



**UPAYA PENENTUAN STATUS HAK PENGUASAAN DAN
PENGUNAAN TANAH PT. KERETA API OLEH MASYARAKAT
(STUDI KASUS DI KABUPATEN DEMAK)**

TESIS

Disusun

Untuk Memenuhi Persyaratan Memperoleh Derajat S2

Program Studi Magister Kenotariatan

Oleh :

NOVILIANA RATNA KUSUMAWATI

B4B008199

Pembimbing :

Nur Adhim, SH., MH.

**PROGRAM STUDI MAGISTER KENOTARIATAN
PROGRAM PASCASARJANA
UNIVERSITAS DIPONEGORO
2010**

**UPAYA PENENTUAN STATUS HAK PENGUASAAN DAN
PENGUNAAN TANAH PT. KERETA API OLEH MASYARAKAT
(STUDI KASUS DI KABUPATEN DEMAK)**

Disusun Oleh :

**NOVILIANA RATNA KUSUMAWATI
B4B008199**

**Dipertahankan di depan Dewan Penguji
Pada tanggal 1 Mei 2010**

Tesis ini telah diterima
Sebagai persyaratan untuk memperoleh gelar
Magister Kenotariatan

Pembimbing,

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Magister Kenotariatan
Universitas Diponegoro

Nur Adhim, SH., MH.
NIP.19640420 199003 1 002

H. Kashadi, SH., MH.
NIP.19540624 198203 1 001

SURAT PERNYATAAN

Saya yang bertanda tangan di bawah ini Nama : NOVILIANA RATNA KUSUMAWATI, dengan ini menyatakan hal-hal sebagai berikut :

1. Tesis ini adalah **hasil karya saya sendiri**, dan dalam tesis ini tidak terdapat karya orang lain yang pernah diajukan untuk memperoleh gelar perguruan tinggi/ lembaga pendidikan manapun. Pengambilan karya orang lain dalam tesis ini dilakukan dengan menyebutkan sumbernya sebagaimana tercantum dalam daftar pustaka;
2. **Tidak berkeberatan untuk dipublikasikan** oleh Universitas Diponegoro dengan sarana apapun, baik seluruhnya atau sebagian, untuk kepentingan akademik/ilmiah yang non komersial sifatnya.

Semarang, 14 April 2010

Yang menerangkan

Noviliana Ratna Kusumawati

ABSTRAK

“Upaya Penentuan Status Hak Penguasaan Dan Penggunaan Tanah PT. Kereta Api Oleh Masyarakat (Studi Kasus Di Kabupaten Demak)”

Salah satu masalah pokok yang hingga kini belum mendapat pengaturan tuntas adalah masalah tanah, dan telah banyak konflik yang terjadi, begitu pula yang terjadi di emplasemen tanah PT. Kereta Api yang ada di Kabupaten Demak dimana terdapat penggunaan dan penguasaan tanah secara fisik oleh masyarakat dan penguasaan yuridis oleh PT. Kereta Api, bisa dikatakan terdapat suatu ketidakpastian hukum hak atas tanah. Sehingga peneliti mengambil permasalahan: bagaimana pengaturan hukum dan perkembangan atas penguasaan dan penggunaan tanah PT. Kereta Api lintas non aktif oleh masyarakat di Kabupaten Demak, adakah suatu jaminan kepastian hukum hak atas tanah dan upaya penentuan status hak yang harus dilakukan oleh masyarakat dalam penguasaan dan penggunaan tanah PT. Kereta Api yang mereka tempati.

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaturan hukum dan perkembangan atas penguasaan dan penggunaan tanah PT. Kereta Api oleh masyarakat di Kabupaten Demak, untuk mengetahui jaminan kepastian hukum hak atas tanah dan untuk mengetahui upaya apa yang harus dilakukan oleh masyarakat dalam penentuan status hak dalam penguasaan dan penggunaan tanah PT. Kereta Api yang mereka tempati.

Penelitian ini menggunakan metode penelitian yuridis empiris, Spesifikasi Penelitian deskriptif analitis, Teknik penarikan sampel dengan cara teknik non random sampling dengan jenis sampel purposive sampling. Metode dan teknik pengumpulan data diperoleh dari data primer dan data sekunder. Metode analisis data menggunakan metode analisis kualitatif.

Hasil penelitian adalah sebagai berikut: Pengaturan hukum tentang penggunaan dan penguasaan tanah PT. Kereta Api oleh masyarakat di Kabupaten Demak diatur di Penataan Ruang di wilayah setempat Undang-undang No.24 Tahun 1992. Pengaturan lebih rinci dalam surat Keputusan Direktur Djendral Kepala Djawatan Kereta Api, No 20912/BB/1962 tentang asal mula Dasar hukum dilaksanakan sewa-menyewa, Inpres No.5 Tahun 1988 tentang Pedoman Penyehatan dan Pengelolaan BUMN, kemudian ditindaklanjuti dengan Kep. Menkeu No. 740/KMK.00/1989 tentang Peningkatan Efisiensi dan Produktifitas BUMN, lebih khusus lagi dalam Undang-Undang Perbendaharaan Negara (ICW), Inpres No. 9 Tahun 1970 dan Kepres No. 16 Tahun 1994 tentang Pemanfaatan Tanah Perusahaan Kereta Api dan diperbaharui di Undang-Undang No.1 tahun 2004. Perkembangan penguasaan dan penggunaan tanah PT.Kereta Api di Kabupaten Demak yaitu secara yuridis tanah emplasemen Kabupaten Demak itu dimiliki oleh PT. Kereta Api dan secara fisik dikuasai dan dipergunakan oleh masyarakat untuk pemukiman/perumahan. Jaminan kepastian hukum hak atas tanah di emplasemen masyarakat Kabupaten Demak juga belum ada, karena masyarakat hanya mempunyai Perjanjian Kontrak Sewa Menyewa dan Surat Penunjukan dari Bupati Kabupaten Demak, dan ini bukan merupakan bentuk alat bukti yang sah sebagai kepemilikan tanah. Upaya yang dapat dilakukan terlebih dahulu adalah masyarakat mengajukan permohonan kepada PT. Kereta Api untuk segera mansertipikatkan tanah PT. Kereta Api menjadi suatu hak tertentu. Apabila PT. Kereta Api sudah mendapat hak pengelolaan

dimana masih bisa diberikan hak atas tanah di atasnya yaitu HGB bagi masyarakat dan Hak pakai bagi Instansi pemerintah. Solusi lain, dilakukan dengan jalan PT. Kereta Api melakukan upaya meminta kepada perusahaan untuk mencoret tanah yang ada di emplasemen Kabupaten Demak itu untuk dikeluarkan dari daftar aset perusahaan(Persero), untuk menjadi tanah negara bebas dan masyarakat dapat memohonkan tanah negara bebas tersebut kepada Menteri Negara Agraria untuk menjadi status hak tertentu, Setelah terdapat kejelasan harapan masyarakat yang menempati emplasemen Demak untuk memperoleh hak milik akan tercapai jika ada persetujuan dari Mentri Keuangan dan dimohonkan sesuai dengan tata cara permohonan Hak milik atas tanah Negara di Peraturan Mentri Agraria No. 9 Tahun 1999.

Kata Kunci : Penentuan status, Penguasaan Tanah, Tanah PT. Kereta Api.

ABSTRACT

“Efforts in Determining of PT. Kereta Api Land Ownership and Use by Local People (A Case Study in Demak Regency)”

One of major problems that recently have yet to be legally resolved is land problem as many conflicts may be found within. This phenomenon occurred in emplacement of land owned by PT. Kereta Api in Demak Regency. The problem related to physical land ownership and use by local people and judicial ownership by PT. Kereta Api. There was an uncertainty concerning legal rights over the land. Such dispute had motivated a study on legal treatment and ownership and use analysis of the land owned by PT. Kereta Api, where non active railroad was situated, by local people of Demak Regency. The study attempted to know whether legal certainty warrant on the rights on land as well as rights status determination by the local people on the PT. Kereta Api land ownership and use were already available.

This study aimed to find out legal treatment and development of PT. Kereta Api land ownership and use by local people in Demak Regency, to find out legal certainty warrant on the rights on land, and to find out efforts made by the local people in determining the rights status of PT. Kereta Api land ownership and use by the local people.

The study used a juridical empirical method with an analytical descriptive specification. Samples of the study were collected by a non random sampling technique with purposive sampling type. Method and technique of data collection were obtained from both primary and secondary data. These data were then subject to an analysis using a qualitative method.

Results of the study were as follows: legal treatment of PT. Kereta Api land ownership and use by local people of Demak Regency was stipulated under the local Spatial Arrangement of Local Act No. 24/1992. The more detailed regulations were explained by *Keputusan Direktur Djendral Kepala Djawatan Kereta Api*, No. 20912/BB/1962 on the Origins of Hiring Legal Basics, Presidential Instruction No.5/1988 on State-owned Corporate Body (BUMN) Surveillance and Management, followed by Minister of Finance Decree No.740/KMK00/1989 on Efficiency and Productivity Improvement of State-owned Corporate Body, and, in particular, ICW, Presidential Instruction No.9/1970, and Presidential Decree No.16/1994 on Perusahaan Kereta Api Land Use, which was amended by Act No.1/2004. The development of PT. Kereta Api land ownership and use in Demak Regency, on which juridical land emplacement was situated, was physically owned and used by local people for settlements. Legal certainty warrant of the rights on land emplacement in Demak was also absent. They could only go as far as with Hiring and Contract Agreement and Assignment Letter from The Head (Regent) of Demak Regency. However, such notifications were not among official documents for land ownership. Efforts that can be taken by the authorities can be a proposal to PT. Kereta Api for certifying the land it owns. Once the Company has already had rights to manage, it may claim its rights on land ownership. Another solution can be removal of land ownership by PT. Kereta Api where the emplacement area is situated from the Company's assets and hand the land over to the ownership of the local people under the instruction of the Minister of Land Management. In addition, this land emplacement is also necessary reported to the Minister of Finance in order to get the legal rights on

state-owned land ownership according to the Minister of Land Management Decree No.9/1999.

Keywords: Status determination, Land ownership, Land owned by PT. Kereta Api.

KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan puji dan syukur kehadirat Allah SWT karena atas limpahan rahmat dan karuniaNya sehingga penulisan tesis yang berjudul "Upaya Penentuan Status Hak Penguasaan Dan Penggunaan Tanah PT. Kereta Api Oleh Masyarakat (Studi Kasus Di Kabupaten Demak)" dapat diselesaikan. Penulisan tesis ini dimaksudkan untuk memenuhi sebagai persyaratan dalam memperoleh derajat S-2 pada Program Megister Kenotariatan Universitas Diponegoro. Meskipun demikian penulis menyadari adanya segala kekurangan baik dari isi maupun cara penyajiannya. Oleh karena itu penulis bersedia menerima saran dan kritik yang sifatnya membangun dari para pembaca.

Selama proses penyusunan tesis ini, penulis telah menerima banyak bimbingan, bantuan, nasihat, motivasi, serta kemudahan. Sehingga ucapan terima kasih penulis haturkan kepada segenap pihak yang turut membantu dalam penulisan tesis ini baik secara langsung atau tidak langsung kepada :

Bapak Prof. Dr. dr. Susilo Wibowo, M.S.,Med, Sp.And selaku Rektor
Universitas Diponegoro Semarang

Bapak Prof. Drs. Y. Warella, MPA, PhD selaku Direktur Program
Pascasarjana Universitas Diponegoro Semarang

Bapak Prof. Dr. Arief Hidayat, S.H., M.S selaku Dekan Fakultas Hukum
Universitas Diponegoro Semarang

Bapak H. Kashadi, SH., MH., selaku Ketua Program Studi Megister
Kenotariatan Universitas Diponegoro

Bapak Prof. Dr. Budi Santoso, SH, MS., selaku sekretaris Bidang
Akademik Universitas Diponegoro

Bapak Prof. Dr. Suteki., SH., Mhum., Selaku Sekretaris Bidang
Administrasi Umum dan Keuangan.

Bapak Nur Adhim, SH., MH. Selaku Dosen Pembimbing yang telah
bersedia meluangkan waktu dalam memberikan konsultasi dalam
penulisan dan penyempurnaan tesis ini.

Segenap dosen dan staff pengajar Studi Megister Kenotariatan
Universitas Diponegoro

Bapak Kismoro BE, selaku Manajer Aset PT. Api (Persero) Daerah
Operasi IV Semarang,

Bapak Fitri Adhi Nugroho, selaku Staff Seksi Pengaturan Penguasaan
Tanah Kantor Pertanahan Kabupaten Demak,

Bapak Ili Charli, Staf Bagian Hukum dan Perundang-undangan SETDA
Kabupaten Demak

Bapak ibunda H. Ratno Adji SH dan keluarga besar Demak H. Effendi
yang penulis hormati dan cintai beserta adik-adikku, penulis ucapkan
Jazakallahu Khairan Khatsir atas segala doa, dukungan baik materiil
maupun spiritual dari awal hingga akhir dari studi penulis selama ini.

Semua teman-teman Penulis Angkatan 2008 Program Studi Megister
Kenotariatan Universitas Diponegoro, dan yang terkhusus sahabat

surgaku Kholidah Hanifah SH., yang turut mendukung keberhasilan penulis, kebersamaan itu akan selalu penulis kenang.

Pihak-pihak lain yang telah membantu penulis baik secara langsung atau tidak langsung yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu.

Semoga Allah Yang Maha Pengasih dan Penyayang akan membalas setiap bantuan dan dukungan yang telah diberikan oleh para pihak. Semoga tesis ini dapat bermanfaat bagi setiap orang atau sebagai bahan masukan bagi penelitian akademisi selanjutnya.

Semarang,14 April 2010

Penulis

Noviliana Ratna Kusumawati

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PENGESAHAN	ii
SURAT PERNYATAAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
ABSTRAK	vii
ABSTRACT.....	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR LAMPIRAN.....	xii
BAB I PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah	8
C. Tujuan Penelitian.....	8
D. Manfaat Penelitian.....	9
E. Kerangka Penelitian	10
F. Metode Penelitian.....	16
1. Pendekatan Masalah	17
2. Spesifikasi Penelitian	18
3. Sumber dan Jenis Data	19
4. Populasi dan Metode Penentuan Sampel	21
5. Teknik Pengumpulan Data	24
6. Teknik Analisis Data	27
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	29

A. Pengertian Tanah, Hak Atas Tanah dan Tanah Negara	29
B. Tata Cara Penggunaan dan Penguasaan Hak Atas Tanah .	41
C. Perkembangan Penggunaan dan penguasaan Tanah	
PT. Kereta Api Indonesia	50
D. Hak Pengelolaan Tanah Negara.....	53
E. Subyek Hukum yang Berhak atas Penguasaan	
Tanah Negara.....	59
F. Kepastian Hak Atas Tanah.....	62
BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN	63
A. Gambaran Umum Daerah Penelitian	63
1. Kabupaten Demak	63
2. Kelurahan Bintoro dan Desa Jogoloyo	68
B. Pengaturan Hukum dan Perkembangan Penguasaan dan	
Penggunaan Tanah PT. Kereta Api Lintas Non Aktif Oleh	
Masyarakat Di Kabupaten Demak	73
C. Jaminan Kepastian Hukum Hak Atas Tanah Dalam	
Penguasaan dan Penggunaan Tanah PT. Kereta Api	
Oleh Masyarakat Di Kabupaten Demak Saat Ini	93
D. Upaya Penentuan Status Hak Penguasaan dan	
Penggunaan Tanah PT. Kereta Api Oleh Masyarakat	
Di Kabupaten Demak	
.....	102
BAB IV PENUTUP	
.....	110
A. Kesimpulan.....	
.....	110

B. Saran	
.....	113

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 : Surat Keterangan Ijin Riset dari PT. Kereta Api (Persero)
DAOP IV Semarang
- Lampiran 2 : Surat Keterangan telah selesai melakukan riset di kantor
Pertanahan Kabupaten Demak
- Lampiran 3 : Surat Keterangan telah selesai melakukan riset di Bagian
Hukum dan Perundang-undangan SETDA Kabupaten Demak
- Lampiran 4 : Pedoman wawancara
- Lampiran 5 : Daftar kuesioner
- Lampiran 6 : Contoh Perjanjian Sewa menyewa antara PT. Kereta Api
(Persero) yang terbaru
- Lampiran 7 : Contoh perjanjian sewa anantara PT. Kereta Api (persero)
- Lampiran 8 : Surat Pernyataan Jual beli di bawah tangan Tanah PT.
Kereta Api yang dilakukan oleh masyarakat
- Lampiran 9 : Contoh SPPT Pajak Bumi dan Bangunan yang telah
dibayarkan oleh masyarakat
- Lampiran 10 : Surat Tanda bukti sewa lapangan dan denahnya tahun1977

- Lampiran 11 : Contoh kuitansi peralihan sewa tanah PJKA di kompleks stasiun Demak Negara
- Lampiran 12 : Surat Bupati tentang lokasi tanah Untuk perumahan dan denahnya
- Lampiran 13 : Surat Edaran dari Bupati Kabupaten Demak mengenai realisasi dari surat penunjukan untuk semua pemegang izin PJKA Demak, atas surat penunjukan dari Bupati Demak pemakaian kapling dikompleks emplasemen PJKA Demak untuk perumahan
- Lampiran 14 : Daftar pemakaian tanah kapling emplasemen P.J.K.A demak yang melalui surat Penunjukan Dari Bupati Demak Tahun 1976
- Lampiran 15 : Surat dari DPU Kabupaten Demak Kepada Kepala bagian Teknik PJKA perihal : pemakaian tanah kapling di emplasemen
- Lampiran 16 : Surat jawaban Ka. Kanwil BPN Prop Jateng tentang Pensertipikatan tanah Perumka Daop IV semarang yang ada di Kabupaten Demak

- Lampiran 17 : Surat Kepala kantor Pertanahan Kabupaten Demak Perihal
Pengukuran tanah Perumka DAOP IV Semarang
- Lampiran 18 : Surat kepala Daop IV Perumka Semarang Perihal
Pensertipikatan Tanah Perumka Daop IV Semarang tahun
1996
- Lampiran 19 : Surat warga Komplek emplasemen Kabupaten Demak RT.8,
RT. 9, RT.10, RW.II, perihak permohonan Hak Atas Tanah
yang warga tempati
- Lampiran 20 : Surat Warga RW.II setinggil, Bintoro-Demak kepada Bupati
dan Ketua DPRD, perihal Permohonan Rekomendasi
- Lampiran 21 : Surat warga RW.II Bintoro – Demak, Perihal :Permohonan Hak
Atas Tanah Tanah Negara
- Lampiran 22 : Surat Jawaban Bupati Demak atas permohonan warga
kompleks emplasemen
- Lampiran 23 : Surat Permohonan Tanah Ex Emplasemen PJKa oleh
Departemen Keuangan Kantor Wilayah Pelayanan Pajak
Pratama Demak tahun 2009
- Lampiran 24 : Surat Jawaban dari Daop IV Kepada Surat Kepala Kantor KPP

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Sudah menjadi pengetahuan umum bahwa salah satu masalah pokok yang hingga kini belum mendapat pengaturan tuntas adalah masalah tanah. Persoalan tentang tanah dalam kehidupan mempunyai arti yang sangat penting sekali, karena sebagian besar daripada kehidupan manusia bergantung pada tanah. Tanah dapat dinilai sebagai suatu harta yang mempunyai sifat “permanent” dan merupakan tempat pemukiman yang dapat dicadangkan untuk kehidupan pada masa mendatang. Di samping sebagai sumber penghidupan bagi manusia, tanah juga berfungsi sebagai tempat tinggal dan mencari nafkah melalui usaha tani, perkebunan, perkantoran, perindustrian. Pada akhirnya tanah pulalah yang dijadikan tempat persemayaman terakhir bagi seorang yang meninggal dunia.

Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 menyatakan bahwa tanah diklasifikasikan sebagai barang yang menguasai rakyat banyak dan akan dipergunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran bangsa, sebagaimana dituangkan dalam Pasal 33 ayat (3) Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, yang berbunyi sebagai berikut: “Bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh Negara dan dipergunakan untuk sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat”.

Dari uraian di atas jelaslah kiranya bahwa tanah atau bumi dalam hal ini harus dimanfaatkan dengan sebaik-baiknya termasuk di dalamnya yang dikuasai oleh masyarakat, sehingga penguasaan, pemilikan tanah oleh masyarakat harus diatur sedemikian pula dan mendapatkan perlindungan hukum yang tetap dan pasti dari pemerintah, yang kesemuanya demi kepentingan masyarakat itu sendiri. Sejalan dengan hal dimaksud, maka pemerintah telah menetapkan Undang-Undang Pokok Agraria (UUPA) Undang-Undang No.5 Tahun 1960 yang menjamin kepastian hak atas tanah bagi para pemegang haknya, yang tertuang dalam Pasal 19 Undang-Undang Pokok Agraria, dan didukung oleh Pasal 4 ayat (1) dan (2) Undang-Undang No.5 Tahun 1960 yang menyatakan bahwa: "Atas dasar hak menguasai dari negara sebagai yang dimaksud dalam Pasal 2 ditentukan adanya macam-macam hak atas tanah permukaan bumi yang disebut tanah yang diberikan kepada dan dipunyai oleh orang-orang, baik sendiri maupun bersama-sama dengan orang-orang lain serta badan-badan hukum. "Dan Hak-hak atas tanah yang dimaksud dalam ayat 1 Pasal ini memberi kewenangan untuk mempergunakan tanah yang bersangkutan demikian pula tubuh bumi dan air serta ruang yang di atasnya sekedar diperlukan untuk kepentingan yang berlangsung berhubungan dengan penggunaan tanah itu dalam batas-batas menurut Undang-Undang ini dan peraturan-peraturan hukum lain yang lebih tinggi".

Sejalan dengan semakin meningkatnya kebutuhan tanah maka semakin meningkat pula permasalahan di bidang pertanahan, karena Jumlah tanah yang digunakan dan yang dikuasai oleh masyarakat terbatas sekali, sedangkan jumlah masyarakat yang berhasrat terhadap tanah senantiasa bertambah, misal; untuk perumahan, perindustrian, pertokoan, instansi pemerintah. Ketidakseimbangan tersebut menimbulkan berbagai peristiwa ataupun sengketa dibidang pertanahan. Pada umumnya permasalahan yang muncul bukan permasalahan baru, tetapi permasalahan yang terjadi beberapa tahun yang lalu yang sekarang dimunculkan kembali. Sehubungan dengan banyaknya sengketa dibidang pertanahan, maka perlu suatu jaminan kepastian hukum dan kepastian hukum tersebut akan memberikan perlindungan hukum terhadap pemegang hak atas tanah.

