

PERALIHAN HAK ATAS TANAH MILIK NEGARA PT. KERETA API INDONESIA (KAI) DITINJAU DARI PERSPEKTIF HUKUM PERDATA

Oleh:

Dhudy Hario Wintoko, Program Studi S1 Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Tidar

E-mail: dhudyhario@gmail.com

Abstrak

Indonesia merupakan negara yang sedang berkembang, sama halnya dengan negara-negara berkembang lainnya yang dalam pembangunan dan persebaran penduduknya akan semakin terus meningkat dengan seiring berkembangnya zaman. Seiring dengan meningkatnya hal tersebut, mengakibatkan jumlah penduduk yang tidak merata, salah satu contohnya yaitu di Pulau Jawa yang secara sensus, penduduknya lebih banyak dari pulau-pulau lain di Indonesia. Hal ini berbanding terbalik dengan luas tanah yang tersedia dan terbatas. Inilah yang menimbulkan masalah dikemudian hari dalam bidang pertanahan. Seperti sengketa tanah antara PT. KAI dengan masyarakat yang merasa memiliki hak atas tanah yang ditempati, karena bermula dari rencana reaktivasi rel kereta api untuk dipakai kembali dengan tujuan hal-hal yang mungkin bersifat publik maupun privat. Dengan itu sebaiknya penyelesaian masalah penguasaan terhadap tanah PT.KAI dilakukan dialog bersama dan bermusyawarah supaya mendapat jalan tengah dari permasalahan tersebut.

Kata kunci: PT. KAI, Hak Atas Tanah, Perjanjian Pemanfaatan Tanah

PENDAHULUAN

Tanah sebagai karunia Tuhan Yang Maha Esa merupakan sumber daya alam yang sangat diperlukan manusia untuk mencukupi kebutuhan, baik yang langsung untuk kehidupannya seperti bercocok tanam atau tempat tinggal.¹ Bahkan tanah juga mempunyai peranan yang penting dalam kehidupan manusia karena mempunyai fungsi ganda, yaitu sebagai *social asset* dan *capital asset*. Sebagai *social asset*, tanah merupakan sarana pengikat kesatuan di kalangan masyarakat Indonesia dalam hidup bermasyarakat, berbangsa dan bernegara, sedangkan *capital asset*, tanah merupakan faktor modal dalam pembangunan dan tanah harus dipergunakan dan dimanfaatkan sebesar-besarnya untuk kesejahteraan rakyat secara adil dan merata, juga harus dijaga kelestariannya.² Mengingat begitu pentingnya tanah dalam kehidupan manusia, sehingga negara sebagai kekuasaan seluruh rakyat mengatur di dalam pada Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 Pasal 33 ayat (3), dikatakan bahwa “Bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan

dipergunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat.”

Karena hal itu maka pemerataan atas hasil pengelolaan dari bumi, air dan kekayaan alam akan terwujud. sehingga dalam pengelolaan tanah diatur secara yuridis (secara hukum) dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-pokok Agraria (UUPA) sebagai penjabaran Pasal 33 ayat (3) Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Semakin meningkatnya pembangunan dan persebaran jumlah penduduk di Indonesia yang tidak merata, mengakibatkan penumpukan penduduk di salah satu pulau seperti Pulau Jawa yang tentunya mengakibatkan tingginya permintaan akan tanah dengan luas tanah yang terbatas, sehingga berbanding terbalik dengan jumlah penduduk yang terus tumbuh meningkat. Inilah yang nantinya akan menimbulkan masalah dikemudian hari di bidang pertanahan.

Salah satu contoh permasalahan di bidang petanahan yaitu pemanfaatan oleh masyarakat untuk menggunakan hak atas tanah milik negara yang sudah terlantar atau tidak pernah digunakan selama beberapa puluh tahun. Sehingga dari banyaknya masyarakat yang memanfaatkan tanah

¹ Elza Syarief, *Menuntaskan Sengketa Tanah Melalui Pengadilan Khusus Pertanahan*, Gramedia, Jakarta, 2012, hlm. 4.

