UNIVERSITAS GADJAH MADA
KESESUAIAN PUTUSAN PENGADILAN NEGERI BANDUNG NO. 11/PDT.G/2017/PN.Bdg DAN PENGADILAN TINGGI JAWA BARAT NO. 191/PDT/2018/PT.BDG DENGAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN DI BIDANG PEMANFAATAN ASET NEGARA DAN HUKUM PERIKATAN (SENGKETA ANTARA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) MELAWAN PT.ANDYKA INVESTA)
RIZKY ANDY KRESNA, Prof. Dr. Sulistiowati, S.H., M.Hum.
Universitas Gadjah Mada, 2020 | Diunduh dari http://etd.repository.ugm.ac.id/

KESESUAIAN PUTUSAN PENGADILAN NEGERI BANDUNG NO. 11/PDT.G/2017/PN.Bdg DAN PENGADILAN TINGGI JAWA BARAT NO. 191/PDT/2018/PT.BDG DENGAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN DI BIDANG PEMANFAATAN ASET NEGARA DAN HUKUM PERIKATAN (SENGKETA ANTARA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) MELAWAN PT.ANDYKA INVESTA)

Rizky Andy Kresna[1], Sulistiowati[2]

INTISARI

Pemanfaatan aset prasarana perkeretaapian sering menimbulkan friksi antara Kementerian Perhubungan (Pemerintah) dan PT.Kereta Api Indonesia (Persero). Friksi tersebut menjadi kesempatan dan celah dikarenakan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian memberikan mandat kepada pemerintah Pemerintah untuk menyediakan dan merawat prasarana perkeretaapian, sedangkan pengusahaannya ada pada PT.KAI.

Putusan PN Bandung dan putusan banding Pengadilan Tinggi Provinsi Jawa Barat yang memenangkan gugatan PT.KAI terhadap PT.Andyka Investa atas pemanfaatan aset Stasiun Depok Baru yang merupakan kekayaan negara, nyatanya bukan merupakan bagian dari kekayaan negara yang dipisahkan. Berdasarkan putusan tersebut, penulis meneliti apakah putusan Pengadilan Negeri Bandung No.11/Pdt.G/2017/PN.Bdg dan putusan Pengadilan Tinggi Jawa Barat No.191/PDT/2018/PT.BDG telah berkesesuaian dengan peraturan-perundang undangan di bidang pemanfaatan aset kekayaan negara dan kaidah hukum perikatan, serta bagaimanakah implikasi atas putusan tersebut. Pendekatan yang digunakan penulis menggunakan metode penelitian hukum normatif empiris untuk menganalisis dan mendeskripsikan substansi permasalahan atas pemenuhan perjanjian formil menggunakan teori pembuktian dan teori perikatan.

Hasil penelitian menyimpulkan; 1) PT.KAI tidak memiliki hak atas pemanfaatan aset kekayaan negara berupa areal tanah di Stasiun Depok Baru, 2) PT.KAI tidak memenuhi prosedur formil atas perikatan yang diperjanjikan sesuai peraturan-perundang undangan di bidang pemanfaatan aset kekayaan negara, 3) Berdasarkan ketentuan pasal 1335 j.o 1337 KUH Perdata maka kontrak PT.KAI berdasarkan suatu sebab yang palsu atau terlarang tidaklah mempunyai kekuatan. Maka implikasinya adalah kebatalan dari perjanjian dan adanya kerugian yang dialami PT.Andyka Investa dan Negara dalam hal ini adalah Kementerian Perhubungan.

Kata kunci : Perikatan, Pemanfaatan Kekayaan Negara, Keabsahan Perjanjian

---

[1] Mahasiswa Konsentrasi Hukum Bisnis, Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada Yogyakarta, Kampus Jakarta.

[2] Dosen Pembimbing, Magister Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta.

UNIVERSITAS GADJAH MADA
KESESUAIAN PUTUSAN PENGADILAN NEGERI BANDUNG NO. 11/PDT.G/2017/PN.Bdg DAN PENGADILAN TINGGI JAWA BARAT NO. 191/PDT/2018/PT.BDG DENGAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN DI BIDANG PEMANFAATAN ASET NEGARA DAN HUKUM PERIKATAN (SENGKETA ANTARA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) MELAWAN PT.ANDYKA INVESTA)
RIZKY ANDY KRESNA, Prof. Dr. Sulistiowati, S.H., M.Hum.
Universitas Gadjah Mada, 2020 | Diunduh dari http://etd.repository.ugm.ac.id/

