



**STATUS PENGUASAAN DAN KEPEMILIKAN TANAH OLEH WARGA
MASYARAKAT DI KAMPUNG KEBONHARJO KELURAHAN
TANJUNG MAS KECAMATAN SEMARANG UTARA
KOTA SEMARANG**

Dwi Andrianto, Ana Silviana, IGA Gangga Santi
Program Studi S1 Ilmu Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Diponegoro
E-mail : dwiandrianto.fhundip@gmail.com

Abstrak

Perolehan tanah dan asal-usul tanah merupakan salah satu kunci untuk dapat menyelesaikan suatu sengketa tanah, seperti sengketa tanah antara PT. Kereta Api Indonesia (PT. KAI) dengan warga Kebonharjo Kelurahan Tanjung Mas, Kecamatan Semarang Utara Kota Semarang, dimana PT. KAI berpegangan pada groundkaart dan berhadapan dengan kepentingan warga yang menguasai tanah. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui kekuatan hukum groundkaart milik PT. KAI yang digunakan sebagai hak penguasaan tanah dan status kepemilikan tanah oleh warga Kebonharjo Kelurahan Tanjung Mas Kecamatan Semarang Utara Kota Semarang. Kesimpulan penelitian ini ditemukan bahwa PT. KAI berhak atas tanah groundkaart namun sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku PT. KAI berkewajiban untuk mendaftarkan tanah groundkaart menjadi Hak Pengelolaan atau Hak Pakai guna mendapatkan sertipikat sehingga bukti hak penguasaan tersebut dapat menjadi suatu bukti kepemilikan hak atas tanah yang benar dan kuat.

Kata Kunci: Penguasaan Tanah, Kekuatan Hukum Groundkaart, Sertipikat Tanah

Abstract

Acquisition of land and the origin of the land is one of the keys to be able to resolve a land dispute, such as land disputes between PT. Kereta Api Indonesia (PT KAI) with Kebonharjo residents of Tanjung Mas Village, North Semarang Sub-district, Semarang City, where PT. KAI holds on to the groundkaart and confronts the interests of the people who control the land. This study aims to determine the legal power of groundkaart owned by PT. KAI used as land tenure and land ownership status by Kebonharjo residents of Tanjung Mas Subdistrict, Semarang District, Semarang City. The conclusion of this research found that PT. KAI is entitled to land groundart but in accordance with applicable law of PT. KAI is obligated to register ground groundart into Right of Management or Right to get the certificate so that the proof of tenure can be a proof of ownership of right and right land rights.

Keywords : Land Tenure, Groundkaart Law Strength, Land Certificate

I. PENDAHULUAN

Tanah merupakan faktor utama pendukung kehidupan dan kesejahteraan bagi masyarakat, sehingga konsep hak kepemilikan menentukan susunan kehidupan dalam suatu negara. Fungsi tanah

tidak hanya terbatas pada sarana produksi, sosial, politik, budaya, tetapi juga menyangkut nilai dan bermakna religius.¹

Demikian pentingnya tanah sehingga Jean Jacques Rousseau menempatkan aspek pemlik tanah

¹ Aslan Noor, Konsep Hak Milik Atas Tanah Bagi Bangsa Indonesia dari Ajaran Hak Asasi Manusia, (Bandung: Mandar Maju, 2006), halaman 8

rakyat sebagai bagian dari kontrak sosial (social contract). Dalam menentukan hak atas sebidang tanah, siapa penghuni pertama menjadi faktor yang menentukan. Secara hukum, kedudukan penghuni pertama diakui sebagai pemilik jika memenuhi beberapa persyaratan berikut. Pertama, tidak ada seorang pun yang menempati tanah tersebut sebelumnya. Kedua, tanah tersebut dikuasai hanya sekedar untuk memenuhi kebutuhan hidupnya dan bukan untuk komoditas. Ketiga, proses pemilikan tidak ditentukan oleh sekedar upacara ritual, melainkan terdapat bukti atas pemilikan yang wajib dihormati oleh orang lain.²

Kepemilikan tanah merupakan sebuah hak asasi manusia yang dilindungi oleh hukum internasional maupun hukum nasional. Dalam hukum internasional, perlindungan hukum hak milik diatur dalam DUHAM (Deklarasi Umum Hak Asasi Manusia) Pasal 17.1, Pasal 17.2, Pasal 25.1, dan Pasal 30. Dalam hukum nasional, perlindungan hukum hak milik ini diatur dalam Undang-Undang Dasar Tahun 1945 Pasal 28 H ayat (4) dan Undang-Undang Nomor 39 tahun 1999 tentang Hak Asasi Manusia. Terkait kepemilikan tanah, Undang-Undang Nomor 5 tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-pokok Agraria (UUPA) juga mengatur dengan tegas tentang hak individu kepemilikan hak atas tanah. Berhubungan dengan hal tersebut, maka diperlukan adanya jaminan kepastian hukum dan kepastihan hak

atas kepemilikan tanah. Untuk mendapatkan jaminan kepastian hukum dan kepastian hak atas tanah, maka masyarakat perlu mendaftarkan tanah guna memperoleh sertifikat hak atas tanah yang berfungsi sebagai alat pembuktian yang kuat atas kepemilikan hak atas tanah.³

Meskipun demikian, tanah juga memiliki fungsi sosial. Berkaitan dengan fungsi tanah, Pasal 6 Undang-Undang Pokok Agraria menegaskan bahwa walaupun manusia dengan tanah bersifat abadi selaku pemili tanah, tidak berarti pemilik tanah boleh semena-mena menggunakan haknya, tanpa memperhatikan kepentingan orang lain. Dalam konteks pengadaan tanah pembangunan bagi kepentingan umum, hak milik atas tanah bisa dicabut justru karena tanah memiliki fungsi sosial.

Pasal 33 Ayat (3) Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945 dengan jelas mengandung amanat konstitusional yang sangat mendasar, yaitu bahwa pemanfaatan dan penggunaan tanah harus dapat mendatangkan kesejahteraan yang sebesar-besarnya bagi seluruh rakyat Indonesia. Hal ini berarti bahwa setiap hak atas tanah dituntut kepastian mengenai subjek, objek, serta pelaksanaan kewenangan haknya.⁴

Seiring dengan tuntutan perkembangan, keperluan tanah untuk pembangunan, baik yang dilakukan oleh pemerintah ataupun oleh swasta, semakin meningkat pesat. Kondisi ini di perparah dengan

² Bernhard Limbong, (B) Pengadaan Tanah untuk Pembangunan, (Jakarta:CV Rafi Maju Mandiri, 2011), halaman 1.