² Achmad Rubaie, *Hukum Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Umum*, Bayumedia, Malang, 2007, hlm. 1.

milik negara ada beberapa masyarakat yang diantaranya menggunakan tanah rel perkereta apian atau PT. Kereta Api Indonesia (PT. KAI) yang sudah tidak pernah terpakai untuk transportasi. Hingga saat ini tercatat PT. KAI memiliki total aset seluas 270.670.874 m². Dari jumlah tersebut, baru sebanyak 147.512.092 m² atau 54% tanah yang sudah bersertifikat.³

Salah satu cara penyelesaian dalam masalah pertanahan yaitu mengetahui riwayat tanah terlebih dahulu apabila ingin menempati maupun hanya menumpang ataupun menyewa. Adanya riwayat tanah bertujuan agar dapat mengetahui terlebih dahulu seluk-beluk atau asal muasal tanah yang dimiliki oleh pribadi seseorang, ataupun publik yang sifatnya berbadan hukum maupun tidak berbadan hukum. Sehingga seluk-beluk dari suatu hak atas tanah yang dimiliki dapat terperinci dengan jelas dan transparan bila suatu waktu terdapat permasalahan yang muncul atas bidang pertanahan yang disengketakan atau permasalahakan.

Dalam kaitannya akan tanah yang dirasa dimiliki oleh masyarakat walaupun secara riwayatnya diatas tanah rel perkereta apian atau PT. Kereta Api Indonesia (PT. KAI), seharusnya bisa dirawat ataupun dijaga secara fisik maupun secara hukumnya oleh PT. Kereta Api Indonesia (PT. KAI) itu sendiri. Dengan maksud, dijaga atau dirawat yaitu terhadap pengelolaan atas tanah yang dimiliki. Karena dengan merawat atau menjaga sebagai bentuk jika tanah tersebut memang dimiliki oleh perkereta apian atau PT. Kereta Api Indonesia (PT. KAI). Dalam perawatan secara hukumnya yaitu menjamin kepastian hukum baik subjek maupun objeknya, sehingga apabila terdapat masalah hal itu bisa dibuktikan secara yuridis. Tetapi pada kenyataannya, sekarang ini masih ada banyak pemanfaatan dari berbagai segi keperluan dengan persetujuan oleh PT. Kereta Api Indonesia (PT. KAI) dan tidak sedikit pula yang memperoleh hak atas tanah yang digunakan tanpa persetujuan dari PT. Kereta Api Indonesia (PT. KAI).

Pengelolaan perkeretaapian di Indonesia pada masa lalu, sebenarnya sudah ada disaat Indonesia belum merdeka, hal ini sesuai dengan yang diutarakan oleh Aristiono Nugroho dalam bukunya sebagai berikut :⁴

- a. Pada awalnya (tahun 1867) perkeretaapian di Indonesia (dahulu Hindia Belanda) dikelola

oleh perusahaan swasta Belanda yang berkedudukan di Belanda.

- b. Tahun 1878 Pemerintah Hindia Belanda mengambil alih pengelolaan perkeretaapian di Hindia Belanda melalui perusahaannya, *Staats Spoorwagen* (SS).
- c. Tanggal 8 Maret 1942 (di era pendudukan Jepang di Hindia Belanda) pengelolaan perkeretaapian ditangani oleh bala tentara Jepang melalui *Rikuyu Sokyoku*.
- d. Setelah Indonesia merdeka, melalui maklumat Kementerian Perhubungan Republik Indonesia No.1/KA/1946 pengelolaan perkeretaapian di Indonesia dilakukan oleh Pemerintah Republik Indonesia melalui Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI).
- e. Tanggal 1 Januari 1950 melalui Surat Keputusan Menteri Perhubungan, Tenaga Kerja dan Pekerjaan Umum Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 1950 pengelolaan perkeretaapian di Indonesia dilakukan oleh Pemerintah Indonesia melalui Djawatan Kereta Api (DKA).
- f. Tahun 1963 melalui Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1963 pengelolaan perkeretaapian di Indonesia dilakukan oleh Pemerintah RI melalui Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA).
- g. Tahun 1971 melalui Peraturan Pemerintah Nomor 61 tahun 1971 pengelolaan perkeretaapian di Indonesia dilakukan oleh Pemerintah Indonesia melalui Perusahaan Jawatan Perkeretaapian (PJKA).

Seharusnya sebagai pemegang hak atas tanah atau hak pengelolaan yang dimiliki oleh PT. Kereta Api Indonesia (PT. KAI) mempunyai tanggung jawab penuh untuk mengelola, menjaga maupun merawat apa yang sudah dimilikinya. Karena apabila tanah yang dimiliki tidak dikelola, dijaga maupun dirawat secara benar maka yang terjadi status tanah akan dianggap sebagai tanah terlantar. Walaupun secara yuridis tanah tersebut memang dimiliki oleh PT. Kereta Api Indonesia (PT. KAI).

