

TINJAUAN YURIDIS TERHADAP PERLINDUNGAN HUKUM BAGI PARA PIHAK PENYEWA DENGAN PT. KAI SEMARANG SESUAI PUTUSAN PN SEMARANG NOMOR 27/PDT.G/2016/PN.SMG

M Naufal Ivanda *¹

M. Yusron MZ ²

^{1,2} Universitas Narotama Surabaya
*e-mail : mnaufalivanda7@gmail.com

Abstrak

Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui kepastian dan perlindungan hukum bagi para pihak, serta keabsahan perjanjian sewa menyewa pada putusan PN Semarang Nomor 27/PDT.G/2016/PN.SMG dan untuk mengetahui apakah Direksi PT KAI Semarang melakukan perbuatan melawan hukum berdasarkan ketentuan sewa menyewa menurut Pasal 1548 KUHPerdata.

Metode yang dipakai dalam penelitian ini yaitu pendekatan masalah yuridis. Sumber data yang digunakan melalui sumber data primer dan sumber data sekunder. Sedangkan metode pengumpulan data dengan cara studi literatur. Kemudian metode analisa data yang digunakan adalah dengan menggunakan metode deskriptif kualitatif. Hal ini bertujuan untuk menjelaskan bagaimana penelitian dilakukan agar diperoleh hasil yang maksimal

Hasil penelitian menunjukkan bahwa perlindungan hukum yang diberikan oleh PT Kereta Api Indonesia hanya akan diberikan untuk masyarakat atau penyewa sah tanah PT Kereta Api Indonesia. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian Pasal 86 secara jelas mencantumkan Tanah yang sudah dikuasai oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah atau Badan Usaha dalam rangka pembangunan prasarana perkeretaapian, disertifikatkan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan di bidang pertanahan. Jadi PT. KAI tidak disebut melakukan perbuatan melawan hukum menurut ketentuan perjanjian sewa menyewa yang objeknya masih menjadi sengketa, karena PT. KAI berhak sepenuhnya atas asset yang ada di wilayah sengketa tersebut.

Kata kunci : kepastian, perlindungan hukum, penyewa lahan

Abstract

The purpose of this research is to determine legal certainty and protection for the parties, as well as the validity of the rental agreement in the Semarang District Court decision Number 27/PDT.G/2016/PN.SMG and to find out whether the Directors of PT KAI Semarang committed unlawful acts based on the lease provisions. renting according to Article 1548 of the Civil Code.

The method used in this research is the juridical problem approach. The data sources used are primary data sources and secondary data sources. Meanwhile, the data collection method is by means of literature study. Then the data analysis method used is the qualitative descriptive method. This aims to explain how research is carried out in order to obtain maximum results

The research results show that the legal protection provided by PT Kereta Api Indonesia will only be given to the public or legal tenants of PT Kereta Api Indonesia's land. Based on Law Number 23 of 2007 concerning Railways, Article 86 clearly states that land which has been controlled by the Government, Regional Government or Business Entity in the context of developing railway infrastructure, is certified in accordance with the provisions of laws and regulations in the land sector. So PT. KAI is not said to have committed an unlawful act according to the provisions of the rental agreement, the object of which remains protection, because PT. KAI has full rights to the assets in the area.

Keywords: certainty, legal protection, land tenancy

PENDAHULUAN

Perjanjian terjadi apabila terjadi kesepakatan kedua belah pihak mengenai objek yang menjadi perjanjian, yang telah disepakati. Penting untuk menentukan apakah dan kapan kesepakatan telah tercapai untuk menentukan apakah kesepakatan telah tercapai atau tidak.

Menurut Pasal 1313 KUH Perdata, perjanjian adalah suatu perbuatan di mana satu orang atau lebih terlibat konflik dengan satu orang atau lebih lainnya.¹

Sewa pada dasarnya adalah perjanjian antara dua pihak yang menciptakan perjanjian. Suatu hubungan hukum dimana salah satu pihak berkewajiban untuk memenuhi prestasinya kepada pihak lain dapat diartikan sebagai perikatan.² Pemahaman sewa adalah pemahaman yang sesuai, dan itu menyiratkan bahwa masing-masing pihak memiliki komitmen satu sama lain. Menurut Pasal 1548 KUHPerdata, sewa guna usaha adalah suatu perjanjian dengan mana salah satu pihak berjanji untuk memberikan kepada pihak lain akses atas suatu barang untuk jangka waktu yang telah ditentukan dan dengan imbalan suatu harga yang kemudian disetujui oleh pihak tersebut untuk dibayar. Keyakinan yang sah di bidang pengaturan sewa, khususnya ketika salah satu pihak memiliki opsi untuk menjamin suatu hak dan pihak lain berkewajiban untuk menjalankan haknya sendiri.