Masalah penggunaan dan penguasaan tanah di Indonesia dapat dilihat bahwa arti penguasaan dapat dipakai dalam arti fisik dan arti yuridis. Penguasaan yuridis dilandasi hak dilindungi oleh hukum dan umumnya memberi kewenangan kepada pemegang hak untuk menguasai secara fisik tanah yang dikehendaki.¹

Berkaitan dengan penguasaan dan penggunaan tanah di Indonesia, terdapat penguasaan tanah oleh PT Kereta Api, penguasaan tersebut mempunyai tujuan untuk dipergunakan dalam rangka pengembangan potensi dan peningkatan peranan

¹ Boedi Harsono, *Hukum Agraria Indonesia: Sejarah Pembentukan Undang-Undang Pokok Agraria, Isi dan Pelaksanaannya*, Edisi Revisi, Cetakan Ke-9, (Jakarta: Djambatan 2003) hal 23

perkeretaapian yang berkait dengan sarana prasarana dan fasilitas penunjang, tetapi saat ini masih terdapat aset dari PT Kereta Api terutama tanah tidak terfungsikan atau non aktif.² Ditinjau dari penyelenggarannya, perkeretaapian di seluruh Indonesia dapat dikategorikan menjadi dua, yaitu perkeretaapian aktif dan nonaktif. Aktif bila segala sarana dan prasarana serta fasilitas penunjang kereta api digunakan dan dimanfaatkan dalam mencapai tujuan penyelenggaraan perkeretaapian. Nonaktif apabila sarana dan prasarana kereta api sudah tidak digunakan lagi sebagaimana peruntukan semula.³

Tanah-tanah PT kereta Api (Persero) pada daerah perkeretaapian nonaktif secara hukum seharusnya jatuh ke negara dan berstatus tanah negara. Hal ini berdasarkan pada Undang-Undang No.1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan negara, dengan demikian aset dari PT Kereta Api Indonesia tetap menjadi milik PT Kereta Api Indonesia, dan pengguna barang atau kuasa pengguna maupun menatausahakan barang milik negara/daerah yang berada dalam penguasaan PT. Kereta Api wajib dikelola dengan sebaik-baiknya. Adapun pelaksanaan konversi hak penguasaan tanahnya dilakukan menurut ketentuan dalam Peraturan Menteri Agraria No. 9 Tahun 1965 jo Peraturan Menteri Agraria No 1 Tahun 1966, yang mana dalam Hak

² 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), hal. 3

³ *Ibid.*,hal.4

Penguasaan tanah PT.Kereta Api apabila dikuasai oleh instansi pemerintah dikonversi menjadi Hak Pakai untuk kepentingan sendiri dan konversi menjadi hak pengelolaan apabila di samping digunakan untuk kepentingan sendiri, dimaksudkan juga untuk diberikan kepada masyarakat.⁴ Tetapi dalam pemberian hak atas tanah kepada pihak ketiga menurut Peraturan Menteri Negara Agraria No 9 Tahun 1999 tentang ketentuan-ketentuan tata cara pemberian dan pembatalan hak atas tanah negara dan pengelolaannya, tetap harus mendapatkan persetujuan dari Menteri Keuangan sebagai pengelolaan kekayaan negara. Dapat pula ditegaskan bahwa pengurusan tanah-tanah negara, yang merupakan kekayaan negara secara yuridis administratif penguasaannya berada di bawah wewenang Kepala Badan Pertanahan Nasional, sedangkan secara fisik penggunaannya berada di bawah pengurusan suatu departemen/lembaga yang memerlukan koordinasi dalam penanganannya.⁵

Terjadinya tanah PT Kereta Api nonaktif karena perkembangan zaman yang ditandai dengan perkembangan sarana transportasi, mengakibatkan sarana transportasi kereta api tidak dapat berkembang sebagaimana semestinya. Salah satu daerah dimana tanah maupun jalur kereta apinya menjadi lintas nonaktif adalah di Kabupaten Demak, terutama Kecamatan Demak dan Kecamatan Wonosalam. Kondisi

⁴ Fitri Adhi Nugroho: *Studi Penguasaan Tanah PT. Kereta Api (Persero) di Provinsi Jawa Tengah*, (Jogjakarta: STPN Skripsi, 2004), hal 2

⁵ Maria S. W. Sumardjono, *Kebijakan Pertanahan: Antara Regulasi dan Implementasi*, (Jakarta: Kompas, 2006), hal 63

tanah-tanah kereta api yang nonaktif ini mengundang masyarakat untuk dijadikan sebagai tempat tinggal perumahan, apalagi dari pihak PT Kereta Api memanfaatkan tanah nonaktif tersebut, untuk disewakan kepada masyarakat guna perumahan dengan perjanjian sewa-menyewa. Perjanjian tersebut berlaku selama PT Kereta Api belum membutuhkan tanah itu sendiri, dan masyarakat yang menyewa hanya boleh mendirikan bangunan yang bersifat sementara. Akan tetapi fenomena saat ini selang beberapa tahun, apalagi setelah kantor PT Kereta Api Indonesia pindah di DAOP IV Semarang, banyak dari masyarakat membangun tanah dari hak sewa tersebut dengan bangunan tetap perumahan dan tidak terjadi lagi perpanjangan sewa menyewa, bahkan ada pula penggunaan tanah PT Kereta Api untuk perumahan maupun usaha tanpa hak sewa. Sebagian dari tanah tersebut melalui surat penunjukan bupati yang bekerjasama dengan PT. Kereta Api, juga dibangun kantor-kantor instansi PEMDA Kabupaten Demak dan dibangun pula sarana-sarana kepentingan umum.

Dari uraian tersebut menjadikan sebuah gambaran bahwa terdapat penggunaan dan penguasaan tanah secara fisik oleh masyarakat dan penguasaan yuridis oleh PT. Kereta Api, dan bisa dikatakan terdapat suatu ketidakpastian hukum hak atas tanah. Padahal dengan kepastian hukum yang jelas akan mengurangi adanya sengketa pertanahan sesuai seperti terumus di dalam penjelasan

Umum Angka I Undang-Undang Pokok Agraria Nomor 5 Tahun 1960 menyatakan bahwa: pada pokoknya tujuan Undang-undang Pokok Agraria dalam persoalan hak atas tanah ialah:“Meletakkan dasar-dasar yang merupakan alat untuk membawa kemakmuran,kebahagiaan dan keadilan bagi negara dan rakyat dalam rangka menuju masyarakat yang adil dan makmur. Meletakkan dasar-dasar untuk memberikan kepastian hukum mengenai hak-hak atas tanah bagi rakyat seluruhnya.”⁶

Dari hal-hal diataslah yang sebenarnya memicu terdapat masalah dan ada upaya dari pihak masyarakat maupun PEMDA untuk dapat menentukan, dicarikan solusinya dan menyelesaikan status hak penguasaan dan penggunaan tanah PT. Kereta Api di Kabupaten Demak, untuk mewujudkan ketertiban hidup berbangsa dan bernegara.

Oleh karena itu peneliti tertarik untuk meneliti sebagai tugas akhir di Magister Kenotariatan Universitas Diponegoro dengan judul “Upaya Penentuan Status Hak Penguasaan Dan Penggunaan Tanah PT. Kereta Api Oleh Masyarakat (Studi Kasus Di Kabupaten Demak)”.

⁶ Boedi Harsono, *Op. Cit.*, hal.575

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan uraian di atas, perumusan masalahnya adalah :

1. Bagaimana pengaturan hukum dan perkembangan atas penguasaan dan penggunaan tanah PT. Kereta Api lintas non aktif oleh masyarakat di Kabupaten Demak ?
2. Adakah suatu jaminan kepastian hukum hak atas tanah dalam penguasaan dan penggunaan tanah PT. Kereta Api yang dilakukan oleh masyarakat di Kabupaten Demak hingga saat ini ?
3. Bagaimana upaya yang harus dilakukan oleh masyarakat dalam penentuan status hak penguasaan dan penggunaan tanah PT. Kereta Api di Kabupaten Demak yang mereka tempati, supaya memperoleh kepastian hak atas tanah tertentu ?

C. Tujuan Penelitian

Suatu penelitian ilmiah harus mempunyai tujuan yang jelas dan merupakan pedoman dalam mengadakan penelitian, dan menunjukkan kualitas dari penelitian itu. Berdasarkan permasalahan yang telah dirumuskan, maka tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui pengaturan hukum dan perkembangan atas penguasaan dan penggunaan tanah PT. Kereta Api lintas non aktif oleh masyarakat di Kabupaten Demak

2. Untuk mengetahui jaminan kepastian hukum hak atas tanah dalam penguasaan dan penggunaan tanah PT. Kereta Api yang dilakukan oleh masyarakat di Kabupaten Demak hingga saat ini
3. Untuk mengetahui upaya yang dapat dilakukan oleh masyarakat dalam penentuan status hak penguasaan dan penggunaan tanah PT. Kereta Api di Kabupaten Demak, supaya memperoleh kepastian hak atas tanah tertentu

D. Manfaat Penelitian

1. Teori/Akademis
 - a. Sebagai bahan informasi yang berguna bagi masyarakat mengenai pengaturan memperoleh status hak atas tanah negara yang digunakan dan dikuasai oleh masyarakat supaya terdapat suatu kepastian hak atas tanah.
 - b. Sebagai bahan untuk menambah khasanah keilmuan bagi para akademisi dan dunia pendidikan pada umumnya, khususnya bagi pengembang ilmu hukum.
2. Praktis
 - a. Sebagai bahan masukan bagi para praktisi yang terlibat langsung dalam pelaksanaan memperoleh status hak atas tanah negara (tanah PT.Kereta Api) yang digunakan dan dikuasai oleh masyarakat, untuk mendapatkan suatu kepastian hak atas tanah.

- b. Sebagai bahan masukan dan sumbangan pemikiran dalam pengambilan kebijakan oleh pemerintah dan instansi terkait lainnya mengenai penguasaan tanah PT.Kereta Api oleh masyarakat di Kabupaten Demak supaya terdapat kepastian hak atas tanah untuk masyarakat.

E. Kerangka Pemikiran

Tanah merupakan suatu hal terpenting yang harus diupayakan untuk dapat tercapainya suatu kemakmuran untuk rakyat, sesuai dengan mandate dari Undang-Undang Dasar Tahun 1945 Pasal 33. Dengan dasar itulah diharapkan akan mengurangi adanya sengketa pertanahan sesuai seperti terumus di dalam penjelasan Umum Angka I Undang-Undang Pokok Agraria Nomor 5 Tahun 1960 menyatakan bahwa: pada pokoknya tujuan Undang-undang Pokok Agraria dalam persoalan hak atas tanah ialah: "Meletakkan dasar-dasar yang merupakan alat untuk membawa kemakmuran,kebahagiaan dan keadilan bagi negara dan rakyat dalam rangka menuju masyarakat yang adil dan makmur. Meletakkan dasar-dasar untuk memberikan kepastian hukum mengenai hak-hak atas tanah bagi rakyat seluruhnya.

Salah satu daerah dimana tanah merupakan jalur kereta apinya menjadi lintas nonaktif yang merupakan tempat terbuka atau tanah lapang yang disediakan untuk jawatan atau satuan bangunan (tanah lapang didekat stasiun untuk keperluan jawatan KA, dan mempunyai

tanah nonaktif dengan status tanah negara yang disebut dengan istilah *emplasement*⁷ Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) Demak, dikuasai oleh Perumka berdasarkan Peraturan Pemerintah No.40 Tahun 1959 tentang Nasionalisasi Perusahaan Kereta Api Belanda di Pulau Jawa. Hal ini dijelaskan dalam Surat Keterangan Kepala Daerah IV (DAOP IV) Perumka Semarang tanggal 11 Maret 1996, Nomor. D4/JAB/1506/D19/96, dan telah tercatat dalam daftar inventarisasi asset Perumka.

Pada asalnya tanah tersebut dikuasai oleh *Stoomtram-Maatschappij NV*, sebelum tahun 1900. Hal ini dapat diketahui dari catatan yang tercantum dalam *Grondkaart* dari Km 26⁷⁰⁰ sampai Km 27⁴⁰⁰, daerah sekitar Branjangan telah dikuasai hak eigendom tahun 1859,1883,1885 dan 1890.

Pada mulanya tanah *emplasement* ini hanya digunakan sebagai lintasan rel kereta api, karena stasiun Demak berlokasi di desa Branjangan. Pada tahun 1972 stasiun Demak dipindahkan ke Desa Bintoro, menempati *emplasement* yang dimohon pada waktu ini.

Dari luas seluruh *emplasemen* ± 15,4 ha, hanya sebagian yang langsung digunakan oleh PJKA, selebihnya merupakan halaman stasiun, khususnya di belakang rumah dinas PJKA disewakan kepada warga guna membangun perumahan. Dasar hukum dan dilaksanakan sewa-menyewa ini adalah surat Keputusan Direktur Djendral Kepala

⁷ Dasrin Zen dan PT. Kereta Api (Persero), *Op.Cit.*,hal.30

Djawatan Kereta Api, tanggal 09-05-1962, No 20912/BB/1962. Untuk menunjukkan kapling yang disewakan, dalam perjanjian sewa dilampirkan gambar situasi kasar mengenai letak kaplingnya

Dalam perjanjian sewa-menyewa tidak disebutkan jangka waktu berlakunya perjanjian hanya dinyatakan bahwa selama PJKa belum membutuhkan tanah itu sendiri dan hanya boleh mendirikan bangunan yang bersifat sementara.

Namun dalam kenyataannya, pada saat ini para penyewa tanah PJKa banyak yang melanggar ketentuan sewa di atas. Telah banyak penyewa yang membangun rumah permanen di lokasi tersebut dan bahkan mendapatkan Ijin Mendirikan Bangunan (IMB) dari bupati Kepala Daerah Tingkat II Demak, bagi yang akan mendirikan atau pemberian pemutihan IMB bagi yang sudah lama membangun dan sudah menjadi suatu komplek perumahan.

Setelah terdapat kondisi yang terjadi saat ini, PT. Kereta Api bermaksud mendaftarkan dan mendata kembali asetnya untuk mendapatkan sertipikat hak atas tanahnya. Di lain pihak, penduduk yang merasa telah menempati tanah tersebut antara 10-30 tahun berupaya pula untuk mendapatkan hak milik melalui proses permohonan hak. Sehubungan dengan adanya dua permohonan hak atas tanah dari dua subyek yang berbeda, atas obyek yang sama itulah, maka perlu pertimbangan yang mendalam guna pengambilan keputusan untuk permohonan permohonan dimaksud.

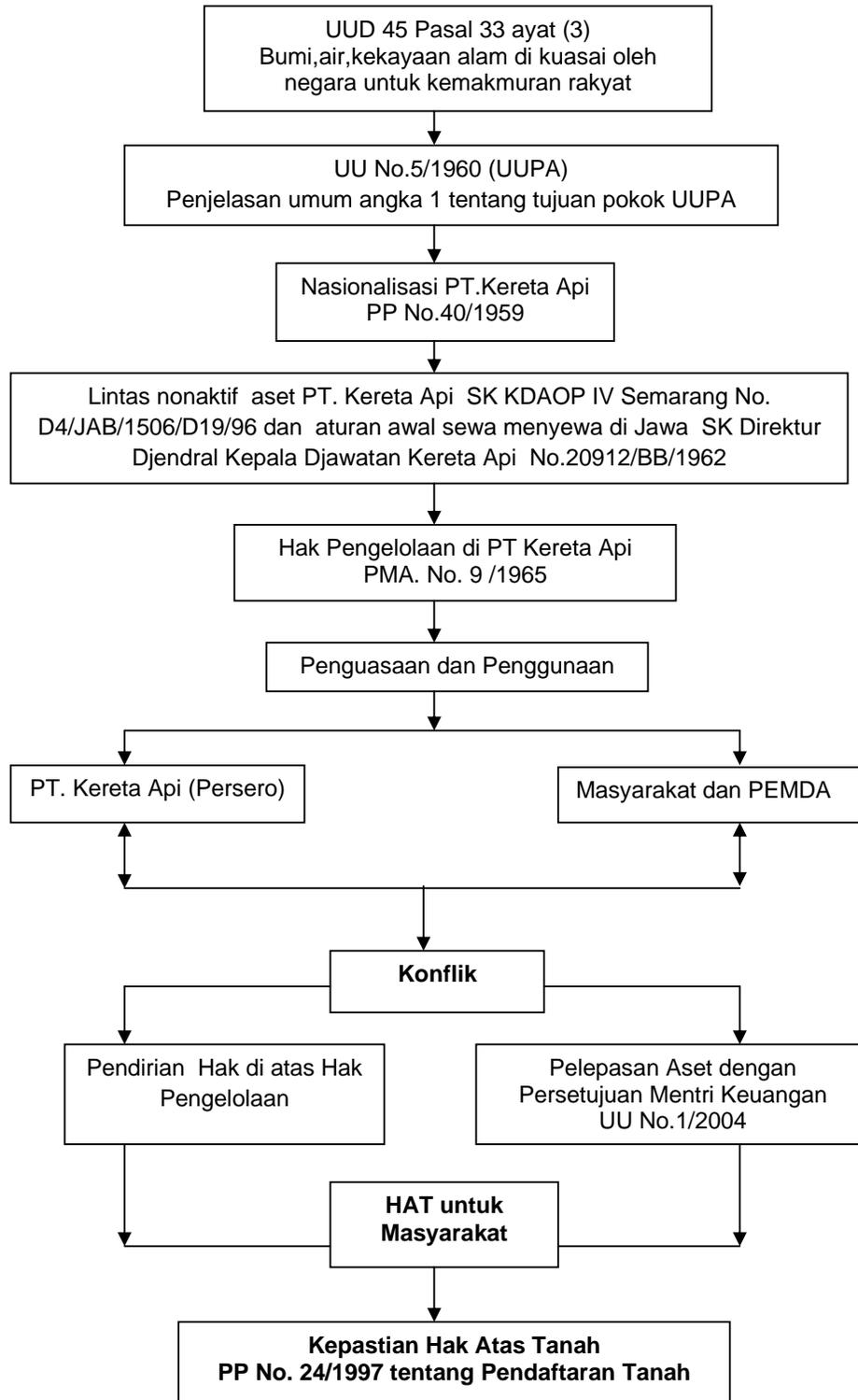
Apabila tanah PT. Kereta Api bekas rel kereta api tersebut akan digunakan kembali sesuai peruntukannya. Dapat diproses permohonan haknya dengan syarat tanah tersebut benar-benar digunakan untuk sarana dan prasarana perkeretaapian. Selain itu harus dilaksanakan dulu pengosongan tanahnya dari penguasaan secara fisik oleh pihak ketiga atau masyarakat dan pemerintah daerah, tentunya dengan kesepakatan antara pihak. Hal ini sesuai dengan Peraturan Menteri No.9 Tahun 1965 tentang hak pengelolaan bahwa hak pengelolaan dapat diberikan di atas tanah negara asset PT. Kereta Api tersebut, dan sebagai subyek Hak Pengelolaan adalah Departemen Perhubungan, sedangkan pengurusannya diserahkan kepada PT. Kereta Api yang ditunjuk sebagai Badan Penyelenggara Perkeretaapian di Indonesia, kemudian kepada pihak ketiga atau masyarakat dapat diberikan suatu hak atas tanah tertentu.

Menurut Undang-Undang No. 1 tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara disebutkan bahwa Menteri Keuangan mengatur pengelolaan barang milik negara. Dalam hal ini emplasemen Demak yang menjadi lintas nonaktif maka menjadi pengelolaan negara oleh Departemen Keuangan. Untuk itu bagi masyarakat yang menginginkan Hak milik dan Pemda dengan Hak Pakai maka harus ada persetujuan atau pelepasan tanah oleh Menteri Keuangan.

Pemberian Hak Pakai atau Hak Pengelolaan ataupun dilepaskan asetnya, tergantung dari pihak PT. Kereta Api. Kendala

utama untuk menyelesaikan tanah seperti ini umumnya tidak ada dokumen pertanahan yang lengkap. Apabila semua dapat diatasi atau diselesaikan, maka tanah PT. Kereta Api di Kecamatan Demak dan Kecamatan Wonosalam tersebut dapat diselesaikan pengurusan haknya, dan dapat diterbitkan tanda bukti haknya untuk mendapatkan kepastian status hak atas tanah, sesuai dengan yang diharapkan pada Peraturan Pemerintah No 24 tahun 1997 Pasal 3 tentang Pendaftaran Tanah.

Bagan alir Kerangka Pemikiran :



F. Metode Penelitian

Ilmu tersusun atas fakta dan teori dengan sarana fakta dan teori ilmu membuka peluang untuk memahami makna suatu gejala yang teramati dan pada gilirannya kefahaman dapat memberikan peluang menyelesaikan persoalan. Ilmu menjadi rujukan penelitian membentuk wawasan intelektual yang menjadi salah satu unsur metode penelitian.

Metode ialah suatu kerangka kerja untuk melakukan suatu tindakan atas suatu kerangka berfikir menyusun gagasan, yang beraturan, berarah dan berkonteks, yang patut (relevant) dengan maksud dan tujuan. Secara ringkas metode ialah suatu system berbuat.⁸

Penelitian sebagai sarana pokok dalam pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi untuk mengungkapkan kebenaran secara sistematis, metodologis dan konsisten, karena melalui proses penelitian tersebut diadakan analisis dan konstruktif terhadap data yang telah dikumpulkan dan diperoleh.⁹ **David H. Penny**, berpendapat penelitian adalah pemikiran yang sistematis mengenai berbagai jenis masalah yang pemecahannya memerlukan pengumpulan dan penafsiran fakta-fakta, sedangkan **Soerjono Soekanto** mengartikan penelitian ilmiah sebagai suatu metode yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala, dengan jalan menganalisisnya dengan mengadakan pemeriksaan yang mendalam terhadap fakta

⁸ Komarudin, *Metode Penulisan Skripsi dan Thesis*, (Bandung : Citra Grafika, 1974), hal. 27-29

⁹ Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, (Jakarta : PT. Rajawali Press, 1985), hal. 1

tersebut, untuk kemudian mengusahakan suatu pemecahan atas masalah-masalah yang ditimbulkan oleh fakta-fakta itu.¹⁰

Berdasarkan batasan-batasan diatas, maka dapat diambil kesimpulan bahwa yang dimaksud metode penelitian adalah prosedur mengenai cara-cara melaksanakan penelitian (yaitu meliputi kegiatan-kegiatan mencari, mencatat, merumuskan, menganalisis, sampai menyusun laporannya) berdasarkan fakta-fakta atau gejala-gejala ilmiah.

1. Pendekatan Masalah

Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pendekatan *yuridis empiris*, maksudnya data yang diperoleh dengan berpedoman pada segi-segi yuridis, juga berpedoman pada segi-segi empiris yang dipergunakan sebagai alat bantu. Empiris merupakan lawan rasionalisme. Menurut aliran ini pengetahuan harus diperoleh dari pengalaman-pengalaman yang ada di lapangan dan aliran ini juga berpendapat bahwa ketidakaturan dalam ilmu pengetahuan disebabkan karena manusia terlalu mendasarkan pada ketentuan berfikir dan mengabaikan alam pengalaman yang sebenarnya dapat memberikan pengetahuan yang besar.¹¹

Pendekatan *yuridis empiris* yaitu suatu pendekatan yang meneliti data sekunder terlebih dahulu dan kemudian dilanjutkan

¹⁰ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, (Jakarta: UI Press, 1986), hal 2-3

¹¹ Ronny Hanitijo Soemitro, *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1990), hal.39

dengan mengadakan penelitian data primer di lapangan. Aspek yuridis yang dipakai dalam penelitian ini adalah peraturan-peraturan dan perundang-undangan diantaranya yaitu Undang-Undang Dasar 1945, Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria, Peraturan Pemerintah No.40 Tahun 1959 tentang Nasionalisasi Perusahaan Kereta Api Belanda di Pulau Jawa, Undang-Undang No.1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan negara, Peraturan Menteri No 9 Tahun 1965 tentang Hak Pengelolaan, Peraturan Pemerintah No. 57 Tahun 1990 mengenai perubahan status PJKA menjadi Perumka, Peraturan Menteri Negara Agraria No.9 Tahun 1999 tentang ketentuan-ketentuan tata cara Pemberian dan pembatalan Hak Atas Tanah Negara dan Pengelolaannya, Peraturan Pemerintah No 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah.

Aspek Empiris adalah kenyataan di lapangan tentang fakta-fakta dan implementasi dari peraturan-peraturan dan perundang-undangan tersebut yang berkaitan dengan upaya penentuan status hak atas penggunaan dan penguasaan tanah PT. Kereta Api oleh masyarakat.

2. Spesifikasi Penelitian

Spesifikasi penelitian ini digunakan penelitian *deskriptif analitis*, yaitu suatu penelitian yang dimaksudkan untuk memberikan data yang seteliti mungkin tentang manusia, keadaan

atau gejala-gejala lainnya dan dilakukan analisis.¹² Pada penelitian *deskriptif* ini bertujuan untuk melakukan atau menggambarkan tentang obyek penelitian yakni memberikan gambaran secara rinci mengenai upaya penentuan status hak oleh masyarakat atas penggunaan dan penguasaan tanah PT. Kereta Api di Kabupaten Demak yang telah masyarakat tempati secara permanen. Istilah analitis berarti mengelompokkan, membandingkan, menghubungkan dan memberikan makna aspek-aspek dalam upaya penentuan status hak oleh masyarakat atas penggunaan dan penguasaan tanah PT. Kereta Api di Kabupaten Demak dari segi teori maupun dari segi praktek.