³ *Ibid*

⁴ Rusmadi Murad, Menyingkap Tabir Masalah Pertanahan,(Bandung:Mandar Maju,2007) halaman 75



laju pertumbuhan penduduk Indonesia yang cepat dan juga meningkatnya kebutuhan penduduk, yang tidak mampu diimbangi dengan suplai tanah karena tanah yang tersedia tidak berubah. Kondisi ini menimbulkan konsekuensi yang sangat serius terhadap pola hubungan antara tanah dengan manusia, dan hubungan antara manusia dengan manusia yang berobyek tanah.⁵

Untuk melindungi hak-hak kepemilikan oleh pemerintah dilakukan sistem pendaftaran tanah guna memberikan kepastian hukum, memberi perlindungan hukum kepada pemegang hak atas tanah, memberikan informasi kepada pihak yang berkepentingan serta terselenggaranya tertib administrasi pertanahan. Persebaran penduduk di Indonesia yang tidak merata mengakibatkan penumpukan jumlah penduduk di Pulau Jawa terutama didaerah perkotaan yang mengakibatkan tingginya permintaan akan tanah. Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya kesediaan tanah terbatas dibandingkan jumlah kebutuhan akan tanah seperti untuk pemukiman, lahan pertanian, dan lain-lain. Adanya jumlah ketersediaan akan tanah mengakibatkan pemanfaatan masyarakat untuk menggunakan tanah milik Negara yang terlantar. Dari sebagian masyarakat yang menggunakan tanah milik Negara ada sebagian yang memanfaatkan tanah rel kereta api yang sudah tidak dipergunakan lagi untuk sarana perkeretaapian.

Dikampung Kebonharjo dahulunya merupakan sebuah rawa yang masuk dalam aset PT. KAI

karena adanya lahan kosong dan tidak terurus tersebut maka masyarakat memanfaatkan lahan dengan mendirikan pemukiman warga. Selama 40 tahun warga telah mengurus lahan kosong tersebut dengan mendirikan pemukiman, sarana dan prasarana.

Pada tahun 2000 terjadi serah terima hak atas penggunaan tanah milik Negara yang dikuasai PT. KAI DAOP IV Kota Semarang di Kampung Kebonharjo dari Kepala DAOP IV Semarang Dokterandus Diding Sukaryat kepada Walikota Semarang saat itu H. Sukawi Sutarip S.H. yang yang berisi bahwasanya tanah di Kebonharjo menjadi milik warga Kebonharjo. Atas dasar hal tersebut warga Kebonharjo mengajukan permohonan sertipikat hak milik atas tanah ke Kantor Pertanahan kota Semarang. Akhirnya, pada tahun 2001 diterbitkanlah 3.360 sertipikat hak milik atas tanah warga Kebonharjo oleh Kantor Pertanahan Kota Semarang.

Pada tanggal 21 Maret 2015 terdapat MOU antara Kementerian Perhubungan, PT. PELINDO dan PT. KAI berisikan akan diadakannya Reaktivasi jalur rel kereta api dari Stasiun Tawang ke Pelabuhan Tanjung Mas Semarang yang akan melewati Kampung Kebonharjo tersebut dan tanggal 5 Mei 2015 warga mendapatkan undangan untuk audiensi. Di bulan yang sama tepatnya tanggal 27 Mei 2015 dari pihak PT. KAI berjumlah 6 orang yang dipimpin oleh Trimo mendatangi lokasi tanpa membawa surat tugas untuk melakukan pengukuran ulang atas tanah milik

⁵ Bernhard Limbong B, Op.cit., halaman 5

warga Kebonharjo yang diklaim milik PT. KAI, kemudian rombongan tersebut ditolak karena warga merasa resah.

Pada tanggal 7 Juli 2015 Kantor Pertanahan kota Semarang mengeluarkan pernyataan bahwa sertifikat warga Kebonharjo sebanyak 3.360 yang diterbitkan tahun 2001 adalah sah. Namun PT. KAI tetap mengeklaim bahwa tanah di Kebonharjo adalah miliknya dengan dasar *Groundkaart* (peta tanah zaman Belanda), sehingga terjadi sengketa kepemilikan tanah antara warga Kebonharjo dengan PT. KAI.

Permasalahan tersebut mendasari penulis untuk menulis skripsi yang berjudul “**Status Penguasaan dan Kepemilikan Tanah oleh Warga Kebonharjo Kelurahan Tanjung Mas Kecamatan Semarang Utara Kota Semarang**”.

A. Rumusan Masalah

1. Apakah *groundkaart* dapat dijadikan alas hak dalam perolehan hak atas tanah oleh PT. KAI ?
2. Apakah status kepemilikan tanah hak milik oleh warga masyarakat Kampung Kebonharjo Kelurahan Tanjung Mas Kecamatan Semarang Utara Kota Semarang dapat dikatakan sebagai cacat hukum?

B. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui dan menganalisis apakah *groundkaart* dapat dijadikan

alas hak atau tidak dalam perolehan hak atas tanah oleh PT. KAI.

2. Untuk mengetahui dan menganalisis status kepemilikan tanah hak milik oleh warga masyarakat Kampung Kebonharjo Kelurahan Tanjung Mas Kecamatan Semarang Utara Kota Semarang sebagai cacat hukum atau tidak.

II. METODE PENELITIAN

Metode Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode pendekatan yang bersifat *yuridis empiris*. Metode pendekatan *yuridis empiris* merupakan suatu pendekatan masalah dengan cara meninjau peraturan-peraturan yang telah diberlakukan dalam masyarakat sebagai hukum positif dengan peraturan pelaksanaannya termasuk implementasi di lapangan⁶.

Spesifikasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah deskriptif analitis. Deskriptif analitis adalah peneliti dalam menganalisis berkeinginan untuk memberikan gambaran atau pemaparan atas subjek dan objek penelitian sebagaimana hasil penelitian yang dilakukannya⁷

Dalam penelitian ini, penulis menggunakan dua jenis sumber data. Data primer adalah data yang diperoleh terutama dengan penelitian empiris, yaitu penelitian yang dilakukan langsung di dalam masyarakat⁸, melalui wawancara atau tanya jawab bersama narasumber dan

⁶ Ronny Hanitijo, *Metodologi Penelitian Hukum*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1982), hal. 34.

⁷ Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif &*

Empiris, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2015), hal. 183.

⁸ *Ibid*, hal. 156.

responden. Sedangkan data sekunder diperoleh melalui studi kepustakaan⁹ seperti literatur, kumpulan bahan kuliah, hasil penelitian tulisan atau makalah ilmiah dan peraturan-peraturan yang berhubungan dengan permasalahan yang diteliti.

Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis kualitatif. Pendekatan kualitatif adalah metode yang mengungkap fakta-fakta secara mendalam berdasar karakteristik ilmiah dari individu atau kelompok untuk memahami dan mengungkap sesuatu di balik fenomena¹⁰. Analisis dilakukan atas data yang telah masuk dan diolah sedemikian rupa dengan meneliti kembali sehingga analisis dapat diuji kebenarannya.

Setelah data dianalisis, maka akan ditarik kesimpulan dengan metode berpikir induktif, yang berarti cara berpikir yang bertolak dari pengetahuan-pengetahuan yang bersifat khusus/tertentu atau fakta-fakta yang bersifat individual yang dirangkai untuk ditarik kesimpulan yang bersifat umum¹¹.

III. HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Mekanisme Perizinan *Groundkaart* Sebagai Alas Hak Perolehan Tanah

1. Gambaran Umum tentang PT. Kereta Api Indonesia (Persero)

PT Kereta Api Indonesia (Persero), selanjutnya disebut sebagai KAI atau 'Perusahaan' adalah Badan Usaha Milik Negara yang menyediakan, mengatur, dan

mengurus jasa angkutan kereta api di Indonesia. KAI didirikan sesuai dengan akta tanggal 1 Juni 1999 No. 2 yang dibuat dihadapan Imas Fatimah, S.H., Sp.N., Notaris di Jakarta, dan kemudian diperbaiki kembali sesuai dengan akta tanggal 13 September 1999 No. 14. Akta pendirian tersebut telah mendapat pengesahan dari Menteri Kehakiman Republik Indonesia melalui Surat Keputusan tanggal 1 Oktober 1999 No. C-17171 HT.01.01.TH.99 dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia tanggal 14 Januari 2000 No. 4 Tambahan No. 240/2000.¹²

Riwayat KAI dibagi menjadi tiga periode, yaitu (1) masa kolonial, (2) sebagai lembaga pelayanan publik, dan (3) sebagai perusahaan jasa. Pada masa kolonial, industri perkeretaapian dimulai pada tahun 1864 ketika *Namlooze Venootschap Nederlanche Indische Spoorweg Maatschappij* memprakarsai pembangunan jalan kereta api dari Semarang ke Surakarta, Jawa Tengah. Sejak itu tiga perusahaan lain berinvestasi membangun jalurjalur kereta api di dalam dan luar Pulau Jawa. Perusahaan yang terlibat dalam industri kereta api zaman kolonial adalah *Staat Spoorwegen*, *Verenigde Spoorwegenbedrijf*, dan *Deli Spoorwegen Maatscappij*.

Periode sebagai lembaga pelayanan publik bermula pada masa awal kemerdekaan Indonesia, yaitu pada tanggal 25 Mei 1963 berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 22 Tahun 1963, pemerintah

⁹ Ronny Hanitijo, *Op. Cit*, hal. 11.

¹⁰ Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, *Op. Cit*, hal. 53-54.

¹¹ *Ibid*, hal. 113.

¹²[http://kip.keretaapi.co.id/page/Profil%20Perusahaan%20PT.%20Kereta%20Api%20Indonesia%20\(Persero\)/16](http://kip.keretaapi.co.id/page/Profil%20Perusahaan%20PT.%20Kereta%20Api%20Indonesia%20(Persero)/16), diakses pada tanggal 2 Maret 2018 pukul 23.29 WIB



Republik Indonesia membentuk Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Pada 15 September 1997 berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 1971, PNKA diubah menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Dengan status sebagai Perusahaan Negara dan Perusahaan Jawatan, KAI saat itu beroperasi melayani masyarakat dengan dana subsidi dari pemerintah.

Babak baru pengelolaan KAI dimulai ketika PJKA berubah menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka) berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 57 Tahun 1990. Dengan status barunya sebagai perusahaan umum, Perumka berupaya untuk mendapatkan laba dari jasa yang disediakan. Untuk jasa layanan penumpang, Perumka menawarkan tiga kelas layanan, yaitu kelas eksekutif, bisnis, dan ekonomi.¹³

Pada tanggal 31 Juli 1995 Perumka meluncurkan layanan kereta api penumpang kelas eksekutif dengan merek Kereta Api Argo Bromo JS-950 dan dikembangkan menjadi Kereta Api (KA) Argo Bromo Anggrek yang dioperasikan sejak tanggal 24 September 1997. Pengoperasian KA Argo Bromo Anggrek mengawali pengembangan KA merek Argo lainnya, seperti KA Argo Lawu, KA Argo Mulia, dan KA Argo Parahyangan. Untuk mendorong Perumka menjadi perusahaan bisnis jasa, pada tanggal 3 Februari 1998 pemerintah menetapkan pengalihan bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan (Persero) berdasarkan Peraturan

Pemerintah No. 19 Tahun 1998. Dengan status barunya, KAI beroperasi sebagai lembaga bisnis yang berorientasi laba. Untuk tetap menjalankan sebagian misinya sebagai organisasi pelayanan publik, pemerintah menyediakan dana *Public Service Obligation* (PSO).

KAI pada awalnya hanya melaksanakan kegiatan usaha layanan jasa perkeretaapian, namun seiring dengan dinamika dunia usaha dan berkembangnya tuntutan pasar, KAI saat ini juga melaksanakan kegiatan usaha penunjang lainnya dengan memanfaatkan sumber daya yang dimilikinya meliputi pengelolaan properti yang terkait dengan jasa kereta api, pariwisata berbasis kereta api, restoran di kereta api (*on train services*) dan di stasiun, termasuk jasa catering dan distribusi logistik. Dalam menjalankan bisnisnya, KAI terus berupaya menerapkan standar terbaik di bidangnya berdasarkan sistem manajemen yang berlaku.

Dalam hal kekayaan aset, setelah proklamasi kemerdekaan dan berdirinya Negara Kesatuan Republik Indonesia maka semua aset kekayaan Pemerintah Hindia Belanda demi hukum (*van rechtswege*) secara otomatis menjadi kekayaan Negara Republik Indonesia.

Sejak terbentuknya Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) pada tanggal 28 September 1945 maka semua aset Staats Spoorwegen (SS) yang diuraikan kedalam *groundkaart* itu otomatis menjadi aset Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI). Kemudian berdasarkan pengumuman Menteri Perhubungan Tenaga Kerja

¹³ *Ibid*

dan Pekerjaan Umum Nomor 2 Tahun 1950 tanggal 6 Januari 1950, dibentuk Djawatan Kereta Api (DKA) yang berada di bawah naungan Departemen Perhubungan dan Pekerjaan Umum sehingga aset Staats Spoorwegen (SS) menjadi aset Djawatan Kereta Api (DKA), selanjutnya menjadi aset Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA), Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA), Perusahaan Umum Kereta Api (Perumka), sekarang menjadi aset PT. Kereta Api (Persero).¹⁴

2. Kekuatan Hukum *Groundkaart* dalam Hukum Pertanahan Indonesia

Groundkaart adalah sebuah gambar peta penampang lahan yang dibuat untuk menunjukkan suatu objek lahan dengan batas-batas tertentu yang tertera di atasnya. *Groundkaart* menguraikan dan menjelaskan secara konkrit batas-batas tanah yang sudah diserahkan kepada *Staats Spoorwegen* (disingkat SS) berdasarkan ordonansi yang dimuat dalam *Staatsblad* masing-masing. Tanah-tanah yang diuraikan dalam *groundkaart* tersebut statusnya adalah tanah negara, namun kualitasnya sudah menjadi tanah negara aset *Staats Spoorwegen* (SS), sehingga terhadap tanah tersebut berlaku peraturan perundang-undangan perbendaharaan negara.¹⁵

Staats Spoorwegen (SS) tidak pernah diberikan surat tanda bukti hak

atas tanah. Tanah-tanah yang sudah diperuntukan kepada *Staats Spoorwegen* (SS) itu ditindak lanjuti dengan pembuatan *groundkaart*. Tanah-tanah yang sudah diuraikan dalam *groundkaart* 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.¹⁶

Groundkaart yang dimiliki oleh *Staats Spoorwegen* (SS) itu berfungsi sebagai petunjuk yang menjelaskan bahwa tanah yang diuraikan dalam *groundkaart* itu merupakan kekayaan negara, yang merupakan aset *Staats Spoorwegen* (SS). Jadi *groundkaart* itu bagi *Staats Spoorwegen* (SS) fungsinya sama dengan surat tanda bukti hak bagi perorangan atau badan hukum swasta.¹⁷

Pada saat mulai berlakunya Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA) tanggal 24 September 1960, tanah-tanah *groundkaart* itu merupakan hak penguasaan (*beheer*) Djawatan Kereta Api. Berdasarkan Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 ditegaskan bahwa tanah-tanah yang dikuasai oleh instansi pemerintah dengan hak penguasaan (*beheer*) itu sejak tanggal 24 September 1960 dikonversi menjadi Hak Pengelolaan

¹⁴ PT. Kereta Api (Persero), Tanah Kereta Api Suatu Tinjauan Historis, Hukum Agraria/pertanahan dan Hukum Perbendaharaan Negara, (Semarang: Seksi Hukum PT.Kereta Api (Persero), tahun 2000), halaman 31

¹⁵ PT. Kereta Api (Persero), Op.Cit halaman 27.