Terdapat perbedaan status hukum antara Perusahaan Negara (PN), Perusahaan Jawatan (Perjan), Perusahaan Umum (Perum), dan Perseroan Terbatas (PT) jika menyangkut tanah milik Perum Kereta Api. Perbedaan mendasar terletak pada apakah aset perusahaan masih terintegrasi atau sudah dipisahkan. Kekayaan dan keuangan negara masih terkait dalam Perusahaan Negara (PN) dan Biro Perusahaan (Perjan). Aset perusahaan telah dipisahkan dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara pada Perusahaan Umum (Perum) dan Perseroan Terbatas (PT), namun pada Perum tetap berupa modal dan masih dalam pengawasan teknis dan keuangan di Kementerian Keuangan dan Kementerian Keuangan. Sementara itu, undang-undang tersebut dengan jelas membedakan PT dalam hal regulasi, tata kelola, dan risiko.³

Sebagian dari kondisi tanah dan bangunan yang ditempati oleh perwakilan kereta api sebelumnya, seperti yang ditunjukkan oleh data, masih dikonfirmasi dengan hak penggunaan dari Dinas Perhubungan. Persoalannya dalam hal ini adalah sertifikat tanah dan rumah yang ditempati mantan pegawai Perum Kereta Api tidak berubah status. Hal ini menunjukkan bahwa tidak ada bukti perubahan status aset tersebut, yang tetap merupakan aset negara yang belum dipisahkan karena tidak ada peraturan pemerintah untuk mengalihkan aset tanah dan bangunan kepada PT. Kereta Api (PT.KAI), dan baik status hak atas tanah milik PT maupun perubahan nama pemegang hak atas tanah menjadi KAI belum tercatat. KIA. Sehubungan dengan hal-hal tersebut, penulis dalam hal ini akan membatasi penyelidikan atas hal-hal tersebut pada saat Perum Kereta Api masih berlaku.⁴

Mirip dengan kasus PT, KAI Semarang ini, dalam Putusan Pengadilan Negeri Semarang Nomor 27/PDT.G/2016/PN.SMG, PT KAI Semarang disebut-sebut melakukan aksi unjuk rasa melawan hukum, di antara pertikaian tersebut. bahwa Direktorat PT KAI tidak memimpin penelitian tentang latar belakang sejarah tanah yang menjadi objek perdebatan, terhadap keistimewaan Staf Pimpinan Tinggi PT KAI secara tunggal telah melakukan penarikan sewa kepada Pihak/Warga Tergugat dengan Bahayanya jika tidak membayar jika tidak ditetapkan oleh Top Manager PT KAI maka Direktorat PT KAI akan dikosongkan secara paksa. meskipun subjek perjanjian leasing dalam hal ini masih dalam sengketa.

bahwa terhadap hak Tergugat, Tergugat secara sepihak mencabut sewa Penggugat dengan ancaman bahwa Tergugat akan mengosongkan secara paksa jika Tergugat tidak membayar uang sewa yang telah ditentukan oleh Tergugat, tanpa melakukan penelitian terhadap sejarah tanah yang pokok sengketa. Oleh karena itu, perbuatan Tergugat yang secara sepihak menahan uang sewa dari Penggugat melalui intimidasi dan tekanan berupa surat teguran atau perintah

¹ Sinaga, 2019. Implementasi Hak Dan Kewajiban Para Pihak Dalam Hukum Perjanjian, Jurnal Ilmiah Hukum Dirgantara Volume 10 No. 1, September 2019

² Subiakto, 2018, Perlindungan Hukum Terhadap Pemegang Sertifikat Tanah Yang Diterbitkan, Jurnal Nuansa Kenotariatan, Volume 3 Nomor 2 2018

³ Layalia, 2022, Implementasi Perjanjian Sewa Menyewa Tanah oleh PT. KAI kepada PT. Herona Express Pekalongan: Analisis Akad Ijarah., Journal El Hisbah Volume 2, Nomor 2, Tahun 2022

⁴ Nasrul, 2018, Pemanfaatan Tanah Aset PT Kereta Api Oleh Pihak Ketiga, Kanun Jurnal Ilmu Hukum, Volume 20 Nomor 3

mengosongkan adalah melawan hukum:

- a) Bertentangan dengan Pasal 1 dan Penjelasannya UU. No. 86 Th 1958 mengenai Nasionalisasi Perusahaan Milik Belanda dan Peraturan Pemerintah No. 44 Tahun 2005 Tentang Tata Cara Penatausahaan Modal Negara, dikarenakan sampai pada hari ini Pemerintah Republik Indonesia belum pernah menyelesaikan kepentingan Para Penggugat sebagai Penghuni yang sah atas rumah di atas tanah negara yang berasal dari Perusahaan Kereta Api Belanda.
- b) Rumah di atas Tanah milik Negara yang menjadi objek sengketa dalam perkara ini yang dihuni Para Penggugat sebagai anak dan atau bekas karyawan Kereta Api Belanda secara yuridis formal masih termasuk aset negara dan belum menjadi aset Tergugat (PT.KAI (Persero)).
- c) Objek sengketa yang dihuni oleh Para Penggugat dalam perkembangannya telah ditanamkan pemerintah kepada Perusahaan Jawatan Kereta Api yang ketika dialihkan kepada Perum atau Persero tidak termasuk menjadi kekayaan negara yang dipisahkan, kecuali kemudian dialihkan kepada Peraturan pemerintah sendiri.
- d) Objek sengketa yang dihuni oleh Para Penggugat masih menjadi bagian kekayaan negara yang ditanamkan negara, karena tidak ada Peraturan pemerintah yang secara tegas mengatur peralihannya dalam suatu Peraturan pemerintah.
- e) Objek sengketa yang dihuni oleh Para Penggugat sertifikatnya tidak pernah diterbitkan atas nama Tergugat (PT.Kereta Api Indonesia Perusahaan Jawatan Kereta Api, dimana modal dan kekayaan Jawatan masih menjadi modal dan kekayaan negara yang belum dipisahkan.
- f) Mengingat status hukum objek sengketa adalah milik negara yang ditanamkan dahulu pada Perusahaan Jawatan Kereta Api yang tidak dipisahkan, maka Objek Sengketa Tersebut tetap berstatus milik negara, yang penyelesaiannya dilakukan oleh negara melalui Menteri Keuangan selaku Pengelola barang milik negara bukan dilakukan PT.KAI Pusat di Bandung Cq. KADAOP IV PT.KAI Kota Semarang (Tergugat).

Berdasarkan alasan-alasan tersebut di atas maka tindakan hukum dari Tergugat berupa penarikan sewa secara sepihak dengan intimidasi, pengosongan objek sengketa terhadap Para Penggugat adalah merupakan Perbuatan Melawan Hukum yang mengakibatkan timbulnya kerugian secara moral/immaterial tersebut berupa tekanan batin yang sangat mempengaruhi kondisi kesehatan Para Penggugat yang kalau dinilai dengan uang setara dengan nilai sebesar Rp. 21.000.000.000,- (Dua Puluh Satu Milyar Rupiah)

Oleh karena itu, penelitian ini dilakukan dengan tujuan untuk mengetahui bagaimana keabsahan perjanjian sewa-menyewa antara PT KAI dengan para pihak/ penyewa dan kepastian serta perlindungan hukum bagi para pihak menurut Peraturan penmdang-undangan.

METODE PENELITIAN

Metode adalah suatu teknik fakta dalam proses bagaimana menemukan, memperoleh, dan memecahkan masalah untuk menemukan sesuatu yang benar dari apa yang ada, sehingga mendapatkan kebenaran dari data yang akan diperoleh dalam proses penelitian. Hal ini bertujuan untuk menjelaskan bagaimana penelitian dilakukan agar diperoleh hasil yang maksimal

HASIL DAN PEMBAHASAN

Perlindungan Hukum oleh PT Kereta Api Indonesia

Perlindungan hak asasi manusia yang dirugikan oleh orang lain adalah perlindungan hukum memberi. Subyek hukum yang merasa dirugikan diberikan perlindungan hukum agar dapat menggunakan hak hukumnya. Perlindungan hukum adalah pertahanan martabat seseorang dan pengakuan hak asasi manusia yang dimiliki subjek hukum, berdasarkan ketentuan hukum dan peraturan perundang-undangan yang dapat melindungi satu hal dari yang lain.

Keamanan yang sah adalah asuransi subjek yang sah melalui peraturan dan pedoman

materi. Hukum perlindungan dapat dibagi menjadi dua kategori:

- a. Perlindungan Hukum Preventif Pemerintah memberikan perlindungan hukum ini. Pembelaan hukum ini diberikan sebelum terjadinya pelanggaran. Ini dimungkinkan oleh aturan, hukum, dan hal-hal lain. Tujuannya adalah untuk membatasi suatu kewajiban dan menghentikannya agar tidak dilanggar.
- b. Perlindungan Hukum Terhadap Penindasan Perlindungan hukum ini merupakan yang terakhir yang ditawarkan kepada subjek hukum. Perlindungan hukum dalam bentuk hukuman seperti denda dan waktu penjara, antara lain.