3. Sumber dan Jenis Data

Dalam penelitian ini data yang dikumpulkan terdiri dari dua jenis yaitu data primer dan data sekunder. Untuk memperoleh data yang obyektif maka akan digunakan metode pengumpulan data sebagai berikut :

a. Data Primer

Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari sumbernya diamati dan dicatat untuk pertama kali. Dalam penelitian ini data primer dilakukan dengan cara yaitu :

- 1) Wawancara yaitu cara untuk memperoleh informasi dengan cara bertanya secara langsung kepada responden yang

¹² Soerjono Soekanto, *Op.Cit.*, hal 6

telah ditetapkan sebelumnya. Wawancara ini dilakukan dengan menggunakan daftar pertanyaan, dari penyiapan daftar pertanyaan ini diharapkan dapat memperlancar proses tanya jawab dan pengembalian data-data dan keterangan.

- 2) Daftar pertanyaan yaitu daftar yang diajukan kepada pihak-pihak yang terkait dengan penguasaan dan penggunaan tanah PT. Kereta Api yang ada di Kabupaten Demak, untuk mempermudah dan mendapatkan data dan keterangan secara teratur.

b. Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh melalui kepustakaan dengan menelaah buku-buku literatur, Undang-Undang, brosur-brosur, atau tulisan yang ada kaitannya dengan masalah yang diteliti. Dalam penelitian hukum digunakan pula data sekunder yang memiliki kekuatan mengikat kedalam dan dibedakan dalam:

- 1) Bahan hukum primer

yaitu bahan-bahan hukum yang mengikat dengan menggunakan peraturan perundang-undangan, Undang-Undang Dasar 1945, Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria, Peraturan Pemerintah No.40 Tahun 1959 tentang Nasionalisasi Perusahaan Kereta Api Belanda di Pulau Jawa, Undang-

Undang No.1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan negara, Peraturan Menteri No 9 Tahun 1965 tentang Hak Pengelolaan, Peraturan Pemerintah No. 57 Tahun 1990 mengenai perubahan status PJKA menjadi Perumka, Peraturan Menteri Negara Agraria No.9 Tahun 1999 tentang ketentuan-ketentuan tata cara Pemberian dan pembatalan Hak Atas Tanah Negara dan Pengelolaannya, Peraturan Pemerintah No 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah.

2) Bahan hukum sekunder

Bahan hukum sekunder diperoleh melalui buku-buku yang berkaitan dengan judul tulisan, artikel, makalah dan artikel yang diperoleh melalui internet.

3) Bahan hukum tersier

Bahan hukum tersier akan memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum tersier yang berupa kamus hukum, ensiklopedia dan kamus bahasa.

4. Populasi dan Metode Penentuan Sampel

a. Populasi

Populasi atau universe adalah seluruh obyek atau seluruh Individu atau seluruh gejala atau seluruh kejadian atau seluruh unit yang akan diteliti.¹³ Populasi dalam penelitian ini adalah masyarakat Kabupaten Demak yang menempati tanah non aktif PT. Kereta Api

¹³ Ronny Hanitijo Soemitro, *Op.Cit.*, hal 44

Indonesia dan sampel dalam penelitian ini adalah para pihak perwakilan masyarakat Kabupaten Demak yang menempati tanah non aktif PT. Kereta Api Indonesia, oleh karena itu dengan menggunakan populasi tersebut akan memperoleh data yang akurat dan tepat dalam penulisan tesis.

b. Metode Penentuan Sampel

Penarikan sampel merupakan suatu proses dalam memilih suatu bagian dari suatu populasi yang berguna untuk menentukan bagian-bagian dari obyek yang diteliti. Untuk itu dalam memilih sampel yang representative diperlukan teknik sampling.

Dalam penelitian ini teknik penarikan sampel yang dipergunakan adalah *teknik non random sampling* dengan jenis sampel *purposive sampling*. *Purposive sampling* adalah penarikan sampel bertujuan dilakukan dengan cara mengambil subyek didasarkan pada tujuan tertentu,¹⁴ Teknik ini dipergunakan dengan maksud, menghemat waktu, tenaga, dan biaya penelitian, mengingat banyaknya masyarakat Kabupaten Demak yang telah menempati tanah non aktif PT. Kereta Api Indonesia yang tidak memungkinkan bila diteliti satu per satu dalam waktu singkat.

Obyek dalam kasus ini adalah tanah asset PT. Kereta Api yang berada di Kelurahan Bintoro Kecamatan Demak dan Desa Jogoloyo Kecamatan Wonosalam, Kabupaten Demak. Dimana

¹⁴ *Ibid.*, hal 51

tanah ini merupakan tanah yang rawan terjadi konflik, hal ini disebabkan karena masyarakat yang menempatnya tanpa status hak atas tanah.

Sampel terpilih dalam penelitian ini adalah warga masyarakat di Kelurahan Bintoro Kecamatan Demak warga Rt.08/II, Rt.09/II, Rt.10/II dan warga Rt.02/I Desa Jogoloyo Kecamatan Wonosalam Kabupaten Demak, yang menguasai tanah non aktif PT. Kereta Api Indonesia yang nantinya akan dijadikan responden. Jumlah responden terpilih secara non random dalam penelitian ini adalah lima warga dari tiap rukun tetangga, yang menguasai dan menggunakan tanah nonaktif PT. Kereta Api di Kabupaten Demak. Dikarenakan populasinya banyak, berdasarkan pra penelitian yang diperkirakan 143 kk, maka diambil sampel dan ditentukan sebesar 25% dari suatu populasi, yaitu sebanyak 40 kk.

Untuk kelengkapan data yang diperoleh dari responden dan sebagai bahan analisis data, diwawancarai juga para pihak yang berkompeten, maka terpilihlah sebagai narasumber yaitu :

- 1) Kepala Humasda PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi IV Kota Semarang;
- 2) Kasubdin Pengaturan Tanah Negara Kantor Pertanahan Kabupaten Demak;
- 3) Kepala Bagian Hukum dan perundang-undangan SETDA Kabupaten Demak;

- 4) Ketua Rt.08/II, Rt.09/II, Rt.10/II Kelurahan Bintoro Kecamatan Demak dan ketua Rt.02/I Desa Jogoloyo Kecamatan Wonosalam, Kabupaten Demak.

5. Teknik Pengumpulan Data

Untuk memperoleh data yang akurat dan objektif, maka dalam penelitian ini dilakukan dua cara pengumpulan data, yaitu data primer dan data sekunder. Data tersebut dapat diperoleh melalui:

a. Pengumpulan Data Primer

Data primer ini diperoleh dengan cara mengadakan penelitian lapangan dengan mengadakan wawancara, yaitu cara untuk memperoleh informasi dengan cara bertanya secara langsung kepada responden yang telah ditetapkan sebelumnya.

Tipe wawancara yang dilakukan adalah wawancara tidak berstruktur, yaitu wawancara yang dilakukan dengan tidak dibatasi oleh waktu dan daftar urutan pertanyaan, tetapi tetap berpegang pada pokok penting permasalahan yang sesuai dengan tujuan wawancara. Wawancara tidak berstruktur ini dimaksudkan agar memperoleh jawaban spontan dan gambaran yang lebih luas tentang masalah yang diteliti.

Sifat wawancara yang dilakukan adalah wawancara terbuka, artinya wawancara yang subyeknya mengetahui bahwa mereka sedang diwawancarai dan mengetahui maksud dan tujuan wawancara tersebut.

Narasumber tersebut dipilih dari berbagai instansi dengan pertimbangan bahwa data yang diperoleh akan bersifat objektif dan tidak memihak, hasil wawancara, baik dari pihak instansi, Pemerintah maupun praktisi diharapkan akan memberikan uraian fakta dan data berkaitan dengan penguasaan dan penggunaan tanah negara oleh masyarakat dan upaya yang dapat dilakukan masyarakat untuk menentukan status hak demi kejelasan kepastian hak atas tanah.

Data primer juga diperoleh dengan menggunakan kuesioner, dimana data dikumpulkan dengan cara menyebar angket kepada responden terpilih untuk memperoleh data tentang penggunaan penguasaan tanah dan cara memperoleh tanah tersebut di daerah penelitian.

b. Pengumpulan Data Sekunder

Data sekunder diperoleh melalui studi kepustakaan, yaitu literature-literatur para ahli hukum dan peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan objek dan permasalahan yang diteliti. Data yang diperoleh tersebut selanjutnya merupakan landasan teori dalam melakukan analisis data serta pembahasan masalah. Data sekunder ini diperlukan untuk lebih melengkapi data primer yang diperoleh melalui penelitian di lapangan. Data sekunder ini berupa:

- 1). Bahan hukum primer, yaitu peraturan perundang-undangan;

2). Bahan hukum sekunder, yaitu buku, makalah, dan artikel dari internet yang berkaitan dengan penelitian;

3).Bahan hukum tersier, yaitu kamus hukum, ensiklopedia dan kamus bahasa;

Data sekunder yang digunakan adalah :

1) **Bahan hukum primer**

a) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;

b) Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria;

c) Peraturan Pemerintah No.40 Tahun 1959 tentang Nasionalisasi Perusahaan Kereta Api Belanda di Pulau Jawa;

d) Undang-Undang No.1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan negara;

e) Peraturan Menteri No 9 Tahun 1965 tentang Hak Pengelolaan;

f) Peraturan Pemerintah No. 57 Tahun 1990 mengenai perubahan status PJKA menjadi Perumka;

g) Peraturan Menteri Negara Agraria No.9 Tahun 1999 tentang ketentuan-ketentuan tata cara Pemberian dan pembatalan Hak Atas Tanah Negara dan Pengelolaannya;

h) Peraturan Pemerintah No 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah;

2) **Bahan Hukum sekunder**

Bahan hukum sekunder diperoleh melalui buku-buku yang berkaitan dengan judul tulisan, artikel, makalah, dan artikel yang diperoleh melalui internet.

3) **Bahan hukum tersier**

Bahan hukum tersier akan memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder. Dipergunakan bahan hukum tersier yang berupa kamus hukum, ensiklopedia dan kamus bahasa.

6. Teknik Analisis Data

Teknik analisis data yang dipergunakan untuk menarik kesimpulan hasil penelitian dipergunakan metode *analisis kualitatif*. Analisis kualitatif ini dilakukan setelah data terkumpul dan lengkap, dipilih, disusun secara sistematis, dianalisa dengan menggunakan landasan teori yang ada, sehingga dapat mencapai suatu kesimpulan dari data yang diperoleh secara teratur.

Data yang diperoleh melalui pengumpulan data sekunder akan dikumpulkan dan kemudian dianalisis untuk mendapatkan kejelasan terhadap masalah yang akan dibahas. Semua data yang telah terkumpul diedit, diolah, dan disusun secara sistematis untuk selanjutnya disajikan dalam bentuk deskriptif yang kemudian

disimpulkan. Metode analisis yang digunakan dalam penulisan ini adalah metode interpretasi yaitu data yang telah dikumpulkan kemudian didiskripsikan secara kualitatif.

Dalam analisis data penulis menggunakan metode kualitatif artinya semua data yang diperoleh dianalisis secara utuh sehingga terlihat adanya gambaran yang sistematis dan faktual. Dari hasil analisis dan interpretasi tersebut, penulis menarik kesimpulan untuk menjawab isu hukum tersebut. Analisis data diakhiri dengan memberikan saran mengenai apa yang seharusnya dilakukan terhadap isu hukum tersebut.

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Pengertian Tanah, Hak Atas Tanah dan Tanah Negara

Sebutan tanah dalam bahasa Indonesia dapat dipakai dalam beberapa arti, maka dalam penggunaannya perlu diberi batasan. Dalam hukum tanah kata “Tanah” dipakai dalam arti yuridis, sebagai suatu pengertian yang telah diberi batasan resmi oleh UUPA No 5 tahun 1960 pasal 4 dinyatakan bahwa : Atas dasar hak menguasai dari Negara sebagai yang dimaksud dalam Pasal 2 ditentukan adanya macam-macam hak atas permukaan bumi, yang disebut tanah, yang dapat diberikan kepada dan dipunyai oleh orang-orang, baik sendiri maupun bersama-sama dengan orang lain serta badan-badan hukum”.

Dengan demikian jelaslah, bahwa “Tanah” dalam pengertian yuridis adalah “Permukaan Bumi”.¹⁵ Makna permukaan bumi sebagai bagian dari tanah yang dapat dihaki oleh setiap orang atau badan hukum. Oleh karena itu, hak-hak yang timbul di atas hak atas permukaan bumi termasuk di dalamnya bangunan atau benda-benda yang terdapat di atasnya merupakan suatu persoalan hukum. Persoalan hukum yang dimaksud adalah persoalan yang berkaitan dengan dianutnya asas-asas yang berkaitan dengan hubungan antara tanah dengan tanaman dan bangunan yang terdapat di atasnya.¹⁶

¹⁵ Boedi Harsono, *Op.Cit.*, hal.18

¹⁶ Supriadi, *Hukum Agraria*, (Jakarta, Sinar Rafika, 2007), hal. 3

Dalam kaitannya dengan hubungan hukum antara tanah dengan tanaman dan bangunan yang terdapat di atasnya mempunyai 2 asas yaitu :

1. Asas *accessie* atau asas perlekatan

Dalam asas ini bangunan dan tanaman yang ada di atas tanah merupakan satu kesatuan, bangunan dan tanaman tersebut bagian dari tanah yang bersangkutan. Hak atas tanah dengan sendirinya, karena hukum meliputi juga pemilikan bangunan dan tanaman yang ada di atas tanah yang dihaki, kecuali kalau ada kesepakatan lain dengan pihak yang membangun atau menanamnya. Perbuatan hukum mengenai tanah dengan sendirinya karena hukum juga bangunan dan tanaman yang ada di atasnya

2. Asas *Horizontale Scheiding* atau asas Pemisahan Horizontal

Dalam asas ini, bangunan dan tanaman yang ada di atas tanah bukan merupakan bagian dari tanah. Hak atas tanah tidak dengan sendirinya meliputi pemilikan bangunan dan tanaman yang ada di atasnya. Perbuatan hukum mengenai tanah tidak dengan sendirinya meliputi bangunan dan tanaman milik yang punya tanah yang ada di atasnya. Jika perbuatan hukumnya dimaksudkan meliputi juga bangunan dan tanamannya, maka hal ini secara tegas harus dinyatakan dalam akta yang membuktikan dilakukannya perbuatan hukum yang bersangkutan.¹⁷

¹⁷ Urip Santoso, *Hukum Agraria dan Hak-hak Atas Tanah*, (Jakarta, Kencana, 2005) hal. 2

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia tanah adalah :

1. Permukaan bumi atau lapisan bumi yang di atas sekali
2. Keadaan bumi di suatu tempat
3. Permukaan bumi yang diberi batas
4. Bahan-bahan dari bumi, bumi sebagai bahan sesuatu (pasir, cadas, napal dan sebagainya).

Penggolongan tanah dilihat dari status hukumnya ada dua status hukum di Indonesia yaitu Bukan Tanah Negara, adalah semua tanah yang dikuasai orang berdasarkan hak milik dan Tanah Negara yaitu semua tanah yang langsung maupun tidak langsung dikuasai oleh Negara.¹⁸

Dari penggolongan status tanah tersebut maka tanah diberikan kepada dan dipunyai oleh orang dengan hak-hak yang disediakan oleh UUPA, adalah untuk digunakan atau dimanfaatkan. Diberikannya dan dipunyainya tanah dengan hak-hak tersebut tidak akan bermakna, jika penggunaannya terbatas hanya pada tanah sebagai permukaan bumi saja. Untuk keperluan apa pun tidak bisa tidak, pasti diperlukan juga penggunaan sebagian tubuh bumi yang ada di bawahnya dan air serta ruang yang ada di atasnya. Oleh karena itu dalam ayat (2) UUPA dinyatakan, bahwa hak-hak atas tanah bukan hanya memberikan wewenang untuk mempergunakan sebagian tertentu permukaan bumi yang bersangkutan yang disebut tanah, tetapi diperluas juga

¹⁸Dianto Bachtar, Erpan Faryadi, dan Bonnie Setiawan, *Reformasi Agraria: perubahan politik, sengketa, dan agenda pembaruan agraria di Indonesia*, (Jakarta, Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi UI, 1997) hal. 195

penggunannya pada tubuh bumi yang ada di bawahnya dan air serta ruang yang ada di atasnya.¹⁹

Terdapat juga pengertian tanah/land dalam perundang-undangan negara lain dalam *National Land Code Malaysia* (1965) pasal 5 pengertian “tanah” yang disebut *land* meliputi (“includes”):

- (1) *the surface of the earth and all substances forming that surface;*
- (2) *the earth below the surface and all substances therein*
- (3) *all vegetation and other natural products, whether or not requiring the periodical application of labour to their production, and whether on or below the surface.*
- (4) *all thing attached to the earth or permanently fastened to any thing attached to the earth, whether on or below the surface and*
- (5) *land covered by water*

Dalam *Land Titles Act Singapura* (1993) pasal 4 pengertian *land* didefinisikan sebagai *The surface of any defined parcel of the earth, and all substances thereunder, and so much of the column of air above the surface as is reasonably necessary for the proprietor’s use and enjoyment, and includes any estate or interest in land all vegetation growing thereon and structures affixed thereto or any parcel or airspace or subterranean space held apart from the surface of the land as show in an approved plan subject to any provisions to the contrary the proprietorship of land includes natural rights to air, light, water, and*

¹⁹ Boedi Harsono, *Op.Cit.*, hal.19

support and the right of access to any highway on which the land abuts.

Dari pengertian land diatas, ada persamaan hakiki dengan pengertian “tanah” dalam arti yuridis seperti dijelaskan dalam UUPA, yaitu bahwa yang dimaksudkan dengan “land” adalah juga “permukaan bumi”. Tetapi diperluas hingga meliputi juga hak atas tubuh bumi di bawah dan ruang udara di atasnya dalam batas-batas keperluannya yang wajar.²⁰

Sedangkan hak atas tanah adalah hak atas sebagian tertentu permukaan bumi yang berbatas, berdimensi dua dengan ukuran panjang dan lebar.²¹

Hak atas tanah menurut Effendi Parangin dalam bukunya Hukum Agraria di Indonesia, adalah hak memberi wewenang kepada yang empunya untuk mempergunakan atau mengambil manfaat dari tanah yang dihakinya.²²

Semua hak atas tanah mempunyai sifat-sifat kebendaan (*zakelijk karakter*) yaitu:

1. dapat beralih dan dialihkan kepada pihak lain
2. dapat dijadikan jaminan suatu hutang.
3. dapat dibebani hak tanggungan.

²⁰ *Ibid.*, hal.21

²¹ *Ibid.*, hal. 18

²² Effendi Parangin, *Hukum Agraria Di Indonesia*, (Jakarta: Rajawali, 1994), hal.229

Macam-macam hak atas tanah diatur di Undang-undang Pokok Agraria No.5 Tahun 1960 Pasal 16 ayat (1), hak-hak atas tanah yang dimaksud adalah

- a. Hak milik
- b. Hak guna usaha
- c. Hak guna bangunan
- d. Hak pakai
- e. Hak sewa
- f. Hak membuka tanah
- g. Hak memanfaatkan hasil hutan
- h. Hak-hak lain yang tidak termasuk dalam hak tersebut di atas yang akan ditetapkan dengan Undang-Undang serta hak-hak yang sifatnya sementara sebagai yang disebutkan dalam Pasal 53

Hak-hak atas tanah yang sifatnya sementara tersebut diatur dalam Pasal 53 Undang-Undang Pokok Agraria No.5 tahun 1960 antara lain ialah hak gadai, hak usaha bagi hasil, hak menumpang dan hak sewa tanah pertanian dan hak-hak tersebut diusahakan hapus dalam waktu singkat.

Untuk hak sewa, UUPA memberikan perbedaan, yaitu Hak sewa untuk bangunan dan hak sewa untuk tanah pertanian, yang dimaksud dengan hak sewa untuk bangunan adalah tanah tersebut disewa dengan maksud di atas tanah tersebut untuk didirikan bangunan.²³ Sedangkan yang dimaksud hak sewa untuk tanah pertanian, sehubungan dengan pasal 10 ayat 1 UUPA yaitu menghendaki setiap orang dan badan hukum yang mempunyai

²³ K Wantjik Saleh, *Hak Anda Atas Tanah*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1980), hal 45

sesuatu hak atas tanah pertanian pada dasarnya diwajibkan mengerjakan atau mengusahakannya sendiri secara aktif.²⁴

Sedangkan pasal-pasal yang mengatur hak-hak atas tanah adalah pasal 4 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Pokok Agraria No.5 Tahun 1960, yang bunyinya sebagai berikut :

(1). Atas dasar menguasai dari negara sebagai maksud dalam Pasal 2, ditentukan adanya macam-macam hak atas permukaan bumi, yang disebut tanah yang dapat diberikan kepada dan dipunyai oleh orang-orang, baik sendiri maupun bersama-sama dengan orang-orang serta badan hukum.

(2). Hak-hak atas tanah yang dimaksud dalam ayat (1) Pasal ini memberi wewenang untuk mempergunakan tanah yang bersangkutan, demikian pula tubuh bumi dan air serta ruang yang ada di atasnya sekedar diperlukan untuk kepentingan yang langsung berhubungan dengan penggunaan tanah itu dalam batas-batas menurut Undang-Undang ini dan peraturan-peraturan hukum yang lebih tinggi.

Berdasarkan pasal di atas maka hak atas tanah boleh digunakan oleh pihak bersangkutan dengan terdapat pengaturan mengenai hak penguasaan atas tanah. Dalam UUPA diatur dan sekaligus ditetapkan tata jenjang atau hierarki hak-hak penguasaan atas tanah dalam hukum tanah nasional yaitu :²⁵

²⁴ *Ibid.*, hal 52

²⁵ Boedi Harsono, *Op.Cit.*, hal. 24

1. Hak bangsa Indonesia yang disebut dalam pasal 1, sebagai hak penguasaan atas tanah yang tertinggi, berspek perdata dan publik
2. Hak menguasai dari Negara yang disebut dalam pasal 2, semata-mata beraspek perdata dan publik.
3. Hak ulayat Masyarakat Hukum adat yang disebut dalam pasal 3, beraspek perdata dan public dan
4. Hak-hak perorangan/individual, semuanya beraspek perdata, terdiri atas :
 - a. Hak-hak atas Tanah sebagai hak-hak individual yang semuanya secara langsung ataupun tidak langsung bersumber pada hak bangsa, yang disebut dalam pasal 16 dan 53.
 - b. Wakaf, yaitu Hak milik yang sudah diwakafkan pasal 49.
 - c. Hak jaminan atas tanah yang disebut "Hak Tanggungan" dalam pasal 25,33,39, dan 51.

Hak-hak penguasaan atas tanah juga diartikan sebagai lembaga hukum dan hubungan hukum konkrit, seperti yang dikemukakan oleh Boedi Harsono sebagai berikut: "Dengan pendekatan pengertian hak penguasaan atas tanah sebagai Lembaga Hukum dan Hubungan Hukum Konkrit, ketentuan-ketentuan hukum yang mengaturnya dapat disusun dan dipelajari dalam suatu sistematika yang khas dan masuk akal. Dikatakan "khas" karena hanya dijumpai dalam hukum tanah dan

tidak dijumpai dalam cabang-cabang hukum yang lain. Dikatakan “Masuk Akal” karena mudah ditangkap dan diikuti logikanya”.

