TINJAUAN YURIDIS NORMATIF PERBANDINGAN PERATURAN PENGADAAN TANAH UNTUK INFRASTRUKTUR PERKERETAAPIAN ANTARA INDONESIA DENGAN MALAYSIA

Dhina Setyo Oktaria[1], Email : dhina@api.ac.id
Agustinus Prasetyo Edi Wibowo[2], Email : agustinus@api.ac.id

[1,2]Teknologi Elektro Perkeretaapian, Politeknik Perkeretaapian Indonesia

ABSTRAK

Pengadaan tanah untuk kepentingan umum termasuk untuk pembangunan infrastruktur perkeretaapian adalah permasalahan yang dihadapi oleh hampir semua negara di dunia ini. Pemerintah Indonesia ataupun pemerintah kerajaan Malaysia memerlukan tanah untuk pembangunan infrastruktur perkeretaapian. Untuk mewujudkan hal tersebut dibuat peraturan-peraturan yang menjadi payung hukum bagi pemerintah atau pemerintah kerajaan. Rakyat harus mematuhi peraturan-peraturan yang dimaksud. Pengadaan tanah untuk kepentingan umum terutama infrastruktur perkeretaapian di Malaysia bisa terselesaikan lebih cepat daripada di Indonesia. Faktor yang mempengaruhinya adalah perbedaan persepsi dari pengertian apa itu kepentingan umum, sejarah dan sistem hukum kedua negara tersebut yang berbeda serta reaksi rakyat dari kedua negara tersebut.

Kata kunci : pengadaan tanah untuk kepentingan umum, peraturan, perkeretaapian

ABSTRACT

Land acquisition for public purposes, including for the construction of railroad infrastructure, is a matter that is proposed by all countries in the world. The Indonesian government or the Malaysian royal government needs land for railroad infrastructure development. To realize this, a regulation was made that became the legal umbrella for the government or royal government. The people must agree to regulations that require it. Land acquisition for public use in Malaysia can be completed quickly in Indonesia. The influencing factor is the different perceptions of the understanding of what are in the public interest, history and legal systems of the two countries as well as the people's reaction from the two countries.

Keywords: land acquisition for public use, regulations, railways

1. Pendahuluan

1.1. Latar Belakang

Selain udara dan air, tanah merupkan sumberdaya alam yang sangat penting untuk kelangsungan hidup umat manusia, kehidupan manusia hampir sebagian besar tergantung pada tanah. Hubungan manusia dengan tanah bukan hanya sekedar tempat hidup, tetapi lebih dari itu karena tanah memberikan sumber daya bagi kelangsungan hidup umat manusia. Tanah memiliki kedudukan yang sangat penting dalam kehidupan manusia, sehingga harus dipertahankan karena tanah adalah satu-satunya kekayaan yang meskipun mengalami keadaan yang bagaimanapun juga tanah bersifat tetap keadaanya. Sejarah juga menulis bahwa beberapa negara-negara di dunia ini yang merasa luas tanahnya sempit melakukan tindakan perebutan atau penjajahan terhadap negara lain demi mendapatkan tanah.

Tanah merupakan masalah utama yang dihadapi oleh hampir semua negara di dunia saat ini, karena pembangunan infrastruktur apapun pasti memerlukan tanah atau pembebasan lahan. Indonesia adalah bagian dari negara asia tenggara yang saat ini masuk

kategori sebagai negara berkembang dengan jumlah penduduk Berdasarkan proyeksi penduduk 2015-2045 hasil Survei Penduduk Antar Sensus (Supas) 2015, jumlah penduduk Indonesia akan mencapai 269,6 juta jiwa pada 2020[2.].(Kusnandar)

Intensitas pembangunan infrastruktur di Indonesia semakin meningkat, terutama pembangunan di bidang transportasi. Salah satu moda transportasi yang memerlukan pengembangan adalah kereta api. Kereta api saat ini menjadi salah satu moda transportasi yang paling diminati oleh masyarakat di Indonesia. Oleh sebab itu, dengan intensitas pembangunan jalur perkeretapian yang semakin meningkat dan keterbatasan tanah membawa dampak yang sulit untuk memperoleh tanah untuk kepentingan umum. Masalah pengadaan atau pembebasan tanah untuk kepentingan umum, khususnya pembangunan infrastruktur perkeretaapian di Indonesia sangat sulit dan memerlukan waktu yang lama, hal ini berbeda dengan Negara Malaysia, yang juga berada di wilayah asia tenggara yang mampu melakukan pengadaan atau pembebasasn lahan untuk kepentingan umum, khususnya infrastruktur perkeretaapian dalam waktu singkat yaitu satu tahun.

1.2. Rumusan Masalah

Bertumpu pada latar belakang tersebut diatas, permaalahan penelitian dapat dirumuskan sebagai berikut:

1. Bagaimanakah implementasi peraturan-peraturan yang menjadi dasar pengadaan tanah untuk kepentingan umum di bidang pembangunan infrastruktur transportasi perkeretaapian di Negara Indonesia dan Negara Malaysia.
2. Kendala-kendala apa yang menyebabkan pengadaan tanah untuk pembangunan infrastruktur transportasi perkeretaapian di Negara Indonesia lebih sulit dibandingkan di Negara Malaysia.