Di dalam UUPA mengatur berakhirnya hak-hak atas tanah yang antara lain karena diterlantarkan. Hak Milik berakhir karena diterlantarkan (Pasal 27), Hak Guna Usaha (HGU) pada Pasal 34 dan Hak Guna Bangunan (HGB) pada Pasal 40 berakhir juga karena diterlantarkan. Hak Pakai dan hak-hak lain tidak ada ketentuan

³ BUMN, "Penyelamatan Aset PT. KAI", <http://bumn.go.id/keretaapi/berita/0-PENYELAMATAN-ASET-PT-KAI>, diakses pada 10 Mei 2019, 2015.

⁴ Aristiono Nugroho, *Lokomotif dan Rell*, Sinar Grafika, Jakarta, 2010, hlm 3-4.

tentang berakhirnya karena ditelantarkan. Sehingga dimaksudkan setiap pemberian hak oleh negara kepada perorangan atau badan-badan hukum haruslah bersama-sama dengan kewajiban-kewajiban yang harus dilaksanakan oleh pemegang hak sesuai dengan peruntukan dan persyaratan sebagaimana ditetapkan dalam keputusan pemberian haknya.⁵

Hak Pengelolaan ditegaskan dalam Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 tahun 1965 yang mengatur tentang konversi hak penguasaan atas tanah negara yang dikuasai oleh instansi, dalam peraturan tersebut mengatur mengenai tanah yang dipergunakan untuk kepentingan instansi itu sendiri maka dikonversi menjadi hak pakai yang berlangsung selama dipergunakan, sedangkan tanah yang selain dipergunakan untuk kepentingan instansi tersebut juga dimaksudkan untuk dapat diberikan suatu hak kepada pihak ketiga, maka hak tersebut dikonversi menjadi hak pengelolaan.⁶ Berdasarkan penjelasan tersebut, maka tanah yang dimiliki oleh perkeretaapian atau PT. Kereta Api Indonesia (PT. KAI) sudah dikonversi menjadi Hak Pengelolaan oleh pihak ketiga.

Sebagai contoh terdapat tanah tanah yang dimiliki oleh perkeretaapian atau PT. Kereta Api Indonesia (PT. KAI) yang berada di Kabupaten Magelang yang sudah tidak difungsikan untuk penunjang perkeretaapian, dikarenakan adanya pemberhentian jalur kereta api dari stasiun Secang ke arah stasiun Bonpolo yang diakibatkan sebagian rel sudah lapuk dan termakan usia serta jalur tersebut tidak menguntungkan lagi bagi pemerintah dan masyarakat. Di atas tanah tersebut sekarang secara fisik telah dikuasai masyarakat, hal ini bisa dilihat bahwa sepanjang jalur tersebut telah menjadi perkampungan dan banyak bangunan rumah yang berdiri permanen maupun semi permanen serta terhadap sarana jalur rel yaitu besi rel banyak yang sudah tidak terlihat karena tertutup bangunan dan ada sebagian yang sudah hilang maupun diambil oleh oknum. Sehingga rumusan masalah yang diambil dalam penelitian ini adalah mengenai, bagaimana status tanah PT. Kereta api yang diklaim adalah milik masyarakat yang menempati ?

METODE PENELITIAN

Penelitian ini merupakan penelitian yuridis normatif dengan sifat penelitian deskriptif.

Penelitian empiris dilakukan dengan meneliti data-data yang mendukung dan berhubungan dengan riset-riset penelitian sebelumnya. Penelitian ini bersifat deskriptif dan preskriptif. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dengan menggunakan perangkat hukum positif sebagai dasar awal melakukan analisis.

Penelitian ini membahas mengenai sebuah kasus permasalahan petanahan antara masyarakat yang menempati suatu tempat atau tanah dan PT. KAI sebagai pemilik hak tanah namun tidak pernah digunakan atau terlantar. Sehingga diharap jurnal ini memberitahukan kepada kita atau masyarakat luas bagaimana proses peralihan hak milik atas tanah negara ditinjau dari aspek hukum perdata.

PEMBAHASAN

Sengketa tanah antara PT. KAI dengan masyarakat yang merasa memiliki hak atas tanah yang ditempati, bermula dari rencana pengaktifan kembali rel kereta api yang sudah tidak dipakai untuk dipakai kembali dengan tujuan yang mungkin bersifat *public* maupun privat. Dengan adanya hal itu maka pihak dari PT. KAI melakukan penertiban di kawasan rel kereta api lama karena akan diaktifkan kembali.