Oleh karena itu terdapat ketentuan-ketentuan hak atas tanah yang mengatur hak-hak penguasaan atas tanah sebagai lembaga hukum antara lain:²⁶

1. Memberi nama pada hak penguasaan yang bersangkutan
2. Menetapkan isinya, yaitu mengatur apa saja yang boleh, wajib, dan dilarang untuk sipembuat oleh pemegang haknya serta jangka waktu penguasaannya.
3. Mengatur hal-hal mengenai subyeknya, siapa yang boleh menjadi pemegang haknya dan syarat-syarat bagi penguasaannya.
4. Mengatur bagi hak-hak penguasaannya

Kemudian ketentuan-ketentuan Hukum Tanah yang mengatur hak-hak penguasaan atas tanah sebagai hubungan hukum konkrit antara lain:

1. Mengatur hal-hal mengenai penciptaannya menjadi suatu hubungan hukum yang konkrit, dengan nama atau sebutan yang dimaksudkan
2. Mengatur hal-hal mengenai pembebanannya dengan hak-hak lain
3. Mengatur hal-hal mengenai pemindahannya kepada pihak lain
4. Mengatur hal-hal mengenai hapusnya
5. Mengatur hal-hal mengenai pembuktiaannya

²⁶ *Ibid.*, hal. 25-27

Dengan penjelasan tersebut, jelaslah bahwa hak atas tanah berisikan serangkaian wewenang, kewajiban atau larangan-larangan bagi pemegang haknya untuk berbuat sesuatu terhadap tanah yang diiliki. Sesuatu yang boleh, wajib dan atau dilarang untuk si pembuat adalah yang merupakan tolak pembeda antara pembeda berbagai penguasaan tanah yang diatur dalam hukum tanah.²⁷

Sedangkan tanah negara menurut Maria S.W. Sumardjono dalam bukunya kebijakan pertanahan menyatakan tanah negara adalah tanah-tanah yang tidak dilekati dengan suatu hak, yakni hak milik, hak guna usaha, hak guna bangunan, hak pakai atas tanah negara, hak pengelolaan, serta tanah ulayat dan tanah wakaf. Adapun ruang lingkup tanah negara meliputi juga:

- (a) tanah-tanah yang diserahkan secara sukarela oleh pemiliknya;
- (b) tanah-tanah hak yang berakhir jangka waktunya & tidak diperpanjang lagi
- (c) tanah-tanah yang pemegang haknya meninggal dunia tanpa ahli waris;
- (d) tanah-tanah yang ditelantarkan; dan
- (e) tanah-tanah yang diambil untuk kepentingan umum sesuai dengan tata cara pencabutan hak yang diatur dalam Undang-Undang

²⁷ Ramli Zein, *Hak Pengelolaan Dalam Sistem UUPA*, (Jakarta :Rineka Cipta, 1995), hal.23

No.20 Tahun 1961 dan pengadaaan tanah yang diatur dalam Keppres No.55 tahun 1993.²⁸

Tanah Negara dapat dibedakan menjadi dua jenis yaitu Tanah Negara Bebas dan Tanah Negara Tidak Bebas. Tanah Negara Bebas adalah tanah negara yang langsung di bawah penguasaan negara, di atas tanah tersebut tidak ada satupun hak yang dipunyai oleh pihak lain selain negara. Tanah negara bebas ini bisa langsung dimohon oleh kita kepada negara/pemerintah dengan melalui suatu prosedur yang lebih pendek daripada prosedur terhadap tanah negara tidak bebas. Sedangkan tanah negara tidak bebas adalah tanah negara yang di atasnya sudah ditumpangi oleh suatu hak punya pihak lain, (misalnya: tanah negara yang di atasnya ada hak pengelolaan yang dipunyai oleh Pemda, Pertamina, PT. KAI dst), tanah negara yang di atasnya ada hak seperti Hak Guna Usaha baik yang dipunyai BUMN maupun badan usaha swasta, tanah negara yang di atasnya ada hak-hak pakai. Tanah-tanah negara tidak bebas tersebut baru bisa kita mohonkan kepada negara menjadi tanah hak milik apabila kita telah memperoleh izin dan/membebasakan hak-hak yang ada di tanah negara tersebut dari pemegangnya, dengan cara membayar sejumlah uang tertentu ataupun secara gratis.²⁹

Dalam perkembangannya, penguasaan tanah-tanah negara diatur di PP No. 8 Tahun 1953 (peraturan ini sudah berganti dengan

²⁸ Maria S.W. Sumardjono, *Op.Cit.*, hal.62

²⁹ Herman Hermit, *Cara Memperoleh Sertifikat Tanah Hak Milik, Tanah Negara dan Tanah Pemda*, (Bandung: Mandar Maju, 2004), Hal :112

Peraturan Menteri Agraria No. 9 Tahun 1999 tentang ketentuan-ketentuan tata cara pemberian dan pembatalan Hak atas Tanah Negara dan Pengelolaannya), dan dalam praktiknya, kekayaan negara berupa tanah tersebut dapat dipindahtangankan atau dipertukarkan dengan pihak lain (*ruilslag*) dengan persetujuan presiden berdasarkan usul Menteri Keuangan atau dapat juga dimanfaatkan dengan cara disewakan atau dipergunakan dengan cara dibangun, dioperasikan dan diserahkan kepada pihak lain (BOT) yang dilakukan dengan keputusan Menteri Keuangan.³⁰ Apabila suatu instansi pemerintah menguasai tanah namun tidak memegang hak pengelolaan atau hak pakai, maka status tanahnya adalah tanah negara. Akan tetapi apabila suatu tanah negara atau yang dikuasai oleh pemerintah dan yang merupakan aset/kekayaan negara diberikan hak pengelolaan dan hak pakai sesuai dengan Peraturan Menteri Agraria No. 9 Tahun 1965, maka tidak serta merta masuk dalam pengertian tanah negara.

Perlu pula ditegaskan bahwa penguasaan tanah-tanah negara yang merupakan kekayaan negara secara yuridis administratif penguasaannya berada di bawah wewenang Kepala Badan Pertanahan Nasional, sedangkan secara fisik penggunaannya berada di bawah pengurusan suatu departemen/lembaga yang memerlukan koordinasi dalam penanganannya.³¹

³⁰ *Ibid.*, hal. 63

³¹ *Ibid.*, hal.64

B. Tata Cara Penggunaan dan Penguasaan Hak Atas Tanah

Arti dari penggunaan tanah adalah dimanfaatkannya sebidang tanah sesuai dengan fungsi dan nilai dari pada tanah yang bersangkutan dan tujuan yang ingin dicapai dalam penggunaan tanah tersebut adalah tidak lain dari pada untuk meningkatkan kesejahteraan rakyat dan untuk mewujudkan keadilan sosial.³²

Kemudian arti dari penguasaan adalah tindakan atau kemampuan untuk menguasai secara penuh sesuatu yang dianggap miliknya.³³ Sedangkan pengertian secara umum kalau dihubungkan dengan hak atas tanah menurut Effendi Parangin adalah dapat berbuat sesuatu dengan tanah.³⁴

Penguasaan secara garis besar dalam Hukum Tanah dapat dipakai dalam arti fisik juga dalam arti yuridis. Penguasaan yuridis dilandasi hak yang dilindungi oleh hukum dan umumnya memberi kewenangan kepada pemegang hak untuk menguasai secara fisik tanah yang dihak secara fisik, pada kenyataannya penguasaan fisiknya dilakukan oleh pihak lain.³⁵ Tata cara perolehan hak atas tanah diartikan sebagai pemberian perpanjangan, pembaharuan, penghentian serta pembatalan hak-hak atas tanah dan mengawasi mutasi atas tanah-tanah tersebut. Negara Indonesia menguasai tanah

³²Abdurrahman, *Beberapa Aspekta Tentang Hukum Agraria Seri Hukum Agraria V*, (Bandung: Alumni, 1983), hal. 15

³³W.J.S. Poerwodarminto, *Kamus Bahasa Indonesia*, (Jakarta: Balai Pustaka, 1960), hal. 468

³⁴W.Effendi Parangin, *Op.Cit.*, hal.207

³⁵Boedi Harsono, *Op.Cit.*, hal. 23

di seluruh kawasan Republik Indonesia tetapi tidak menutup kemungkinan bahwa negara akan memberikan suatu hak atas tanah kepada warga masyarakat yang memohon hak atas tanah yang di atasnya belum ada hak atas tanah.

Dengan adanya tata cara perolehan hak atas tanah diharapkan dapat mendukung Catur Tertib Pertanahan antara lain.³⁶

1. Tertib Hukum Pertanahan

Upaya untuk menumbuhkan kepastian hukum pertanahan sebagai perlindungan terhadap hak-hak atas tanah dan penggunaannya agar terdapat ketentraman masyarakat dan mendorong gairah membangun

2. Tertib Administrasi Pertanahan

Upaya memperlancar setiap usaha dari masyarakat yang menyangkut masalah tanah terutama dengan pembangunan yang memerlukan sumber informal bagi yang memerlukan tanah sebagai sumber daya, uang dan modal

3. Tertib Penggunaan Tanah

Tanah harus benar-benar digunakan sesuai dengan kemampuan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat, dengan memperhatikan kesuburan dan kemampuan tanah

4. Tertib Pemeliharaan Tanah dan Lingkungan Hidup

³⁶ Ika Wijayati, *Tinjauan Hukum Proses Penguasaan dan Pemilikan Tanah Negara Oleh Masyarakat di Kota Semarang*, (Semarang : Skripsi Unissula, 2004), hal.23

Merupakan upaya untuk menghindarkan kerusakan tanah, memulihkan kesuburan tanah dan menjaga kualitas sumber daya alam, mencegah dan pencemaran tanah yang dapat menurunkan kualitas tanah dan lingkungan hidup baik karena alam atau tingkah laku manusia. Tertib pemeliharaan tanah merupakan kewajiban setiap Orang/Badan Hukum/Instansi Pemerintah.

Apabila tata cara perolehan hak atas tanah tersebut telah sesuai dengan catur tertib pertanahan dan telah terlaksana, maka perlu adanya suatu pendaftaran tanah yang telah diperintahkan oleh Peraturan Pemerintah No.24 tahun 1997 Pasal 3, yang mempunyai tujuan.³⁷

1. Untuk memberikan kepastian hukum dan perlindungan hukum kepada pemegang hak atas suatu bidang tanah, satuan rumah susun, dan hak-hak lain yang terdaftar agar dengan mudah dapat membuktikan dirinya sebagai pemegang hak yang bersangkutan.
2. Untuk menyediakan informasi kepada pihak-pihak yang berkepentingan termasuk Pemerintah agar dengan mudah dapat memperoleh data yang diperlukan dalam mengadakan perbuatan hukum mengenai bidang-bidang tanah dan satuan-satuan rumah susun yang sudah terdaftar.
3. Untuk mengadakan tertib administrasi.

³⁷ Adrian Sutedi, *Peralihan Hak Atas Tanah dan Pendaftarnya*, (Jakarta:Sinar Grafika, 2007), hal. 115

Akan tetapi dalam kenyataannya masih banyak tanah yang tidak atau belum didaftarkan, bahkan ada tanah yang telah digunakan dan dikuasai turun temurun tetapi belum jelas statusnya, sehingga tidak ada kepastian hukum pada hak atas tanah. Akhirnya sering terjadi kericuhan-kericuhan masalah tanah yang sebenarnya hal itu tidak perlu terjadi.³⁸ Dengan demikian jelaslah, bahwa dengan adanya pendaftaran tanah setelah proses permohonan perolehan hak atas tanah selesai sangat penting, karena hal ini menyangkut hajat hidup orang banyak dan individu.

Dasar hukum proses penggunaan, penguasaan, dan perolehan hak atas tanah, telah diatur di dalam peraturan perundang-undangan yang dapat disebutkan sebagai berikut :

1. Undang-Undang Pokok Agraria No 5 tahun 1960 terutama Pasal 2 ayat (2) b jis Pasal 4 ayat(1) dan Pasal 16.
2. Keputusan Presiden (Keppres) No 7 tahun 1979 tentang Pelita III- Penetapan kebijaksanaan pokok bidang pertanahan, Catur Tertib pertanahan, sebagai pelaksanaan TAP MPR No. IV/MPR Tahun 1978.
3. Peraturan Menteri Dalam Negeri (PMDN) No. 6 tahun 1972 tentang pelimpahan wewenang pemberian hak atas tanah.
4. Keputusan Menteri Dalam Negeri No 96 Tahun 1971 di ubah dengan Surat Keputusan (SK) No 142/D/A tahun 1973 dan Surat

³⁸Salyadi, *Efektifitas Pelaksanaan Proyek Operasi Nasional Agraria (Prona) Dalam mewujudkan Pendaftaran Tanah Dengan Cepat dan Murah Di Kabupaten DATI II Boyolali*, (Surakarta: Skripsi UNS,1992), hal. 9

Keputusan No 32/D/A Tahun 1978 tentang susunan Panitia Pemeriksaan tanah "A" dan "B".

5. Keputusan Kepala Badan Pertanahan Nasional No 11 Tahun 1988 tentang organisasi dan tata kerja Badan Pertanahan Nasional.
6. Peraturan Menteri Negara Agraria/Kepala badan Pertanahan Nasional No 3 Tahun 1999 tentang pelimpahan kewenangan pemberian dan pembatalan keputusan pemberian hak atas tanah negara.
7. Peraturan Menteri Negara Agraria/Kepala badan Pertanahan Nasional No 9 Tahun 1999 tentang Tata Cara Pemberian dan Pembatalan hak atas tanah negara dan pengelolaannya.

Dari dasar-dasar hukum yang telah diatur, maka seorang warga negara dapat merealisasikan perolehan tanah hak ini dengan berpedoman dan mengikuti petunjuk dan prosedur serta tata cara yang tercantum dalam Peraturan Menteri Agraria No.9 Tahun 1999, tentang ketentuan–ketentuan mengenai tata cara pemberian dan pembatalan hak atas tanah negara dan pengelolaannya, yang secara garis besar dapat disebutkan sebagai berikut:

1. Identitas subyek hukum yang berhak memohon
2. Pejabat negara yang berwenang menerima permohonan
3. Jenis hak yang boleh dan akan diminta
4. Tahap proses permohonan :

- a. Surat Permohonan
- b. Lampiran-lampiran
- c. Proses penanganan oleh pejabat agraria
- d. Surat keputusan pemberian hak.

Di bawah ini adalah penjelasan tata cara atau proses pemberian hak atas tanah yang akan di jelaskan secara rinci sesuai dengan Peraturan Menteri Agraria No.9 Tahun 1999 yaitu :

1. secara umum dapat dikatakan bahwa yang berhak memohon hak atas tanah tertentu ialah orang, badan hukum yang mempunyai hubungan hukum atau kepentingan atas tanah tersebut. Hubungan hukum adalah orang atau badan hukum tersebut tercatat sebagai pemegang hak atas tanah, kemudian hak tersebut berakhir jangka waktunya, maka orang atau badan hukum tersebut berhak memohon hak atas tanah itu. Sedangkan yang dimaksud dengan hubungan kepentingan adalah seseorang atau badan hukum menyewa tanah dan diatas tanah itu didirikan bangunan, kemudian tanah tersebut menjadi tanah negara, maka orang atau badan hukum tersebut berhak memohon suatu hak diatas tanah tersebut.
2. adapun instansi atau lembaga yang membantu Badan Pertanahan Nasional untuk mengawasi proses penguasaan dan pemilikan tanah negara adalah Pejabat Pembuat Akta Tanah, yang berwenang membuat akta perjanjian-perjanjian yang dimaksud memindahkan hak atas tanah, memberikan sesuatu hak baru atas tanah,

menggadaikan tanah atau meminjam uang dengan hak atas tanah sebagai tanggungan, oleh karena itu yang dapat diangkat sebagai Pejabat Pembuat Akta Tanah adalah :

- a. Notaris (membantu pembuatan akta tanah)
 - b. Pegawai-pegawai dan bekas pegawai dalam lingkungan Direktorat Jendral Agraria yang dianggap mempunyai pengetahuan yang cukup tentang peraturan-peraturan pendaftaran tanah dan lainnya yang bersangkutan dengan prosedur peralihan hak atas tanah.
 - c. Para pegawai pamong praja yang pernah melakukan tugas sebagai Pejabat Pembuat Akta Tanah
 - d. Orang-orang lain yang telah lulus dalam ujian yang diadakan oleh Direktorat Jendral Agraria.
3. Hak yang dapat diminta oleh pemohon untuk dapat diberikan pemerintah kepadanya tergantung dari hak yang dapat dimiliki pemohon dan pengguna tanah yang bersangkutan. Jika pemohon adalah Warga Negara Indonesia (tunggal), baik pria maupun wanita asli atau keturunan asing maka dapat memohon : Hak milik atau Hak Guna Bangunan atau Hak Pakai. Jika pemohon adalah warga negara asing yang bertempat tinggal di Indonesia, ia dapat memohon Hak Pakai, hal ini juga berlaku bagi pemohon yang berwarga Negara rangkap. Bila pemohon adalah badan hukum yang ditunjuk pemerintah dapat sebagai pemegang hak atas tanah,

maka semua warga negara Indonesia tunggal ia dapat memohon hak milik atau hak guna bangunan atau hak pakai. Badan hukum yang dapat mempunyai hak milik atas tanah ialah :

- a. Badan-badan milik negara
- b. Koperasi pertanian
- c. Badan-badan sosial dan keagamaan tertentu

Badan hukum yang ditunjuk sebagai yang dapat mempunyai hak milik, seperti misalnya perseroan terbatas, yayasan dapat memohon hakguna usaha atau hak guna bangunan atau hak pakai.

4. Secara garis besar tat cara permohonan dan pemberian ijin hak atas tanah berlangsung dalam tahapan sebagai berikut :
 - a. Pemohon mengajukan permohonan tertulis kepada pejabat yang berwenang memberikan hak yang dimohon, melalui kantor Badan Pertanahan.
 - b. Kantor Badan Pertanahan memeriksa dan meminta dipersiapkan syarat-syarat yang diperlukan antara lain :
 - 1). Surat keterangan pendaftaran tanah
 - 2). Gambar situasi/surat ukur
 - 3). Fatwa tata guna tanah
 - 4). Risalah pemilikan tanah oleh panitia "A"
 - 5). Berkas permohonan yang lengkap oleh Kantor Badan Pertanahan dikirim kepada Gubernur/Kepala Daerah

setempat melalui Kantor Badan Pertanahan propinsi setempat.

- 6). Kalau wewenang pemberian hak yang dimohon ada di tangan gubernur/Kepala Daerah, maka Kepala Badan Pertanahan Negara atas nama Gubernur mengeluarkan Surat Keputusan Pemberian Hak (SKPH). Jika wewenang mengeluarkan yang dimaksud ada ditangan Menteri Dalam Negeri, maka berkas Permohonan yang lengkap disertai pertimbangan setuju atau tidak oleh Kepala Badan Pertanahan Nasional dikirim kepada Menteri Dalam Negeri melalui Badan Pertanahan Nasional atas nama Menteri Dalam Negeri kemudian mengeluarkan Surat Keputusan Pemberian Hak (SKPH).
- 7). Surat Keputusan Pemberian Hak (SKPH) diserahkan kepada pemohon
- 8). Pemohon memenuhi semua persyaratan yang dicantumkan dalam Surat Keputusan Permohonan Hak (SKPH)
- 9) Hak atas tanah tersebut didaftarkan oleh pemohon di Kantor Badan Pertanahan setempat.
- 10) Kantor sub Direktorat Agraria mengeluarkan sertifikat hak atas tanah dan menyerahkan kepada pemegang hak.

Apabila seluruh persyaratan permohonan hak atas tanah telah sesuai dan lengkap seperti yang telah diatur dalam Peraturan Menteri

Negara Agraria No.9 Tahun 1999, tentang ketentuan-ketentuan tata cara Pemberian dan pembatalan Hak Atas Tanah dan Pengelolaannya, maka permohonan tersebut akan dikabulkan.

C. Perkembangan Penggunaan dan Penguasaan Tanah PT. Kereta Api Indonesia

Setelah Proklamasi kemerdekaan 17 Agustus 1945 karyawan kereta api yang tergabung dalam Angkatan Moeda Kereta Api" (AMKA) mengambil alih kekuasaan perkeretaapian dari pihak Jepang.

Pada tanggal 28 September 1945, pembacaan pernyataan sikap oleh Ismangil dan sejumlah anggota AMKA lainnya, menegaskan bahwa mulai tanggal 28 September 1945 kekuasaan perkeretaapian berada di tangan bangsa Indonesia. Orang Jepang tidak diperkenankan lagi campur tangan dengan urusan perkeretaapian di Indonesia. Inilah yang melandasi ditetapkannya 28 September 1945 sebagai Hari Kereta Api di Indonesia, serta dibentuknya "Djawatan Kereta Api Republik Indonesia" (DKARI).

DKARI kemudian diubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA) menurut UU No.19 Tahun 1960 Jo. PP No. 22 Tahun 1963, yang kemudian diubah menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) menurut PP No.61 Tahun 1971 pada tanggal 15 September 1971. Pada tanggal 2 Januari 1991, PJKA diubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) menurut PP No. 57 Tahun 1990, dan

sejak tanggal 1 Juni 1999 menjadi PT Kereta Api Indonesia (Persero).³⁹

Dari sejarah perkeretaapian di Indonesia masalah tentang kekayaan PT. Kereta Api Indonesia terutama tanah tidak diungkap secara jelas. Namun pada perkembangan yang terakhir yaitu pada saat perubahan status dari Perumka menjadi PT. Kereta Api (Persero), ditegaskan secara jelas bahwa semua kekayaan negara di Perumka beralih menjadi kekayaan PT. Kereta Api kecuali prasarana pokoknya yang di dalamnya termasuk tanah.⁴⁰ Hal ini berdasar PP No. 57 Tahun 1990 Pasal 8 Ayat(2) mengenai perubahan status PJKA menjadi Perumka menyebutkan: “Besarnya modal perusahaan adalah sama dengan nilai seluruh kekayaan Negara yang telah tertanam di dalam Perusahaan Jawata (PERJAN) Kereta Api pada saat dialihkan kecuali terowongan, instansi sentral listrik, beserta aliran atas, dan tanah dimana bangunan tersebut terletak serta tanah daerah milik dan manfaat kereta api”.

Dari uraian tersebut secara hukum aset tanah PT. Kereta Api Indonesia tetap menjadi kekayaan negara atau tanah negara yang telah tertanam dalam tubuh PJKA menjadi Perumka, sejak saat itu juga PJKA dinyatakan bubar. Hal ini ditegaskan di pasal 2 ayat (2) PP No. 57 tahun 1990 :“Dengan dialihkannya bentuk perusahaan Jawatan

³⁹ www.wikipedia.org, *Sejarah PT. Kereta Api Indonesia*, diakses tanggal 4 September 2008

⁴⁰ Fitri Adhi Nugroho, *Studi Penguasaan Tanah PT.Kereta Api (Persero) di Kecamatan Demak dan Kecamatan Wonosalam Kabupaten Demak Provinsi Jawa Tengah*, (Yogyakarta: Skripsi STPN, 2004), hal. 9-10

(PERJAN) Kereta Api menjadi Perusahaan Umum (PERUM) Kereta Api, Perusahaan Jawatan (PERJAN) Kereta Api dinyatakan bubar pada saat pendirian PERUM tersebut dengan ketentuan segala hak dan kewajiban kekayaan dan termasuk seluruh pegawai perusahaan Jawatan (PERJAN) Kereta Api yang ada pada saat pembubarannya beralih kepada PERUM yang bersangkutan”.

Dengan demikian secara hukum aset tanah kembali ke lembaga yang lebih tinggi. Dalam hal ini adalah Negara dan berstatus Tanah Negara, di bawah penguasaan Departemen Perhubungan. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai badan Penyelenggara Perkeretaapian di Indonesia, yang juga diberi wewenang untuk mengelola sarana prasarana kereta api termasuk di dalamnya “Tanah”.⁴¹

Dalam perkembangan selanjutnya, menurut Perbendaharaan Negara yang di atur di dalam Undang-Undang No 1 tahun 2004, tanah asset PT Kereta Api (Persero) baik yang sudah bersertifikat (dengan atas nama PT Kereta Api) maupun yang belum, tidak boleh dilepaskan kepada pihak ketiga, jika tidak ada izin dari Menteri Keuangan terlebih dahulu. Walaupun tanah asset PT Kereta Api (Persero) belum bersertifikat 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.⁴²

⁴¹ *Ibid.*

⁴² Dasrin Zen dan PT. Kereta Api (Persero), *Op.Cit.*, hal.34

D. Hak Pengelolaan Tanah Negara

Hak pengelolaan menurut R. Atang Ranoemihardja adalah hak atas tanah yang dikuasai negara dan hanya dapat diberikan kepada badan hukum pemerintah (departemen, jawatan, atau daerah swatantra) atau pemerintah daerah baik untuk dipergunakan untuk usaha sendiri maupun untuk kepentingan pihak ketiga.⁴³

Hak pengelolaan merupakan konversi dari hak penguasaan yang diatur dalam Peraturan Menteri Agraria No.9 tahun 1965, kemudian diubah dengan Peraturan Menteri Dalam Negeri No. 5 Tahun 1973 dan rubah kembali dengan Peraturan Menteri Dalam Negeri No. 5 Tahun 1974 tentang ketentuan-ketentuan mengenai penyediaan dan pemberian tanah untuk keperluan perusahaan dan Peraturan Menteri Dalam Negeri No 1 Tahun 1977 tentang tata cara permohonan dan penyelesaian pemberiaan hak atas tanah bagian-bagian hak pengelolaan serta pendaftarannya. Semula diatur oleh peraturan Pemerintah No.8 Tahun 1953 yang ditetapkan sebelum berlakunya Undang-Undang Pokok Agraria No.5 tahun 1960.⁴⁴

Hak pengelolaan bukanlah merupakan hak yang diatur dalam UUPA tetapi dijumpai dalam penjelasan umum UUPA.