2. Tinjauan Pustaka

1. Sejarah dan Sistem Hukum di Negara Indonesia dan Negara Malaysia

Sejarah sangat mempengaruhi sistem hukum yang diberlakukan di suatu Negara. Hal ini dikarenakan penjajah akan menggunakan aturan hukum dari Negara asalnya untuk kemudian di terapkan di Negara jajahannya. Di dunia ini ada dua sistem hukum yang, yaitu sistem hukum common law (anglo saxon) dan sistem hukum civil law (eropa continental).

a. sistem *Common Law (Anglo Saxon*) adalah sistem yang berlaku di Inggris dan negara-negara bekas daerah jajahannya, missal Malaysia. Di dalam sistem hukum ini terdapat tiga karakteristik yaitu yurisprudensi sebagai sumber hukum utama, dianutnya sistem preseden (doktrin *stare decicis*) dan terdapatnya *adversary system* dalam peradilannya.

   Dalam sistem hukum common law (anglo saxon) maka hukum yang berlaku adalah hukum tidak tertulis atau hukum kebiasaan yang berkembang melalui putusan-putusan pengadilan. Hakim menggunakan *staredecicis* atau keputusan hakim terdahulu untuk perkara yang sejenis sebagai dasar pembenaran keputusan. Kedudukan hakim terbatas memeriksa dan memutuskan hukumnya, sementara juri yang memeriksa kasus untuk dapat menentukan dan memutuskan bersalah dan tidaknya terdakwa atau pihak yang berpekara. Keterlibatan juri menunjukkan bahwa keadilan tidak bergantung sepenuhnya kepada lembaga peradilan tetapi menjadi bagian integral kehadiran masyarakat dalam proses penegakannya.

b. Sistem hukum *Civil Law (Eropa Kontinental)*adalah sistem hukum yang berlaku di negara-negara bekas daerah jajahan Belanda, missal Indonesia. Di dalam sistem ini terdapat tiga ciri khas sistem hukum yaitu hukum itu adalah yang dikodifikasikan, hakim tidak terikat sistem preseden (*doktrin stare decicis*) dan hakim berpengaruh besar mengarahkan dan memutuskan perkara (inkuisitorial). Dalam sistem inilah, hakim terikat undang-undang dalam memutuskan perkara yang ditanganinya. Hal ini berarti kepastian hukum hanya ada itu bentuk dan sifatnya

POLITEKNIK PERKERETAAPIAN INDONESIA

tertulis**.**Kedudukan hakim sangatlah sentral, karena hakim memeriksa langsung materi kasus yang ditangani, menentukan bersalah dan tidaknya terdakwa atau pihak yang sedang berperkara, sekaligus menerapakan hukumannya. Untuk itu, maka tidak dikenal juri di dalam sistem ini. Hal ini menjadikan tanggung jawab hakim lebih berat, karena hakim harus memeriksa fakta-fakta hukum, menentukan kesalahan serta menerapakan hukuman dan sekaligus menjatuhkan putusannya yang di duga bersalah dan harus dihukum.[3] (Riyanto, 2018)

2.2. Peraturan yang menjadi dasar berlakunya pengadaan tanah untuk infrastruktur pembangunan perkeretaapian di Indonesia dan Malaysia

2.2.1. Tata urutan/hierarki peraturan perundangan di Indonesia sesuai dengan Undang-undang No 12 tahun 2011 adalah sebagai berikut :

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;
2. Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat;
3. Undang-Undang/Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang;
4. Peraturan Pemerintah;
5. Peraturan Presiden;
6. Peraturan Daerah Provinsi; dan
7. Peraturan Daerah Kabupaten/Kota.

Berdasarkan tata urutan peraturan perundangan di atas dalam hal pengadaan tanah, Negara Indonesia telah mengalami beberapa kali perubahan peraturan. Hal ini dikarenakan semakin dituntutnya pembangunan infrastruktur untuk kepentingan umum, salah satunya yang sedang gencar dilaksanakan pada saat ini adalah pembangunan infrastruktur perkeretaapian dimana kedepannya memerlukan jalur kereta api yang membentang panjang hampir di semua propinsi yang ada di Indonesia.

Berikut adalah peraturan yang berkaitan dengan hal tersebut di atas :

1. Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
   a. Pasal 5 ayat (1) yaitu (1) Presiden berhak mengajukan rancangan undang-undang kepada Dewan Perwakilan Rakyat.
   b. Pasal 18B ayat (2) yaitu Negara mengakui dan menghormati kesatuan-kesatuan masyarakat hukum adat beserta hak-hak tradisionalnya sepanjang masih hidup dan sesuai dengan perkembangan masyarakat dan prinsip Negara Kesatuan Republik Indonesia, yang diatur dalam undang-undang.
   c. Pasal 20 yaitu :
      1) Dewan Perwakilan Rakyat memegang kekuasaan membentuk undang-undang.
      2) Setiap rancangan undang-undang dibahas oleh Dewan Perwakilan Rakyat dan Presiden untuk mendapat persetujuan bersama.
      3) Jika rancangan undang-undang itu tidak mendapat persetujuan bersama, rancangan undang-undang itu tidak boleh diajukan lagi dalam persidangan Dewan Perwakilan Rakyat masa itu.
      4) Presiden mengesahkan rancangan undang-undang yang telah disetujui bersama untuk menjadi undang-undang.
      5) Dalam hal rancangan undang-undang yang telah disetujui bersama tersebut tidak disahkan oleh Presiden dalam waktu tiga puluh hari semenjak rancangan undang-undang tersebut disetujui, rancangan undang-undang tersebut sah menjadi undang-undang dan wajib diundangkan
   d. Pasal 28G ayat (1) yaitu (1) Setiap orang berhak atas perlindungan diri pribadi, keluarga, kehormatan, martabat, dan harta benda yang di bawah kekuasaannya, serta berhak atas rasa aman dan perlindungan dari