Perlindungan hukum yang diberikan oleh PT Kereta Api Indonesia hanya akan diberikan untuk masyarakat atau penyewa sah tanah PT Kereta Api Indonesia. Perwujudan perlindungan hukum bagi warga yang melakukan penguasaan tanah adalah hukum itu sendiri karena dapat berupa peraturan perundang-undangan khususnya undang-undang yang mengatur tentang agraria karena hukum berfungsi sebagai perlindungan hukum untuk kepentingan manusia.

- a. Pengikatan perjanjian

Pembatasan pemahaman adalah jenis asuransi yang sah untuk daerah setempat. Dalam suatu pengaturan, terdapat kebebasan dan komitmen masing-masing pihak, baik penyewa maupun penyewa. PT KAI tidak bisa sembarangan dalam melakukan pekerjaannya. PT KAI harus bekerja sesuai pedoman dan kesepakatan. Apalagi dengan daerah setempat penghuninya, mereka juga tidak bisa sembarangan dalam pengaturan ini.

- b. Ketentuan jangka waktu sewa

Dalam pengertiannya, kedua pemain diharapkan mengingat suatu ketentuan tentang syarat-syarat sewa, untuk menjamin kapan kebebasan penghuni untuk meletakkan tanahnya. Dengan demikian, jika penyewa tidak memperpanjang kontrak sewa, maka penyewa wajib meninggalkan tanahnya dan menyerahkannya kepada penghuni, baik secara fisik maupun non fisik. Jika Anda ingin memperpanjang sewa Anda, Anda dan penyewa Anda harus membuat perjanjian lain.

- c. Membuat *virtual account*

Selain itu, mengingat begitu banyaknya masyarakat yang merasa tertipu ketika diberikan cicilan berkala karena terlalu banyak yang mengaku sebagai agen dari PT KAI, maka pihak administrasi berkesimpulan bahwa semua cicilan sewa berasal dari pemerintah daerah. Area tidak dapat diberikan ke area lokal, tetapi melalui catatan virtual. Catatan virtual bukanlah akun asli (virtual). Rekam Virtual itu sendiri berisi nomor ID klien yang dibuat oleh Bank (sesuai ajakan organisasi) untuk melakukan pertukaran. Untuk setiap pertukaran, klien akan mendapatkan nomor ID catatan virtual yang disebut nomor catatan virtual. Nomor catatan virtual menarik dan berbeda untuk setiap klien. Jadi, ketika Anda menutupi tagihan melalui catatan virtual, afirmasi cicilan akan terjadi secara alami.

- d. Klausul tata tertib

Selain itu, PT KAI memasukkan peraturan terkait sewa dalam kontrak para pihak. Salah satunya, tanah itu harus dikembalikan ke PT KAI jika tanah itu akan digunakan negara untuk perluasan rel kereta api. Pembiayaan sewa yang dibebankan ke PT KAI relatif akan kembali. Salah satu aturan tersebut menunjukkan bahwa PT KAI tidak hanya melakukan apa yang diinginkannya. Selain itu, pengamanan tanah juga sesuai dengan pedoman dalam perjanjian juga. PT KAI adalah sumber daya utama jalur kereta api negara, sehingga dengan asumsi tanah yang telah disewa akan diikutsertakan oleh negara untuk perbaikan jalur kereta api, berarti tanah tersebut dapat dianggap untuk kepentingan umum negara. , jadi tanah itu seharusnya kembali ke negara bagian..

- e. Penyelesaian masalah dengan tidak semena-mena

PT Kereta Api Indonesia sering merebut tanah secara paksa dari mereka yang menempati tanah milik PT Kereta Api Indonesia, menurut laporan umum. Faktanya, banyak kasus di mana penghuni tanah gagal mendapatkan izin yang sah. Masyarakat menempatkan tanah tersebut dengan sengaja tanpa membayar PT Kereta Api Indonesia dan bertindak atas nama tanah leluhur mereka. Sejujurnya, PT Kereta Programming Interface Indonesia adalah

pemilik tanah tersebut

Namun, ini unik jika dikaitkan dengan pengaturan yang dilakukan oleh penghuni daerah setempat dan PT Kereta Programming Interface Indonesia. Jika ada kendala pemahaman atau salah satu pihak wanprestasi, PT Kereta Programming Interface Indonesia akan melakukan 2 tahap, yaitu proses tujuan non gugatan dan debat kasus. Cara non-gugatan menyiratkan penyelesaian masalah hukum di luar pengadilan. Alternatif Penyelesaian Sengketa adalah nama yang diberikan untuk opsi non-pengadilan ini. Jalur litigasi, di sisi lain, memerlukan persiapan dan presentasi setiap kasus, serta penyediaan informasi mengenai kasus secara keseluruhan, proses, dan peningkatan untuk mengidentifikasi masalah dan menghindari masalah yang tidak terduga. Penyelesaian masalah hukum melalui pengadilan dikenal sebagai litigasi..