Hak pengelolaan ini dapat diberikan kepada badan hukum pemerintah atau pemerintah daerah yang dipergunakan untuk usahanya sendiri maupun untuk kepentingan pihak ketiga. Bentuk dari

⁴³R. Atang Ranoemihardja disadur dalam Ramli Zein, *Hak Pengelolaan Dalam Sistem UUPA*, (Jakarta:Rineka Cipta, 1995), hal. 53

⁴⁴Ramli Zein, *Op.Cit.*, hal 55-56

hak pengelolaan berdasarkan Undang-undang Pokok Agraria No.5 Tahun 1960 Penjelasan Umum II angka (2), menyatakan bahwa dengan berpedoman pada tujuan yang disebutkan di atas negara dapat memberikan tanah yang dikuasai negara kepada seseorang atau badan hukum dengan sesuatu hak menurut peruntukan dan keperluannya, misalnya hak milik, hak guna usaha, hak bangunan, dan hak pakai atau memberikannya dalam pengelolaan kepada suatu badan penguasa (departemen, jawatan, atau daerah swatantra untuk dipergunakan bagi pelaksanaan tugasnya masing-masing Pasal 2 ayat (4).⁴⁵ Jadi dapat disimpulkan mengenai hak pengelolaan atas tanah negara bahwa apabila tanah yang dikuasai oleh instansi dengan hak penguasaan dipergunakan sendiri untuk kepentingan instansi yang bersangkutan, maka dikonversi menjadi Hak Pakai sebagaimana dimaksudkan dalam UUPA yang berlangsung selama tanah tersebut dipergunakan untuk keperluan itu oleh instansi yang bersangkutan. Akan tetapi apabila selain dipergunakan untuk kepentingan instansi, dimaksud juga untuk dapat diberikan dengan sesuatu hak kepada pihak ketiga, maka hak penguasaan tersebut dikonversi menjadi Hak Pengelolaan, yang berlangsung selama tanah tersebut dipergunakan untuk keperluan itu oleh instansi yang bersangkutan.

Dalam Peraturan Menteri Agraria No. 9 tahun 1965 hak pengelolaan memberikan kewenangan kepada pemegangnya untuk:

⁴⁵ Boedi Harsono, *Op.Cit.*, hal.578

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.

Kewenangan-kewenangan diatas kemudian diulang kembali di Pasal 28 Peraturan Menteri Dalam Negeri No 5 Tahun 1973. Namun kemudian perumusan itu diubah oleh pasal 3 Peraturan Menteri Dalam Negeri No 5 Tahun 1974 yang menyatakan bahwa dengan mengubah seperlunya ketentuan dalam Peraturan Menteri Agraria No 9 tahun 1965 tentang "Pelaksanaan Konversi Hak Penguasaan Atas Tanah Negara dan Ketentuan-ketentuan tentang Kebijakan selanjutnya", maka dengan hak pengelolaan memberikan wewenang 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 menurut persyaratan yang ditentukan oleh perusahaan pemegang hak tersebut, yang meliputi segi-segi peruntukan, penggunaan, jangka waktu dan keuangannya, dengan ketentuan bahwa

pemberian hak atas tanah kepada pihak ketiga yang bersangkutan dilakukan oleh pejabat-pejabat yang berwenang, sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.⁴⁶

Dengan 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 No. 5 Tahun 1974 jo. Peraturan Menteri Dalam Negeri No 1 Tahun 1977.⁴⁷ sedangkan subjek dari hak pengelolaan menurut UUPA No 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. Sedangkan dalam Peraturan Menteri Dalam Negeri No 1 Tahun 1977 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-kegiatan usaha sejenis dengan perusahaan industri dan pelabuhan.⁴⁸

Dengan Demikian maka sifat-sifat Hak Pengelolaan adalah :

⁴⁶ Ramli Zein, *Op.Cit.*, hal. 58-59

⁴⁷ *Ibid.*, hal.63

⁴⁸ *Ibid.*, hal.64-66

1. Hak pengusaan atas tanah Negara.
2. Untuk dipergunakan sendiri oleh si pemegang dan sebagainya 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 Keputusan mengenai permohonan pemberian,

perpanjangan/pembaharuan, menerima pelepasan, izin pemindahan dan pembatalan Hak Pengelolaan.⁴⁹

Serta 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 Permohonan untuk memperoleh hak pengelolaan diajukan kepada Kepala Badan Pertanahan Nasional melalui Kepala Kantor Pertanahan Kabupaten/Kotamadya setempat yang bersangkutan rangkap 6 dengan dilampiri .⁵⁰

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 lpeda setempat, bila tanah adalah milik adat.
6. Keterangan tentang penguasaan tanah (Jual/Beli), pembebasan, tukar menukar dll/disertai dengan bukti-bukti cara perolehan/penguasaan tanahnya.
7. Gambar situasi (Peta Keliling)

⁴⁹ 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),hal 57

⁵⁰ *Ibid.*,hal 58

8. Risalah Pemeriksaan Tanah
9. Pertimbangan dari Instansi lain yang ada hubungannya dengan tanah yang dimohon.

E. Subyek Hukum yang Berhak atas Penguasaan Tanah Negara

Yang dimaksud sebagai subyek hukum (persoon) ialah suatu pendukung hak yaitu manusia atau badan yang menurut hukum berkuasa (berwenang) menjadi pendukung hak. Dalam subyek hukum adalah manusia maka orang tersebut mempunyai kewenangan dapat melakukan tindakan hukum, dewasa, sehat jiwa serta tidak dalam pengampunan (curandus), sedangkan subyek hukum adalah badan hukum yang memiliki ciri-ciri memiliki kekayaan yang terpisah dari kekayaan anggota, memiliki hak dan kewajiban yang terpisah dari hak dan kewajiban para anggotanya secara pribadi, memiliki sifat kesinambungan. Apabila hal tersebut terpenuhi maka dapatlah melakukan pelaksanaan tindakan hukum.⁵¹

Pengaturan subyek hukum yang berhak atas penguasaan tanah negara diatur dalam Pasal 4 (1) Undang-Undang Pokok Agraria No.5 Tahun 1960 yang selanjutnya disebutkan :“ Atas dasar hak menguasai dari negara sebagai yang dimaksud dalam Pasal 2 ditentukan adanya bermacam-macam hak atas permukaan bumi, yang disebut tanah, yang dapat diberikan kepada dan dipunyai oleh orang-orang baik sendiri maupun bersama-sama dengan orang-orang lain atau badan hukum”.

⁵¹ Dudu Duswara Machmudin, *Pengantar Ilmu Hukum Sebuah Sketsa*, (Bandung: Refika Aditama, 2003), hal.32-36

Berdasarkan penjelasan di atas, maka jelas terlihat bahwa subyek hukum yang berhak atas penguasaan tanah negara adalah perorangan baik secara sendiri atau beberapa orang secara bersama-sama atau badan hukum. Untuk subyek hukum seperti ditentukan juga dalam Undang-Undang Pokok Agraria, maka hanya warga Negara Indonesia/orang asing yang berkedudukan di Indonesia atau Badan Hukum/Badan Hukum Asing yang didirikan menurut hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia.⁵²

Dengan diberikannya hak atas tanah tersebut, maka antara orang atau badan hukum itu telah terjalin hubungan hukum dengan tanah yang dihakinya.

F. Kepastian Hak Atas Tanah

Jaminan kepastian hukum hak atas tanah telah diatur di Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah, dimana dalam Pasal 3 peraturan tersebut menyebutkan bahwa tujuan pendaftaran tanah adalah menjamin kepastian hukum dan perlindungan hukum kepada pemegang hak atas suatu bidang tanah, kemudian sebagai bentuk penyelenggaraan informasi kepada pihak-pihak yang berkepentingan dan juga sebagai terselenggaranya tertib administrasi pertanahan. Bentuk dari jaminan kepastian hukum hak atas tanah berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 24 tahun 1997 adalah berupa Sertifikat Hak

⁵²Sudargo Gautama dan Ellyda T. Soetiyarto, *Komentar Atas Peraturan-Peraturan Pelaksanaan Undang-Undang Pokok Agraria (1996)*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1997), hal.3

Atas Tanah yang berfungsi sebagai alat pembuktian yang kuat atas kepemilikan hak atas tanah.

Kepastian hukum mengenai hak-hak atas tanah sebagaimana yang dicita-citakan oleh UUPA mencakup tiga hal, yaitu kepastian mengenai objek hak atas tanah, kepastian mengenai subjek hak atas tanah, dan kepastian mengenai status hak atas tanah. Ketiga hal tersebut perlu terpenuhi, karena dengan adanya ketiga kepastian inilah yang menghindarkan dari berbagai sengketa tanah yang sering bersumber pada obyek, subyek dan status tanah tersebut.⁵³

Kemudian Untuk mendapatkan letak dan luas yang pasti dilakukan pengukuran secara kadasteral atas bidang tanah di lapangan. Hasil pengukuran dipetakan secara jelas dalam suatu surat ukur, yang menjadi bagian tak terpisahkan dari satu sertifikat hak tanah. Sebelum dipetakan, hasil pengukuran dan batas-batas tanah diperlihatkan kepada pemilik tanah yang berbatasan untuk mendapatkan kepastian letak batas tanah. Apabila telah disepakati maka pemilik tanah berbatasan membubuhkan tanda tangan persetujuan yang diistilahkan dengan *contradictoire delimitatie*.⁵⁴

Suatu tanah apabila tidak memenuhi unsur-unsur jaminan kepastian hukum seperti dijelaskan diatas, maka tanah itu dinyatakan tidak atau belum mempunyai kepastian hukum hak atas tanah,

⁵³ *Ibid*, hal.170

⁵⁴ www.suaramerdeka.com, *Kepastian Hak Atas Tanah Makin Penting*, diakses tanggal 28 Februari 2010

sehingga tanah tersebut sangat rawan muncul terjadinya sengketa ataupun konflik pertanahan dikemudian hari.

BAB III

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Gambaran Umum Daerah Penelitian

1. Kabupaten Demak

a. Luas dan Letak Daerah

Demak sebagai salah satu Kabupaten di Jawa Tengah terletak pada koordinat $6^{\circ} 43' 26''$ – $7^{\circ} 09' 43''$ Lintang Selatan dan $110^{\circ} 27' 58''$ – $110^{\circ} 48' 47''$ Bujur Timur. Dengan ketinggian antara 0 m sampai dengan 100 m diatas permukaan laut.

Kabupaten Demak mempunyai batas-batas wilayah sebagai berikut:

- 1)Sebelah utara berbatasan dengan Kabupaten Jepara Laut Jawa.
- 2)sebelah timur berbatasan dengan Kabupaten Kudus dan Kabupaten Grobogan.
- 3) sebelah selatan berbatasan dengan wilayah Kabupaten Grobogan dan Kabupaten Semarang.
- 4)sebelah barat berbatasan dengan wilayah Kabupaten Semarang.

Jarak terjauh dari barat ke timur adalah sepanjang ± 49 Km dan dari utara ke selatan sepanjang ± 41 Km.

Secara administrasi luas wilayah Kabupaten Demak adalah ± 89.743 Ha, terdiri atas 14 kecamatan, 241 desa dan 6

kelurahan. Sebagai daerah agraris yang kebanyakan penduduknya hidup dari pertanian, sebagian besar wilayah Kabupaten Demak terdiri atas tanah sawah dan tanah kering dengan jumlah keseluruhan 89,743,0 ha, yang dapat dirinci dari table dibawah ini :

Tabel 1 :

Penggunaan Tanah di Kabupaten Demak

Penggunaan Lahan	Luas Lahan (Ha)
Tanah Sawah	50,087,0
Tanah Kering	
• Bangunan/ Halaman	13,319,0
• Tegal / Kebun	15,532,0
• Tebet/Empang/ Kolam	63,0
• Tambak	7,211,0
• Hutan Negara	1,572,0
• Lainnya	3,273,0
Jumlah	89,743,0

Sumber : Kantor Statistik Kabupaten Demak, 2008

b. Keadaan Alam Kabupaten Demak

Keadaan alam di Kabupaten Demak dapat dilihat pada
Tekstur Tanah
Tekstur tanah dari wilayah Kabupaten Demak
dibagi dua region :

- 1) Region A : tekstur tanah (liat) meliputi dari hampir seluruh kecamatan dari wilayah Kabupaten Demak kecuali kecamatan Karang Tengah seluas : 49.066 Ha.
- 2) Region B : tekstur tanah sedang (lempeng) meliputi sebagian hampir seluruh kecamatan dari wilayah Kabupaten Demak kecuali kecamatan Dempet dan Gajah seluas : 40,677 Ha.

c. Keadaan Iklim

Sebagaimana musim di Indonesia pada umumnya, di kabupaten Demak hanya dikenal dua musim yaitu musim kemarau dan penghujan. Pada bulan Juni sampai dengan September arus angin berasal dari Australia dan tidak banyak mengandung uap air, sehingga mengakibatkan musim kemarau. Sebaliknya pada bulan Desember sampai dengan Maret arus angin banyak mengandung uap air yang berasal dari Asia dan samudra Pasifik, sehingga terjadi musim penghujan. Keadaan seperti ini berganti setiap setengah tahun setelah melewati masa peralihan pada bulan April – Mei dan Oktober – November.

d. Sarana Transportasi

Kabupaten Demak terletak di sebelah utara Pulau Jawa dimana merupakan daerah yang dilalui jalan *Daendels* lintas utara Pulau Jawa, sehingga merupakan jalur darat yang padat dimana menghubungkan antara Propinsi Jawa Timur dengan Propinsi Jawa Barat. Kabupaten Demak mempunyai sarana transportasi yang cukup memadai dan baik khususnya transportasi darat.

Jalur transportasi darat ditandai dengan adanya jalan-jalan aspal dengan lebar rata-rata \pm 10 meter yang sangat mendukung berbagai kegiatan. Jalur tersebut menghubungkan Semarang- Demak- Kudus, Semarang – Demak- Jepara, Semrang – Demak – Grobogan. Untuk transportasi darat berupa jalur kereta api hingga saat ini tidak diaktifkan kembali sejak tahun 1985.

Dari transportasi laut di Kabupaten Demak telah tersedia pelabuhan laut, yaitu pelabuhan Moro, walaupun pelabuhan Moro tersebut kecil namun memadai untuk berbagai kepentingan terutama dalam rangka pengangkutan barang dari pelabuhan Semarang maupun Jepara.

e. Jumlah Penduduk

Jumlah penduduk di wilayah Kabupaten Demak yang tercatat di Kantor Statistik Kabupaten Demak pada tahun 2008 adalah 1.076.980 jiwa. Jumlah penduduk tersebut tersebar di

14 Kecamatan dengan wilayah Seluas 89.743 Ha. Banyaknya penduduk di wilayah Kabupaten Demak dirinci menurut pendidikannya untuk usia 10 tahun ke atas dapat dilihat dari tabel di bawah ini

Tabel 2 :

Taraf pendidikan penduduk di Kabupaten Demak

Pendidikan yang ditamatkan	Jumlah (orang)
Tidak punya	183.191
SD/ MI/ sederajat	282.843
SLTP/ MTs/ sederajat	150.816
SMU/ MAN/ sederajat	83.468
SM Kejuruan	9.915
Diploma I / II	6.518
Diploma III/ Akademi	3.791
Diploma IV/ S1	22.211
Jumlah	763.050

Sumber : Kantor Statistik Kabupaten Demak, 2008

Sedangkan Jumlah penduduk menurut pekerjaannya untuk usia 10 tahun dapat dilihat dari tabel berikut :

Tabel 3 :

Jenis Pekerjaan Penduduk di Kabupaten Demak

Pekerjaan	Jumlah (orang)
Pertanian	221.241
Industri	74.118
Perdagangan	108.776
Jasa Sosial	50.781
Konstruksi, Angkutan	74.937
Komunikasi	
Keuangan dan	
Jumlah	529.853

Sumber : Kantor Statistik Kabupaten Demak, 2008

Data di atas merupakan gambaran Kabupaten dari daerah penelitian, sedangkan lokasi penelitian terletak pada Kelurahan Bintoro Kecamatan Demak dan Desa Jogoloyo Kecamatan Wonosalam seluas ± 15,4 Ha.

2. Kelurahan Bintoro dan Desa Jogoloyo

a. Luas dan Letak Daerah

Kelurahan Bintoro merupakan salah satu Kelurahan di Kecamatan Demak yang terletak di pusat kota dimana di Kelurahan tersebut berdiri Kantor Bupati Kabupaten Demak. Kelurahan Bintoro terletak pada ketinggian ± 4-7 meter di atas permukaan air laut, dengan luas ± 504,8 Ha, termasuk di dalamnya tanah PT. Kereta Api yang luasnya ± 15,4 Ha.

Kelurahan Bintoro, yang termasuk dalam emplasemen tanah PT. Kereta Api antara lain di kawasan Rt.08 Rw. II, Rt. 09 Rw. II, Rt. 10 Rw. II.

Batas-batas wilayah Kelurahan Bintoro adalah sebagai berikut :

- 1) Sebelah Utara :Kelurahan Singorejo, KelurahanBetokan
- 2) Sebelah Timur:Desa Cabean, Desa Mranak
- 3) Sebelah Selatan :Kelurahan Kadilangu, Desa Kendaldoyong, Desa Jogoloyo
- 4) Sebelah Barat:Kelurahan Mangunjiwan, Kelurahan Kalicilik

Desa Jogoloyo merupakan salah satu desa yang terletak di pinggiran Kota Demak Kecamatan Wonosalam, dengan luas ± 308 Ha dimana ada sebagian kecil di sebelah utara desa tersebut merupakan tanah emplasemen PT. Kereta Api Indonesia , yaitu wilayah Rt. 02 Rw. 01 Desa Jogoloyo. Dengan batas-batas wilayah Desa Jogoloyo adalah sebagai berikut :

- 1) Sebelah Utara : Kelurahan Bintoro
- 2) Sebelah Timur : Desa Kendaldoyong
- 3) Sebelah Selatan : Desa Wonosalam
- 4) Sebelah Barat : Desa Katonsari

b. Jumlah Penduduk

Jumlah penduduk yang menempati tanah emplasemen tanah PT. Kereta Api Indonesia Kelurahan Bintoro, yang dihitung Per Kepala Keluarga (KK) pada kawasan Rt.08 Rw.II, Rt.09 Rw.II, Rt.10 Rw.II. berjumlah ± 109 KK, dari ± 143 KK dengan di tambah penduduk Desa Jogoloyo di Rt. 02 Rw. 01 yaitu 34 KK. Untuk mengetahui jumlah penduduk secara rinci tercantum dalam table 4 berikut ini :

Tabel 4:

Kelurahan/Desa	Jumlah Penduduk (KK)	Prosentase (%)
Kelurahan Bintoro		
Rt. 08 Rw. II	18	12,,59
Rt. 09 Rw. II	68	47,55
Rt. 10 Rw. II	23	16,08
Desa Jogoloyo		
Rt. 02 Rw.01	34	23,78
Jumlah	143	100

Sumber : Data Primer dari Kelurahan Bintoro dan Kecamatan Wonosalam, 2009

c. Status Tanah

Bidang tanah yang ada di Kelurahan Bintoro Kecamatan Demak berjumlah \pm 10.250 bidang seluas \pm 504,8 Ha dan jumlah bidang tanah di Desa Jogoloyo sebanyak \pm 325,4 bidang seluas \pm 308 Ha. Status kepemilikan tanah di Kelurahan Bintoro dan Desa Jogoloyo terdiri dari tanah-tanah yang dikuasai oleh masyarakat, badan hukum dan instansi pemerintah. Status tanah Kelurahan Bintoro dan Desa Jogoloyo keseluruhan yang sudah bersertifikat hak atas tanah terdiri dari Hak milik, Hak Guna Bangunan, Hak Pakai dan Wakaf. Sedangkan status tanah dari emplasemen di Kelurahan Bintoro dan Desa Jogoloyo tersebut, dengan luas yang belum diketahui secara pasti merupakan asset perusahaan Kereta Api. Tanah itu telah dipergunakan oleh masyarakat untuk berbagai kepentingan terutama untuk pemukiman.

Lebih lanjut berdasarkan penelitian yang di lakukan peneliti kepada narasumber di DAOP IV, di peroleh keterangan bahwa pada tahun 2009 terdapat 15 tanah yang sudah mempunyai buku sertipikanya atas nama PT. Kereta Api yang berasal dari Departemen Perhubungan dengan cara balik nama, dengan status Hak Guna Bangunan ada 1 sertipikat dan Hak Pakai ada 14 sertipikat. Pada akhirnya tanah-tanah emplasement tersebut disewakan juga kepada masyarakat dan pihak swasta

dengan sewa menyewa.⁵⁵ Untuk selanjutnya tanah-tanah emplasemen di Kabupaten Demak selain yang sudah mempunyai 15 buku sertipikat itu, masih tetap berstatus tanah negara yang merupakan asset kekayaan PT. Kereta Api yang dipisahkan. Sehingga masih banyak masyarakat yang menempati dan menguasai tanah tersebut tanpa dilandasi dengan suatu hak atas tanah.

d. Mata Pencaharian Penduduk

Mata pencaharian penduduk menggambarkan kegiatan dan aktivitas serta keadaan sosial ekonomi penduduk suatu wilayah, yang selanjutnya akan mempengaruhi corak kehidupan penduduk sehari-harinya. Berdasar pengamatan penulis dilokasi penelitian, mata pencaharian penghuni emplasemen PT. Kereta Api Indonesia di Kabupaten Demak tidak terlalu beragam sehingga mudah di kelompokkan. Untuk menyederhanakan pengelompokkan ini dapat diklasifikasikan dua kelompok, yaitu : Pegawai Pemerintahan (Pegawai Negeri Sipil, ABRI, Pensiunan) dan Swasta. Untuk penghuni di Rt. 10 Rw. II Bintoro Demak yang perolehannya berdasarkan penunjukkan dari Bupati Kepala Daerah Kabupaten Demak (sepanjang ijin Bupati Belum dialihkan) mereka adalah Pegawai Negeri Sipil, karena pada umumnya Pegawai Pemerintah

⁵⁵ Kismoro, *Wawancara*, Manajer Aset PT.Kereta Api (Persero) Daerah Operasi IV Semarang, (Semarang, 3 Februari 2010).

Daerah. Sedangkan penghuni Rt. 08 Rw. II, Rt. 09 Rw. II Kelurahan Bintoro dan Rt. 02 Rw. 01 Desa Jogoloyo, mata pencaharian dari penduduknya beragam yang tidak hanya pegawai pemerintahan tapi juga swasta dengan profesi yang berbeda-beda.

B. Pengaturan Hukum Dan Perkembangan Penguasaan Dan Penggunaan Tanah PT. Kereta Api Lintas Non Aktif Oleh Masyarakat Di Kabupaten Demak

Ketentuan-ketentuan dasar mengenai tanah di Indonesia telah tercantum di dalam Undang-undang Pokok Agraria No. 5 Tahun 1960 yang memuat pokok-pokok dari hukum Tanah Nasional Indonesia. Walaupun sebagian pasal di dalam Undang-undang Pokok Agraria No.5 Tahun 1960 memberikan ketentuan mengenai hak-hak atas tanah dan penggunaan maupun penguasaan atas tanah, namun sebagian ketentuan yang bersifat pokok masih dibutuhkan materi pengaturan yang bersifat lebih rinci yang perlu untuk ditetapkan. Dengan semakin rumitnya masalah pertanahan dan semakin besarnya keperluan akan ketertiban di dalam pengelolaan pertanahan maka semakin dirasakan keperluan akan adanya Peraturan Pelaksana Undang-Undang Pokok Agraria No.5 Tahun 1960 untuk mendukung pemanfaatan tanah secara optimal.