POLITEKNIK PERKERETAAPIAN INDONESIA

ancaman ketakutan untuk berbuat atau tidak berbuat sesuatu yang merupakan hak asasi.

e. Pasal 28H yaitu
   1) Setiap orang berhak hidup sejahtera lahir dan batin, bertempat tinggal, dan mendapatkan lingkungan hidup yang baik dan sehat serta berhak memperoleh pelayanan kesehatan.
   2) Setiap orang berhak mendapat kemudahan dan perlakuan khusus untuk memperoleh kesempatan dan manfaat yang sama guna mencapai persamaan dan keadilan.
   3) Setiap orang berhak atas jaminan sosial yang memungkinkan pengembangan dirinya secara utuh sebagai manusia yang bermartabat.
   4) Setiap orang berhak mempunyai hak milik pribadi dan hak milik tersebut tidak boleh diambil alih secara sewenang-wenang oleh siapapun.

f. Pasal 28I ayat (5) yaitu untuk menegakkan dan melindungi hak asasi manusia sesuai dengan prinsip negara hukum yang demokratis, maka pelaksanaan hak asasi manusia dijamin, diatur, dan dituangkan dalam peraturan perundang-undangan.

g. Pasal 28J ayat (2) yaitu dalam menjalankan hak dan kebebasannya, setiap orang wajib tunduk kepada pembatasan yang ditetapkan dengan undang-undang dengan maksud semata-mata untuk menjamin pengakuan serta penghormatan atas hak dan kebebasan orang lain dan untuk memenuhi tuntutan yang adil sesuai dengan pertimbangan moral, nilai-nilai agama, keamanan, dan ketertiban umum dalam suatu masyarakat demokratis.

h. Pasal 33 ayat (3) dan ayat (4) yaitu
   3) Bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat.
   4) Perekonomian nasional diselenggarakan berdasar atas demokrasi ekonomi dengan prinsip kebersamaan, efisiensi berkeadilan, berkelanjutan, berwawasan lingkungan, kemandirian, serta dengan menjaga keseimbangan kemajuan dan kesatuan ekonomi nasional.

2. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria

   Dasar penyelenggaraan administrasi pertanahan menurut UUPA adalah berdasarkan ketentuan pasal 2 khususnya ayat (2) yaitu

   wewenang Hak menguasai Negara yang dijalankan oleh pemerintah sebagai perwujudan negara dalam keadaan bergerak (staats in beweging) meliputi:
   a. Mengatur dan menyelenggarakan peruntukan, penggunaan, persediaan dan pemeliharaan bumi, air, dan ruang angkasa;
   b. Menentukan dan mengatur hubungan-hubungan hukum antara orang-orang dengan bumi, air, dan ruang angkasa;
   c. Menentukan dan mengatur hubungan-hubungan hukum antara orang-orang dan perbuatan-perbuatan hukum yang mengenai bumi, air, dan ruang angkasa.

3. Undang-undang No 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

   Pasal 84
   1) Pengadaan tanah untuk pembangunan prasarana perkeretaapian umum dilaksanakan berdasarkan rencana induk perkeretaapian.
   2) Pembangunan prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disosialisasikan kepada masyarakat, baik pada tahap perencanaan maupun pelaksanaannya, terutama yang tanahnya diperlukan

POLITEKNIK PERKERETAAPIAN INDONESIA

untuk pembangunan prasarana perkeretaapian.

3) Pemegang hak atas tanah, pemakai tanah negara, atau masyarakat hukum adat, yang tanahnya diperlukan untuk pembangunan prasarana perkeretaapian, berhak mendapat ganti kerugian sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pertanahan

Pasal 85

1) Apabila kesepakatan tidak tercapai dan lokasi pembangunan tidak dapat dipindahkan, dilakukan pencabutan hak atas tanah sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pertanahan.
2) Pelaksanaan pembangunan prasarana perkeretaapian dapat dimulai pada bidang tanah yang telah diberi ganti kerugian atau telah dicabut hak atas tanahnya.

Pasal 86

Tanah yang sudah dikuasai oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah, atau Badan Usaha dalam rangka pembangunan prasarana perkeretaapian, disertifikatkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pertanahan.

4. Undang-undang Nomor 2 tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum
Pasal 4 ayat (1) digunakan untuk pembangunan:
a. pertahanan dan keamanan nasional;
b. jalan umum, jalan tol, terowongan, ***jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api;***
c. waduk, bendungan, bendung, irigasi, saluran air minum, saluran pembuangan air dan sanitasi, dan bangunan pengairan lainnya;
d. pelabuhan, bandar udara, dan terminal;
e. infrastruktur minyak, gas, dan panas bumi;
f. pembangkit, transmisi, gardu, jaringan, dan distribusi tenaga listrik;
g. jaringan telekomunikasi dan informatika Pemerintah;

5. Peraturan Presiden Nomor 71 Tahun 2012 tentang penyelenggaran pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum sebagaiamana telah diubah sebanyak 4 (empat) kali :
a. Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2014
b. Presiden Nomor 99 Tahun 2014
c. Peraturan Presiden Nomor 30 Tahun 2015
d. Peraturan Presiden Nomor 148 tahun 2015