¹⁶ Rizky Yulia Chandra, "Kekuatan *Groundkaart* Milik Kereta Api Indonesia", (Diponegoro Law Jurnal, volume 6 Nomor 2, Tahun 2017), halaman 8.

¹⁷ PT. Kereta Api (Persero), Loc.cit.

dan Hak Pakai berlaku selama dipergunakan. Hak Pakai dan Hak Pengelolaan ini lahir setelah hak penguasaan atas tanah Negara didaftarkan ke Kantor Pendaftaran Tanah dan ditebitkan sertipikat Hak Pakai atau Hak Pengelolaan sebagai tanda bukti haknya.¹⁸

Tanah aset PT. Kereta Api (Persero) baik yang berasal dari pengambilalihan aset *Staats Spoorwegen* (SS) nasionalisasi aset *Verenigde Spoorwegbedrijf* (VS) maupun yang diperoleh sendiri karena pengadaan tanah, dalam penertiban administrasinya ada yang sudah mempunyai sertipikat, namun juga masih ada yang belum bersertipikat. Semua tanah aset PT. Kereta Api (Persero) berkapasitas sebagai kekayaan negara yang dipisahkan dan tunduk kepada Undang-Undang Perbendaharaan Negara, Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 1970, Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 16 Tahun 1994 dan Peraturan Perundangan lainnya mengenai kekayaan negara.¹⁹

Menurut ketentuan Peraturan Pemerintah Nomor 40 tahun 1959 tentang Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Milik Belanda disebutkan semua tanah *eigendom verponding* yang tertulis atas nama *Verenigde Spoorwegbedrijf* (VS) tersebut beserta perusahaan-perusahaan kereta api swasta lainnya, sudah diserahkan penguasaannya kepada Djawatan Kereta Api (DKA), sekarang PT. Kereta Api (Persero). Semenjak itu

tanah tersebut sudah dibayar dengan uang negara, maka tanah tersebut menjadi aset negara yang kewenangan pengelolaannya pada Menteri Keuangan Negara. Konsekuensinya pengalihan atau pemindahan maupun penghapusannya harus dilakukan dengan izin Menteri keuangan.²⁰

Berdasarkan Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 ditegaskan bahwa tanah-tanah yang dikuasai oleh instansi pemerintah dengan hak penguasaan (*beheer*) itu sejak tanggal 24 September 1960 dikonversi menjadi Hak Pengelolaan dan Hak Pakai berlaku selama dipergunakan. Walaupun sudah terdapat mengenai *groundkaart* yang dikonversi menjadi hak pakai atau hak pengelolaan, sesuai dengan ketentuan Perundang-Undangan yang berlaku PT. Kereta Api (Persero) mempunyai kewajiban untuk mendaftarkan ke Badan Pertanahan Nasional guna mendapatkan bukti berupa sertipikat hak atas tanah sebagai bukti yang kuat atas kepemilikan tanah.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, selain hak penyelenggaraan perkeretaapian terdapat juga kewajiban salah satunya yang berkaitan dengan Hukum Pertanahan yaitu tercantum dalam Pasal 46 ayat (1) secara tegas menyatakan tanah yang terletak di ruang milik jalur kereta api dan ruang manfaat jalur kereta api di sertipikatkan sesuai

¹⁸ Urip Santoso, Kewenangan Pemerintah Daerah terhadap Hak Penguasaan Atas Tanah, (Jurnal Dinamika Hukum Volume 12 nomor 1 Tahun 2012) halaman 191

¹⁹ PT. Kereta Api (Persero), Op.Cit, halaman 34

²⁰ Surat Kejaksaan Tinggi Jawa Tengah Semarang Nomor B-3216/O.3/Gtn/10/2001, kepada Kepala Badan Pertanahan Nasional, Tanggal 24 Oktober 2001.

dengan peraturan perundang-undangan. Kewajiban dalam mensertipikatkan aset kereta api juga dikuatkan kembali dalam Pasal 86 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2007 tentang perkereta apian yaitu tanah yang sudah dikuasai oleh Pemerintah, Pemerinah Daerah atau Badan Usaha dalam rangka pembangunan prasarana perkereta apian, disertipikatkan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan di bidang pertanahan.

Di sertipikatkan sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang pertanahanyang berlaku di Indonesia. Hal tersebut perlu digaris bawahi untuk mengingatkan bahwa *groundkaart* bukan merupakan bukti kepemilikan atas tanah, melainkan hanya sebuah peta tanah zaman Belanda terdiri dari satu kesatuan warkah (surat ukur) tanah yang berisi asal muasal tanah, batas-batas tanah dan lain-lain yang berfungsi sebagai penunjuk yang menjelaskan bahwa tanah yang diuraikan dalam *groundkaart* itu merupakan kekayaan negara.

Menurut Prof, Dr.M.I. Joko Marihandono, S.S.M.Si menyatakan bahwa *groundkaart* sampai sekarang masih berlaku hal itu dapat dilihat dari berbagai produk hukum sebagai berikut:²¹

a. Bahwa berdasarkan Pasal 2 Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953 menyatakan tanah *groundkaart* berada dalam penguasaan (*in beheer*) DKA sekarang PT. Kereta Api Indonesia (Persero);

b. Bahwa berdasarkan Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor : SK.681/DJA/1986 tanggal 1 November 1986 ditegaskan bahwa tanah *groundkaart* berada dalam penguasaan (*in beheer*) PJKA sekarang PT. Kereta Api Indonesia (Persero);

c. Bahwa dalam Kesimpulan Rapat Kerja Badan Pertanahan Nasional (BPN) Tahun 1991 dirumuskan Tanah-tanah PERUMKA sekarang PT. Kereta Api Indonesia (Persero) berasal dari aset SS dan VS yang telah dinasionalisasi berdasarkan Undang-Undang Nomor 86 Tahun 1958 Jis. Peraturan Pemerintah Nomor 40 dan 41 Tahun 1959.