Kekuatan Hukum PT Kereta Api Indonesia

Alasan PT. KAI untuk tetap mempertahankan tanah aset miliknya dan berhak melakukan pembongkaran bangunan di atas tanah tersebut yaitu bahwa tanah tersebut adalah merupakan aset PT. KAI seperti tertuang dan dijelaskan dalam Grondkaart 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 Nederland Indische Spoorweg Maatschappij N.V. (NIS) seluas kurang lebih 159.832 m (kurang lebih seratus lima puluh sembilan ribu delapan ratus tiga puluh dua meter persegi) yang terletak di Kebonharjo, Kelurahan Tanjung Mas, Kecamatan Semarang Utara, Kota Semarang.

Tanah milik PT. KAI tersebut sampai sekarang tidak pernah dilepaskan haknya kepada siapapun dan masih terdaftar sebagai aset / aktiva tetap PT. KAI. Berdasarkan surat Menteri Keuangan RI Cq Direktorat Jenderal Pembinaan BUMN Nomor : S-11 / MK. 16 /1994 tanggal 24 Januari 1995 kepada Menteri Agraria / Kepala BPN bahwa tanah-tanah yang diuraikan dalam Grondkaart pada dasarnya merupakan kekayaan negara sebagai Aktiva Tetap PERUMKA sekarang PT. KAI. Terhadap Tanah KAI tidak diterbitkan sertifikat tanah atas nama pihak lain jika tidak ada persetujuan dari Menteri Keuangan RI.

Berdasarkan uraian tersebut memberikan gambaran bahwa terdapat suatu ketidakpastian hukum hak atas tanah. Untuk menangani hal tersebut maka perlu dikaji lebih lanjut lagi mengenai asal-usul kepemilikan tanah di daerah Kebonharjo Kota Semarang

Tetapi warga menolak penggusuran dan pembongkaran dengan alasan bahwa warga Kebonharjo telah mendiami rumah yang berdiri diatas tanah yang dikuasainya selama kurang lebih 40 tahun lamanya, yang terletak di Kelurahan Tanjung Mas, Kecamatan Semarang Utara, Kota Semarang dan selama menghuni rumahnya tersebut tidak ada gangguan dari 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 oleh warga diperoleh secara turun temurun. Rumah milik warga tersebut, sebagian tanahnya sudah memiliki Sertipikat Hak Milik (SHM) dan ada yang belum bersertipikat.

Warga masyarakat Kebonharjo merasa keberatan. Warga menolak adanya penggusuran yang dilakukan oleh PT. KAI, mereka merasa dirugikan karena proyek reaktivasi rel terdapat pembongkaran puluhan rumah milik warga tanpa melalui eksekusi dari pengadilan. Warga Kebonharjo berpendapat bahwa tanah yang dikuasai sekarang adalah bukan lagi hak dari PT. KAI karena dapat dikatakan PT. KAI telah menelantarkan tanah tersebut.

Warga merasa berhak atas penguasaan tanah karena selama ini tanah tersebut telah dipergunakan warga sebagai tempat tinggal selama berpuluh-puluh tahun dan secara turun temurun. Bahkan warga Kebonharjo telah membayar Pajak Bumi dan Bangunan (PBB) atas tanah dan bangunan yang mereka tempati dan sebagian besar dari tanah dan bangunan tersebut sudah mendapatkan bukti kepemilikan hak atas tanah berupa sertifikat yang sah. Sedangkan, PT. KAI menganggap bahwa tanah yang ditempati oleh warga tersebut merupakan miliknya dan

harus dipertahankan karena berpegang pada grondkaart yang merupakan peta tanah zaman kolonial Belanda.

Grondkaart menguraikan dan menjelaskan secara konkrit batas-batas tanah yang sudah diserahkan kepada SS berdasarkan ordonansi yang dimuat dalam Staatsblad masing-masing. Tanah-tanah yang diuraikan dalam grondkaart tersebut statusnya adalah tanah negara, namun kualitasnya sudah menjadi tanah negara aset, sehingga terhadap tanah tersebut berlaku peraturan perundang-undangan perbendaharaan negara (komtabel).

Tanah-tanah tersebut ditindaklanjuti 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.