CONFORMITY BETWEEN THE DECISIONS OF BANDUNG DISTRICT COURT NO. 11/PDT.G/2017/PN.Bdg AND WEST JAVA HIGH COURT NO. 191/PDT/2018/PT.BDG WITH LAWS AND REGULATIONS IN THE UTILIZATION OF STATE ASSETS AND LAW OF OBLIGATION (DISPUTE BETWEEN PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) AND PT. ANDYKA INVESTA)

Rizky Andy Kresna[1], Sulistiowati[2]

ABSTRACT

Utilization of railway infrastructure assets often causes friction between the Ministry of Transportation (Government) and PT. Kereta Api Indonesia (Persero). This friction leads to an opportunity or a gap since Law No. 23 of 2007 concerning Railway Transportation mandates the government to provide and maintain railroad infrastructure while the management is mandated to PT. KAI.

The Bandung District Court decision and the West Java Provincial High Court appeal decision won the lawsuit by PT KAI against PT Andyka Investa regarding the utilization of Depok Baru Station assets as the state-owned assets, eventhough in fact, they were not part of the separated state assets. Based on this decision, the authors examined whether the Bandung District Court decision No.11/Pdt.G/2017/PN.Bdg and the West Java High Court decision No.191/PDT/2018/PT.BDG were in accordance with the laws and regulations in the utilization of state assets and the legal rules of obligation, and the implications for this decision. The author used empirical normative legal research approach method to analyze and describe the substance of the problem over the fulfillment of formal agreements using the theory of evidence and the theory of obligation.

It can be conclued from this study that: 1) PT. KAI was not reserved the right to use state assets of land area at Depok Baru Station, 2) PT. KAI did not fulfill the formal procedures for agreements in accordance with the laws and regulations regarding the utilization of state assets, 3) Based on the provision of Article 1335 jo 1337 of the Civil Code, the contract created by PT. KAI was based on a false or forbidden reason, so that it had no power. Thus, the implication was the cancellation of the agreement and the loss suffered by PT Andyka Investa and the State, in this case was the Ministry of Transportation.

Keywords: Obligation, State Assets Utilization, Agreement Conformity

[1] Business Law Concentration Student, Master of Law, Faculty of Law, Gadjah Mada University Yogyakarta, Jakarta Campus.

[2] Supervisor, Law Master of Law, Faculty of Law, Gadjah Mada University Yogyakarta.

UNIVERSITAS
GADJAH MADA
KESESUAIAN PUTUSAN PENGADILAN NEGERI BANDUNG NO. 11/PDT.G/2017/PN.Bdg DAN PENGADILAN TINGGI JAWA BARAT NO. 191/PDT/2018/PT.BDG DENGAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN DI BIDANG PEMANFAATAN ASET NEGARA DAN HUKUM PERIKATAN (SENGKETA ANTARA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) MELAWAN PT.ANDYKA INVESTA)
RIZKY ANDY KRESNA, Prof. Dr. Sulistiowati, S.H., M.Hum.
Universitas Gadjah Mada, 2020 | Diunduh dari http://etd.repository.ugm.ac.id/

UNIVERSITAS GADJAH MADA
KESESUAIAN PUTUSAN PENGADILAN NEGERI BANDUNG NO. 11/PDT.G/2017/PN.Bdg DAN PENGADILAN TINGGI JAWA BARAT NO. 191/PDT/2018/PT.BDG DENGAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN DI BIDANG PEMANFAATAN ASET NEGARA DAN HUKUM PERIKATAN (SENGKETA ANTARA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) MELAWAN PT.ANDYKA INVESTA)
RIZKY ANDY KRESNA, Prof. Dr. Sulistiowati, S.H., M.Hum.
Universitas Gadjah Mada, 2020 | Diunduh dari http://etd.repository.ugm.ac.id/

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Dalam perkembangannya, status hukum aset/ kekayaan negara berupa prasarana perkeretaapian yang meliputi jalan rel, stasiun dan fasilitas operasi kereta api di Indonesia sejak nasionalisasi sampai dengan pertengahan tahun 1999 selalu berubah-ubah. Awalnya pada tanggal 27 Maret 1864 status aset hasil konsesi pertama kali berupa *grondkaart* diperoleh badan usaha swasta *Nederlandsch-Indisce Spoorweg Maatschaappij* (NISM) di jalur kereta api Jakarta – Bogor dan selanjutnya aset dikuasai perusahaan kereta api pemerintah *Staatsspoorwegen* (SS) yang mulai dibentuk tanggal 1 November 1913,[1] diberikan pemerintah Hindia Belanda. Status aset *grondkaart* merupakan hak pemanfatan atas tanah prasarana perkeretaapian pemerintah. Aset ini kemudian direbut paksa oleh Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) pada era kemerdekaan Republik Indonesia, tanggal 28 September 1945.[2] Masuknya Belanda pada tahun 1947 sampai dengan 1949 membawa dampak belum dapat dimanfaatkannya aset *grondkaart* hasil rampasan DKARI, dikarenakan aset tersebut kembali dikuasai oleh SS.