6. Peraturan Presiden No. 102 Tahun 2016 tentang Pendanaan Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum dalam Rangka Pelaksanaan Proyek Strategis Nasional

7. Instruksi Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala BPN Nomor 2/INS/VIII/2016 Tahun 2016 tentang Percepatan Pelaksanaan Pengadaan Tanah untuk Kepentingan umum untuk Pembangunan Proyek Strategis Nasional (PSN)

2.2.2. Dasar Hukum peraturan pengadaan tanah untuk kepentingan umum terutama infrastruktur perkeretaapian.

1. Konstitusi Federal Malaysia, Hukum Dasar Perserikatan Malaysia (Undang-undang Perserikatan Malaysia) atau dalam Bahasa Malaysia disebut sebagai Perlembagaan Persekutuan Malaysia merupakan hukum tertinggi di Malaysia.

Dalam susunan perkara bahagian II tentang Kebebasan Asasi dalam perkara 13 memuat tentang Hak terhadap harta.

Perkara 13. Hak terhadap harta.

POLITEKNIK PERKERETAAPIAN INDONESIA

(1) Tiada seorang pun boleh dilucutkan hartanya kecuali mengikut undang-undang.

(2) Tiada undang-undang boleh memperuntukkan pengambilan atau penggunaan harta dengan paksa tanpa pampasan yang memadai.

2. Undang-Undang Malaysia Akta 463, Akta Kereta Api 1991

Dalam bidang perkeretaapian diatur dengan Akta 463, Akta Kereta Api. Dalam bahagian III tentang Skim Kereta api dalam nomor 10 membahas tentang tanah pendirian boleh diambil bagi kereta api.

Tanah persendirian boleh diambil bagi keretapi nomor 10.

1) Mana-mana tanah sebagaimana yang dikehendaki bagi maksud pembinaan suatu keretapi dan yang ditunjukkan di atas pelan dan keratan serta disebutkan dalam buku rujukan yang didepositkan di bawah subseksyen 8(2) hendaklah disifatkan sebagai tanah yang dikehendaki bagi suatu maksud awam mengikut pengertian Akta Pengambilan Tanah 1960 [*Akta 486*].

2) Prosiding di bawah Akta Pengambilan Tanah 1960 hendaklah diambil secara berasingan berkenaan dengan setiap tanah yang ditunjukkan di atas pelan dan keratan serta disebutkan dalam buku rujukan itu.

3) Tiada apa-apa jua dalam seksyen ini boleh menghalang pengambilan tanah bagi maksud pembinaan suatu keretapi melalui perjanjian antara syarikat keretapi dan tuan punya tanah sedemikian.

3. Kanun Tanah Negara telah dikanunkan sesuai dengan Perkara 76(4) Perlembagaan Persekutuan pada 18 September 1965. Dan mulai diberlakukan pada 1 Januari 1966 (melalui L.N 474/1965) dalam semua negeri di semenanjung Malaysia. Tujuannya adalah untuk mengadakan suatu sistem pemegangan dan urusan tanah yang seragam disemua sebelas negeri di semenanjung Malaysia. Ini berarti bahwa mulai 1.1.1966 kesemua sebelas negeri di semenanjung Malaysia memakai sistem torens.[4] (Pengenalan kanun tanah Negara 1965)

Sistem Torens menetapkan dan mengakui, di bawah kuasa kerajaan, kepunyaan hak milik tanah yang tidak boleh disangkal dan memudahkan, mempercepatkan dan merendahkan perbelanjaan urusan tanah. Tujuan sistem torens ialah untuk memberi jaminan dan kesenagan kepada segala urusan tanah. Hak milik adalah bukti muktamad bahwa seseorang yang disebutkan di dalamnya adalah tuan punya tanah yang dinyatakan di dalamnya.

Tanah adalah perkara di bawah bidang kuasa negeri maka undang-undang tanah seharusnyadibuat oleh Badan Perundangan Negeri. Walau bagaimananpun Kanun Tanah Negara adalah Undang-undang tanah yang dibuat oleh Parlimen, yaitu akta Parlimen No 56 Tahun 1965. Hal tersebut boleh dilakukan oleh Parlimen di bawah kuasa yang dikurniakan oleh perkara 76(4), di mana dinyatakan bahwa bagi maksud hanya menentukan persamaan undang-undang dan dasar, Parlimen boleh membuat undang-undang mengenai perkara-perkara tertentu berkaitan dengan tanah.

4.. Akta 486, Akta Pengambilan Tanah 1960

Bagian ke II mengenai deklasi Pelepasan tanah di nomor 8 mengenai deklarasi yang menyatakan bahwa tanah akan digunakan untuk kepentingan umum

Deklarasi bahwa tanah diperlukan untuk tujuan publik

1) Ketika Otoritas Negara memutuskan bahwa salah satu tanah sebagaimana dimaksud dalam bagian 7 diperlukan untuk tujuan apa pun yang disebutkan pada bagian 3, deklarasi dalam Formulir D akan diterbitkan dalam Surat kabar.

2) Salinan daftar tanah sebagaimana dimaksud dalam ayat 7 (b), diamandemen, jika perlu, sesuai dengan keputusan Negara Otoritas, harus dimasukkan sebagai jadwal untuk deklarasi di Bentuk D.