Berhubungan dengan penggunaan dan penguasaan tanah PT. Kereta Api oleh masyarakat maka terdapat pengaturan hukumnya. Ini dapat dilihat berdasarkan perkembangannya, sesudah tahun 1980

stasiun kereta api di Kabupaten Demak sudah tidak digunakan lagi, maka oleh pihak perusahaanpun menjadikan tanah nonaktif tersebut sebagai usaha Non Corp. Bisnis Perusahaan Kereta Api. Dimana untuk mendorong pengembangan serta kemajuan perusahaan yang merupakan salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN) dalam rangka meningkatkan pembangunan dan efisiensi perekonomian secara nasional, maka dikeluarkan pengaturan hukum yang diatur di Intruksi Presiden Nomor 5 Tahun 1988 tentang Pedoman Penyehatan dan Pengelolaan Badan Usaha Milik Negara. Berdasarkan Instruksi Presiden tersebut telah diinstruksikan untuk mengambil langkah-langkah penyehatan dan penyempurnaan pengelolaan BUMN. Salah satu langkah yang ditempuh adalah melakukan kerjasama operasi (KSO/BOT). Kemudian ditindaklanjuti dengan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 740/KMK.00/1989 tentang Peningkatan Efisiensi dan Produktifitas BUMN, di dalam Pasal 2 menyatakan bahwa peningkatan produktifitas BUMN dapat dilakukan melalui kerjasama operasi pihak lain. Selanjutnya di dalam Pasal 9 Keputusan Menteri Keuangan tersebut diatur sebagai berikut :

1. KSO/BOT yang berlaku untuk jangka waktu tidak lebih dari 1(satu) tahun dapat dilaksanakan oleh Direksi atas persetujuan Dewan Komisaris/Dewan Pengawas.
2. KSO yang jangka waktunya lebih dari 1 (satu) tahun hanya dapat dilaksanakan setelah mendapat persetujuan Menteri Keuangan.

Diatur pula Undang-Undang Perbendaharaan Negara (ICW), Inpres No. 9 Tahun 1970 dan Keputusan Presiden Nomor: 16 Tahun 1994 tentang Pemanfaatan Tanah Perusahaan Kereta Api, Pasal 13 ayat (5) yaitu sebagai berikut : “Barang bergerak dan tidak bergerak milik Negara dapat dimanfaatkan dengan cara disewakan, dipergunakan dengan cara dibangun dioperasikan dan diserahkan berdasarkan Keputusan Menteri Keuangan”, dan diperbaharui di Undang-Undang No.1 tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara.

Aturan selanjutnya Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA), dikuasai oleh Perumka berdasarkan Peraturan Pemerintah No.40 Tahun 1959 tentang Nasionalisasi Perusahaan Kereta Api Belanda di Pulau Jawa. Hal ini dijelaskan dalam Surat Keterangan Kepala Daerah IV (DAOP IV) Perumka Semarang tanggal 11 Maret 1996, Nomor. D4/JAB/1506/D19/96, dan telah tercatat dalam daftar inventarisasi asset Perumka. Akan tetapi asal mula Dasar hukum dan dilaksanakan sewa-menyewa ini adalah surat Keputusan Direktur Djendral Kepala Djawatan Kereta Api, tanggal 09-05-1962, No 20912/BB/1962.⁵⁶

Peraturan di atas menjelaskan bahwa PT. Kereta Api Indonesia boleh melakukan diversifikasi usaha dengan jalan memanfaatkan tanahnya secara bekerjasama dengan pihak ketiga guna menunjang usaha pokoknya. Sehubungan dengan itu PT. Kereta Api Indonesia

⁵⁶ Kismoro, *Wawancara*, Manajer Aset PT.Kereta Api (Persero) Daerah Operasi IV Semarang, (Semarang, 3 Februari 2010).

dapat memanfaatkan tanahnya dengan cara disewakan kepada KSO atau BOT.

Menurut pendapat penulis, peraturan-peraturan tersebut pada hakekatnya berisi mengenai izin asset tanah kereta api yang sifatnya dikelola oleh perusahaan kereta api, dapat disewakan kepada masyarakat untuk dimanfaatkan dengan cara dibangun dioperasikan, dan tidak boleh di jual belikan, cara ini dilakukan dalam rangka menghidupi perusahaan dan perusahaan tetap mendapat pendapatan dari tanah nonaktif kereta api yang digunakan dan dikuasai secara fisik oleh masyarakat, khususnya di Kabupaten Demak.

Bila penulis cermati dengan seksama, bahwa dengan adanya peraturan hukum yang telah diuraikan mempunyai maksud tertentu yaitu pada dasarnya tanah aset PT. Kereta Api Indonesia tidak akan dilepaskan kepada pihak ketiga maupun pihak lain misalnya masyarakat, dan untuk melindungi aset tanah perusahaan kereta api yang nonaktif. Oleh karena itu maka tanah asset PT. Kereta Api Indonesia yang potensial dapat dimanfaatkan penggunaannya dengan bekerja sama dengan pihak ketiga. Dimana penggunaan dan penguasaannya disesuaikan dengan Rencana Tata Ruang Wilayah (RTRW), yang telah ditetapkan berdasarkan Undang-undang Nomor 24 tahun 1992 tentang Penataan Ruang di wilayah setempat. Selain itu dengan peraturan hukum ini dapat dijadikan sebagai acuan aturan hukum yang jelas bagi para pihak-pihak yang bersangkutan,

khususnya dalam penggunaan dan penguasaan tanah Negara oleh Masyarakat.

Selanjutnya untuk perkembangan dari tanah PT. Kereta Api di Kabupaten Demak dimulai dari PT. Kereta Api yang semula sebagai salah satu Badan Usaha Milik Negara (BUMN), yang bergerak dibidang pelayanan umum telah mendapat mandat oleh Negara untuk mengelola asset-assetnya guna menunjang kerja bagi PT. Kereta Api. Salah satu asset dari PT. Kereta Api yang sampai saat ini masih terus dijaga dan digunakan pemanfaatannya adalah tanah-tanah PT. Kereta Api, dengan status tanah Negara yang dikelola oleh PT Kereta Api dan merupakan asset Negara yang dipisahkan, baik itu tanah aktif PT. Kereta Api yang digunakan untuk pelayanan transportasi kereta api, sering disebut dengan Corp. Bisnis PT. Kereta Api Indonesia, maupun tanah nonaktif kereta api yang sementara waktu tidak diaktifkan untuk pelayanan transportasi umum. Dalam hal tanah nonaktif milik kereta api ini, oleh kebijakan PT. Kereta Api Indonesia tetap dilakukan pemanfaatannya sebagai usaha tambahan untuk menambah pendapatan perusahaan kereta api Indonesia. Usaha tersebut berupa menyewakan tanah kereta api kepada masyarakat, Pemda atau swasta yang ada di daerah tanah nonaktif kereta api itu. Usaha ini disebut Non Corp. Bisnis PT. Kereta Api Indonesia.⁵⁷

⁵⁷ Kismoro, *Wawancara*, Manajer Aset PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi IV Semarang, (Semarang, 3 Februari 2010).

Tanda bukti bahwa tanah- tanah PT. Kereta Api adalah asset milik PT. Kereta Api berupa Grondkaart. Grondkaart ini merupakan sebuah peta tanah yang menguraikan dan menjelaskan secara konkrit pemetaan dan pengukuran batas-batas tanah yang diserahkan dari Negara kepada Perusahaan Kereta Api Negara (Staats Spowegen disingkat SS). Tanah-tanah yang diuraikan dalam grondkaart tersebut statusnya adalah tanah Negara, namun kualitasnya sudah menjadi kekayaan Negara asset SS, sehingga terhadap tanah tersebut berlaku peraturan perundang-undangan perbendaharaan Negara (komteble). Dengan ada grondkaart itu merupakan hasil final yang tidak perlu ditindak lanjuti dengan surat keputusan pemberian hak oleh pemerintah.

Sesuai azas domein dalam hukum agraria sebagaimana yang termuat dalam Agrarische Wet (Staatsblad 1870 No. 55) dan Agrarische Besluit (Staatsblad 1870 No.118), kepada instansi pemerintah tidak diberikan surat tanda bukti hak atas tanah. Dengan azas domein tersebut, maka yang diwajibkan untuk mempunyai surat tanda bukti hak atas tanah hanyalah orang ataupun badan hukum swasta. Jika orang atau badan hukum swasta tidak dapat menunjukkan surat tanda bukti hak atas tanah, maka tanah tersebut adalah milik Negara. Kewajiban untuk menunjukkan surat tanda bukti hak atas tanah tersebut tidak dibebankan kepada instansi pemerintah, oleh karena kepada instansi pemerintah memang tidak

pernah diberikan surat tanda bukti hak atas tanah. Apabila instansi pemerintahan ingin mengakui tanah dari asset instansi yang bersangkutan maka bukti yang diperlukan cukup penyerahan penguasaan tanah (bestemming) saja. Berdasarkan Staatsblad 1911 No. 110 dan Staatsblad 1940 No.430, tanah yang dibestammingkan itu otomatis menjadi asset instansi pemerintah yang bersangkutan. Berdasarkan azas hukum tersebut, maka kepada SS tidak pernah diberikan surat tanda bukti hak atas tanah. Tanah-tanah yang sudah dibestammingkan kepada SS itu ditindak lanjuti dengan pembuatan grondkaart. Tanah-tanah yang sudah diuraikan dalam grondkaart itu sudah menjadi kekayaan Negara, sehingga tidak dapat diberikan kepada pihak lain sebelum mendapat izin dari Menteri Keuangan selaku Bendahara Umum Negara dan Pembina Umum Kekayaan Negara.⁵⁸

Jadi grondkaart itu bagi SS fungsinya sama dengan surat tanda bukti hak bagi perorangan atau badan hukum swasta. Walaupun grondkaart ini dipunyai oleh perusahaan kereta api dan telah diberi hak pengelolaan tetapi hingga saat ini, berdasarkan penelitian di Kantor Pertanahan, sertifikat hak pengelolaan atas nama PT. Kereta Api belum pernah diterbitkan. Menurut pendapat penulis, seharusnya dengan bukti grondkaart tersebut sudah cukup bukti untuk dapat segera menerbitkan sertifikat hak pengelolaan.

⁵⁸ Dasrin Zen dan PT. Kereta Api (Persero), *Op.Cit.*, hal. 28-30

Salah satu daerah dimana tanah maupun jalur kereta apinya menjadi lintas nonaktif, dan mempunyai tanah nonaktif dengan status tanah Negara adalah di stasiun Demak Kabupaten Demak, terutama Kecamatan Demak Kelurahan Bintoro dan Kecamatan Wonosalam Desa Jogoloyo. Dengan jumlah penduduk yang bertempat tinggal di lokasi tanah PT. Kereta Api hingga tahun 2009 ± 143 KK dan luas areal tanah PT. Kereta Api yang belum diketahui secara pasti luasnya (untuk menghitungnya dari Semarang tawang – Jatinagor dan untuk Demak ada didalamnya, berdasar wawancara yang dilakukan akan segera dilakukan pengukuran keseluruhan pada pertengahan bulan tahun 2010), disebut sebagai “Emplasemen” sebagai asset dan masih terdaftar menjadi milik PT. Kereta Api (Persero).⁵⁹ Pada mulanya tanah tersebut dikuasai oleh *Stoomtram Maatschappij NV*, sebelum tahun 1900, hal ini dapat diketahui dari catatan yang tercantum di dalam Grondkaart, Grondkaart ini yang menguraikan dan menjelaskan secara konkrit batas-batas tanah yang diserahkan kepada PT.Kereta Api dari Km 26⁷⁰⁰ sampai Km 27⁴⁰⁰, daerah sekitar branjangan telah dikuasai dengan hak eigendom tahun 1859, 1883, 1885, 1890. Tanah emplasemen ini hanya digunakan sebagai lintasan rel kereta api, karena stasiun Demak berlokasi di Desa Branjangan. Pada tahun 1927 stasiun Demak dipindahkan ke Desa Bintoro, menempati emplasemen ini. Belum diperoleh informasi apakah perumahan Dinas PJKA dan

⁵⁹ Kismoro, *Wawancara*, Manajer Aset PT.Kereta Api (Persero) Daerah Operasi IV Semarang, (Semarang, 3 Februari 2010).

gudang di kompleks ini dibangun bersamaan dengan bangunan stasiun atau di bangun sesudah maupun sebelumnya.⁶⁰

Data pada Grondkaart juga menunjukkan, bahwa stasiun ini merupakan terminal pelayanan angkutan Kereta Api Semarang-Juana (merupakan kota pelabuhan yang cukup besar pada waktu itu). Di samping itu juga merupakan stasiun persimpangan ke jurusan purwodadi. Menurut penuturan beberapa pemuka masyarakat setempat, stasiun Demak merupakan stasiun yang lebih besar dibandingkan dengan stasiun kereta api di Kabupaten sekitarnya (Kudus, Pati, dan Purwodadi). Namun lama kelamaan setelah sarana transportasi darat bermotor makin berkembang, sarana ini lebih diminati karena bisa melewati trayek jarak pendek dan dapat berhenti disemua tempat sesuai keperluan penumpang. Kemudian karena biaya eksploitasi kereta api tidak efisien lagi, akibat arus penumpang yang semakin kecil akhirnya jalur dan stasiun kereta api di Desa Bintoro tidak difungsikan lagi pada tahun 1980.

Setelah pasca tidak difungsikan lagi, maka tanah aktif kereta api itupun menjadi tanah nonaktif. Kondisi tanah-tanah kereta api yang nonaktif ini mengundang masyarakat untuk dijadikan sebagai tempat tinggal perumahan/pemukiman lengkap dengan sarana dan prasarannya, apalagi dari pihak PT Kereta Api Indonesia memanfaatkan tanah nonaktif tersebut untuk usaha Non Corp. Bisnis

⁶⁰Fitri Adhi Nugroho, *Wawancara*, Staff Seksi Pengaturan Penguasaan Tanah Negara Kantor Pertanahan Kabupaten Demak, (Demak, 15 Januari, 2008).

PT. Kereta Api Indonesia dengan sewa-menyewa hingga saat ini. Sehingga akhirnya banyak masyarakat demak yang tertarik untuk menggunakannya dengan cara sewa menyewa. Tetapi perlu diketahui juga bahwa sebelum tahun 1980, yaitu tahun 1962 tepatnya saat dikeluarkan dasar hukum sewa menyewa yaitu SK Direktur Djendral Kepala Djawatan Kereta Api nomor 20912/BB/1962 sudah terdapat pemukiman di tanah aset Kereta Api yang ada di Kabupaten Demak. akan tetapi tidak sebanyak waktu tahun 1980. Sehingga dapat di simpulkan bahwa penggunaan dan penguasaan tanah PT. Kereta Api oleh masyarakat untuk pemukiman dan perumahan dengan sewa menyewa sudah terjadi pada tahun 1962.⁶¹

Berdasarkan penelitian yang dilakukan peneliti dilapangan, terdapat 3 (tiga) bentuk penggunaan dan penguasaan oleh masyarakat untuk pemukiman yang menempati tanah emplasemen Kabupaten Demak yaitu:⁶²

1. Penggunaan dan penguasaan tanah PT Kereta Api atas dasar Perjanjian Kontrak Sewa-menyewa dengan PT. Kereta Api (Persero)

Setelah jasa perkeretaapian menurun (tahun 1980) dan sudah tidak difungsikan, sebagian halaman emplasemen PT. Kereta Api disewakan kepada masyarakat guna membangun

⁶¹ Fitri Adhi Nugroho, *Wawancara*, Staff Seksi Pengaturan Penguasaan Tanah Negara Kantor Pertanahan Kabupaten Demak, (Demak, 15 Januari, 2008).

⁶² Ili Charli, *Wawancara*, Staf Bagian Hukum dan Perundang-undangan SETDA Kabupaten Demak, (Demak, 8 Februari 2010).

perumahan. Masyarakat dapat melakukan perjanjian sewa-menyewa ini dengan berkoordinasi langsung dengan pihak PT. Kereta Api Daop IV yang berada di Semarang. Setiap masyarakat yang menyewa tanah mendapat surat sewa menyewa dengan terdapat gambar situasi kasar mengenai letak kaplingnya. Dalam perjanjian kontrak sewa-menyewa (tanda sewa-menyewa atau bukti sewa lapangan) tidak disebutkan jangka waktu berlakunya perjanjian hanya dinyatakan selama PJKA belum membutuhkan tanah itu sendiri.

Dinyatakan pula dalam tanda sewa-menyewa itu, bahwa intinya tidak boleh mendirikan bangunan yang permanen dan apabila sewaktu-waktu PJKA membutuhkan tanah tersebut harus dikembalikan tanpa syarat apapun. Uang sewa, menurut dalam perjanjian dibayar setiap 6 (enam) bulan sekali, yang besarnya beragam sesuai luas tanah yang disewakan. Namun penarikan sewa ini sudah lama terhenti, yaitu sejak kurang lebih tahun 1985 karena pada saat itu kantor dan para pegawai pindah ke Semarang, sehingga kantor stasiun Demak Kosong. Diperkirakan sejak saat itu tidak lagi terjadi penarikan sewa. Pelanggaran lain yang dilakukan adalah masyarakat membangun tanah dari hak sewa tersebut dengan bangunan tetap perumahan. Bahkan ada juga masyarakat yang menjual belikan hak sewa tersebut pada pihak lain, karena

sudah tidak digunakan atau pihak yang menyewa sudah pindah, hal ini dilakukan tanpa sepengetahuan dari pihak PT. Kereta Api.

2. Penggunaan dan penguasaan tanah PT. Kereta Api atas dasar Surat Penunjukan Bupati Kepala Daerah Tingkat II Kabupaten Demak.

Atas permintaan warga masyarakat terutama para pegawai pemerintahan Kabupaten Demak dan berdasarkan perencanaan Kota Demak, emplasemen stasiun Demak sebelah kiri depan stasiun masih kosong sehingga pada tahun 1977- 1978 dibuat rencana peruntukannya. Sesuai dengan City-Planning dimaksud, kawasan tersebut diperuntukkan bagi kawasan perumahan dan pemukiman tempat tinggal saja, tidak untuk bangunan yang lain dan tidak boleh dialihkan pada pihak ke tiga. Tetapi pada kenyataannya, kawasan tersebut tidak hanya untuk tempat tinggal sesuai perjanjian, di lokasi telah dimanfaatkan pula untuk usaha seperti bengkel dan rumah makan. Bahkan perkembangannya saat ini terdapat tanah yang berdasarkan Surat Penunjukkan hanya boleh digunakan oleh orang yang tercantum dalam Surat Penunjukan tersebut, telah beralih pada pihak ketiga dengan jalan dijual-belikan dibawah tangan. Dengan demikian jelas ini merupakan sebuah pelanggaran ijin.

Adanya Surat Penunjukan Bupati (dapat dilihat dilampiran) ini merupakan suatu bentuk perjanjian antara Bupati Kepala

Daerah Tingkat II Demak dengan pihak PT. Kereta Api, untuk memakai tanah emplasemen dengan menunjuk orang-orang pegawai pemerintah Demak dan dimanfaatkan. Kemudian apabila PT. Kereta Api membutuhkannya maka harus tetap dikembalikan, karena status dari tanah emplasemen tersebut, walaupun terdapat surat penunjukan tetap menjadi asset PT. Kereta api.

3. Penggunaan dan penguasaan tanah PT.Kereta Api oleh masyarakat untuk pemukiman secara liar

Penggunaan dan penguasaan ini merupakan salah satu memperoleh tanah nonaktif kereta api yang tidak dibenarkan secara hukum, walaupun mereka telah membayar pajak dari tanah yang mereka tempati sekarang ini. Masyarakat yang menggunakan tanah itu hanya sekedar menempati tanpa ada hak apapun, baik itu hak sewa atau surat penunjukan. Masyarakat ini menempatnya untuk pemukiman tempat tinggal dan juga untuk tempat usaha.

Adanya perjanjian kontrak sewa-menyewa dan surat penunjukan dari Bupati Demak, merupakan penggunaan dan penguasaan yang diakui secara legal. Sedangkan penggunaan dan penguasaan secara liar jelas merupakan penggunaan illegal. Ketiga penggunaan dan penguasaan tersebut ditempati oleh masyarakat sebagai pemukiman tempat tinggal tanpa adanya hak atas tanah. Berdasarkan data yang diperoleh oleh penulis di lapangan, terdapat sebagian masyarakat dalam membangun rumahnya secara permanen

di lokasi tersebut bahkan telah mempunyai Izin Mendirikan Bangunan (IMB) dari Bupati Kepala Daerah Tingkat II Demak, dan memberikan pemutihan IMB bagi yang sudah lama membangun. Dalam memberikan IMB dan pemutihan IMB disebutkan statusnya sebagai hak Pakai dari PJKK, hal ini merupakan istilah salah kaprah yang diformalkan. Tidak hanya tentang izin IMB, dalam hal istilah pemakaian hak atas tanah yang mereka tempati, masih ada sebagian dari masyarakat yang menyatakan bahwa tanah mereka mempunyai hak guna bangunan dari PT. Kereta Api, jelas ini juga merupakan suatu istilah yang salah, karena status dari tanah PT. Kereta Api masih tanah Negara yang belum dilepaskan assetnya oleh perusahaan kereta api.

Sekarang ini pemukiman di kompleks emplasemen PT. kereta Api yang disewakan berkembang menjadi satu wilayah rukun rukun tetangga setempat dikenal dengan sebutan Kampung-kampung stasiun.

Menurut keterangan yang diperoleh dari salah satu warga atau masyarakat yang menempati tanah emplasemen (warga Kelurahan Bintoro dan Desa Jogoloyo) bahwa pada tahun 1996 terdapat pengajuan permohonan hak atas tanah Negara kepada Kepala kantor Badan Pertanahan Nasional Kabupaten Demak, Bupati Kabupaten TK II Demak dan Ketua DPRD TK II Demak. Oleh Bupati permohonan ini telah ditanggapi pada tahun 1997 dan oleh Kantor Pertanahan Kabupaten Demak juga sudah ditanggapi dengan surat no

500/1637/1996 (data terlampir), akan tetapi tidak terdapat tindak lanjutan atas upaya-upaya masyarakat tersebut.

Kemudian di akhir tahun 2009 yaitu di bulan September dan Nopember (data Terlampir), juga terdapat permohonan pengalihan hak status kepemilikan tanah ex emplasemen yang dilakukan oleh Kantor Pelayanan Pajak Pratama Demak (KPPP) kepada PT Kereta Api DAOP IV. Permohonan dari KPPP tersebut akhirnya dianggapi oleh kantor pusat PT. Kereta Api, melalui Direksi PT. Kereta Api, bahwa pada hakekatnya tanah asset PT. Kereta Api yang dimohonkan oleh KPPP Demak tidak mempunyai kewenangan untuk mengalihkan barang milik negara dalam pengelolaan PT. Kereta Api karena yang berwenang ada pada Menteri Keuangan.⁶³

Perkembangan selanjutnya, penggunaan dari tanah nonaktif PT.Kereta Api ini tidak hanya untuk pemukiman tempat tinggal saja, akan tetapi dari pihak perusahaan kereta api juga menyewakannya kepada instansi pemerintah maupun swasta untuk dipergunakan sebagai tempat usaha. Hasil penelitian wawancara terhadap 40 reponden,menunjukkan bahwa dalam memperoleh penguasaan selain dengan cara sewa dengan PT. Kereta api, ada juga yang memperoleh dengan cara membeli atau dari warisan, dengan lama penguasaan masyarakat menguasai dan menggunakan tanah emplasemen yang bervariasi. Untuk mengetahui secara rinci mengenai cara memperoleh

⁶³ Kismoro, *Wawancara*, Manajer Aset PT.Kereta Api (Persero) Daerah Operasi IV Semarang, (Semarang, 3 Februari 2010).

penguasaan tanah dan lamanya penguasaan dan penggunaan tanah
emplasemen tercantum dalam tabel 5 dan tabel 6 berikut ini :

Tabel 5 :

Cara masyarakat memperoleh tanah emplasemen Demak

N=40

NO	Uraian	F	%
1	Sewa	30	75 %
2	Waris	4	10%
3	Membeli	6	15%
	JUMLAH	40	100%

Sumber : Olahan dari Data Primer 2010

Tabel 6 :

Lama Penguasaan masyarakat menguasai dan
menggunakan tanah emplasemen Kabupaten Demak

N=40

NO	Uraian	F	%
1	<10	2	5%
2	20 tahun	8	20%
3	30 tahun	27	67,5%
4	40 tahun	2	5%
5	>40 tahun	1	2,5%
	JUMLAH	40	100%

Sumber : Olahan dari Data Primer 2010

Dari tabel 5 dan tabel 6 di atas dapat ditarik kesimpulan bahwa penguasaan yang melalui sewa menyewa sebesar 75% lebih banyak daripada, membeli 15% dan waris 10%, dengan waktu penguasaan < 10 th: 5%, 20 th:20%., 30 th: 67,5%, 40 th: 5%, dan diatas 40 th : 2,5%.