Berdasarkan uraian yang di jelaskan sebelumnya penulis berpendapat bahwa *Groundkaart* hanya berfungsi sebagai petunjuk yang menjelaskan bahwa tanah yang diuraikan dalam *groundkaart* itu merupakan kekayaan negara, jadi fungsinya sama dengan surat tanda bukti hak penguasaan yang dimiliki oleh PT. Kereta Api Indonesia. *Groundkaart* dapat dijadikan alas hak untuk memperoleh Sertipikat Hak Atas Tanah berdasarkan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria, Keputusan Presiden Nomor 32 Tahun 1979 Tentang Pokok-Pokok Kebijakan dalam Rangka Pemberian Hak Baru Atas Tanah Konversi Hak-Hak Barat dan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 3 Tahun 1979 tentang Ketentuan-Ketentuan Mengenai Permohonan dan Pemberian Hak

²¹ Berdasarkan putusan Nomor 227/Pdt.G/2016/PN.Smg, halaman 18.

Baru Atas Konversi Hak-Hak Barat. Berdasarkan Peraturan Perundang-undangan yang berlaku tersebut PT. Kereta Api Indonesia berkewajiban untuk mendaftarkan groundkaart di Kantor Pertanahan menjadi Hak Atas Tanah dengan status Hak Pakai atau Hak Pengelolaan sehingga bukti penguasaan tersebut dapat dijadikan sebagai suatu bukti kepemilikan hak atas tanah yang benar dan kuat dengan diterbitkannya sertifikat hak atas tanah.

B. Status Kepemilikan Tanah Hak Milik Warga Kebonharjo Kelurahan Tanjung Mas Kecamatan Semarang Utara Kota Semarang

1. Gambaran Umum tentang Kebonharjo Kelurahan Tanjung Mas Kecamatan Semarang Utara Kota Semarang

Kecamatan Semarang Utara mempunyai luas 1.135,275 ha yang mencakup 9 (sembilan) Kelurahan, Adapun sembilan kelurahan tersebut yaitu Kelurahan Bandarharjo dengan luas 342.675 ha; Kelurahan Bulu Lor dengan luas 68.676 ha; Kelurahan Plombokan dengan luas 34.900 ha; Kelurahan Purwosari dengan luas 48.049 ha; Kelurahan Panggung Kidul dengan luas 68.963 ha; Kelurahan Panggung Lor dengan luas 123.470 ha; Kelurahan Kuningan dengan luas 41.54101 ha; Kelurahan Tanjung Mas dengan luas 323.782 ha; Kelurahan Dadapsari dengan luas 83.250 ha;²²

Dengan Batas wilayah Kecamatan Semarang Utara meliputi :

- Sebelah Utara : Laut Jawa
- Sebelah Timur : Kecamatan Semarang Timur
- Sebelah Selatan : Kecamatan Semarang Tengah
- Sebelah Barat : Kecamatan Semarang Barat

Jumlah penduduk Kecamatan Semarang Utara seluruhnya 127.269 terdiri dari 61.815 laki-laki dan 65.454 perempuan yang tertampung dalam 28.891 KK , sebanyak RW : 89 dan RT : 706. Sesuai dengan visi Kota Semarang yaitu "Semarang sebagai kota Perdagangan dan Jasa yang berbudaya Menuju Masyarakat Sejahtera " maka Kecamatan Semarang Utara memiliki potensi wilayah yang sangat dimungkinkan pengembangannya dalam bidang perekonomian, terutama perdagangan dan transportasi yaitu dengan adanya Pelabuhan Tanjung Mas sebagai pelabuhan bertaraf Internasional, Stasiun Tawang dan Stasiun Poncol sebagai sarana transportasi utama dan Kawasan Wisata Tanjung Mas.

Kelurahan Tanjung Mas merupakan salah satu Kelurahan dari 9 (sembilan) kelurahan yang berada di Kecamatan Semarang Utara. Segi demografi Kelurahan Tanjung Mas Mempunyai batas-batas wilayah sebagai berikut :

- Sebelah Utara : Laut Jawa
- Sebelah Timur : Kelurahan Kemijen, Kecamatan Semarang Timur
- Sebelah Selatan : Kelurahan Purwodinatan, Kecamatan Semarang Tengah

²² <http://smg-utara.blogspot.co.id/p/profil-kecamatan.html>/diakses pada tanggal 2 Maret 2018 pukul 23.29 WIB

- Sebelah Barat : Kelurahan Bandarharjo, Kecamatan Semarang Barat

Kelurahan Tanjung Mas termasuk wilayah yang cukup padat penduduknya dengan jumlah Kepala Keluarga 7.557 KK, penduduk seluruhnya 29.098 jiwa yang terdiri dari laki-laki 14.490 orang dan perempuan 14.608 orang. Warga Kelurahan Tanjung Mas Semuanya terbagi dalam 16 RW dan 129 RT.

2. Sengketa Tanah antara PT. Kerata Api Indonesia dengan Warga Kebonharjo Kelurahan Tanjung Mas Kecamatan Semarang Utara Kota Semarang

Dikampung Kebonharjo dahulunya merupakan sebuah rawa yang masuk dalam aset PT. KAI karena adanya lahan kosong dan tidak terurus tersebut maka masyarakat memanfaatkan lahan dengan mendirikan pemukiman warga. Selama 40 tahun warga telah mengurus lahan kosong tersebut dengan mendirikan pemukiman, sarana dan prasarana.²³

Pada tahun 2000 terjadi serah terima hak atas penggunaan tanah milik Negara yang dikuasai PT. KAI DAOP IV Kota Semarang di Kampung Kebonharjo dari Kepala DAOP IV Semarang Dokterandus Diding Sukaryat kepada Walikota Semarang saat itu H. Sukawi Sutarip S.H. yang tertuang dalam Berita Acara Nomor : JB 306/V/c5/D IV-2000 berisi bahwasanya tanah di Kebonharjo menjadi milik warga Kebonharjo. Atas dasar hal tersebut warga Kebonharjo mengajukan

permohonan sertipikat hak milik atas tanah ke Kantor Pertanahan kota Semarang. Akhirnya, pada tahun 2001 diterbitkanlah 3.360 sertipikat hak milik atas tanah warga Kebonharjo oleh Kantor Pertanahan Kota Semarang.

Pada tanggal 21 Maret 2015 terdapat MOU antara Kementerian Perhubungan, PT. PELINDO dan PT. KAI berisikan akan diadakannya Reaktivasi jalur rel kereta api dari Stasiun Tawang ke Pelabuhan Tanjung Mas Semarang yang akan melewati Kampung Kebonharjo tersebut dan tanggal 5 Mei 2015 warga mendapatkan undangan untuk audiensi. Di bulan yang sama tepatnya tanggal 27 Mei 2015 dari pihak PT. KAI berjumlah 6 orang yang dipimpin oleh Trimo mendatangi lokasi tanpa membawa surat tugas untuk melakukan pengukuran ulang atas tanah milik warga Kebonharjo yang diklaim milik PT. KAI, kemudian rombongan tersebut ditolak karena warga merasa resah.

Pada tanggal 7 Juli 2015 Kantor Pertanahan kota Semarang mengeluarkan pernyataan bahwa sertipikat warga Kebonharjo sebanyak 3.360 yang diterbitkan tahun 2001 adalah sah. Namun PT. KAI tetap mengeklaim bahwa tanah di Kebonharjo adalah miliknya dengan dasar Groundkaart (peta tanah zaman Belanda), sehingga terjadi sengketa kepemilikan tanah antara warga Kebonharjo dengan PT. KAI.