Masyarakat yang menempati tanah tersebut, tentunya merasa keberatan dan menolak adanya pengusuran yang dilakukan oleh PT. KAI, mereka berpendapat bahwa tanah yang dikuasai sekarang adalah bukan lagi hak dari PT. KAI karena dapat dikatakan PT. KAI telah menelantarkan tanah tersebut selama berpuluh-puluh tahun.

Masyarakat merasa berhak atas penguasaan tanah karena selama ini tanah tersebut telah dipergunakan sebagai tempat tinggal selama berpuluh-puluh tahun pula dan ada beberapa yang secara turun temurun menempati tanah sebagai tempat tinggal tersebut. Bahkan masyarakat yang menempati tanah tersebut juga telah membayar Pajak Bumi dan Bangunan (PBB) atas tanah dan bangunan yang mereka tempati. Sedangkan, PT. KAI menganggap bahwa tanah yang ditempati oleh warga tersebut merupakan milik PT. KAI dan harus dipertahankan karena berpegang pada *grondkaart* yang merupakan peta tanah zaman kolonial Belanda.

NEGARA HUKUM, Nomor 1, Volume 5, Juni 2014, hal 83

⁵ Suhariningsih, *Tanah Terlantar*, Penerbit Prestasi Pustaka Raya, Jakarta, 2009, hlm. 14.

⁶ Sulasi Rongiyati, "*Pemanfaatan Hak Pengelolaan Atas Tanah Oleh Pihak Ketiga*",

Sebagai contoh permasalahan yang sering terjadi apabila rel yang dimiliki PT. KAI belum diaktifkan kembali adalah mengenai pembayaran pajak atau pungutan yang dilakukan oknum yang mengaku dari PT. KAI kepada masyarakat untuk memakai atau menyewa tanah yang ditempatinya. Sejumlah perwakilan warga penghuni tanah bekas jalur kereta api yang tergabung dalam Paguyuban Panca Tekad mendatangi gedung DPRD. Mereka mengadu ke wakil rakyat, terkait kejelasan status tanah yang sudah bertahun-tahun mereka huni. Pada kesempatan yang dihadiri beberapa Satuan Kerja Perangkat Daerah (SKPD) Pemkab Magelang, mereka meminta dewan ikut memperjuangkan status tanah yang mereka tempati. Warga menuntut soal kejelasan status tanah yang mereka tempati selama ini

. PT KAI dan Badan Pertanahan Nasional (BPN) sudah cukup lama mematok tanah pemukiman warga di bekas jalur kereta api. Selama ini masyarakat yang menempati tanah bekas jalur kereta api sudah membayar Pajak Bumi dan Bangunan (PBB). Meski PBB bukan merupakan bukti kepemilikan lahan, tetapi setidaknya warga selama ini sudah ikut berkontribusi terhadap pemerintah. Dengan begitu, pihaknya memohon kepastian status tanah yang mereka tempati. Khususnya di lahan bekas jalur KAI. Ada sekitar 8 ribu meter luas lahan bekas jalur kereta api yang di tempati warga.

Warga mengharapkan tanah yang dikuasainya selama berpuluh-puluh tahun tersebut menjadi hak milik dengan alasan jalur kereta api di wilayah Kecamatan Secang sudah terlantar dan tidak lagi sesuai peruntukan.⁷

Negara sebagai tempat dalam kelompok masyarakat melakukan pembangunan yang pastinya untuk kesejahteraan rakyat. Namun dalam realitasnya, dijumpai praktik di mana pemerintah berdasarkan keyakinannya secara yuridis dalam melaksanakan pembangunan tidak segan-segan lagi melakukan “kekerasan” terhadap rakyatnya yang secara yuridis memang banyak yang tidak mempunyai landasan hukum dan langsung mengeksekusi tanpa sebuah dasar hukum yang

mengaturinya. Hal yang tidak semestinya yang selalu terjadi biasanya selalu diikuti dengan konflik yaitu antara pendudukan tanah yang bukan pemegang haknya untuk kemudian didirikan tempat bangunan sebagai tempat tinggal. Obyeknya pun beragam meliputi tanah-tanah yang dikuasai oleh badan hukum maupun instansi pemerintah.⁸