Era kebangkitan perkeretaapian Indonesia merupakan hasil dari Konferensi Meja Bundar pada tanggal 31 Desember 1949, kemudian pada

[1] Ch.N, Latief, *et al*., 1997, *Sejarah Perkeretaapian Indonesia-Jilid I*, Cetakan Pertama, Angkasa, Bandung, Hal.55 dan 167

[2] Tim Telaga Bakti Nusantara, 1997, Sejarah Perkeretaapian Indonesia-Jilid II,Cetakan Pertama, Angkasa, Bandung, Hal.48

UNIVERSITAS GADJAH MADA
KESESUAIAN PUTUSAN PENGADILAN NEGERI BANDUNG NO. 11/PDT.G/2017/PN.Bdg DAN PENGADILAN TINGGI JAWA BARAT NO. 191/PDT/2018/PT.BDG DENGAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN DI BIDANG PEMANFAATAN ASET NEGARA DAN HUKUM PERIKATAN (SENGKETA ANTARA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) MELAWAN PT.ANDYKA INVESTA)
RIZKY ANDY KRESNA, Prof. Dr. Sulistiowati, S.H., M.Hum.
Universitas Gadjah Mada, 2020 | Diunduh dari http://etd.repository.ugm.ac.id/

tanggal 1 Januari 1950 dibentuklah Djawatan Kereta Api (DKA) yang bertugas mengoperasionalkan aset *grondkaart* dari SS dan perkeretaapian swasta Hindia Belanda lainnya dengan menggunakan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN).[3] Akhirnya Pemerintah Republik Indonesia melakukan nasionalisasi aset perusahaan-perusahaan milik Belanda melalui Undang Nomor 86 Tahun 1958 tentang Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Milik Belanda, untuk kemudian seluruh aset perkeretaapian diambil alih oleh DKA. Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1959 tentang Pokok-Pokok Pelaksanan Undang-Undang Nasionalisasi Perusahaan Belanda, pada pasal 2 yang menyatakan bahwa,[4]

> "Dalam perusahaan yang dikenakan nasionalisasi …. termasuk seluruh harta kekayaan dan harta cadangan, baik yang berwujud barang tetap atau barang bergerak yang merupakan hak atau piutang, …. termasuk seluruh saham dalam modal perseroan yang belum dimiliki oleh Republik Indonesia."

Selanjutnya DKA ditugaskan untuk mengelola pemanfaatan aset *grondkaart* yang seluruhnya telah dibayarkan ganti kerugiannya oleh pemerintah Republik Indonesia dengan menggunakan dana APBN. Dengan demikian aset *grondkaart* menjadi "Aset Negara Republik Indonesia."

Pada tanggal 22 Mei 1963 status DKA diubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) melalui Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1963. Selanjutnya seluruh aset berupa hak, kewajiban, perlengkapan dan kekayaan

[3] *Ibid*., Hal.132 dan 145

[4] Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1958 tentang Pokok-Pokok Pelaksanan Undang-Undang Nasionalisasi Perusahaan Belanda (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1730), Pasal 2

UNIVERSITAS GADJAH MADA
KESESUAIAN PUTUSAN PENGADILAN NEGERI BANDUNG NO. 11/PDT.G/2017/PN.Bdg DAN PENGADILAN TINGGI JAWA BARAT NO. 191/PDT/2018/PT.BDG DENGAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN DI BIDANG PEMANFAATAN ASET NEGARA DAN HUKUM PERIKATAN (SENGKETA ANTARA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) MELAWAN PT.ANDYKA INVESTA)
RIZKY ANDY KRESNA, Prof. Dr. Sulistiowati, S.H., M.Hum.
Universitas Gadjah Mada, 2020 | Diunduh dari http://etd.repository.ugm.ac.id/

termasuk pemanfaatan tanah DKA beralih kepada PNKA.[5] Badan hukum PNKA sebagai perusahaan negara sebagaimana diatur dalam Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 19 Tahun 1960 tentang Perusahaan Negara, menyebutkan bahwa modal perusahaan negara terdiri dari kekayaan negara yang dipisahkan. Penjelasan pasal 6 menyebutkan, kekayaan negara yang dipisahkan adalah kedudukan Perusahaan Negara sebagai badan hukum memiliki kekayaan sendiri yang bebas dimanfaatkan untuk kepentingan badan usaha, terlepas dari aset negara sebagai kekayaan umum negara.[6] Permasalahan yang terjadi, tidak terdapat penjelasan mengenai aset/ kekayaan negara, hanya dalam pasal 1 menyebutkan Perusahaan Negara adalah perusahaan yang bentuk modalnya seluruhnya merupakan kekayaan negara. Dari penjelasan tersebut menyebabkan pemahaman umum *grondkaart* termasuk aset kekayaan negara yang telah dipisahkan, maka PNKA dapat memanfaatkan *grondkaart* untuk kepentingannya.