Kemudian bagian dari tanah kereta api yang disewakan adalah bagian halaman stasiun Kereta Api yang berbatasan langsung dengan jalan raya, hingga saat ini yang masih dipergunakan, antara lain:

- 1) Koramil 0716, Rumah Dinas Dandim, Rumah Dinas Kasdim Demak, menempati Bangunan Rumah Dinas PT. Kereta Api (Persero).
- 2) Kantor Pengadilan Agama Demak
- 3) Kantor Ekspektorat Wilayah
- 4) Kantor Dinas Perikanan Kabupaten Demak
- 5) Kantor Kecamatan Demak
- 6) Kantor Koramil Demak
- 7) Gedung Sanggar Pramuka Demak
- 8) Kantor Pelayanan Pajak
- 9) Radio Suara Kota Wali
- 10) Terminal Bus Demak
- 11) Gedung PWRI
- 12) Rumah Makan Agung
- 13) SPBU
- 14) Laboratorium Klinik "Kartika Indah"

Dari keterangan pihak PT. Kereta Api dan Instansi Pemda Demak, ada perjanjian antara PT. Kereta Api dengan instansi pemerintahan atau pemerintahan Kabupaten Demak sekitar pada tahun 1970, akan tetapi perjanjian itu belum sempurna akan tetapi diakui oleh perusahaan

kereta api, namun bukti tertulisnya belum dapat dilampirkan. Sedangkan keadaan dari bangunan stasiun kereta api saat ini berdasarkan keterangan dari warga sekitar perumahan stasiun, telah disewa oleh pihak swasta yang digunakan sebagai gudang Kapur Pertanian yang menjual produk-produk pertanian.

Jika penulis lihat dari perkembangannya, penulis berpendapat bahwa penguasaan dan penggunaan tanah PT. Kereta Api (persero) di lintas nonaktif di kecamatan Demak dan Kecamatan Wonosalam Kabupaten Demak yaitu seiring perkembangan jaman semakin meningkat pula kebutuhan akan perumahan. Dari tahun ke tahun berdasar pengamatan penulis, penggunaan tanah emplasemen semakin meningkat pula, dengan demikian semakin banyak tanah emplasemen yang dikuasai oleh masyarakat untuk keperluan perumahan, tentu saja peruntukan perumahan ini sesuai dengan peraturan sewa-menyewa dalam surat Keputusan Direktur Djendral Kepala Djawatan Kereta Api, tanggal 09-05-1962, No 20912/BB/1962, walaupun secara yuridis tanah emplasemen tersebut dibawah pengelolaan Departemen Keuangan yang di manfaatkan oleh PT. kereta Api (Persero) dan penggunaan fisik oleh masyarakat.

Penulis juga berpendapat, bahwa dari perkembangan yang terjadi atas tanah emplasemen di Kabupaten Demak yang digunakan dan dikuasai oleh masyarakat, sudah banyak terdapat pelanggaran atas ijin yang tidak sesuai lagi dengan Sity-Planning perkotaan, dimana

kawasan yang diperuntukkan bagi kawasan perumahan dan pemukiman tempat tinggal saja, tidak untuk bangunan yang lain dan tidak boleh dialihkan pada pihak ke tiga, telah dimanfaatkan pula untuk usaha seperti bengkel dan rumah makan. Bahkan perkembangannya saat ini terdapat tanah yang berdasarkan Surat Penunjukkan hanya boleh digunakan oleh orang yang tercantum dalam Surat Penunjukan tersebut, telah beralih pada pihak ketiga dengan jalan dijual-belikan dibawah tangan. Hal ini jelas bertentangan dengan ketentuan-ketentuan hak atas tanah yang mengatur hak-hak penguasaan atas tanah sebagai lembaga hukum antara lain.⁶⁴

1. Memberi nama pada hak penguasaan yang bersangkutan
2. Menetapkan isinya, yaitu mengatur apa saja yang boleh, wajib, dan dilarang untuk sipembuat oleh pemegang haknya serta jangka waktu penguasaannya.
3. Mengatur hal-hal mengenai subyeknya, siapa yang boleh menjadi pemegang haknya dan syarat-syarat bagi penguasaannya.
4. Mengatur bagi hak-hak penguasaannya

Kemudian bertentangan juga dengan ketentuan-ketentuan Hukum Tanah yang mengatur hak-hak penguasaan atas tanah sebagai hubungan hukum konkrit antara lain:

⁶⁴ Boedi Harsono, *Op.Cit.*, hal. 25-27

1. Mengatur hal-hal mengenai penciptaannya menjadi suatu hubungan hukum yang konkrit, dengan nama atau sebutan yang dimaksudkan
2. Mengatur hal-hal mengenai pembebanannya dengan hak-hak lain
3. Mengatur hal-hal mengenai pemindahannya kepada pihak lain
4. Mengatur hal-hal mengenai hapusnya
5. Mengatur hal-hal mengenai pembuktiaannya

Dengan penjelasan tersebut ,jelaslah bahwa hak atas tanah berisikan serangkaian wewenang, kewajiban atau larangan-larangan bagi pemegang haknya untuk berbuat sesuatu terhadap tanah yang dihaki. Sesuatu yang boleh, wajib dan atau dilarang untuk si pembuat adalah yang merupakan tolak pembeda antara pembeda berbagai penguasaan tanah yang diatur dalam hukum tanah. Akan tetapi semua telah dilanggar oleh masyarakat emplasemen Kabupaten Demak dengan sengaja. Menurut penulis, jelas ini merupakan sebuah pelanggaran ijin yang disengaja oleh oknum-oknum masyarakat.

Sehingga dapat di simpulkan bahwa sejak tahun 1962 sampai dengan sekarang ini perkembangan penguasaan dan penggunaan tanah emplasemen Demak secara fisik masih dikuasai dan digunakan oleh Masyarakat dan Pemerintah Demak, bermula dengan keteraturan dalam menggunakan tanah aset PT. Kereta Api untuk pemukiman dengan sewa menyewa yang berjalan secara teratur, hingga disertai dengan pelanggaran-pelanggaran ijin hak atas tanah yang dilakukan

oleh banyak oknum masyarakat, maupun secara tidak langsung dilakukan oleh oknum masyarakat Pemda Demak, dan tanpa pengawasan dari PT. Kereta Api sebagai pihak yang secara yuridis menguasai dan mengelolanya. Sehingga dapat dikatakan penggunaan dan penguasaan tanah PT. Kereta Api yang dilakukan oleh masyarakat hingga saat ini tidaklah sesuai dengan peruntukannya dan tujuan awal PT. Kereta Api yaitu usaha Non Corp. Bisnis. Padahal berdasarkan Keputusan Presiden Nomor: 16 Tahun 1994 tentang Pemanfaatan Tanah Perusahaan Kereta Api yang diperbaharui dengan Undang-undang Perbendaharan Negara No 1 Tahun 2004, menyatakan dengan pelanggaran memberikan sesuatu hak kepada pihak lain, atas tanah aset PT. Kereta Api tanpa izin/persetujuan dari Menteri Keuangan, merupakan penggelapkan kekayaan Negara yang merugikan Negara.

C. Jaminan Kepastian Hukum Hak Atas Tanah Dalam Penguasaan Dan Penggunaan Tanah PT. Kereta Api Oleh Masyarakat Di Kabupaten Demak Saat Ini

Jaminan kepastian hukum hak atas tanah merupakan hal penting penyelenggaraannya. Disebut penting karena untuk memberikan ketenangan dan kepercayaan diri bagi masyarakat yang mempunyai hak tanah.⁶⁵ Jaminan kepastian hukum hak atas tanah telah diatur di Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah, dimana dalam Pasal 3

⁶⁵ Adrian Sutedi., *Op.Cit.*, Hal 166

peraturan tersebut menyebutkan bahwa tujuan pendaftaran tanah adalah menjamin kepastian hukum dan perlindungan hukum kepada pemegang hak atas suatu bidang tanah, kemudian sebagai bentuk penyelenggaraan informasi kepada pihak-pihak yang berkepentingan dan juga sebagai terselenggaranya tertib administrasi pertanahan. Bentuk dari jaminan kepastian hukum hak atas tanah berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 24 tahun 1997 adalah berupa Sertipikat Hak Atas Tanah yang berfungsi sebagai alat pembuktian yang kuat atas kepemilikan hak atas tanah.

Kepastian hukum mengenai hak-hak atas tanah sebagaimana yang dicita-citakan oleh UUPA mencakup tiga hal, yaitu kepastian mengenai objek hak atas tanah, kepastian mengenai subjek hak atas tanah, dan kepastian mengenai status hak atas tanah. Ketiga hal tersebut perlu terpenuhi, karena dengan adanya ketiga kepastian inilah yang menghindarkan dari berbagai sengketa tanah yang sering bersumber pada obyek, subyek dan status tanah tersebut.⁶⁶

Suatu tanah apabila tidak memenuhi unsur-unsur jaminan kepastian hukum seperti dijelaskan diatas, maka tanah itu dinyatakan tidak atau belum mempunyai kepastian hukum hak atas tanah, sehingga tanah tersebut sangat rawan muncul terjadinya sengketa ataupun konflik pertanahan dikemudian hari.

⁶⁶ *Ibid*, hal.170

Penggunaan dan penguasaan tanah kapling emplasemen PT.Kereta Api Kabupaten Demak oleh sebagian besar masyarakat Demak dalam perkembangannya saat ini, didasarkan pada alat bukti perjanjian sewa menyewa, antara masyarakat dengan PT.Kereta Api dan surat penunjukan dari Bupati Kabupaten Demak yang dibuat antara tahun 1977 sampai dengan 1980. Dimana kedua alat bukti itu menyebutkan, bahwa tanah yang dipakai atau disewakan tersebut hanya boleh dipergunakan semata-mata untuk mendirikan bangunan tempat tinggal dan bersifat sementara, tidak boleh pula pemakai tanah untuk melimpahkan tanah tersebut kepada pihak lain, dengan pembayaran sewa sejumlah uang tertentu yang di tetapkan oleh PT.Kereta Api dengan jangka waktu tertentu pula. Ini berlaku selama PT. Kereta Api belum memakainya kembali. Akan tetapi fenomena dan perkembangannya saat ini banyak dari masyarakat yang ternyata telah mengingkari isi dari perjanjian sewa-menyewa dan surat penunjukan Bupati Kabupaten Demak, warga membangun pemukiman di atas tanah PT.Kereta Api nonaktif itu dengan bangunan rumah permanen megah dan telah banyak tanah yang dialihkan kepada pihak lain tanpa lapor PT. Kereta Api. Masyarakatpun mempunyai keyakinan mengenai penguasaan tanah itu sudah menjadi hak milik mereka karena sebagian besar masyarakat sudah memperoleh Ijin Mendirikan Bangunan dari Bupati Kabupaten Demak , dan dari penelitian peneliti belum ada tanah emplasemen yang di tempati

masyarakat, Instansi Pemda Demak dan pelayanan umum yang sudah disertifikatkan dengan hak lain, yang ada hanyalah hak sewa. Disamping itu telah banyak pula sebagian masyarakat yang tidak lagi melakukan perpanjangan atas hak sewa menyewa ke perusahaan kereta api.

Dari wawancara yang dilakukan oleh peneliti, pada beberapa wakil tokoh masyarakat yang telah bertahun-tahun menempati tanah emplasemen tersebut, menyatakan bahwa sebenarnya para masyarakat menyadari bahwa tanah yang mereka gunakan dan dikuasai adalah tanah negara yang dikelola oleh PT. Kereta Api dengan dasar perjanjian kontrak sewa menyewa yang tidak ada hak atas tanahnya, dan beresiko untuk dapat diambil kembali sewaktu-waktu oleh pihak perusahaan kereta api tanpa ganti rugi apabila pihak perusahaan hendak menggunakannya. Lebih lanjut masyarakat juga berharap kepada perusahaan kereta api, supaya dapat melepaskan asetnya yang ada di Kabupaten Demak kepada masyarakat yang menempati tanah emplasemen itu, dimana sebagian besar masyarakat siap untuk mengganti rugi tanah tersebut kepada Negara. Dengan harapan diperolehnya jaminan kepastian hukum atas tanah yang mereka tempati.

Secara terperinci pengetahuan masyarakat tentang status tanah emplasemen PT. Kereta Api yang masyarakat tempati dan kesiapan masyarakat untuk melakukan perpanjangan sewa menyewa dan ganti

rugi atas tanah emplasemen Demak dapat dilihat dalam tabel 7 dan tabel 8 di bawah ini:

Tabel 7 :
Pengetahuan masyarakat tentang status tanah emplasemen Demak yang masyarakat tempati

N=40

NO	Uraian	F	%
1	Tahu berstatus tanah negara	20	50%
2	Tidak tahu sama sekali	5	12,5%
3	Tahu berstatus tanah sewa PT. KAI	10	25 %
4	Tahu berstatus tanah PEMDA	5	12,5%
	JUMLAH	40	100%

Sumber : Olahan dari Data Primer 2010

Tabel 8:
Kesiapan masyarakat untuk melakukan perpanjangan sewa menyewa dan ganti rugi atas tanah emplasemen Demak

N=40

NO	Uraian	F	%
1	Siap dengan ganti rugi	35	87,5%
2	Siap dengan tetap perpanjangan sewa menyewa	5	12,5%
3	Tidak siap untuk ganti rugi atau perpanjangan sewa-menyewa	0	0%
	JUMLAH	40	100%

Sumber : Olahan dari Data Primer 2010

Dari gambaran tabel 7 dan table 8 di atas, dapat diketahui 50% dari masyarakat emplasemen Kabupaten Demak tahu bahwa status tanah mereka adalah tanah negara. Oleh karena itu kesiapan masyarakat untuk perpanjangan sewa menyewa dan mengganti rugi atas tanah emplasemen Demak sangat antusias sekali, hal ini terbukti dengan 87,5 % masyarakat siap mengganti rugi.

Terhadap fenomena tersebut belum diperoleh informasi apakah pihak PT. Kereta Api Indonesia khususnya Daop IV Semarang selaku pemegang asset pernah memberikan tanggapan, teguran,

larangan atau tindakan lain yang berhubungan dengan itu. Pendapat penulis mengenai pelanggaran-pelanggaran yang terjadi dilokasi tersebut adalah kurangnya perhatian secara khusus oleh pihak perusahaan kereta api. Apabila ini tidak ditangani secara serius oleh pihak pemilik asset maka bisa mengakibatkan suatu perselisihan pertanahan.

Menurut penulis, hal tersebut menjadikan sebuah gambaran bahwa terdapat penggunaan dan penguasaan tanah secara fisik oleh masyarakat dan penguasaan yuridis oleh PT. Kereta Api Indonesia (PT.KAI). Dengan demikian jelas tidak terdapat atau belum terdapat suatu jaminan kepastian hukum hak atas tanah, karena gambaran yang terjadi saat ini, atas tanah nonaktif PT. Kereta Api yang digunakan oleh masyarakat tidak memenuhi dengan unsur-unsur kepastian hukum hak atas tanah yang mencakup tiga hal, yaitu kepastian mengenai objek hak atas tanah, kepastian mengenai subjek hak atas tanah, dan kepastian mengenai status hak atas tanah. Ketiga hal tersebut perlu terpenuhi, karena dengan adanya ketiga kepastian inilah yang menghindarkan dari berbagai sengketa tanah yang sering bersumber pada obyek, subyek dan status tanah tersebut (UUPA No 5 tahun 1960). Dan diperkuat pula, tidak adanya bentuk dari jaminan kepastian hukum berupa Sertipikat Hak Atas Tanah dari Kantor Pertanahan Kabupaten Demak, yang merupakan bukti kepemilikan

tanah yang tidak dimiliki oleh masyarakat dalam menempati tanah emplasemen.

Meskipun demikian masyarakat yang telah menempati emplasemen tersebut tidak merasa takut maupun khawatir dengan status tanah atau bangunan yang mereka tempati, karena dengan yang telah mereka lakukan terhadap tanah dan bangunan emplasemen Kabupaten Demak hingga saat ini tidak pernah ada masalah ataupun teguran secara aktif dari pihak perusahaan kereta api yang memiliki asset tersebut.⁶⁷

Berdasar penelitian terhadap 40 responden menunjukkan bahwa, masyarakat dalam hal alat bukti penggunaan dan penguasaan tanah emplasemen di Kabupaten Demak, hanya berdasar perjanjian kontrak sewa-menyewa dan surat penunjukan dari Bupati Demak. hal tersebut dapat dilihat dalam tabel 9 sebagai berikut :

Tabel 9:
Tanda bukti dari masyarakat terhadap kepemilikan tanah emplasemen Demak

N=40

NO	Uraian	F	%
1	Kontrak sewa menyewa	30	75 %
2	Surat penunjukan dari Bupati Kabupaten Demak	8	20%
3	Tidak ada sama sekali	2	5%
	JUMLAH	40	100%

Sumber : Olahan dari Data Primer 2010

Dari tabel 9, dapat dijelaskan bahwa alat bukti yang ada berupa Kontrak sewa menyewa dan Surat Penunjukan dari Bupati Kabupaten

⁶⁷ Masrukin R, Khasdan Ahmad, Sujarwo Hadi , *Wawancara*, , Ketua RT 08,RT 09,RT 10, (Demak, 5 Februari 2010).

Demak, dua hal alat bukti tersebut bukanlah merupakan bentuk alat bukti yang sah sebagai kepemilikan tanah, apalagi bagi pihak masyarakat yang menempati tanah emplasemen tersebut tanpa tanda bukti sama sekali. Konsekwensi dengan dua alat bukti itu atas tanah emplasemen kereta api di Kabupaten Demak adalah dapat diambil sewaktu-waktu oleh PT. Kereta Api Indonesia apabila hendak dimanfaatkan kembali, tanpa ada ganti rugi dari pihak perusahaan kereta api Indonesia.

Lebih lanjut penulis berpendapat, apabila masyarakat ingin mendapat bentuk dan jaminan kepastian hukum atas tanah PT. Kereta Api yang berstatus tanah Negara, yang telah mereka tempati sudah berpuluh-puluh tahun lamanya, dapat dilakukan dengan jalan :

1. PT. Kereta Api Indonesia melepaskan tanah nonaktif tersebut untuk bisa diberikan atau dimiliki oleh masyarakat/pihak ketiga (KSO/BOT), dengan persetujuan izin dari Menteri Keuangan
2. Masyarakat mengajukan permohonan tanah negara dalam hal ini PT. Kereta Api kepada Menteri yang bertanggung jawab dibidang pertanahan melalui Kepala Kantor Pertanahan daerah kerja letak tanah yang bersangkutan untuk dijadikan tanah dengan hak tertentu, seperti hak pakai untuk instansi pemerintah dan hak pengelolaan untuk dapat melahirkan hak-hak atas tanah lain yang mempunyai jaminan kepastian hukum. Pengajuan permohonan ini haruslah dengan syarat-syarat tertentu yang telah ditetapkan oleh

pemerintah yaitu mendapat persetujuan dari presiden dan Menteri Keuangan.

Dengan demikian dapat disimpulkan lebih jelas, bahwa penggunaan dan penguasaan tanah PT. Kereta Api yang dilakukan oleh masyarakat tidaklah sah dengan didasarkan pada alat bukti perjanjian sewa menyewa, antara masyarakat dengan PT.Kereta Api dan surat penunjukan dari Bupati Kabupaten Demak. Dan belum adanya jaminan kepastian hukum hak atas tanah, karena tanah nonaktif PT. Kereta Api yang digunakan oleh masyarakat tidak memenuhi dengan unsur-unsur jaminan kepastian hukum hak atas tanah yang tertuang dalam UUPA Pasal 19 yaitu mencakup tiga hal, yaitu kepastian mengenai objek hak atas tanah, kepastian mengenai subjek hak atas tanah, dan kepastian mengenai status hak atas tanah. Diharapkan dengan solusi yang telah diuraikan diatas dapat direalisasikan, maka permasalahan yang terjadi antara masyarakat dengan PT.Kereta Api menyangkut status hak penggunaan dan penguasaan tanah dapat diselesaikan secara yuridis dengan tetap memperhatikan kepentingan kedua belah pihak. Sehingga pemanfaatan dan peruntukan hak atas tanah benar-benar terwujudkan sesuai dengan fungsi sosial dari tanah dan demi terciptanya suatu jaminan kepastian hukum hak atas tanah yang sesuai dengan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah.

D. Upaya Penentuan Status Hak Penguasaan Dan Penggunaan Tanah PT. Kereta Api Oleh Masyarakat Di Kabupaten Demak

Melihat kenyataan di lapangan dan sesuai dengan pembahasan yang telah di uraikan di atas, bahwa untuk tanah-tanah yang telah digunakan bertahun-tahun oleh masyarakat di emplasemen Kabupaten Demak membutuhkan sebuah kepastian hak atas tanahnya. Oleh karena itu perlu ada upaya-upaya untuk mengatasi permasalahan tersebut sesuai dengan prosedur yang telah diatur.

Upaya yang dapat di lakukan oleh masyarakat dalam hal di atas, sebenarnya sudah di atur di dalam Peraturan Menteri Agraria No. 9 Tahun 1999 tentang ketentuan-ketentuan tata cara pemberian dan pembatalan Hak atas Tanah Negara dan Pengelolaannya. Untuk permasalahan jenis tanah yang digunakan dan dikuasai oleh masyarakat di emplasemen kabupaten Demak adalah jenis Tanah Negara tidak bebas (penjelasan ada dalam tinjauan Pustaka Bab I).⁶⁸ Permohonan itu dilakukan oleh para pemohon kepada Pemerintah dalam hal ini kepala Badan Pertanahan Nasional. Sehingga diperoleh tata cara permohonan Hak milik atas tanah Negara tidak bebas dengan langkah-langkah sebagai berikut .⁶⁹

1. Langkah 1 : Menyiapkan dokumen persyaratan

Siapkan paket dokumen berikut yang kelak akan menyertai Surat Permohonan pemohon, sebagai berikut :

⁶⁸ Fitri Adhi Nugroho, *Wawancara*, Staff Seksi Pengaturan Penguasaan Tanah Kantor Pertanahan Kabupaten Demak, (Demak, 15 Januari, 2008).

⁶⁹ Herman Hermit, *Op., Cit.*, hal 115

- a. Fotokopi KTP (bila Perorangan) atau Akta Pendirian (bila Badan Hukum);
- b. Pernyataan tertulis Anda mengenai jumlah bidang luas dan status hak tanah-tanah yang telah dimiliki oleh pemohon, termasuk bidang tanah negara yang dimohon; harap menjadi pengetahuan, bahwa ada suatu peraturan yang melarang kita mempunyai tanah pertanian dengan status hak milik lebih dari sekitar 5 hektar bila tanah pertanian basah/sawah/kolam atau setara dengan 6 hektar tanah pertanian kering/kebun/tegalan. Demikian pula ada larangan untuk memiliki tanah pertanian berstatus hak milik (berapapun luasnya) yang berlokasi di luar wilayah kecamatan tempat tinggal (tanah absentee).
- c. Dokumen yang membuktikan bahwa sebagai pemohon telah menguasai tanah negara tak bebas tersebut dari tangan pihak lain yang selama ini menguasai tanah negara tersebut. Dokumen tersebut bisa berupa akta pelepasan hak dari pihak lain kepada anda, atau akta jual beli, atau dokumen lain yang sejenisnya.
- d. Dokumen berupa data fisik tanah negara yang dimohonkan seperti surat ukur atau gambar situasi dan IMB (Ijin Mendirikan Bangunan).