Sebelumnya *grondkaart* merupakan hasil dari pengukuran dan pemetaan tanah untuk keperluan aset perusahaan kereta api negara (*Staats Spoorwegen* disingkat SS) sejak tanggal 18 Agustus 1945 yang otomatis saat itu menjadi aset DKA (Djawatan Kereta Api) sekarang PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Jadi *grondkaart* itu bagi SS fungsinya sama dengan surat tanda bukti hak bagi perorangan atau badan hukum swasta.⁹

Grondkaart menguraikan dan menjelaskan secara konkrit batas-batas tanah yang sudah diserahkan kepada *Staats Spoorwegen* berdasarkan ordonansi atau surat pemerintah yang dimuat dalam *Staatsblad* atau lembar negara masing-masing. Tanah-tanah yang diuraikan dalam *grondkaart* tersebut statusnya adalah tanah negara, namun kualitasnya sudah menjadi tanah negara aset SS, sehingga terhadap tanah tersebut berlaku peraturan perundang-undangan perbendaharaan negara.¹⁰

Pada saat mulai berlakunya Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA) tanggal 24 September 1960, tanah-tanah *grondkaart* itu merupakan hak *beheer* DKA (Djawatan Kereta Api). Hak *beheer* sendiri merupakan hak yang tanahnya dipergunakan untuk kepentingan suatu instansi yang bersangkutan. Berdasarkan Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 ditegaskan bahwa tanah-tanah yang dikuasai oleh instansi pemerintah dengan hak penguasaan (*beheer*) itu sejak tanggal 24 September 1960 dikonversi menjadi Hak Pengeolaan dan Hak Pakai berlaku selama dipergunakan. Hak Pakai dan Hak Pengelolaan ini lahir setelah hak penguasaan atas tanah Negara didaftarkan ke Kantor Pendaftaran Tanah dan

⁷ Radar Jogja, “Panca Tekad Mengadu ke Wakil Rakyat”, <https://radarjogja.co/2015/03/14/panca-tekad-mengadu-ke-wakil-rakyat/>, diakses pada 10 Mei 2019, 2015.

⁸ Maria SW Sumardjono, *Kebijakan Pertanahan antara Regulasi dan Implementasi*, Jakarta: Kompas, 2001, hlm 188.

⁹ Antara Lampung, “Sekilas Tentang Aset PT KAI (Persero) Wilayah Sumatera”,

<http://bumn.go.id/keretaapi/berita/1-Sekilas-Tentang-Aset-PT-KAI-Persero-Wilayah-Sumatera->, diakses pada 10 Mei 2019, 2019.

¹⁰ PT. Kereta Api (Persero), *Tanah Kereta Api Suatu Tinjauan Historis, Hukum Agraria / Pertanahan dan Hukum Perbendaharaan Negara*, Semarang: Seksi Hukum PT. Kereta Api (Persero), 2000, hlm 27.

diterbitkan sertifikat Hak Pakai atau Hak Pengelolaan sebagai tanda bukti haknya.¹¹

Tanah aset PT. Kereta Api (Persero) baik yang berasal dari pengambilalihan aset SS, nasionalisasi aset VS (*Verenigde Spoorwegbedrijf*) maupun yang diperoleh sendiri karena pengadaaan tanah, dalam penertiban administrasinya ada yang sudah mempunyai sertipikat, namun juga masih ada yang belum bersertipikat. Semua tanah aset PT. Kereta Api (persero) berkapasitas sebagai kekayaan negara yang dipisahkan dan tunduk kepada Undang-Undang Perbendaharaan Negara (ICW), Instruksi Presiden RI Nomor 9 Tahun 1970, Keputusan Presiden RI Nomor 16 Tahun 1994 dan peraturan perundangan lainnya mengenai kekayaan negara.¹²

Menurut ketentuan hukum perbendaharaan negara, tanah aset PT. Kereta Api (Persero) baik yang sudah bersertipikat maupun yang belum, tidak boleh dilepaskan kepada pihak ketiga jika tidak ada izin dari Menteri Keuangan terlebih dahulu. Walaupun tanah aset PT. Kereta Api (Persero) belum bersertipikat atau masih berstatus tanah negara, namun tidak boleh diberikan dengan suatu hak atas tanah tersebut kepada pihak ketiga, jika tidak ada izin dari Menteri Keuangan.¹³

Walaupun sudah terdapat ketentuan mengenai *grondkaart* yang dikonversi menjadi Hak Pakai atau Hak Pengelolaan, sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku PT. KAI mempunyai kewajiban untuk mendaftarkan ke Badan Pertanahan Nasional guna mendapatkan bukti berupa sertifikat sebagai tanda bukti yang kuat hak atas tanah. Penyelenggaraan pendaftaran hak atas tanah dilaksanakan berdasarkan ketentuan UUPA dan Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah.