Konsekuensi berlakunya Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 19 Tahun 1960 terbagi atas 2 (dua) hal antara lain, dibentuknya PNKA dan mencabut *Indonesische Bedrijvenwet*" (IBW), Staatblad 1927 No. 419. Oleh sebab itu dengan dicabutnya IBW dan diundangkannya Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA) menimbulkan konsekuensi *grondkaart* sebagai hak atas tanah tidak

[5] Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1963 tentang Pendirian Perusahaan Negara Kereta Api (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 43), Pasal 1 ayat (3)

[6] Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-undang Nomor 19 Tahun 1960 tentang Perusahaan Negara, (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 59, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1989), Pasal 6 ayat (1) dan penjelasan

UNIVERSITAS GADJAH MADA
KESESUAIAN PUTUSAN PENGADILAN NEGERI BANDUNG NO. 11/PDT.G/2017/PN.Bdg DAN PENGADILAN TINGGI JAWA BARAT NO. 191/PDT/2018/PT.BDG DENGAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN DI BIDANG PEMANFAATAN ASET NEGARA DAN HUKUM PERIKATAN (SENGKETA ANTARA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) MELAWAN PT.ANDYKA INVESTA)
RIZKY ANDY KRESNA, Prof. Dr. Sulistiowati, S.H., M.Hum.
Universitas Gadjah Mada, 2020 | Diunduh dari http://etd.repository.ugm.ac.id/

diakui haknya menurut UUPA. UUPA mengharuskan *grondkaart* didaftarkan kembali guna mendapatkan pengakuan hak dari pemerintah Republik Indonesia sebagai hak yang sah atas pemanfaatan aset tanah prasarana perkeretaapian.

Kebijakan pendaftaran *grondkaart* belum selesai, pada tanggal 15 September 1971 status PNKA mengalami perubahan kembali menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) melalui Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 1971 tentang Pengalihan Bentuk Usaha Perusahaan Negara Kereta Api menjadi Perusahaan Jawatan. Diberlakukannya Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 1971 justru memberlakukan IBW kembali sesuai ketentuan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 9 Tahun 1969 tentang Bentuk-Bentuk Usaha Negara. Hal ini mengakibatkan kebijakan pendaftaran aset *grondkaart* menjadi berjenti dan langsung diakui sebagai bagian dari kekayaan negara.

Struktur permodalan PJKA sesuai ketentuan pasal 3 ayat (2) mengatur bahwa neraca atas aset PNKA dilikuidasi/ dibubarkan dan dialihkan semua kepada PJKA.[7] Dengan demikian *grondkaart* sebagai aset PJKA merupakan bagian kekayaan negara yang tidak dipisahkan dan PJKA berada dibawah kendali Departemen Perhubungan.[8] Kebijakan ini berlaku pula bagi pegawai PJKA yang statusnya semula pegawai PNKA menjadi Pegawai Negeri Sipil

[7] Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 1971 tentang Pengalihan Bentuk Usaha Perusahaan Negara Kereta Api menjadi Perusahaan Jawatan, (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 75), Pasal 3 ayat (2)

[8] Nomenklatur Departemen Perhubungan berubah menjadi Kementerian Perhubungan sejak diberlakukannya Undang-Undang Nomor 39 Tahun 2008 tentang Kementerian Negara pada tanggal 6 November 2008

UNIVERSITAS GADJAH MADA
KESESUAIAN PUTUSAN PENGADILAN NEGERI BANDUNG NO. 11/PDT.G/2017/PN.Bdg DAN PENGADILAN TINGGI JAWA BARAT NO. 191/PDT/2018/PT.BDG DENGAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN DI BIDANG PEMANFAATAN ASET NEGARA DAN HUKUM PERIKATAN (SENGKETA ANTARA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) MELAWAN PT.ANDYKA INVESTA)
RIZKY ANDY KRESNA, Prof. Dr. Sulistiowati, S.H., M.Hum.
Universitas Gadjah Mada, 2020 | Diunduh dari http://etd.repository.ugm.ac.id/

yang ditempatkan di PJKA.[9] *Rasio legis* pemerintah pada saat itu adalah perkeretaapian belum dipandang sebagai sektor yang ekonomis dan dirasakan belum efisien.[10]