3) Pernyataan dalam Formulir D adalah bukti konklusif bahwa semua tanah terjadwal yang dirujuk di dalamnya diperlukan untuk tujuan tersebut ditentukan di dalamnya.
4) Pernyataan berdasarkan ayat (1) akan hilang dan tidak berlaku lagi akan berpengaruh pada berakhirnya dua tahun setelah tanggalnya publikasi dalam Lembaran sejauh berkaitan dengan tanah atau bagian apa pun dari setiap tanah yang tidak dimiliki oleh Administrator Tanah membuat penghargaan berdasarkan ayat 14 (1) dalam periode tersebut dua tahun, dan, dengan demikian, semua proses sudah diambil atau sedang diambil sebagai konsekuensi dari deklarasi tersebut sehubungan dengan tanah tersebut atau bagian dari tanah tersebut akan berakhir dan tidak berpengaruh.
5) Apabila deklarasi berdasarkan ayat (1) telah berakhir, ayat 35 (2), (3) dan (4) berlaku jika diperlukan modifikasi.

3. Metodologi Penelitian

Penelitian hukum dimaksudkan sebagai kegiatan ilmiah yang berdasarkan pada metode sistematis dan pemikiran tertentu, yang bertujuan untuk mempelajarisatu atau lebih gejala-gejala hukum tertentu dengan jalan menganalisanya. Fungsi dari penelitian adalah mencarikan penjelasandan jawaban terhadap permasalahan serta memberikan alternative bagi kemungkinan yang dapat digunakan untuk pemecahan masalah[4] (Saifuddin, 2016)

Metode pengumpulan data dalam penelitian yuridis normative ini adalah dengan studi kepustakaan. Studi kepustakaan diperoleh melalui studi dokumen dengan bahan hukum :

1. Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan yang isinya mempunyai kekuatan mengikat kepada masyarakat, yaitu peraturan perundang-undangan.
2. bahan hukum sekunder yaitu, bahan yang berhubungan dengan bahan hukum primer untuk membantu menganalisa dan memahami bahan hukum primer. Bahan hukum sekunder itu misalnya : buku-buku, jurnal-jurnal yang ditulis oleh ahli hukum, pendapat para sarjana hukum, dll.

4. Hasil Penelitian dan Pembahasan

Berdasarkan dari sejarah terbentuknya Negara Indonesia dan Negara Malaysia walaupun letaknya bertetangga namun mempunyai sejarah yang berbeda. Negara Indonesia dijajah belanda selama hampir 3,5 abad lamanya. Penjajahan belanda mewarnai sistem hukum yang berlaku di Indonesia. Walapun Indonesia tidak murni menganut sistem hukum civil law (eropa continental) sebagaimana sistem hukum yang dianut oleh Belanda. Di Indoesia dominan dengan sistem civil law (eropa continental) tetapi juga dipengaruhi oleh sistem hukum adat mengingat bahwa indonesia adalah Negara dengan beraneka suku adat-istiadat, selain itu Indonesia juga mayoritas penduduknya beragama islam, sehingga hukum islam juga mewarnai sistem hukum di Indonesia, selain itu sistem hukum common law (anglo saxon) juga terdapat di sistem hukum di Indonesia dengan adanya hakim diberikan kebebasan untuk melakukan penemuan hukum.

Sedangkan di Malaysia yang merupakan Negara persemakmuran inggris lebih condong menggunakan sistem hukum common law (anglo saxon) dimana hukum yang berlaku adalah hukum tidak tertulis atau hukum kebiasaan yang berkembang melalui putusan-putusan pengadilan. Hakim menggunakan *staredecicis* atau keputusan hakim terdahulu untuk perkara yang sejenis sebagai dasar pembenaran keputusan. Walaupun Malaysia mempunyai kesamaan dengan Indonesia yaitu sebagian besar penduduknya adalah beragama islam. Untuk peraturan yang tertinggi ada di Konstitusi Federal Malaysia, Hukum Dasar Perserikatan Malaysia (Undang-undang Perserikatan Malaysia) atau dalam Bahasa Malaysia disebut sebagai Perlembagaan Persekutuan Sebagai undang-undang tertinggi di Negara Malaysia, hal yang

berkaitan dengan pengadaan tanah terdapat di dalam perkara 13 persekutuan perlembagaan dimana apabila didefinisikan maka dapat disimpulkan bahwa :
Pasal 1 : Tiada seorangpun boleh dilucutkan hartanya kecuali undang-undang
Hal ini berarti bahwa harta seseorang dimana termasuk di dalamnya harta bergerak maupun tidak bergerak (termasuk tanah) dapat dilepaskan hak miliknya melalui peraturan perundang-undangan yang berlaku pada saat itu.
Pasal 2 : Tiada undang-undang boleh memperuntukkan pengambilan atau penggunaan harta dengan paksa tanpa pampasan yang memadai.
Hal ini berarti bahwa harta seseorang dimana termasuk di dalamnya harta bergerak maupun tidak bergerak (termasuk tanah) boleh diambil oleh Negara dengan ganti rugi yang sesuai. Jadi dapat disimpulkan bahwa harta seseorang dimana termasuk di dalamnya harta bergerak maupun tidak bergerak (termasuk tanah) boleh diambil oleh Negara dengan berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku saat itu dan diberikan ganti rugi yang sesuai. Apabila individu yang diambil hartanya yang berupa tanah tadi merasa keberatan maka dapat mengajukan ke pengadilan. Di Pengadilan nantinya penyelesaiannya sesuai dengan sistem common law (anglo saxon) yang dipakai oleh Negara Malaysia. Jadi tidak ada kebebsaan secara mutlak dari individu terhadap hartanya yang berupa tanah tadi karena hak itu terwujud juga karena adanya perlembagaan persekutuan maka perlembagaan persekutuan tadi juga dapat melakukan pengecualian terhadap kebebasan individu atas hartanya yang berupa tanah. Hal ini dilakukan dengan tujuan untuk pembangunan ekonomi atau kepentingan umum oleh Pihak Berkuasa Negeri (PBN).