Walaupun sudah terdapat ketentuan mengenai *grondkaart* yang dikonversi menjadi Hak Pakai atau Hak Pengelolaan, sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku PT. KAI mempunyai kewajiban untuk mendaftarkan ke Badan Pertanahan Nasional guna mendapatkan bukti berupa sertifikat sebagai tanda bukti yang kuat hak atas tanah. Penyelenggaraan pendaftaran hak atas tanah dilaksanakan berdasarkan ketentuan

UUPA dan Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah.

Pasal 6 Peraturan Menteri Agraria No. 9 tahun 1965 tentang Pelaksanaan Konversi Hak Penguasaan Atas Tanah Negara dan Ketentuan-Ketentuan tentang Kebijakanannya Selanjutnya, memberikan kewenangan kepada pemegangnya untuk:

- 1) Merencanakan peruntukan dan penggunaan tanah yang bersangkutan;
- 2) Menggunakan tanah tersebut untuk keperluan pelaksanaan tugasnya;
- 3) Menyerahkan bagian-bagian dari tanah itu kepada pihak ketiga dengan hak pakai yang berjangka waktu 6 tahun;
- 4) Menerima uang pemasukan dan/atau uang wajib tahunan.

Berpedoman pada Pasal 2 UUPA No 5 Tahun 1960 maka objek dari hak pengelolaan seperti juga hak-hak atas tanah lainnya adalah tanah yang dikuasai oleh negara. Hal ini sesuai dengan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 5 Tahun 1974 jo. Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 1 Tahun 1977.¹⁴ Sedangkan subjek dari hak pengelolaan menurut UUPA Nomor 5 Tahun 1960 Pasal 2 ayat (4) adalah daerah-daerah swatantra dan masyarakat-masyarakat hukum adat, kemudian di dalam penjelasan umum II angka (2) dijelaskan subjek hak pengelolaan adalah Badan penguasa yang berupa departemen, jawatan atau daerah swatantra.

Peraturan Menteri Dalam Negeri No 1 Tahun 1977 tentang Tata Cara Permohonan dan Penyelesaian Pemberian Hak Atas Bagian-Bagian Tanah Hak Pengelolaan Serta Pendaftarannya. Pasal 2,5,7 dan Pasal 11, menyebutkan subjek Hak Pengelolaan yaitu pemerintah daerah, lembaga, instansi, dan atau badan/badan hukum milik pemerintah atau pemerintah daerah untuk pembangunan, pengembangan wilayah pemukiman, wilayah industri dan pariwisata, instansi pemerintah atau badan/badan hukum Indonesia yang seluruh modalnya dimiliki oleh pemerintah atau pemerintah daerah yang bergerak dalam kegiatan usaha sejenis dengan perusahaan industri dan pelabuhan.¹⁵

¹¹ Urip Santoso, *Kewenangan Pemerintah Daerah Terhadap Hak Penguasaan Atas Tanah*, (Jurnal Jurnal Dinamika Hukum Vol. 12 No. 1 Januari 2012), halaman 191.

¹² PT. Kereta Api (Persero), *Op.cit.*, hlm 34.

¹³ Dasrin Zen dan PT. Kereta Api (Persero), *Tanah Kereta Api : Suatu Tinjauan Historis, Hukum Agraria/Pertanahan dan Hukum Pembendaharaan*

Negara, (Bandung: PT. Kereta Api, 2000), hlm. 34

¹⁴ Boedi Harsono, *Hukum Agraria Indonesia: Sejarah Pembentukan Undang-Undang Pokok Agraria, Isi dan Pelaksanaannya*, Edisi Revisi, Cetakan Ke-9, (Jakarta: Djambatan 2003) hlm 63

¹⁵ *Ibid.*, hlm 64-66

Dengan Demikian maka sifat-sifat Hak Pengelolaan adalah :