Tanggal 2 Januari 1991 PJKA mengalami perubahan kembali menjadi Perusahaan Umum Perkeretaapian (Perumka) melalui Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1990 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Jawatan Kereta Api menjadi Perusahaan Umum Kereta Api. Struktur modal PJKA semula seluruh merupakan aset kekayaan negara yang tidak dipisahkan menjadi aset kekayaan negara yang dipisahkan sebagaimana diatur pada pasal 8 ayat 2;

> "Besarnya modal Perusahaan adalah sama dengan nilai seluruh kekayaan Negara yang telah tertanam di dalam Perusahaan Jawatan Kereta Api pada saat dialihkan **kecuali prasarana pokok** berupa jalan kereta api, perlintasan, jembatan, terowongan, perangkat persinyalan dan telekomunikasi, instalasi sentral listrik beserta aliran atas, dan tanah dimana bangunan tersebut terletak serta tanah daerah milik dan manfaat jalan kereta api.

Dalam pemanfaatan aset tetap Perumka tidak membawa permasalahan yang signifikan. Hal ini dikarenakan pemanfaatan dan pengusahaan aset Perumka, tetap menjadi kewenangan Menteri Perhubungan.[11]

---

[9] Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 1979 tentang Pengangkatan Calon/Pegawai Perusahaan Jawatan Kereta Api Menjadi Calon/Pegawai Negeri Sipil, (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 23), Pasal 2,

[10] Undang-Undang Nomor 9 Tahun 1969 tentang Bentuk-Bentuk Usaha Negara, (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 40, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 1989), Penjelasan umum.

[11] Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1990 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Jawatan (Perjan) Kereta Api Menjadi Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api, (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 40), Pasal 7 ayat (1): "Dengan mengindahkan prinsip-prinsip ekonomi dan terjaminnya keselamatan kekayaan Negara serta penyelenggaraan pelayanan angkutan umum kereta api, Perusahaan mengadakan/menyelenggarakan usaha-usaha:
a. penyediaan, pengusahaan dan pengembangan angkutan kereta api;
b. usaha-usaha lainnya yang dapat menunjang tercapainya tujuan Perusahaan yang ditetapkan dengan persetujuan Menteri termasuk pemanfaatan aset dan fasilitas yang tersedia."

UNIVERSITAS GADJAH MADA
KESESUAIAN PUTUSAN PENGADILAN NEGERI BANDUNG NO. 11/PDT.G/2017/PN.Bdg DAN PENGADILAN TINGGI JAWA BARAT NO. 191/PDT/2018/PT.BDG DENGAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN DI BIDANG PEMANFAATAN ASET NEGARA DAN HUKUM PERIKATAN (SENGKETA ANTARA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) MELAWAN PT.ANDYKA INVESTA)
RIZKY ANDY KRESNA, Prof. Dr. Sulistiowati, S.H., M.Hum.
Universitas Gadjah Mada, 2020 | Diunduh dari http://etd.repository.ugm.ac.id/

Permasalahan pemanfaatan aset terjadi ketika peralihan bentuk Perumka menjadi PT. Kereta Api Indonesia (PT.KAI) tanggal 1 Juni 1999, melalui Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan.[12] Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 tidak mengatur detail prosedur pemanfaatan aset yang disertakan menjadi modal perseroan, sehingga PT.KAI mendalilkan *grondkaart* termasuk bagian dari aktiva sebagai bagian dari kekayaan negara yang dipisahkan. Dengan adanya pemahaman atas dalil dimaksud, PT.KAI berhak dan berwenang untuk memanfaatkan *grondkart* untuk kepentingan Perseroan. Kewenangan pengusahaan perseroan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas, merubah garis koordinasi dan kendali atas kewenangan pemanfaatan dan pengusahaan aset PT.KAI berada pada Direksi. Kontrol pengendalian atas pengelolaan dan pemanfaatan aset, menjadi kewenangan Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) dan Menteri Keuangan, namun hal tersebut tidak berlangsung lama sejak dikeluarkannya Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 2003 tentang pelimpahan kedudukan, tugas dan kewenangan Menteri Keuangan untuk selanjutnya dilaksanakan Menteri Badan Usaha Milik Megara (BUMN). Hal ini mengakibatkan lemahnya kontrol pengendalian atas pemanfaatan kekayaan negara yang tidak dipisahkan (Aset Negara) berupa prasarana pokok perkeretaapian yang seharusnya dikecualikan sebagai modal PT.KAI.