2. Langkah 2 : Membuat dan menyampaikan Surat Permohonan

- a. Membuat surat permohonan hak milik atas tanah negara yang ditujukan kepada Kepala Badan Pertanahan Nasional melalui Kepala Kantor Pertanahan Kabupaten atau kota”, meskipun cirri-ciri tanah negara yang dimohonkan itu misalnya merupakan lingkup kewenangan kepala Kanwil BPN propinsi atau kepala Kantor Pertanahan Kabupaten/Kota. Lampiran paket dokumen hasil langkah-1 di atas menyertai surat permohonan ini.
- b. Sampaikan Surat Permohonan yang sudah lengkap tersebut Kepada Kantor Pertanahan dan mintakan tanda bukti terima surat dan berkas permohonan.

3. Langkah 3 : Membayar biaya permohonan

Membayar segala biaya permohonan setelah menerima surat pemberitahuan dari kantor pertanahan.

4. Langkah 4 : Menerima Surat Keputusan

Menerima Surat Keputusan pemberian hak milik atas tanah negara untuk atas nama pemohon, yang selanjutnya disebut penerima hak. Tentu saja surat permohonan pemohon itu bisa ditolak. Isyarat bahwa surat Permohonan anda akan ditolak adalah tidak adanya langkah ketiga di atas, melainkan langsung ke langkah-4 tapi berupa SK Penolakan.

Dalam perkembangannya, bahwa upaya di atas sudah dilakukan oleh masyarakat emplasemen Kabupaten Demak pada tahun 1996, yang diajukan kepada Kepala kantor Badan Pertanahan Nasional Kabupaten Demak, Bupati Kabupaten TK II Demak dan Ketua DPRD TK II Demak. Oleh Bupati permohonan ini telah ditanggapi pada tahun 1997 dan oleh Kantor Pertanahan Kabupaten Demak juga sudah ditanggapi dengan surat no 500/1637/1996 (data terlampir), akan tetapi tidak terdapat tindak lanjutan atas upaya-upaya masyarakat tersebut.⁷⁰ Kemudian di peroleh keterangan, bahwa pihak Pemerintah Demak dan Kantor Pertanahan Kabupaten Demak tidak menindaklanjuti hal tersebut disebabkan karena tanah emplasemen PT. Kereta Api yang di tempati oleh masyarakat saat ini ternyata belum terdapat sertipikat atau status hak atas tanah PT. Kereta Api, walaupun masih tetap tanah negara yang merupakan aset kekayaan PT. Kereta Api yang dipisahkan.⁷¹ Diperoleh keterangan juga, bahwa tokoh masyarakat emplasemen Kabupaten demak, belum mengetahui bahwa ternyata tanah emplasemen PT. Kereta Api sampai saat ini belum terdapat sertipikat atau status hak atas tanahnya.⁷² Menurut pendapat peneliti seharusnya masyarakat kabupaten Demak mengajukan permohonan kepada DAOP IV Semarang untuk

⁷⁰ Masrukin R, Khasdan Ahmad, Sujarwo Hadi , *Wawancara* , Ketua RT 08,RT 09,RT 10, (Demak, 5 Februari 2010).

⁷¹ Fitri Adhi Nugroho, *Wawancara*, Staff Seksi Pengaturan Penguasaan Tanah Negara Kantor Pertanahan Kabupaten Demak, (Demak, 15 Januari, 2008).

⁷² Masrukin R, Khasdan Ahmad, Sujarwo Hadi , *Wawancara* , Ketua RT 08,RT 09,RT 10, (Demak, 5 Februari 2010).

menindak lanjutinya, supaya terdapat kejelasan, sehingga diharapkan permohonan masyarakat atas tanah negara tidak bebas ini dapat dilanjutkan.

Dalam rangka memperoleh status hak atas tanahnya, PT. Kereta Api pada awalnya mengalami kesulitan, dan hal ini pada akhirnya pun berimbas bagi masyarakat yang berupaya untuk mendapatkan kepastian hak atas tanah emplasemen. Awal kesulitan dimulai dengan adanya permohonan pula, dari PT. Kereta Api untuk mendapatkan status hak atas tanah yang menjadi asetnya untuk memperoleh Hak Pengelolaan. Sampai saat ini permohonan tersebut belum dapat diproses bahkan terhenti karena secara riil pihak PT. Kereta Api tidak dapat menunjukkan batas-batas tanah yang menjadi asetnya dan diajukan keberatan oleh warga masyarakat penghuni. Masyarakat mempunyai keyakinan mengenai penguasaan tanahnya karena sebagian besar masyarakat sudah memperoleh ijin Mendirikan Bangunan (IMB) dari bupati Kabupaten Demak, sehingga terjadilah konflik dalam penentuan hak atas tanah PT. Kereta Api dengan Masyarakat.

Penulis mengajukan solusi pemecahan masalah tanah yang menjadi konflik antara PT. Kereta Api dengan masyarakat, berdasarkan penelitian yang dilakukan peneliti di DAOP IV Semarang. Bahwa secara yuridis sebenarnya PT. Kereta Api sudah memenuhi syarat tentang asetnya yang menyatakan bahwa tanah-tanah itu

menjadi milik PT. Kereta Api. Hal ini juga di benarkan oleh BPN bahwa secara historis sudah jelas PT. Kereta Api dalam menguasai aset tanahnya tersebut, didukung dengan data dari riwayat perolehan tanahnya sampai dengan keadaan PT. Kereta Api seperti sekarang ini, dimana perkeretaapian di demak menjadi lintas nonaktif, bahkan setelah menjadi lintas nonaktif keberadaan areal aset tanah PT. Kereta Api diakui oleh masyarakat, karena masyarakat sendiri dalam menguasai tanahnya dengan sewa-menyewa dengan PT. Kereta Api Sehingga masyarakat bisa atau dapat melanjutkan upaya mendapatkan kepastian hak atas tanahnya, apabila terlebih dahulu PT. Kereta Api mengajukan Hak pengelolaan ke Kantor Pertanahan seyogyanya segera memproses atau menyetujuinya karena PT. Kereta Api dapat menunjukkan *Gronkaartnya* Dengan sendirinya berdasarkan *Gronkaart* tersebut dapat dihitung dan diukur, meskipun di lapangan sudah banyak sekali terjadi perubahan fisik , sehingga tidak sesuai lagi penggunaan dan pemanfaatannya dengan *Gronkaart* yang ada.

Penulis juga berpendapat, Dengan demikian satu-satunya hak yang pantas diberikan kepada PT. Kereta Api adalah hak pengelolaan. PT. Kereta Api dengan memegang Hak Pengelolaan dapat memberikan hak atas tanah kepada pihak lain dengan musyawarah dan mufakat, yaitu kepada masyarakat dapat diberikan Hak Guna Bangunan di atas Hak Pengelolaan dan Hak Pakai di atas Hak

pengelolaan bagi instansi pemerintah, berdasarkan perjanjian. Setelah Hak Guna Bangunan atau Hak Pakai berakhir, hak pengelolaan PT. Kereta Api tetap eksis. Kemudian tetap dilakukan lagi pembaharuan perjanjian untuk dapat diberikan Hak Guna Bangunan dan Hak Pakai, demikian seterusnya. Dengan diterbitkan sertifikat Hak Pengelolaan atas nama PT. Kereta Api (Persero), walaupun di atasnya dibebani dengan Hak Guna Bangunan dan Hak Pakai atas nama pihak lain, namun hak pengelolaan akan tetap eksis, sehingga tanah aset PT. Kereta Api (Persero) akan aman sepanjang masa. Sedangkan untuk sisa tanah yang masih dikuasai oleh PT. Kereta Api dengan bangunan kantor stasiun tetap dikuasai oleh PT. Kereta Api dengan Hak pengelolaan Induk. Hal ini senada dengan jawaban yang diperoleh peneliti saat melakukan wawancara dengan bapak Kisworo BE, Manajer Aset PT. Kereta Api (Persero) Daerah Operasi IV di Semarang.

Dengan kata lain harapan dan upaya masyarakat untuk memperoleh Hak Milik akan tercapai jika ada persetujuan dari Menteri Keuangan sesuai dengan Keputusan Presiden RI Nomor 16 Tahun 1994 Pasal 13 ayat (4) yaitu “Barang Tidak Bergerak milik negara berupa tanah hanya dapat dihapuskan untuk dijual, dipindahtangankan, dipertukarkan atau dihibahkan setelah mendapat persetujuan Presiden berdasarkan usul Menteri Keuangan “. Dengan terlebih dahulu masyarakat melakukan permohonan ke PT. Kereta Api

agar segera mengajukan Hak pengelolaan ke Kantor Pertanahan, lalu kemudian diberikan Hak Guna Bangunan di atas Hak Pengelolaan dan Hak Pakai di atas Hak pengelolaan, setelah itu masyarakatpun dapat memperoleh Tanah negara tidak bebas tersebut dengan tata cara yang sudah di atur di dalam Peraturan Menteri Agraria No. 9 Tahun 1999 tentang ketentuan-ketentuan tata cara pemberian dan pembatalan Hak atas Tanah Negara dan Pengelolaannya, yang dimohonkan kepada Pemerintah, dalam hal ini adalah kepala Badan Pertanahan Nasional.

Selain solusi di atas, berhubung tanah emplasemen di Kabupaten Demak belum mempunyai hak tertentu, maka dapat juga dilakukan dengan jalan, PT. Kereta Api melakukan upaya meminta kepada perusahaan (Persero) untuk mencoret tanah yang ada di emplasemen Kabupaten Demak itu untuk dikeluarkan dari daftar aset perusahaan (Persero). Kemudian apabila disetujui untuk dicoret dari daftar aset, diharapkan tanah emplasemen Kabupaten Demak menjadi tanah negara bebas (tanah-tanah yang dikuasai langsung oleh negara), yang pada akhirnya masyarakat dapat memohonkan tanah negara bebas tersebut kepada Menteri Negara Agraria atau Kepala Badan Pertanahan Nasional (BPN) untuk menjadi status hak tertentu, dengan juga tata cara yang sudah di atur di dalam Peraturan Menteri Agraria No. 9 Tahun 1999 tentang ketentuan-ketentuan tata cara pemberian dan pembatalan Hak atas Tanah Negara dan

Pengelolaannya menjadi hak milik dengan memerlukan persetujuan Presiden dan Menteri Keuangan

Dengan demikian lebih lanjut dapat dijelaskan, bahwa semua tanah aset PT. Kereta Api (Persero) berkapasitas sebagai kekayaan negara yang dipisahkan sebagai aktiva tetap Persero, sehingga perlu dimantapkan statusnya menjadi milik/kekayaan Persero yang dipisahkan dan tunduk kepada Undang-Undang No.1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara. Menurut hukum perbendaharaan negara, tanah aset PT. Kereta Api baik yang sudah bersertifikat maupun yang belum, tidak boleh dilepaskan kepada pihak ketiga jika tidak ada persetujuan dari Menteri Keuangan terlebih dahulu. Walaupun tanah aset PT. Kereta Api belum bersertifikat atau masih berstatus tanah negara, namun tetap tidak boleh diberikan dengan suatu hak atas tanah kepada pihak ketiga, jika tidak ada persetujuan dari Menteri Keuangan, dan apabila tetap terjadi pelanggaran itu berarti merugikan negara karena telah menggelapkan kekayaan Negara

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hal-hal yang telah diuraikan dalam bab sebelumnya, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut :

1. Pengaturan hukum tentang penggunaan dan penguasaan tanah PT. Kereta Api oleh masyarakat di Kabupaten Demak, pada dasarnya mengacu pada Undang-undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-pokok Agraria lalu tentang Nasionalisasi Perusahaan Kereta Api Belanda di Pulau Jawa dan Undang-undang Nomor 24 Tahun 1992 tentang Penataan Ruang di wilayah setempat. Pengaturan lebih rinci ada dalam surat Keputusan Direktur Djendral Kepala Djawatan Kereta Api, tanggal 09-05-1962, No 20912/BB/1962 tentang asal mula Dasar hukum dilaksanakan sewa-menyewa, Intruksi Presiden Nomor 5 Tahun 1988 tentang Pedoman Penyehatan dan Pengelolaan Badan Usaha Milik Negara, kemudian ditindaklanjuti dengan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 740/KMK.00/1989 tentang Peningkatan Efisiensi dan Produktifitas BUMN, lebih khusus lagi ada dalam Undang-Undang Perbendaharaan Negara (ICW), Inpres No. 9 Tahun 1970 dan Keputusan Presiden Nomor: 16 Tahun 1994 tentang Pemanfaatan Tanah Perusahaan Kereta Api, Pasal 13 ayat (5) dan diperbaharui di Undang-Undang No.1 tahun 2004 tentang

Perbendaharaan Negara. Peraturan-peraturan tersebut mempunyai maksud tertentu yaitu pada dasarnya tanah asset PT. Kereta Api Indonesia tidak akan dilepaskan kepada pihak ketiga maupun pihak lain misalnya masyarakat, sebagai upaya melindungi aset-aset perusahaan PT. Kereta Api.

Perkembangan penguasaan dan penggunaan tanah PT. Kereta Api di lintas nonaktif di Kecamatan Bintoro Demak dan Kecamatan Wonosalam Kabupaten Demak, yaitu bahwa seiring perkembangan zaman semenjak tahun 1962 hingga saat ini, semakin meningkat pula kebutuhan akan pemukiman/perumahan di tanah emplasemen tersebut. Dimana secara yuridis tanah emplasemen Kabupaten Demak itu dimiliki oleh PT. Kereta Api, dan secara fisik dikuasai dan dipergunakan oleh masyarakat, dengan disertai pelanggaran ijin hak atas tanah yang dilakukan oleh banyak oknum masyarakat, maupun secara tidak langsung dilakukan oleh oknum masyarakat Pemda Demak, tanpa disertai pengawasan dari PT. Kereta Api sebagai pihak yang secara yuridis menguasai dan mengelolanya, ini berarti terdapat menggelapkan kekayaan Negara yang merugikan Negara.

2. Jaminan kepastian hukum berdasarkan Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 24 tahun 1997 adalah berupa Sertifikat Hak Atas Tanah dari Kantor Pertanahan. Sedangkan masyarakat di Kabupaten Demak yang menempati tanah PT. Kereta Api

Indonesia dalam hal penggunaan dan penguasaannya hanya dibuktikan dengan Perjanjian Kontrak Sewa Menyewa dan Surat Penunjukan dari Bupati Kabupaten Demak, dan ini bukan merupakan bentuk alat bukti yang sah sebagai kepemilikan tanah pada penggunaan ataupun penguasaannya. Kemudian sebagian dari masyarakat emplasemen juga telah banyak melanggar isi dari perjanjian yang sudah mereka buat selama ini, terhadap subjek, objek dan status hak atas tanah. Dengan demikian jelas tidak terdapat atau belum terdapat suatu jaminan kepastian hukum hak atas tanah, karena gambaran yang terjadi saat ini, atas tanah nonaktif PT. Kereta Api yang digunakan oleh masyarakat tidaklah sah dan tidak memenuhi dengan unsur-unsur jaminan kepastian hukum hak atas tanah.

3. Upaya masyarakat emplasemen Kabupaten Demak, untuk memperoleh Hak Milik akan tercapai jika ada persetujuan dari Menteri Keuangan sesuai dengan Keputusan Presiden RI Nomor 16 Tahun 1994 Pasal 13 ayat (4). Akan tetapi karena ternyata tanah PT. Kereta Api Kabupaten Demak belum terdapat sertipikat status hak atas tanah PT. Kereta Api (walaupun masih tetap tanah negara yang merupakan aset kekayaan PT. Kereta Api yang dipisahkan), maka upaya yang dapat dilakukan terlebih dahulu adalah masyarakat melakukan permohonan ke PT. Kereta Api agar segera mengajukan Hak pengelolaan ke Kantor Pertanahan,

kemudian diberikan Hak Guna Bangunan di atas Hak Pengelolaan dan Hak Pakai di atas Hak pengelolaan, setelah itu masyarakatpun dapat memperoleh Tanah negara tidak bebas tersebut dengan tata cara yang sudah di atur di dalam Peraturan Menteri Agraria No. 9 Tahun 1999 tentang ketentuan-ketentuan tata cara pemberian dan pembatalan Hak atas Tanah Negara dan Pengelolaannya,yang dimohonkan kepada Pemerintah dalam hal ini adalah kepala Badan Pertanahan Nasional. Solusi lain, dapat dilakukan juga dengan jalan PT. Kereta Api melakukan upaya meminta kepada perusahaan untuk mencoret tanah yang ada di emplasemen Kabupaten Demak itu untuk dikeluarkan dari daftar aset perusahaan(Persero), untuk menjadi tanah negara bebas dan masyarakat dapat memohonkan tanah negara bebas tersebut kepada Menteri Negara Agraria/Kepala BPN untuk menjadi status hak tertentu dengan persetujuan Presiden/Menteri Keuangan.

B. Saran

Dari uraian di atas maka penulis mengajukan saran sebagai berikut :

1. Kepada seluruh Instansi yang terkait yaitu Pemerintah Daerah Kabupaten Demak, Kantor Pertanahan Kabupaten Demak, dan PT. Kereta Api Indonesia, perlu adanya kerjasama dalam hal sosialisasi dan penyuluhan kepada masyarakat berkaitan dengan penggunaan dan penguasaan tanah-tanah nonaktif PT. Kereta Api, sehingga

masyarakat yang menempati tanah emplasemen tersebut menyadari aturan yang telah ditetapkan oleh perusahaan kereta api. Kemudian diharapkan adanya pemberian fasilitasi penggunaan tanah-tanah PT. Kereta Api Indonesia yang digunakan oleh masyarakat yang disesuaikan dengan tata guna dan tata ruang perencanaan tanah di Kabupaten Demak.

2. Kepada PT. Kereta Api Indonesia, hendaknya dari PT. Kereta Api sebagai pihak pemilik aset tanah yang ada di Kabupaten Demak untuk dapat mempercepat penyelesaian sertipikat Hak pengelolaan atas nama PT. Kereta Api. Kemudian juga menginventarisasi secara rutin, mengawasi maupun mengontrol secara lebih aktif asset tanah atau bangunan perusahaan kereta api yang digunakan dan dikuasi oleh masyarakat, sehingga diharapkan tidak terjadi perselisihan pertanahan dikemudian hari dan pelanggaran-pelanggaran di atas perjanjian kontrak sewa menyewa yang telah disepakati oleh kedua belah pihak.
3. Kepada masyarakat yang menempati tanah emplasemen PT. Kereta Api Indonesia di Kabupaten Demak, diharapkan dapat secepatnya mengajukan permohonan hak atas tanah supaya perusahaan kereta api dapat melepaskan aset tanahnya dengan sejumlah ganti rugi yang ditetapkan besarnya oleh perusahaan kereta api. Untuk selanjutnya didaftarkan di kantor pertanahan agar memperoleh hak atas tanah tertentu seperti Hak Milik, Hak

Guna Usaha, maupun Hak Pakai, sehingga penghuni emplasemen Kabupaten Demak mempunyai kepastian hukum yang jelas dan kuat atas tanah yang mereka tempati.

DAFTAR PUSTAKA

A. BUKU-BUKU

- Abdurrahman, 1983. *Beberapa Aspekta tentang Hukum Agraria Seri Hukum Agraria V*, Alumni, Bandung.
- Ali Achmad Chomzah, 2002, *Hukum Pertanahan Seri Hukum Pertanahan I Pemberian Hak Atas Tanah Negara dan Seri Hukum Pertanahan II Sertipikat dan Permasalahannya*, Prestasi Pustaka, Jakarta.
- Adrian Sutedi, 2007. *Peralihan Hak Atas Tanah dan Pendaftarannya*, Sinar Grafika, Jakarta,
- Boedi Harsono, 2003. *Hukum Agraria Indonesia*, Djambatan, Jakarta,
- Dianto Bachtiar, Erpan Faryadi, Bonnie Setiawan, 1997. *Reformasi Agraria: Perubahan politik, Sengketa, dan Agenda Pembaruan Agraria di Indonesia*, Lembaga Penerbit Fakultas Ekonomi UI, Jakarta.
- Dasrin Zen & PT. Kereta Api (Persero), 2000. *Tanah Kereta Api (Suatu Tinjauan Historis, Hukum Agraria/Pertanahan dan Hukum Pembendaharaan Negara)*, PT. Kereta Api, Bandung.
- Dudu Duswara Machmudin, 2003. *Pengantar Ilmu Hukum Sebuah Sketsa*, Refika Aditama, Bandung.
- Effendi Parangin, 1994. *Hukum Agraria Di Indonesia*, Rajawali, Jakarta.
- Fitri Adhi Nugroho, 2004. *Studi Penguasaan Tanah PT. Kereta Api (Persero) di Kecamatan Demak dan Kecamatan Wonosalam Kabupaten Demak Provinsi Jawa Tengah* : Skripsi, STPN, Yogyakarta.
- Herman Hermit, 2004, *Cara Memperoleh Sertifikat Tanah Hak Milik, Tanah Negara dan Tanah Pemda*, Mandar Maju, Bandung.
- Ika Wijayati, 2004. *Tinjauan Hukum Proses Penguasaan dan Pemilikan Tanah Negara Oleh Masyarakat di Kota Semarang* : Skripsi, Unissula, Semarang.
- Komarudin, 1974, *Metode Penulisan Skripsi dan Tesis*, Citra Grafika, Bandung.

- K. Wantjik Saleh, 1980. *Hak Anda Atas Tanah*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Kartini Muljadi dan Gunawan Widjaja, 2004, *Seri Hukum Harta Kekayaan: Hak-Hak Atas Tanah*, Prenada Media: Jakarta.
- Purwanto, 2000, *Kajian Terhadap Prosedur Pemrosesan Permohonan Sertifikat Hak-Hak Atas Tanah*, Winaya Mukti, Jatinagor.
- Maria S.W. Sumardjono, 2006. *Kebijakan Pertanahan Antara Regulasi dan Implementasi*, Kompas, Jakarta.
- Ronny Hanitijo Soemitro, 1990. *Metode Penelitian Hukum dan Jurimetri*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Ramli Zein, 1995. *Hak Pengelolaan Dalam Sistem UUPA*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Soerjono Soekanto, 1986, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta.
- Soerjono Soekanto, dan Sri mamuji, 1985, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, PT. Rajawali Press, Jakarta.
- Salyadi, 1992. *Efektifitas Pelaksanaan Proyek Operasi Nasional Agraria (Prona) dalam Mewujudkan Pendaftaran Tanah Dengan Cepat dan Murah di Kabupaten DATI II Boyolali*: Skripsi, UNS, Surakarta.
- Sudargo Gautama & Ellyda T. Soetiyarto, 1997. *Komentar Atas Peraturan-Peraturan Pelaksanaan Undang-undang Pokok Agraria (1996)*, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Supriadi, 2007. *Hukum Agraria*, Sinar Rafika, Jakarta,
- Urip Santoso, 2005. *Hukum Agraria dan Hak-hak Atas Tanah*, Kencana, Jakarta.
- W.J.S. Poerwodarminto, 1990. *Kamus Bahasa Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta.

B. PERUNDANG-UNDANGAN

Undang-Undang Dasar Negara Indonesia Tahun 1945

Undang-Undang Pokok Agraria No.5 Tahun 1960, tentang Peraturan Dasar Pokok-pokok Agraria.

Undang-Undang No.1 Tahun 2004, tentang Perbendaharaan Negara.

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata 1978.

Peraturan Pemerintah No. 57 Tahun 1990, tentang Perubahan Status PJKa menjadi Perumka

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 40 Tahun 1996 tentang Hak Guna Usaha, Hak Guna Bangunan dan Hak Pakai Atas Tanah

Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 24 tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah

Peraturan Menteri Agraria No.9 tahun 1965, tentang Hak Pengelolaan.

Peraturan Menteri Negara Agraria No.9 Tahun 1999, tentang Ketentuan-ketentuan Tata Cara Pemberian dan pembatalan Hak Atas Tanah Negara dan Pengelolaannya

C. BAHAN INTERNET

www.wikipedia.org, *Sejarah PT. Kereta Api Indonesia*, diakses tanggal 4 September 2007

www.suaramerdeka.com, *Kepastian Hak Atas Tanah Makin Penting*, diakses tanggal 28 Februari 2010