Peraturan yang dimaksud Perkara 13 Perlembagaan Persekutuan di atas adalah Akta Pengambilan Tanah 1960. dalam Pasal 3 Akta Pengambilan Tanah, menyatakan bahwa Pihak Berkuasa Negeri bisa mengambil tanah-tanah yang diperlukan:

(a) Untuk maksud kepentingan umum
(b) Oleh perorangan atau badan hukum yang menurut pendapat Pihak Berkuasa Negeri adalah benefisial untuk kemajuan ekonomi Malaysia atau menurutmasyarakat sesuatu itu untuk kepentingan umum; atau
(c) kelayakan proyek; dan
(d) persetujuan pengembangan diberikan kepada pemilik yang terdaftar.

Malaysia ada 11 negara bagian dimana bedasarkan Kanun Tanah Negara berarti sejak 1 Januari 1966 kesemua sebelas negeri di semenanjung Malaysia memakai sistem torens. Dimana sebelumnya ada peraturan yang berbeda yang dipakai di pulau penang dan Melaka. Pihak Berkuasa Negeri juga berkuasa untuk melepaskan tanah-tanah kerajaan seperti yang diatur dalam Kanun Tanah Negara, termasuk semua hak pengembalian dan hak-hak yang diberikan di bawah undang-undang yang berlaku di Negara Malaysia. Meskipun demikian pemerintah federal tidak mempunyai kewenangan apapun mengenai tanah di Negara bagian Malaysia. Walaupun untuk hal-hal tertentu terdapat kewenangan dari pemerintah federal untuk memiliki tanah demi kepentingan umum sebagaimana tercantum dalam pasal 83 s.d pasal 86 perlembagaan persekutuan.
oleh karena kerajaan persekutuan tidak mempunyai wewenang atas tanah dinegeri-negeri, maka seandainya Kerajaan Persekutuan memerlukan tanah kerajaan untuk tujuan Persekutuan/Federal, Pemerintah Federal melalui Pesuruhjaya (Komisi) Tanah Persekutuan,26 harus memohon kepada kerajaan negeri untukpemberian milik dengan syarat Kerajaan Persekutuan harus membayar premium dan pajak tanah sebagaimana yang disepakati. Adalah menjadi kewajiban KerajaanNegeri untuk memberi milik tanah berkenaan. Demikian juga jika Kerajaan Persekutuan memerlukan tanah milik

apakah ia membeli langsung dari pemiliktanah atau memohon bantuan Kerajaan Negeri untuk mengambil tanah di bawah Akta Pengambilan Tanah 1960.[5] (Zakie)

Berdasarkan peraturan yang diberlakukan oleh Negara Indonesia dan Negara Malaysia dalam hal pengadaan tanah bisa dilihat bahwa Indonesia telah merubah beberapa kali peraturan untuk mengakomodir pengadaan lahan untuk kepentingan umum terutama untuk infrastruktur perkeretaapian. Namun yang menjadi masalah adalah peraturan-peraturan tadi beberapa ditemukan bahwa antara peraturan yang satu dengan peraturan yang lain tidak saling mendukung.

Peraturan mengenai pengadaan lahan untuk kepentingan umum di Indonesia di atur di dalam undang-undang No 2 Tahun 2012 tentang tentang Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum menyebutkan bahwa :

Dalam Pasal 10 disebutkan apa saja yang disebut dengan kepentingan umum, salah satunya di butir b disebutkan untuk jalur kereta api, stasiun kereta api dan fasilitas kereta api.

Tanah untuk Kepentingan Umum sebagaimana dimaksud dalam Pasal 4 ayat (1) huruf (b) digunakan untuk pembangunan yang berbunyi jalan umum, jalan tol, terowongan, ***jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api;*** namun dalam konsideran undang-undang No 2 Tahun 2012 tidak dijabarkan lebih lanjut mengenai apa itu kepentingan umum khususnya di bidang infrastruktur perkeretaapian.

Namun dalam UUD 1945 yang merupakan peraturan tertinggi yang ada di Indonesia Bahwa dalam Pasal 5 ayat (1), Pasal 18B ayat (2) Pasal 20, Pasal 28G ayat (1), Pasal 28H Pasal 28I ayat (5), Pasal 28J ayat (2), Pasal 33 ayat (3) dan ayat (4) Pasal 28I ayat (5), Pasal 28J ayat (2), Pasal 33 ayat (3) dan ayat (4) yaitu dinyatakan bahwa intinya setiap orang berhak mempunyai hak milik pribadi dan hak milik tersebut tidak boleh diambil alih secara sewenang-wenang oleh siapapun dan negara mempunyai hak untuk menguasai bumi, air, dan kekayaan alam yang terkandung di atasnya untuk digunakan bagi kesejahteraan rakyatnya.

Sedangkan dalam pasal 18 Undang-undang pokok agraria Nomor 5 Tahun 1960 disebutkan bahwa Untuk kepentingan umum, termasuk kepentingan bangsa dan Negara serta kepentingan bersama dari rakyat, hak-hak atas tanah dapat dicabut, dengan memberi ganti kerugian yang layak dan menurut cara yang diatur dengan Undang-undang.