Dalam konflik yang terjadi antara PT. KAI DAOP IV Semarang dengan warga Kebonharjo Semarang

²³ H. Suparjo, Wawancara, Ketua Forum RW Kebonharjo, (Semarang: 26 September 2017)

terkait reaktifasi pengaktifan kembali jalur rel lama dari Stasiun Semarang Tawang menuju Pelabuhan Tanjung mas, tentunya mendatangkan banyak pihak yang pro dan kontra antara PT. KAI DAOP IV Semarang ataupun dengan warga Kebonharjo. Terkait masalah ini masyarakat Kebonharjo merasa tidak terima atas tindakan yang dilakukan oleh PT.KAI DAOP IV Semarang yang akan melakukan penertiban terkait hal tersebut. Suparjo adalah salah satu masyarakat Kebonharjo yang rumahnya menjadi sasaran penertiban oleh PT. KAI DAOP IV Semarang. Dalam wawancara yang dilakukan oleh penulis pada 26 September 2017 di rumah bapak Suparjo menjelaskan bagaimana kronologi konflik tersebut terjadi, tindakan apa saja yang dilakukan oleh PT. KAI Daop 4 Semarang dan bagaimana peran pemerintah Kota Semarang.

Wawancara tersebut menjelaskan awalnya bahwa pada tanggal 23 Maret 2015 PT. KAI DAOP IV melakukan mapping di daerah Kebonharjo. Mapping yang dilakukan oleh PT. KAI ini dilakukan tanpa pemberitahuan atau sosialisasi terhadap masyarakat Kebonharjo terlebih dahulu. Mapping yang dilakukan oleh PT. KAI DAOP IV Semarang dari area Stasiun Tawang ke Pelabuhan Tanjung mas yang terdiri dari 130 rumah warga dan fasilitas umum. Dari 130 rumah sebanyak 118 memiliki fasilitas warga diantaranya 59 rumah yang memiliki Sertipikat Hak Milik (SHM) dan 59 tanpa memiliki SHM. Kemudian untuk area yang terkena dampak dari pembangunan rel tersebut sebanyak 59 rumah termasuk fasilitas umum. Sebelum melakukan

penertiban PT.KAI DAOP IV Semarang melakukan sosialisasi kepada warga Kebonharjo dan sosialisasi akan dilakukan sebanyak tiga kali.

Menurut Suparjo itu bukan sosialisasi tetapi diskusi karena pada saat itu warga meminta PT.KAI menunjukkan bukti terkait kepemilikan tanah di Kebonharjo seperti Nomor Induk Barang, HGB, HPL atau HM tetapi pada saat itu PT. KAI DAOP IV Semarang tidak memiliki bukti tersebut sehingga warga merasa sosialisasi tersebut tidak penting dan tidak perlu dilakukan lagi.

Suparjo mengatakan penertiban yang dilakukan PT. KAI DAOP IV Semarang pada tanggal 19 Mei 2016 belum ada penetapan pengadilan. Sebanyak 1.200 personil yang digerakkan oleh PT. KAI Daop DAOP IV Semarang yang meliputi aparat Brimob, TNI, dan Polrestabes Semarang untuk mengeksekusi tanah di Kebonharjo. Pada saat terjadi eksekusi tersebut warga mengaku belum jelas kaitan eksekusi yang mana yang dilakukan oleh PT. KAI DAOP IV Semarang. Padahal tiga hari sebelum eksekusi terjadi tepatnya pada tanggal 16 Mei 2016 warga dikumpulkan oleh kapolda yaitu Direktur Intel Polda Jateng Kota Semarang warga diminta tidak boleh resah, bersikap tenang saja, pemerintah tidak akan merugikan rakyatnya nanti akan ada ganti adil. Itu yang dikatakan oleh Direktur Intel Polda Jateng Kota Semarang kepada warga Kebonharjo. Kemudian satu hari sebelum eksekusi terjadi, Bapak Walikota Semarang juga menenangkan warga Kebonharjo bahwa eksekusi tidak akan terjadi.



Namun ternyata pada tanggal 19 Mei 2016 pada pukul 09.00 WIB eksekusi tetap terjadi dan terjadilah bentrok oleh aparat dan warga Kebonharjo. Sebanyak 13 aparat yang terluka pada saat eksekusi dan 1 korban meninggal warga Kebonharjo karena serangan jantung. Total rumah yang terkena eksekusi saat ini adalah 30 rumah yang terdiri dari 5 rumah yang memiliki SHM dan 25 rumah yang tidak memiliki SHM. Sisanya menurut Suparjo masih menunggu proses pengadilan.

Kantor Pertanahan dalam menerbitkan sertipikat pastinya tidak sembarangan dan terdapat persyaratan yang harus dilengkapi oleh pemohon. Jika di daerah tanah negara bebas maka setiap orang boleh untuk mengajukan namun apabila ditanah negara bekas hak barat maka pemilik hak sebelumnya tetap dihormati untuk mendapatkan tanah tersebut. Dalam hal ini warga mendapat ijin melalui Berita Acara Nomor : JB 306/V/c5/D IV-2000 serah terima hak penggunaan tanah negara yang dikeluarkan Kepala DAOP 4 Kota Semarang. Mengenai berwenang atau tidaknya Kantor Pertanahan tidak mau tau itu yang penting sah. Akhirnya diterbitkanlah sertipikat warga kebonharjo tersebut.²⁴

Menurut Suparjo Kantor Pertanahan dapat mengeluarkan SHM oleh warga Kebonharjo karena Kantor Pertanahan mengacu kepada UU No 1 Tahun 1958 yang berkaitan tentang penghapusan tanah partikelir dan disusul dengan UU agraria No 5 Tahun 1960 tentang pengajuan

ajudikasi kepemilikan yang diterima oleh warga Kebonharjo pada tahun 2001.

Warga menolak pengusuran dan pembongkaran dengan alasan bahwa warga Kebonharjo telah mendiami rumah yang berdiri di atas tanah yang dikuasainya kurang lebih 40 tahun lamaya, yang terletak di Kelurahan Tanjung Mas, Kecamatan Semarang Utara kota Semarang dan selama menghuni rumahnya tersebut tidak ada gangguan siapapun. Selain itu warga selama ini taat untuk membayar Pajak Bumi dan Bangunan (PBB) setiap tahunnya hingga sekarang. Tanah dan bangunan yang dikuasai dan ditempati secara turun temurun. Rumah milik warga Kebonharjo tersebut, sebagian tanahnya juga sudah memiliki Sertipikat Hak Milik (SHM) dan ada juga yang belum bersertipikat.²⁵

Alasan PT. KAI untuk tetap mempertahankan tanah aset miliknya dan berhak untuk melakukan pembongkaran bangunan di atas tanah tersebut yaitu bahwa tanah tersebut merupakan aset PT. KAI yang tertuang dalam *Groundkaart* Nomor W 17286 Tahun 1962 Peta Tanah di emplasemen : Semarang, Kemijen, Semarang Tawang dan Semarang Pelabuhan Lintas Semarang-Yogyakarta. Bekas *Eigendom Verponding Nomor 69* yang menurut surat ukur (Metbrief) Nomor 877 Tanggal 28 Juli 1853 dan menurut akta Hak Tanah Nomor 236 tanggal 22 Juni 1864 tercatat atas nama "*De Nedherland Indische*

²⁴ Sugito, Wawancara, Pegawai Kantor Pertanahan bagian Penataan Tanah, (Semarang: 9 Mei 2018)

²⁵ H. Suparjo, Wawancara, Ketua Forum RW Kebonharjo, (Semarang: 26 September 2017)

Spoorweg Maatschappij N.V.”
(NIS).²⁶

Berdasarkan uraian diatas memberikan gambaran bahwa setiap pihaknya memiliki dasar dalam mengakui tanah daerah Kebonharjo tersebut. Sehingga perlu dikaji lebih lanjut mengenai kepemilikan tanah di daerah Kebonharjo Kelurahan Tanjung Mas Kecamatan Semarang Utara Kota Semarang tersebut.