- 1) Hak penguasaan atas tanah Negara.
- 2) Untuk dipergunakan sendiri oleh si pemegang dan sebagian atas tanah tersebut diberikan kepada pihak ketiga sesuatu hak.
- 3) Kepada si pemegang hak diberikan beberapa wewenang termasuk dapat menerima uang pemasukan dan/atau wajib tahunan.
- 4) Setelah jangka waktu yang Hak atas Tanah yang diberikan kepada pihak ketiga itu berakhir maka tanah dimaksud kembali kedalam penguasaan sepenuhnya dari pemegang Hak Pengelolaan yang bebas dari Hak Tanggungan.
- 5) Apabila sebagian dari hak pengelolaan itu diberikan dengan hak milik kepada pihak ketiga, maka dengan sendirinya Hak Milik tersebut menjadi lepas dari hak pengelolaan dan/hapus sejak Hak milik tersebut didaftarkan pada Kantor Agraria Kabupaten setempat. Kemudian pejabat yang berwenang memberikan hak pengelolaan diatur sesuai dengan peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 6 tahun 1972, tertanggal 30 Juni 1972, khususnya Pasal 12. Dan Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 26 Tahun 1988, tertanggal 19 Juli 1988, tentang Badan Pertanahan Nasional, maka Kepala Badan Pertanahan Nasional Berwenang memberikan mengenai keputusan permohonan pemberian, perpanjangan/pembaharuan, menerima pelepasan, izin pemindahan dan pembatalan Hak Pengelolaan.¹⁶

Tata cara permohonan dan penyelesaian pemberian hak atas bagian-bagian tanah hak pengelolaan serta pendaftarannya diatur dalam Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 1 Tahun 1977 yaitu mengenai Permohonan untuk memperoleh hak pengelolaan yang diajukan kepada Kepala Badan Pertanahan Nasional melalui Kepala Kantor Pertanahan Kabupaten atau Kotamadya setempat yang bersangkutan dengan rangkap 6 dan dilampiri :¹⁷

- 1) Akta tentang pendirian badan hukumnya, bila perusahaan tersebut merupakan badan hukum;
- 2) Izin lokasi/penunjukan pencadangan tanah dari pejabat yang berwenang;
- 3) Keterangan tentang status tanahnya;
- 4) Keterangan pendaftaran tanah, bila tanahnya sudah bersertifikat;

- 5) Girik/petuk/ketikir atau riwayat tanah yang dibuat oleh kantor Ipeda setempat, bila tanah adalah milik adat;
- 6) Keterangan tentang penguasaan tanah (Jual/Beli), pembebasan, tukar menukar dll/disertai dengan bukti-bukti cara perolehan atau penguasaan tanahnya;
- 7) Gambar situasi (Peta Keliling);
- 8) Risalah Pemeriksaan Tanah;
- 9) Pertimbangan dari Instansi lain yang ada hubungannya dengan tanah yang dimohon.

PENUTUP

Berdasarkan uraian tersebut di muka, penulis mengemukakan kesimpulan sebagai berikut:

- 1) Sengketa tanah antara PT. Kereta Api Indonesia dengan warga berawal dari rencana kegiatan pelaksanaan reaktivasi atau pengaktifan kembali rel kereta api. Kegiatan tersebut membutuhkan tanah dan akan dilakukan pembongkaran terhadap puluhan rumah milik warga. Namun warga menolak karena mereka telah menempati tanahnya selama berpuluh-puluh tahun dan sebagian telah memiliki sertifikat hak milik. Di lain pihak PT. Kereta Api Indonesia menganggap tanah yang ditempati oleh warga tersebut merupakan asetnya seperti tertuang dan dijelaskan dalam *grondkaart* dan harus diperjuangkan. Jadi secara tidak langsung konflik antara PT. Kereta Api Indonesia dengan warga yang menempati bekas rel kereta api sebenarnya terjadi karena adanya perbedaan pandangan mengenai status tanah yang menjadi obyek sengketa. Dimana pihak PT. Kereta Api Indonesia berpegang pada *grondkaart* sebagai bukti kepemilikan sedangkan warga sebagian sudah memiliki sertifikat Hak Milik.
- 2) *Grondkaart* hanya berfungsi sebagai petunjuk yang menjelaskan bahwa tanah yang diuraikan dalam *grondkaart* itu merupakan kekayaan negara, jadi *grondkaart* itu fungsinya sama dengan surat tanda bukti hak penguasaan yang dimiliki oleh PT. Kereta Api Indonesia. PT. Kereta Api Indonesia berhak atas tanah *grondkaart* berdasarkan ketentuan Undang-Undang Perbendaharaan Negara dan juga dikuatkan dalam beberapa putusan pengadilan yang bisa dianggap berlaku untuk seluruh aset PT. Kereta Api Indonesia, namun sesuai

¹⁶ Ali Achmad Chomzah, SH, *Hukum Pertanahan Seri Hukum Pertanahan I Pemberian Hak Atas Tanah Negara dan Seri Hukum Pertanahan II*

