Kereta Api Persero*. Depok: Rajawali Press.
- Nasution, L. I. (1991). *Tanah Kereta Api Suatu Tinjauan Historis Hukum Agraris Pertahanan dan Hukum Perbendaharaan Negara*. Bandung: Kantor Pusat PERUM Kereta Api. Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 Tentang Pendaftaran Tanah
- Rahardjo, S. (2012). *Ilmu Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Rahman, A. (2019). *Modernisasi Teknologi Kereta Api di Sumatera Barat Masa Kolonial Belanda (1871-1933)*. *Jurnal Arkeologi*, 24(1).
- Saifullah. (2006). *Buku Panduan Metodologi Penelitian*. Malang: Fakultas Syariah UIN.
- Sayekti, S. (2000). *Hukum Agraria Indonesia*. Malang: Setara Press.
- Soekanto, S. (1986). *Pengantar Metode Penelitian*. Jakarta: UI Press.
- Soerodjo, I. (2003). *Kepastian Hukum Pendaftaran Hak Atas Tanah Di Indonesia, Cetakan Pertama*. Surabaya: Karyaloka.
- Sonata, D. L. (2014). *Metode penelitian hukum normatif dan empiris: karakteristik khas dari metode meneliti hukum*. *fiat justitia jurnal ilmu hukum*, 8(1).
- Suhendra. (2011). *Analisa Terhadap Hak Keperdataan*. Depok: Fakultas Hukum Universitas Indonesia.
- Undang-Undang Dasar 1945 Republik Indonesia
- Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang perkeretaapiaan
- Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 Tentang Pokok-Pokok Agraria
- Waluyo, B. (2008). *Penelitian Hukum Dalam Praktek*. Jakarta: Sinar Grafika.