[12] Kereta Api Indonesia, "Sejarah Perkeretaapian", https://heritage.kai.id/page/sejarah-perkeretapian, diakses pada 12 Juni 2019

UNIVERSITAS GADJAH MADA
KESESUAIAN PUTUSAN PENGADILAN NEGERI BANDUNG NO. 11/PDT.G/2017/PN.Bdg DAN PENGADILAN TINGGI JAWA BARAT NO. 191/PDT/2018/PT.BDG DENGAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN DI BIDANG PEMANFAATAN ASET NEGARA DAN HUKUM PERIKATAN (SENGKETA ANTARA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) MELAWAN PT.ANDYKA INVESTA)
RIZKY ANDY KRESNA, Prof. Dr. Sulistiowati, S.H., M.Hum.
Universitas Gadjah Mada, 2020 | Diunduh dari http://etd.repository.ugm.ac.id/

Kementerian BUMN yang merupakan lembaga baru dalam pemerintahan saat itu belum didukung dengan kemampuan pemetaan risiko dan pengawasan terhadap pengelolaan aset kekayaan negara yang tidak dipisahkan dan aset kekayaan negara yang dipisahkan yang dapat dimanfaatkan PT.KAI. Hal inilah yang menjadikan penyebab lemahnya pengendalian Kementerian BUMN atas aset negara yang pada akhirnya dimanfaatkan oleh PT.KAI tanpa melalui prosedur sesuai ketentuan perundang-undangan yang berlaku. Paradigma PT.KAI sebagai perseroan wajar jika dituntut berkinerja baik dan mampu mendapatkan keuntungan oleh Kementerian BUMN selaku instansi pembina.

Seiring dengan perkembangan investasi dan bisnis yang semakin pesat, pembangunan infrastruktur dan prasarana perkeretaapian Stasiun *Commuterline* di wilayah Jabodetabek menjadi incaran para investor untuk dapat mengembangkan kawasan bisnis dan hunian terintegrasi yang dikenal dengan nama *Transit Oriented Development* (TOD). TOD yang dikenalkan oleh Peter Calthorpe,[13] merupakan salah satu metode dalam mengatasi kepadatan lalu lintas di tengah kepadatan perkembangan kota, dengan menyeimbangkan ketersediaan lahan dalam pembangunan dan pengembangan jaringan transportasi dengan optimalisasi pembangunan area bisnis, pemukiman, ruang terbuka hijau dan

[13] Peter, Carlthrope., 1993, *The Next American Metropolis-Ecology, Community and the American Dream*, Princeton Architectural Press, Canada. Hal.34-35

UNIVERSITAS GADJAH MADA
KESESUAIAN PUTUSAN PENGADILAN NEGERI BANDUNG NO. 11/PDT.G/2017/PN.Bdg DAN PENGADILAN TINGGI JAWA BARAT NO. 191/PDT/2018/PT.BDG DENGAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN DI BIDANG PEMANFAATAN ASET NEGARA DAN HUKUM PERIKATAN (SENGKETA ANTARA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) MELAWAN PT.ANDYKA INVESTA)
RIZKY ANDY KRESNA, Prof. Dr. Sulistiowati, S.H., M.Hum.
Universitas Gadjah Mada, 2020 | Diunduh dari http://etd.repository.ugm.ac.id/

akses infrastruktur lainnya guna menumbuhkan transportasi berkelanjutan atau *sustainable transportation*.[14] Salah satunya adalah Stasiun Depok Baru.[15]

Stasiun Depok Baru merupakan aset yang sangat ideal untuk mewujudkan TOD. TOD mampu menjadikan Stasiun sebagai stimulus bisnis yang mendorong pergerakan dan aktivitas manusia terpusat di area infrastruktur transportasi guna menghemat biaya yang dikeluarkan dalam aktifitas bekerja, belanja, bisnis dan sosial. Konsep tersebut sangat ideal untuk menumbuhkan keuntungan PT.KAI yang saat itu masih minus. Adanya potensi TOD, mendorong PT.KAI melakukan perjanjian dengan PT.Andyka Investa (PT.Andyka) berdasarkan MoU Nomor 08/NK-KAI/04/2005 tanggal 30 Maret 2005 tentang kerjasama pemanfaatan aset milik PT.KAI di Stasiun Depok Baru sebagai langkah pembangunan TOD melalui kerjasama pemanfaatan aset untuk pembangunan kawasan pertokoan dan pengembangan stasiun.