Sertipikat dan Permasalahannya (Jakarta: Prestasi Pustaka, 2002), hlm 57

¹⁷ *Ibid.*, hlm 58

dengan perundangan-undangan yang berlaku sehingga PT. Kereta Api Indonesia berkewajiban untuk mendaftarkan *grondkaart* menjadi Hak Pengelolaan atau Hak Pakai sehingga bukti hak penguasaan tersebut dapat dijadikan sebagai suatu bukti kepemilikan hak atas tanah yang benar dan kuat. Berdasarkan ketentuan perundang-undangan yaitu Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria dan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian memerintahkan agar setiap hak-hak atas tanah harus disertifikatkan.

Oleh karena itu, sebaiknya penyelesaian masalah penguasaan terhadap tanah PT.KAI yang dikuasai masyarakat adalah dari pihak-pihak yang berkaitan dalam sengketa ini yaitu warga kelurahan yang terlibat, PT.KAI, dan Pemerintah Daerah (PEMDA) melakukan dialog dan bermusyawarah agar mendapat jalan tengah dari permasalahan tersebut, hal ini dimaksudkan agar antara pihak-pihak yang bersangkutan yaitu warga ataupun PT.KAI sama-sama mendapatkan keadilan, dan mendapatkan kepastian serta perlindungan hukum hak atas tanah tersebut.

DAFTAR PUSTAKA

Jurnal

- Santoso, Urip, “Kewenangan Pemerintah Daerah Terhadap Hak Penguasaan Atas Tanah”, *Jurnal Dinamika Hukum* Vol. 12 No. 1 Januari 2012.
- Sulasi Rongiyati, “Pemanfaatan Hak Pengelolaan Atas Tanah Oleh Pihak Ketiga”, *Negara Hukum*, Nomor 1, Volume 5. Juni 2014.

Buku

- Achmad Rubaie, *Hukum Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Umum*. Malang: Bayumedia, 2007.
- Ali Achmad Chomzah, SH, *Hukum Pertanahan Seri Hukum Pertanahan I Pemberian Hak Atas Tanah Negara dan Seri Hukum*

Pertanahan II Sertipikat dan Permasalahannya. Jakarta: Prestasi Pustaka, 2002.

- Aristiono Nugroho, *Lokomotif dan Rell*. Jakarta: Sinar Grafika, 2010.
- Dasrin Zen dan PT. Kereta Api (Persero), *Tanah Kereta Api : Suatu Tinjauan Historis, Hukum Agraria/Pertanahan dan Hukum Pembendaharaan Negara*. Bandung: PT. Kereta Api, 2000.
- Elza Syarief, , *Menuntaskan Sengketa Tanah Melalui Pengadilan Khusus Pertanahan*. Jakarta: Gramedia, 2012.
- Harsono, Boedi, *Hukum Agraria Indonesia Sejarah Pembentukan Undang-Undang Pokok Agraria, Isi dan Pelaksanaannya*. Jakarta: Djambatan, 2008.
- Suhariningsih, *Tanah Terlantar*. Jakarta: Penerbit Prestasi Pustaka Raya, 2009.
- Sumardjono, Maria SW, *Kebijakan Pertanahan, antara Regulasi dan Implementasi*. Jakarta: Kompas, 2001.
- PT. Kereta Api (Persero), *Tanah Kereta Api Suatu Tinjauan Historis, Hukum Agraria / Pertanahan dan Hukum Perbendaharaan Negara*. Semarang: Seksi Hukum PT. Kereta Api (Persero), 2000.

Website

- Antara Lampung, 10 April 2019. “Sekilas Tentang Aset PT KAI (Persero) Wilayah Sumatera”. <http://bumn.go.id/keretaapi/berita/1-Sekilas-Tentang-Aset-PT-KAI-Persero-Wilayah-Sumatera->. Diakses tanggal 10 Mei 2019.
- BUMN, 6 Maret 2015. “Penyelamatan Aset PT. KAI”, <http://bumn.go.id/keretaapi/berita/0-PENYELAMATAN-ASET-PT-KAI>. Diakses pada tanggal 10 Mei 2019.
- Radar Jogja, 14 Maret 2014. “Panca Tekad Mengadu ke Wakil Rakyat”. <https://radarjogja.co/2015/03/14/panca-tekad-mengadu-ke-wakil-rakyat/>. Diakses tanggal 10 Mei 2019.