Grondkaart yang dimiliki berfungsi sebagai petunjuk yang menjelaskan bahwa tanah yang diuraikan dalam grondkaart itu merupakan kekayaan negara. Jadi grondkaart fungsinya sama dengan surat tanda bukti hak bagi perorangan atau badan hukum swasta. Kalau ada orang yang meminta supaya ditunjukkan surat tanda bukti hak atas tanah oleh SS, sekarang PT KAI berarti orang yang meminta itu tidak memahami azas hukum yang berlaku.

Pada saat mulai berlakunya Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA) tanggal 24 September 1960, tanah-tanah grondkaart itu merupakan hak beheer DKA. 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. Hak Pakai dan Hak Pengelolaan ini lahir setelah hak penguasaan atas tanah Negara didaftarkan ke Kantor Pendaftaran Tanah dan diterbitkan sertifikat Hak Pakai atau Hak Pengelolaan sebagai tanda bukti haknya.

Semua tanah aset PT. Kereta Api (persero) berkapasitas sebagai kekayaan negara yang dipisahkan dan tunduk kepada Undang-Undang Perbendaharaan Negara (ICW), Instruksi Presiden RI Nomor 9 Tahun 1970, Keputusan Presiden RI Nomor 16 Tahun 1994 dan peraturan perundangan lainnya mengenai kekayaan negara.

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

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

Pendaftaran tanah berdasarkan UUPA penyelenggaraannya diatur oleh Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 24 Tahun 1997 Tentang Pendaftaran Tanah, dinyatakan dalam Pasal 3 pendaftaran tanah bertujuan untuk:

- a. untuk memberikan kepastian hukum dan perlindungan hukum kepada pemegang hak atas suatu bidang tanah, satuan rumah susunan hak-hak lain yang terdaftar agar dengan mudah dapat membuktikan dirinya sebagai pemegang hak yang bersangkutan,
- b. 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;
- c. untuk terselenggaranya tertib administrasi pertanahan.

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian harus dilihat secara utuh.

Selain hak penyelenggaraan perkeretaapian, ada juga kewajibannya. Kewajiban PT. KAI tercantum dalam pasal 46 ayat (1) yang secara tegas menyatakan : Tanah yang terletak di ruang milik jalur kereta api dan ruang manfaat jalur kereta api disertifikatkan sesuai dengan peraturan perundang- undangan. Tidak hanya satu pasal Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian mengingatkan bahwa aset kereta api harus bersertifikat. Pasal 86 secara jelas menantumkan : Tanah yang sudah dikuasai oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah atau Badan Usaha dalam rangka pembangunan prasarana perkereta apian, disertifikatkan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan di bidang pertanahan.

Disertifikatkan sesuai dengan perundang-undangan di bidang pertanahan yang berlaku di Negara Kesatuan Republik Indonesia. Ini perlu ditebalkan untuk mengingatkan bahwa Grondkaart itu bukanlah alat bukti kepemilikan tanah, melainkan hanya sebuah peta tanah pada zaman Belanda, terdiri dari satu kesatuan warkah tanah yang berisi asal muasal tanah, batas-batas tanah, dan lain-lain yang berfungsi sebagai petunjuk yang menjelaskan bahwa tanah yang diuraikan dalam grondkaart itu merupakan kekayaan negara.

Jika ditelisik aturan Undang- Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria dan Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah dan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953 tentang Penguasaan Tanah Negara, maka sudah sejak Indonesia merdeka, Undang-Undang memerintahkan agar setiap hak-hak atas tanah yang diatur dalam peraturan perundang-undangan sebelum tahun 1960 atau yang ada sejak zaman kolonial harus didaftarkan ke Badan Pertanahan Nasional, baik data fisik maupun data yuridis.

Grondkaart bukanlah bukti hak. Surat penguasaan fisik dan surat ukur yang diterbitkan BPN pun bukan bukti hak layaknya sertifikat. Maka tidak ada satu pihak pun yang bisa mengklaim, benar seratus persen dalam tataran realitas saat ini, maka pengadilan adalah jalur terbaik untuk membuktikannya. Meskipun kebenaran yang akan diperoleh tetap kebenaran relatif, kebenaran fungsional dan bukan kebenaran mutlak.