Pada kenyataannya klausul MoU pemanfaatan aset di Stasiun Depok Baru di dalamnya telah memuat hak dan kewajiban para pihak yang mengatur antara lain, PT.KAI berhak menerima sewa lahan dan jaminan keseriusan senilai Rp300.000.000,00, sedangkan PT.Andyka berkewajiban membayar biaya

---

[14] Dick Nelson, dan Don Shakow., 1996, *Integrated Transportation Research, Seattle,* Washington 98107, U.S.A (*"Sustainable Development* pertama diperkenalkan Nelson dan Shakow di Amerika Serikat sebagai riset integrasi transportasi yang dipaparkan dalam *The Organisation for Economic Co-operation and Developmen*t (OECD) *International Conference 'Towards Sustainable Transportation* yang diadakan di Vancouver' tahun 1996. "*Sustainable Development* is *guide transport planning* and *transport policy and investment decisions at the metropolitan region level to be achieved when the total future discounted per capita costs, means that increased costs are not passed to succeeding generations*.")

[15] Googlemap, "Stasiun Depok Baru", https://www.google.com/maps/place/Stasiun+Depok+Baru/, diakses 21 Januari 2020, "Stasiun kelas I yang terletak di Jl.Margonda Raya, Kota Depok. Stasiun Daerah Operasi I Jakarta melayani rute KRL Commuter Line lintas Bogor - Jakarta Kota/ Stasiun Duri/ Stasiun Jatinegara dengan pendapatan Rp.2 Miliar/ bulan.

UNIVERSITAS GADJAH MADA
KESESUAIAN PUTUSAN PENGADILAN NEGERI BANDUNG NO. 11/PDT.G/2017/PN.Bdg DAN PENGADILAN TINGGI JAWA BARAT NO. 191/PDT/2018/PT.BDG DENGAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN DI BIDANG PEMANFAATAN ASET NEGARA DAN HUKUM PERIKATAN (SENGKETA ANTARA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) MELAWAN PT.ANDYKA INVESTA)
RIZKY ANDY KRESNA, Prof. Dr. Sulistiowati, S.H., M.Hum.
Universitas Gadjah Mada, 2020 | Diunduh dari http://etd.repository.ugm.ac.id/

pengosongan lahan/ penggusuran, biaya pengamanan, biaya pengurusan perizinan dan membuat studi kelayakan. Dalam klausul MoU setelah penyelesaian studi kelayakan dirampungkan, seharusnya PT.KAI berkewajiban melakukan pengurusan izin pemanfaatan aset di Stasiun Depok Baru kepada Menteri BUMN dalam kurun waktu 6 (enam) bulan sebagai syarat persetujuan perjanjian pemanfaatan.

Sampai dengan akhir bulan Mei 2011 PT.Andyka belum mendapat kepastian dari PT.KAI atas pengurusan persetujuan pemanfaatan aset Stasiun Depok Baru dari Menteri BUMN. Kondisi tersebut membuat PT.Andyka mengirimkan surat permohonan audiensi nomor 012/AI/DIR/VI/2011 tanggal 13 Juni 2011 kepada Menteri BUMN, namun sesuai balasan dari Deputi Bidang Usaha Infrastrastruktur Kementerian BUMN pada tanggal 1 Agustus 2011, permohonan PT.Andyka ditolak dengan alasan "Direksi PT.KAI belum mengajukan permohonan persetujuan pemanfaatan aset Stasiun Depok Baru kepada RUPS." Kekecewaan PT.Andyka pada akhirnya ditanggapi PT.KAI dengan mengambil langkah inisiatif merubah kesepakatan dalam MoU yang dibahas pada rapat pembahasan kerjasama pemanfaatan aset di Stasiun Depok Baru dengan PT.Andyka pada tanggal 25 Juli 2012 di kantor pusat PT.KAI Bandung. PT.KAI menawarkan perjanjian kerjasama sewa lahan Stasiun Depok Baru untuk *Park and Ride* selama 1 (satu) tahun, sembari menunggu disetujuinya persetujuan pemanfaatan aset Stasiun Depok Baru oleh Menteri BUMN.

Persetujuan kedua pihak akhirnya melahirkan kontrak nomor HK.221/XI/9/KA-2012 tanggal 12 November 2012 tentang perjanjian kerjasama

UNIVERSITAS GADJAH MADA
KESESUAIAN PUTUSAN PENGADILAN NEGERI BANDUNG NO. 11/PDT.G/2017/PN.Bdg DAN PENGADILAN TINGGI JAWA BARAT NO. 191/PDT/2018/PT.BDG DENGAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN DI BIDANG PEMANFAATAN ASET NEGARA DAN HUKUM PERIKATAN (SENGKETA ANTARA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) MELAWAN PT.ANDYKA INVESTA)
RIZKY ANDY KRESNA, Prof. Dr. Sulistiowati, S.H., M.Hum.
Universitas Gadjah Mada, 2020 | Diunduh dari http://etd.repository.ugm.ac.id/