Jadi Negara berhak atas penguasaan tanah selama hal tersebut digunakan untuk kepentingan umum. Begitu pula dalam undang-undang No 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian Pasal 84, pasal 85 dan pasal 86 menegaskan bahwa Negara dapat mengambil alih tanah untuk kepentingan umum yang berkaitan dengan infrastruktur perkeretaapian dengan memberikan ganti rugi yang layak bagi si pemilik tanah. Dan di dalam Undang-Undang Malaysia Akta 463, Akta Kereta Api 1991 pada seksyen 10 disebutkan bahwa boleh tanah dilepaskan haknya dipakai untuk kepentingan pembangunan infrastruktur keretaapi selama ada pembahasan antara pemerintah kerajaan dengan pemilik tanah milik, dan peraturan selanjutnya mengikuti pundang-undang Malaysia Akta Pengambilan Tanah 1960, jadi pemerintah kerajaan melalui PBN dapat mengambil tanah tersebut untuk kepentingan umum.

Perpres No 71 Tahun 2012 yang merupakan Pelaksanaan teknis untuk Undang-undang Nomor 2 Thun 2012 tentang pengadaan tanah bagi kepentingan umum telah mengalami 4 kali perubahan hal ini dikarenakan proses pengadaan tanah untuk kepentingan umum dirasa terlalu lama dan perlu percepatan dan efektivitas. Dalam Perpres ini, sejumlah tahapan dalam pengadaan tanah dipangkas dengan harapan bahwa pengadaan tanah untuk kepentingan umum terutama pembangunan infrastruktur perkeretaapian dapat bisa cepat selesai.

Adapun yang membedakan (tahapan yang dipangkas) dalam perubahan pertama, kedua, ketiga dengan perubahan yang keempat adalah :

a. gubernur melaksanakan tahapan kegiaitan persiapan pengadaan tanah setelah menerima dokumen perencanaan pengadaan tanah dari instansi yang memerlukan. Dalam melaksanakan kegiatan tersebut, gubernur membentuk tim persiapan paling lama dua hari, yang dalam aturan lama 10 hari sejak dokumen perencanaan pengadaan tanah diterima secara resmi oleh gubernur.
b. Dalam Pasal 11 ayat (1 dan 2) Perpres No 148 tahun 2015 dapat dilihat bahwa Tim persiapan yang bertugas melaksanakan pemberitahuan rencana pembangunan kepada masyarakat pada lokasi rencana pembangunan, melaksanakan tugasnya dalam waktu paling lama tiga hari kerja (sebelumnya 20 hari kerja)
c. Dalam Perpres No 148 Tahun 2015 juga meminta sejumlah syarat dalam pemberitahuan rencana pembangunan yang ditandatangani ketua tim persiapan, harus memuat informasi maksud dan tujuan rencana pembangunan, letak tanah dan luas tanah yang dibutuhkan, tahapan rencana pengadaan tanah, perkiraan jangka waktu pelaksanaan pengadaan tanah, perkiraan jangka waktu pelaksanaan pembangunan dan informasi lainnya yang dianggap perlu.
d. Surat pemberitahuan rencana pembangunan itu disampaikan kepada masyarakat pada rencana lokasi pembangunan melalui lurah/kepala desa dalam waktu paling lama tiga hari kerja (sebelumnya 20 hari kerja) sejak ditandatanganinya surat pemberitahuan. Bukti penyampaian pemberitahuan dibuat dalam bentuk tanda terima dari perangkat kelurahan/desa.
e. penanganan keberatan oleh gubernur dilakukan paling lama tiga hari kerja (sebelumnya 14 hari kerja) sejak diterimanya keberatan.
f. Untuk penetapan lokasi pembangunan dilakukan oleh gubernur dalam waktu paling lama tujuh hari kerja (sebelumya tidak ada batas waktu) sejak kesepakatan atau sejak ditolaknya keberatan dari pihak yang keberatan. Sesuai dengan Pasal 41 ayat 2 Perpres 148 Tahun 2015 maka Apabila jangka waktu sebagaimana dimaksud telah habis dan penetapan lokasi belum diterbitkan, maka penetapan lokasi dianggap telah disetujui.
g. Perpres ini juga menegaskan, gubernur dapat mendelegasikan kewenangan pelaksanaan persiapan pengadaan tanah bagi pembangunan untuk kepentingan umum kepada bupati/wali kota berdasarkan pertimbangan efisiensi, efektivitas, kondisi geografis, sumber daya manusia, dan pertimbangan lainnya. Delegasi dilakukan dalam waktu paling lama lima hari kerja (sebelumnya tidak ada batas waktu) sejak diterimanya dokumen perencanaaan pengadaan tanah. Jika didelegasikan, bupati/walikota tersebut membentuk tim persiapan dalam waktu paling lama lima hari kerja (sebelumnya tidak ada batas waktu) sejak diterimanya pendelegasian.
h. dilakukan oleh instansi yang memerlukan tanah berdasarkan validasi dari ketua pelaksana pengadaan tanah atau pejabat yang ditunjuk. Validasi tersebut dilaksanakan dalam waktu paling lama tiga hari kerja (sebelumnya tidak ada batas waktu) sejak berita acara kesepakatan bentuk ganti kerugian.
i. pemberian ganti kerugian dilakukan dalam waktu paling lama tujuh hari kerja (sebelumnya tidak ada batas waktu) sejak penetapan bentuk ganti kerugian oleh pelaksana pengadaan tanah
j. pengadaan tanah bagi pembangunan yang dilaksanakan oleh badan usaha swasta, dilakukan langsung dengan cara jual beli, tukar-menukar, atau cara lain

yang disepakati oleh pihak yang berhak dengan badan usaha swasta.