3. Status Hukum Kepemilikan Tanah Hak Milik Warga Kampung Kebonharjo Kelurahan Tanjung Mas Kecamatan Semarang Utara Kota Semarang

Seperti halnya yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa tanah yang menjadi objek sengketa yang ada di Kebonharjo Kelurahan Tanjung Mas Kecamatan Semarang Utara Kota Semarang merupakan tanah yang tidak Terawat (a quo) berupa rawa rawa yang dijadikan tempat tinggal warga berupa gubug yang diurug sedikit demi sedikit hingga layak ditempati dan berkembang menjadi perkampungan bahkan sebagian sudah bersertipikat Hak Milik Atas (SHM) yang diterbitkan tahun 2001 oleh Kantor Pertanahan Kota Semarang sebanyak 3.360 Sertipikat Hak Milik (SHM).

Proses pensertipikatan tanah a quo saat itu melalui proses yang cukup panjang dari tahun 1999 hingga terbit SHM tahun 2001 dimulai dengan dibentuknya panitia kecil pensertipikatan, permohonan pendaftaran pensertipikatan dan

difasilitasi oleh Walikota Semarang saat itu Bapak H. Sukawi Sutarip, S.H yang mengajukan permohonan kepada Kantor Pertanahan Kota Semarang, Badan Pertanahan Kantor Wilayah Jawa Tengah, Kemenerian Agraria, Kementerian Keuangan, Kementerian Perhubungan hingga kepada Presiden Republik Indonesia dan yang terpenting adanya pelepasan hak dari Kepala DAOP IV waktu itu Bapak Diding Sukaryat kepada Walikota Semarang Bapak H. Sukawi Sutarip, S.H berdasarkan Berita Acara Nomor : JB 306/V/C5/D IV-2000.²⁷

Dengan diterbitkannya Setipikat Hak Milik (SHM) atas tanah oleh Kantor Pertanahan Kota Semarang kepada warga masyarakat Kebonharjo, maka warga seharusnya mendapat perlindungan hukum. Dikarenakan salah satu fungsi sertipikat adalah sebagai alat bukti yang kuat, seperti yang tercantum dalam Pasal 32 Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah, yang berbunyi :

- a. Sertipikat merupakan tanda bukti hak yang berlaku sebagai alat pembuktian yang kuat mengenai data fisik dan data yuridis yang termuat di dalamnya, sepanjang data fisik dan data yuridis tersebut sesuai dengan data yang ada dalam surat ukur dan buku tanah hak yang bersangkutan.
- b. Dalam hal atas suatu bidang tanah sudah diterbitkan sertipikat secara sah atas nama orang atau badan hukum yang memperoleh tanah tersebut dengan itikat baik dan secara nyata menguasainya, maka

²⁶ Rizky Yulia Chandra, Op.Cit, halaman 7

²⁷ H. Suparjo, Wawancara, Ketua Forum RW Kebonharjo, (Semarang: 26 September 2017)

pihak lain yang merasa mempunyai hak atas tanah itu tidak lagi menuntut pelaksanaan hak tersebut apabila dalam waktu 5 (lima) tahun sejak diterbitkan sertipikat itu tidak mengajukan keberatan secara tertulis kepada pemegang sertipikat dan Kepala Kantor Pertanahan Nasional yang bersangkutan ataupun tidak mengajukan gugatan ke Pengadilan mengenai penguasaan tanah atau penerbitan sertipikat tersebut.

Ketentuan yang menyatakan setelah 5 (lima) tahun sertipikat tanah tidak bisa digugat mempunyai dampak positif, yakni memberikan kepastian hukum dan perlindungan hukum. Dengan demikian, jika bidang tanah milik seseorang telah disertipikatkan tidak mudah bagi orang lain atau pihak mana pun untuk merebutkannya dari tangan si pemegang sertipikat.

Dalam kasus ini ternyata ditemukan bahwa di tahun 2001 pula PT. Kereta Api (Persero) melalui Surat Kuasa Nomor : HK.214/VIII/I/KA-2001 menunjuk Kejaksaan Tinggi Jawa Tengah sebagai Penerima Kuasa untuk melakukan pelayanan hukum, pertimbangan hukum dan tindakan hukum lain sehubungan dengan penerbitan sertipikat oleh Kantor Pertanahan Kota Semarang atas tanah PT. Kereta Api (Persero) di wilayah Kebonharjo Kelurahan Tanjung Mas Kecamatan Semarang Utara Kota Semarang menjadi atas nama warga Kebonharjo.

Sehubungan dengan surat kuasa tersebut Kejaksaan Tinggi Jawa Tengah mengajukan Permohonan Pembatalan 3.360 sertipikat Hak

Milik Nomor : 01498 sampai dengan 04857 di Kebonharjo dengan mengemukakan hal sebagai berikut :

a. Tanah seluas 201.786,07 m² (meter persegi) di wilayah Kebonharjo yang diduduki masyarakat merupakan bagian dari tanah bekas eigendom verponding :

1) No. 69 dengan surat ukur / meetbrief no. 877 tanggal 25 juli 1853

2) No. 46 dengan surat ukur / meetbrief no. 2232 tanggal 5 februari 1853

Tertulis atas nama NV, NIS keduanya terletak di Desa Bandarharjo, Karesidenan Semarang, Meiden Java (sekarang Kebonharjo, Kelurahan Tanjung Mas Kecamatan Semarang Utara Kota Semarang)

b. NV, NIS adalah perusahaan kereta api di Indonesia, yang berdasarkan Undang-Undang Nomor 86 tahun 1958 tentang Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Swasta Milik Belanda di Indonesia, telah di nasionalisasi menjadi kekayaan atau aset negara Republik Indonesia, karena pada saat itu telah dibayar oleh Pemerintah Republik Indonesia kepada Pemerintah Belanda, yang pembayarannya dilakukan melalui de Javasche Bank.

c. Sesuai Peraturan Pemerintah Nomor 40 dan 41 Tahun 1959 tentang Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Milik Belanda dengan jelas disebutkan semua tanah eigendom verbonding yang tertulis atas nama NV. NIS tersebut beserta perusahaan-perusahaan kereta api swasta Belanda lainnya,

sudah diserahkan penguasaannya kepada Djawatan Kereta Api (DKA), sekarang PT. Kereta Api (Persero)

Semenjak itu tanah tersebut karena sudah dibayar dengan uang negara, maka tanah tersebut menjadi aset negara yang kewenangan pengelolaannya ada pada Menteri Keuangan, karenanya pengalihan atau pemindahan atau penghapusannya harus dilakukan dengan ijin Menteri Keuangan.