sewa lahan Stasiun Depok Baru untuk *Park and Ride* antara PT.KAI dan PT.Andyka yang berlaku selama 1 (satu) tahun dan dapat diperpanjang. Sebenarnya objek perjanjian tersebut telah menjadi sengketa antara PT.KAI dan Direktorat Jenderal Perkeretaapian, bersaman dengan peristiwa Direktorat Jenderal Perkeretaapian mengetahui adanya rencana pemanfatan aset Stasiun Depok Baru dikarenakan adanya permohonan pembuatan perlintasan sebidang yang melalui jalur kereta api sesuai hasil persetujuan studi kelayakan yang telah disetujui PT.KAI dan Pemerintah Kota Depok. Direktorat Jenderal Perkeretaapian tidak dapat menyetujui permohonan pembuatan perlintasan sebidang dikarenakan kerjasama pemanfaatan aset di Stasiun Depok Baru merupakan aset negara dengan perolehan Hak Pakai atas nama Kementerian Perhubungan c.q Direktorat Jenderal Perkeretaapian sesuai sertifikat Hak Pakai Nomor 29 Tahun 1998. Terhadap aset Stasiun Depok Baru juga menjadi temuan BPK-RI pada tahun 2007 dikarenakan dimanfaatkan oleh pihak lain secara melawan hukum.

Terhadap peristiwa tersebut, Direktorat Jenderal Perkeretaapian mengirimkan surat kepada Direksi PT.KAI yang ditembuskan kepada Menteri Perhubungan dan Menteri BUMN sesuai surat nomor KU.008/184/K1/DJKA/X/12 tanggal 25 Oktober 2012 yang secara resmi diterima oleh sekretariat PT.KAI pada tanggal 29 Oktober 2012. Faktanya surat Direktorat Jenderal Perkeretaapian tidak menjadi halangan penandatanganan kesepakatan kontrak perjanjian kerjasama nomor HK.221/XI/9/KA-2012 tanggal 12 November 2012 tentang perjanjian kerjasama sewa lahan Stasiun

UNIVERSITAS GADJAH MADA
KESESUAIAN PUTUSAN PENGADILAN NEGERI BANDUNG NO. 11/PDT.G/2017/PN.Bdg DAN PENGADILAN TINGGI JAWA BARAT NO. 191/PDT/2018/PT.BDG DENGAN PERATURAN PERUNDANG-UNDANGAN DI BIDANG PEMANFAATAN ASET NEGARA DAN HUKUM PERIKATAN (SENGKETA ANTARA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) MELAWAN PT.ANDYKA INVESTA)
RIZKY ANDY KRESNA, Prof. Dr. Sulistiowati, S.H., M.Hum.
Universitas Gadjah Mada, 2020 | Diunduh dari http://etd.repository.ugm.ac.id/

Depok Baru untuk *Park and Ride* antara PT.KAI dan PT.Andyka, padahal objek perjanjian tersebut telah menjadi sengketa antara PT.KAI dan Direktorat Jenderal Perkeretaapian.

Akhirnya, pada tanggal 29 Mei 2013 PT.KAI mengundang Direktorat Jenderal Perkeretaapian guna membahas penyelesaian pembahasan sengketa lahan atas pemanfaatan aset Stasiun Depok Baru. Hasil pembahasan menghasilkan kesepakatan bahwa PT.KAI tidak berkeberatan untuk melakukan kontrak sewa dengan Direktorat Jenderal Perkeretaapian, namun kesepakatan pembahasan sewa dimaksud tidak ditindaklanjuti oleh PT.KAI. Kenyataannya justru PT.Andyka yang mengajukan sewa kepada Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Pada akhir kontrak PT.KAI tidak merespon pengajuan perpanjangan *park and Ride* dari PT. Andyka untuk membahas kelanjutan persewaan lahan pemanfaatan aset Stasiun Depok Baru. Hal ini dikarenakan divisi *legal* PT.KAI menyatakan aset tersebut adalah sah milik Direktorat Jenderal Perkeretaapian, maka PT.KAI tidak dapat memperpanjang perjanjian sewa pemanfaatan aset Stasiun Depok Baru.

Permasalahan pemanfaatan aset di Stasiun Depok Baru menjadi semakin pelik ketika PT.KAI menerbitkan aset peringatan pertama penghentian kegiatan PT.Andyka di areal Stasiun Depok Baru pada tanggal 27 Oktober 2015, peringatan kedua pada tanggal 29 Februari 2016 dan pada akhirnya PT.KAI melakukan somasi atas hutang pembayaran sewa sampai dengan tanggal 26 Maret 2016 PT.KAI dan melakukan pengusiran paksa PT.Andyka di lokasi *park and ride* Stasiun Depok Baru bekerjasama dengan Polres Depok dan