Apabila akhirnya Kantor Pertanahan Kota Semarang menerbitkan Sertipikat Hak Milik kepada warga maka lahan rumah tinggal tersebut mempunyai alas hak yang kuat. Alasannya karena sewaktu Kantor Pertanahan memproses penerbitan Hak Milik tersebut, Kantor Pertanahan tidak melihat di daftar buku tanahnya ada penguasaan PT. KAI atas lahan di areal itu. Jika PT. KAI memenuhi kewajibannya melakukan register atau mendaftarkan tanah sesuai amanat Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953 itu pasti tercatat di buku tanah Kantor Pertanahan. Maka jika Kantor Pertanahan menerbitkan sertifikat Hak Milik telah memenuhi persyaratan sesuai ketentuan yang berlaku kecuali dapat dibuktikan sebaliknya. Berdasarkan Putusan Nomor 27/Pdt.G/2016/PN.Smg. menurut pendapat ahli, grondkaart sampai sekarang masih berlaku dan dapat dilihat dari :

- a. Pasal 2 Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1958 menyatakan : “Tanah *grondkaart* berada dalam penguasaan (*in beheer*) DKA sekarang PT. KAI;
- b. Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor:SK.681/DJA/1986 tanggal 1 November 1986 : “Bahwa tanah *grondkaart* berada dalam penguasaan (*in beheer*) PJKAs sekarang PT. KAI;
- c. Kesimpulan Rapat Kerja Badan Pertanahan Nasional Tahun 1991 dirumuskan : Tanah-tanah

PERUMKA sekarang PT. KAI berasal dari aset Perusahaan Kereta Api Negara dan aset Perusahaan Kereta Api Swasta yang telah dinasionalisasi berdasarkan Undang-undang Nomor 86 Tahun 1958 Jis. Peraturan Pemerintah Nomor 40 dan 41 Tahun 1959. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria dan Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah, maka sudah sejak Indonesia merdeka, Undang- undang memerintahkan agar setiap hak-hak atas tanah yang diatur dalam peraturan perundang-undangan sebelum tahun 1960 atau yang ada sejak zaman kolonial harus didaftarkan ke Badan Pertanahan Nasional, baik data fisik maupun data yuridis.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian Pasal 86

secara jelas mencantumkan Tanah yang sudah dikuasai oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah atau Badan Usaha dalam rangka pembangunan prasarana perkeretaapian, disertifikatkan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan di bidang pertanahan. Jadi PT. KAI tidak disebut melakukan perbuatan melawan hukum menumt ketentuan perjanjian sewa menyewa yang objeknya masih menjadi sengketa, karena PT. KAI berhak sepenuhnya atas asset yang ada di wilayah sengketa tersebut.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

Berdasarkan hasil dan pembahasan diatas, maka kesimpulan yang dapat diambil adalah sebagai berikut :

1. Perlindungan hukum yang diberikan oleh PT Kereta Api Indonesia hanya akan diberikan untuk masyarakat atau penyewa sah tanah PT Kereta Api Indonesia. Perwujudan perlindungan hukum bagi warga yang melakukan penguasaan tanah adalah hukum itu sendiri karena dapat berupa peraturan perundang-undangan khususnya undang-undang yang mengatur tentang agraria karena hukum berfungsi sebagai perlindungan hukum untuk kepentingan manusia.
2. PERUMKA sekarang PT. KAI berasal dari aset Perusahaan Kereta Api Negara dan aset Perusahaan Kereta Api Swasta yang telah dinasionalisasi berdasarkan Undang-undang Nomor 86 Tahun 1958 Jis. Peraturan Pemerintah Nomor 40 dan 41 Tahun 1959. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria dan Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah, maka sudah sejak Indonesia merdeka, Undang-undang memerintahkan agar setiap hak-hak atas tanah yang diatur dalam peraturan perundang-undangan sebelum tahun 1960 atau yang ada sejak zaman kolonial harus didaftarkan ke Badan Pertanahan Nasional, baik data fisik maupun data yuridis. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian Pasal 86 secara jelas mencantumkan Tanah yang sudah dikuasai oleh Pemerintah, Pemerintah Daerah atau Badan Usaha dalam rangka pembangunan prasarana perkeretaapian, disertifikatkan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan di bidang pertanahan. Jadi PT. KAI tidak disebut melakukan perbuatan melawan hukum menumt ketentuan perjanjian sewa menyewa yang objeknya masih menjadi sengketa, karena PT. KAI berhak sepenuhnya atas asset yang ada di wilayah sengketa tersebut.