Dari peraturan yang ada di Negara Indonesia maupun Malaysia di atas dapat disimpulkan bahwa, Negara berhak memperoleh tanah selain tanah Negara dalam hal ini tanah hak milik individu digunakan untuk kepentingan umum. Namun persoalan selalu muncul dengan adanya dua sisi yang berbeda yaitu antara pemerintah Indonesia atau pemerntah kerajaan Malaysia melawan rakyat di negaranya dalam hal pengadaan tanah untuk kepentingan umum, termasuk didalamnya tanah yang diambil untuk pembangunan infrastruktur perkeretaapian. Untuk Negara Malaysia sendiri pemerintah kerajaan lebih berani dengan merubah paradigma sesuai pemindaan seksyen 3 (b) akta pelepasan tanah 1960 sejak 12 september 1991, yaitu jika dahulu tanah diambil untuk kepentingan umum maka sekarang tanah boleh diambil untuk diberikan kepada orang perseorangan atau badan korporasi untuk menjalankan kegiatan ekonomi untuk tujuan pribadi seseorang.dengan kata lain tanah diambil untuk diberikan pada orang lain, badan atau serikatyang kaya dengan alasan untuk pembangunan Negara asalkan beranfaat untuk pembangunan ekonomi, Negara atau pribadi hal tersebut tergantung persepsi dari PBN. [6](Zakie)

Sedangkan di Indonesia sendiri masalah yang tidak terselesaikan sampai saat ini adalah peraturan yang jelas yang saling bersinergi antara peraturan yang satu dengan peraturan yang lainnya, pengertian kepentingan umum yang tidak jelas dalam arti apakah benar sesuai untuk kepentingan umum dan dirasakan manfaatnya oleh orang umum dan permasalahan nilai ganti rugi yang sulit ditemukan kata sepakat antara pemerintah dan rakyat yang berujung pada pengadilan dimana peradilan di Indonesia memakan waktu yang lama sehingga berpengaruh lagi terhadap pengadaan lahan untuk kepentingan umum khususnya infrastruktur perkeretaapian.

5. Kesimpulan dan Saran

5.1. Kesimpulan :

1. Indonesia dan Malaysia mempunyai peraturan dalam hal pengadaan tanah untuk kepentingan umum khususnya infrastruktur perkeretaapian, Indonesia ada di UU Nomor 2 Tahun 2012 tentang pengadaan tanah untuk kepentingan umum dan UU No 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, di Malaysia pun di atur di UU tentang akta No 463, Akta Kereta Api 1991 namun untuk penganturan lebih rinci di atur sesuai ketentuan Akta 486, Akta Pengambilan Tanah 1960, namun terdapat perbedaan penafsiran kepentingan umum tersebut.

2. Hambatan utama yang dihadapi dalam pengadaan tanah di Indonesia adalah masalah peraturan perundangan yang belum bisa tuntas mengatasi permasalahan pengadaan tanah untuk kepentingan umum dimana terlalu banyak peraturan namun kurang bersinergi dan masalah pemberian ganti rugi yang sulit menemukan kesepakatan antara pemerintah dengan rakyat pemilik tanah.

DAFTAR PUSTAKA :

[1] https://databoks.katadata.co.id/datapublish/2019/09/13/jumlah-penduduk-indonesia-diproyeksikan-mencapai-270-juta-pada-2020, penulis Viva Budy Kusnandar

[2] https://business-law.binus.ac.id/2018/12/21/sistem-hukum-pengaruhnya-terhadap-keputusan-peradilan/, Oleh Agus Riyanto, Desember 2018)

[3] Pengenalan Kanun Tanah Negara 1965

POLITEKNIK PERKERETAAPIAN INDONESIA

[4] (https://media.neliti.com/media/publications/84184-ID-pengadaan-tanah-untuk-kepentingan-umum-p.pdf, Mukmin Zakie, Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Umum (Perbandingan antara Malaysia dan Indonesia)

[5] Azwar Saifuddin, metodologi penelitian, Yogyakarta, pustaka pelajar, 2016 hal 1.

[6] Peraturan Presiden Nomor 40 Tahun 2014

[7] Presiden Nomor 99 Tahun 2014

[8] Peraturan Presiden Nomor 30 Tahun 2015

[9] Peraturan Presiden Nomor 148 tahun 2015

[10] Peraturan Perundangan Malaysia

[11] Konstitusi Federal Malaysia, Hukum Dasar Perserikatan Malaysia (Undang-undang Perserikatan Malaysia) atau dalam Bahasa Malaysia disebut sebagai Perlembagaan Persekutuan Malaysia merupakan hukum tertinggi di Malaysia.

[12] Undang-Undang Malaysia Akta 463, Akta Kereta Api 1991

[13] Kanun Tanah Negara telah dikanunkan sesuai dengan Perkara 76(4) Perlembagaan Persekutuan pada 18 September 1965

[14] Undang-undang Malaysia, Akta 486, Akta Pengambilan Tanah 1960

POLITEKNIK PERKERETAAPIAN INDONESIA