Berdasarkan hasil peneilian dan data yang ada maka menurut penulis status kepemilikan tanah warga masyarakat Kebonharjo adalah cacat hukum di karenakan tanah tersebut merupakan aset negara, tidak terdapat ijin pelepasan dari Menteri Keuangan sebagai pengelola aset negara dan dokumen berupa surat serah terima Berita Acara Nomor JB 306/V/05/DIV-2000 Nomor 590/2362 Tentang Serah Terima Hak Atas Penguasaan Tanah Negara Yang dikuasai oleh PT. KAI di Kampung Kebonharjo tanggal 30 Mei 2000 tersebut tidak sah karena di tandatangi oleh Kepala DAOP IV Kota Semarang yang notabene bukan pejabat yang berwenang melakukan tindakan hukum berdasarkan Anggaran Dasar PT. Kereta Api Indonesia. Pejabat yang berwenang melakukan tindakan hukum adalah Direktur Utama.

IV. KESIMPULAN

1. *Groundkaart* dapat dijadikan alas hak untuk memperoleh Sertipikat Hak Atas Tanah berdasarkan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria, Keputusan Presiden

Nomor 32 Tahun 1979 Tentang Pokok-Pokok Kebijaksanaan dalam Rangka Pemberian Hak Baru Atas Tanah Konversi Hak-Hak Barat dan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 3 Tahun 1979 tentang Ketentuan-Ketentuan Mengenai Permohonan dan Pemberian Hak Baru Atas Konversi Hak-Hak Barat, namun sesuai dengan Undang-Undang yang berlaku tersebut PT. Kereta Api Indonesia Berkewajiban untuk mendaftarkan *groundkaart* menjadi Hak Pakai atau Hak Pengelolaan sehingga bukti penguasaan tersebut dapat dijadikan sebagai suatu bukti kepemilikan hak atas tanah yang benar dan kuat dengan diterbitkannya sertipikat hak atas tanah.

2. Berdasar ketentuan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953 tentang Penguasaan Tanah-Tanah Negara, Peraturan Pemerintah Nomor 40 dan 41 Tahun 1959 tentang Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Milik Belanda, Keputusan Presiden Nomor 32 Tahun 1979 Tentang Pokok-Pokok Kebijaksanaan dalam Rangka Pemberian Hak Baru Atas Tanah Konversi Hak-Hak Barat dan Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 3 Tahun 1979 tentang Ketentuan-Ketentuan Mengenai Permohonan dan Pemberian Hak Baru Atas Konversi Hak-Hak Barat yang berlaku terhadap penerbitan Sertipikat Hak Milik warga Kebonharjo tersebut cacat hukum, antara lain karena :

- a. Tanah tersebut merupakan aset Negara tercatat milik NV.NIS sekarang PT. Kereta Api Indonesia (persero)
- b. Tidak ada ijin pelepasan dari Menteri Keuangan sebagai pengelola aset negara
- c. Dokumen berupa surat serah terima Berita Acara Nomor JB 306/V/05/DIV-2000 Nomor 590/2362 tentang Serah Terima Hak Atas Penguasaan Tanah Negara yang dikuasai oleh PT. Kereta Api (persero) Semarang di Kampung Kebonharjo Kelurahan Tanjung Mas Kota Semarang tanggal 30 Mei 2000 tersebut tidak sah karena ditandatangani oleh Kepala DAOP IV PT. Kereta Api Indonesia (persero) yang notabene bukan pejabat yang berwenang melakukan tindakan hukum berdasarkan Anggaran Dasar PT. Kereta Api Indonesia (persero). Pejabat yang berhak melakukan tindakan hukum adalah Direktur Utama.
- d. Penerbitan sertifikat berdasarkan pada dokumen pada huruf c tersebut sehingga tidak sah.
- e. Masyarakat tidak mempunyai alas hak mengajukan permohonan hak atas tanah aset Negara.
- f. Lahan atau tanah sengketa masih dibutuhkan oleh PT. Kereta Api Indonesia (persero) untuk proyek reaktivasi jalur rel Stasiun Tawang ke Pelabuhan Tanjung Mas.

V. DAFTAR PUSTAKA

A. Buku

- Limbong, Bernhard. 2012. Hukum Agraria Nasional. Jakarta : Margaretha Pustaka.
- Limbong, Bernhard. 2012. Reforma Agraria. Jakarta: Margaretha Pustaka.
- Limbong, Bernhard. 2014. Politik Pertanahan. Jakarta: Margaretha Pustaka.
- Hanitijo, Ronny. 1982. *Metodologi Penelitian Hukum*. Jakarta: Ghalia Indonesia.
- Mukti Fajar dan Yulianto Achmad. 2015. *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Noor, Aslan. 2006. Konsep Hak Milik Atas Tanah Bagi Bangsa Indonesia dari Ajaran Hak Asasi Manusia. Bandung : Mandar Maju.

- Parlindungan, A.P. 1991. Komentaris atas Undang-Undang Pokok Agraria. Bandung: Mandar Maju.
- Santoso, Urip. 2005. *Hukum Agraria & Hak-Hak Atas Tanah*. Jakarta: Prenada Media.

B. Internet, Jurnal dan Karya Tulis Ilmiah

- <http://kip.keretaapi.co.id/page/profil%20PT.%20kereta%20api%20Indonesia%20persero/16>, diakses pada tanggal 2 Maret 2018 pukul 23.29 WIB.

- <http://smg-utara.blogspot.co.id/p/profil-kecamatan.html>, diakses pada tanggal 2 Maret 2018 Pukul 23.39

- Dwi Prakosa, Ismail. 2017. Pelepasan Hak Atas Tanah Dalam Rangka Pengembalian Fungsi Tanah Di Bantaran Sungai Bengawan Solo Kota Surakarta. Semarang : Skripsi Undip.



- Safitri, Anisa. 2017. Pengadaan Tanah Untuk Kepentingan Umum (studi Kasus Proyek Pembangunan Waduk Logung di Kabupaten Kudus) . Semarang : Skripsi Undip.
- Tobing, Vanesa Tabita. 2014. O"Overlapping" Kepemilikan Hak Atas Tanah Di Kantor Pertanahan Kota Semarang. Semarang : SkripsiUndip.
- Putra, Mochammad Rizki Denia . 2014.Konflik dalam Penertiban Aset Milik PT. Kereta Api. Jember : Jurnal UM Jember.
- Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 3 Tahun 1979 tentang Ketentuan-Ketentuan Permohonan dan Pemberian Hak Baru Atas Tanah Asal Konversi Hak-Hak Barat.

C. Peraturan Perundang-undangan

- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945.
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHP).
- Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria.
- Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah bagi Pembangunan untuk Kepentingan Umum.
- Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah.
- Peraturan Pemerintah Nomor 16 Tahun 2004 Tentang Penatagunaan Tanah.
- Keputusan Presiden Nomor 32 Tahun 1979 tentang Pokok-Pokok Kebijakan dalam Rangka Pemberian Hak Baru Atas Tanah Konversi Hak-Hak Barat.
- Peraturan Menteri Agraria/ Kepala BPN No. 3 Tahun 1997 Tentang Pelaksanaan Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 Tentang Pendaftaran Tanah.