Saran

1. PT. Kereta Api Indonesia (persero) harus segera menetapkan status hak atas tanah yang berada didalam grondkaat dengan cara mendaftarkan tanah-tanah tersebut untuk mendapatkan sertifikat status hak atas tanah. Pemerintah harus lebih melakukan pengawasan mengenai tanah-tanah yang masih berupa grondkaart supaya nantinya pensertifikatan dan pengambilalihan oleh pihak lain tidak terjadi dan bisa dibedakan mana tanah aset PT. Kereta api dan tanah negara. Dan melepaskan dari kekayaan perusahaan apabila tanah tersebut tidak digunakan lagi sesuai fungsinya dan menetapkan status tanah yang dikuasai sesuai dengan peraturan yang berlaku.
2. PT. Kereta Api Persero harus mematuhi aturan Pokok Agraria mengenai penggunaan dan pemanfaatan tanah agar terwujudnya jaminan kepastian hukum dan perlindungan hukum bagi PT. Kereta Api sendiri maupun bagi pihak lain seperti masyarakat atau pihak ketiga yang melakukan kerjasama dalam penggunaan dan pemanfaatan tanah tersebut

DAFTAR PUSTAKA

- Arnowo Hadi Waskito, Cara Praktis Memahami Bidang Agraria (Pertanahan), Penerbit Media Adji Internasional, Jakarta, 2015.
- Asikin, Zainal, 2018, Hukum Acara Perdata Di Indonesia, Edisi Pertama, Cetakan ke-3, Jakarta: Prenadamedia Group.
- Badruzaman, Mariam Darus. 2015. Hukum Perikatan dalam KUH Perdata buku III. Bandung: PT Citra Aditya Bakti
- Chandra, 2017, Kekuatan Hukum Grondkaart Milik PT. Kereta Api Indonesia (Studi Kasus Penguasaan Tanah Di Kelurahan Tanjung Mas Kota Semarang) Diponegoro Law Journal Volume 6, Nomor 2, Tahun 2017
- Dasrin Zen, 2016, Tanah Kereta Api, (Suatu Tinjauan Historis, Hukum Agraria/Pertanahan dan Hukum Pembendaharaan Negara), Bandung
- Ermahri, 2021, Tinjauan Hukum Penguasaan Tanah Oleh Warga Di Kecamatan Tanjungsari Kabupaten Sumedang Terhadap Jalur Kereta Api Nonaktif, Jurnal Era Hukum Vol 19 No 2
- Hario Wintoko, Dhudy. "Peralihan Hak atas Tanah Milik Negara PT. Kereta Api Indonesia (KAI) ditinjau dari Perspektif Hukum Perdata." Jurnal Program Studi S1 Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Tidar, Vol. 2, No. 2 (2019)
- Kurniati, Nia. 2016. "Mediasi-Arbitrase, Untuk Penyelesaian Sengketa Tanah." Jurnal Sosiohumaniora, Vol.18 No. 3 (November, 2016)
- Lasmiyati, 2017 "Transportasi Kereta Api Abad ke-19 (Bogor-Sukabumi-Bandung)." Jurnal Patanjala, Vol. 9, No. 2 (Juni, 2017)
- Layalia, 2022, Implementasi Perjanjian Sewa Menyewa Tanah oleh PT. KAI kepada PT. Herona Express Pekalongan: Analisis Akad Ijarah., Journal El Hisbah Volume 2, Nomor 2, Tahun 2022
- Manan, 2017, "Penyelesaian Sengketa Hak Atas Tanah Melalui Pengadilan Tata Usaha Negara." Jurnal Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Jember (2017) : .
- Nasrul, 2018, Pemanfaatan Tanah Aset PT Kereta Api Oleh Pihak Ketiga, Kanun Jurnal Ilmu Hukum, Volume 20 Nomor 3
- Salim H.S. 2019. Hukum Kontrak Teori dan Penyusunan Kontrak. Jakarta: Sinar Grafika
- Sihombing, 2021 Konsep Dan Pengaturan Sewa Menyewa Bangunan Dalam Undang-Undang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria, Jurnal Kertha Negara Vol. 9 No. 12 Tahun 2021
- Silvianna, Anna. 2020, "Grondkaart; Problematika Hukum dan Penyelesaiannya. (Analisis Kasus antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan PT Pura Barutama Kudus Jawa Tengah)." Jurnal Development & Justice Review, Vol. 3, No. 1 (Mei, 2020):
- Sinaga, 2019. Implementasi Hak Dan Kewajiban Para Pihak Dalam Hukum Perjanjian, Jurnal Ilmiah Hukum Dirgantara Volume 10 No. 1, September 2019
- Sirait, 2020, Asas Itikad Baik dalam Perjanjian Sewa-Menyewa Jurnal Analogi Hukum, 2 (2) (2020)
- Soleman, 2018, Perjanjian Sewa Menyewa Sebagai Perjanjian Bernama Berdasarkan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Jurnal Lex Privatum Vol. VI/No. 5/Juli/2018
- Subiakto, 2018, Perlindungan Hukum Terhadap Pemegang Sertifikat Tanah Yang Diterbitkan, Jurnal Nuansa Kenotariatan, Volume 3 Nomor 2 2018