

**TINJAUAN YURIDIS TERHADAP PENDIRIAN BANGUNAN PRIBADI
DISEPANJANG TANAH PT. KAI YANG SUDAH TIDAK DIGUNAKAN
STUDI KASUS TANAH MILIK PT. KAI KECAMATAN TELUK NIBUNG
KOTA TANJUNGBALAI**

SKRIPSI

**Diajukan Untuk Memenuhi
Syarat Mendapatkan
Gelar Sarjana Hukum**

Oleh:

Fiqih Hasan Ashary

2006200307



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA
UTARAMEDAN
2024**

PENGESAHAN SKRIPSI

Judul Skripsi : TINJAUAN YURIDIS TERHADAP PENDIRIAN BANGUNAN
PRIBADI DISEPANJANG TANAH PT. KAI YANG SUDAH
TIDAK DIGUNAKAN STUDI KASUS TANAH MILIK PT.
KAI KECAMATAN TELUK NIBUNG KOTA TANJUNGBALAI

Nama : FIQIH HASAN ASHARY
Npm : 2006200307
Prodi/Bagian : Hukum / Hukum Perdata

Skripsi tersebut diatas telah diujikan oleh Dosen Penguji Fakultas Hukum Universitas
Muhammadiyah Sumatera Utara pada tanggal 27 Agustus 2024

Dosen Penguji

		
<u>Dr. Lilawati Ginting, S.H., M.Kn</u> NIDN. 0103107703	<u>Padian Adi Salamet Siregar, S.H., M.H</u> NIDN. 0121018602	<u>Nurhilmiah, S.H., M.H</u> NIDN. 0014118104

Dishkan Oleh :
Dekan Fakultas Hukum UMSU



Assoc. Prof. Dr. Faisal, S.H., M.Hum
NIDN. 0122087502



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

Pada dasarnya, semua orang memiliki kemampuan untuk berprestasi.

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 1913/SK/BAN-PT/Ak KPI/PT/XU/2022

Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003

<https://fahum.umsu.ac.id> fahum@umsu.ac.id [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#) [umsumedan](#)



BUKTI PENDAFTARAN UJIAN SKRIPSI

Panitia Ujian Skripsi Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara telah menerima Pendaftaran Ujian Skripsi :

NAMA : Fiqih Hasan Ashary
NPM : 2006200307
PRODI/BAGIAN : HUKUM / HUKUM PERDATA
JUDUL SKRIPSI : TINJAUAN YURIDIS TERHADAP PENDIRIAN BANGUNAN PRIBADI DISEPANJANG TANAH PT. KAI YANG SUDAH TIDAK DIGUNAKAN STUDI KASUS TANAH MILIK PT. KAI KECAMATAN TELUK NIBUNG KOTA TANJUNGBALAI
PEMBIMBING : Nurhilmiyah, S.H.,M.H
NIDN. 0014118104

Selanjutnya layak untuk diujikan.

Medan, 14 Agustus 2024

PANITIA UJIAN

Ketua

Sekretaris

Assoc. Prof. Dr. Faisal, S.H., M.Hum
NIDN : 0122087502

Assoc. Prof. Dr. Zainuddin, S.H., M.H
NIDN : 0118047901



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 1913/SK/BAN-PT/AK.KP/PT/XI/2022
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003
<https://umsu.ac.id> ✉ rektor@umsu.ac.id 📱 [umsu](#) 📺 [umsu](#) 📺 [umsu](#) 📺 [umsu](#)



**PENETAPAN
HASIL UJIAN SKRIPSI MAHASISWA FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA**

Berdasarkan Berita Acara Ujian Skripsi yang dilaksanakan pada hari Rabu tanggal 21 Agustus 2024. Panitia Ujian skripsi Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dengan ini menetapkan bahwa :

Nama : Fiqih Hasan Ashary
Npm : 2006200307
Prodi/Bagian : Hukum / Hukum Perdata
Judul Skripsi : Tinjauan Yuridis Terhadap Pendirian Bangunan Pribadi Disepanjang Tanah PT. Kai Yang Sudah Tidak Digunakan Studi Kasus Tanah Milik PT. Kai Kecamatan Teluk Nibung Kota Tanjungbalai

Penguji : 1. Dr. Lilawati Ginting, S.H., M.Kn NIDN. 0103107703
2. Padian Adi Salamat Siregar, S.H., M.H NIDN. 0121018602
3. Nurhilmiyah, S.H.,M.H NIDN. 0014118104

Lulus, dengan nilai A Predikat Istimewa

Oleh karena dinyatakan berhak menggunakan gelar Sarjana Hukum (SH)

Ditetapkan di Medan
Tanggal, 21 Agustus 2024

PANITIA UJIAN

Ketua

Sekretaris

Assoc. Prof. Dr. FAISAL, S.H., M. Hum.
NIDN: 0122087502

Assoc. Prof. Dr. ZAINUDDIN, S.H., M.H
NIDN: 0118047901



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

UMSU Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 1913/SKUBAN-FT/IAK/PT/01/2022
Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631803
Website: <http://fahum.umsu.ac.id> Email: fahum@umsu.ac.id Facebook: [umsumedan](https://www.facebook.com/umsumedan) Instagram: [umsumedan](https://www.instagram.com/umsumedan) Twitter: [umsumedan](https://twitter.com/umsumedan)

PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI

Saya Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang bertanda tangan dibawah ini :

Nama : FIQIH HASAN ASHARY
NPM : 2006200307
Prodi/Bagian : Hukum/ Hukum Perdata
Judul Skripsi : Tinjauan Yuridis Terhadap Pendirian Bangunan Pribadi Disepanjang Tanah PT. KAI Yang Sudah Tidak Digunakan Studi Kasus Tanah Milik PT. KAI Kecamatan Teluk Nibung Kota Tanjungbalai.

Dengan ini menyatakan dengan sesungguhnya bahwa skripsi yang saya tulis ini secara keseluruhan adalah hasil penelitian / karya saya sendiri. Kecuali bagian – bagian yang dirujuk sumbernya. Apabila ternyata dikemudian hari skripsi ini merupakan hasil plagiat atau merupakan karya orang lain, maka dengan ini saya menyatakan bersedia menerima sanksi akademik sesuai dengan ketentuan yang berlaku.

Medan, 29 Agustus 2024

Fiqih Hasan Ashary
NPM: 2006200307

ABSTRAK

TINJAUAN YURIDIS TERHADAP PENDIRIAN BANGUNAN PRIBADI DISEPANJANG TANAH PT. KAI YANG SUDAH TIDAK DIGUNAKAN STUDI KASUS TANAH MILIK PT. KAI KECAMATAN TELUK NIBUNG KOTA TANJUNGBALAI

**FIQIH HASAN ASHARY
NPM 2006200307**

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 Tinjauan Yuridis Terhadap Pendirian Bangunan Pribadi Disepanjang Tanah PT. KAI Yang Sudah Tidak Digunakan Studi Kasus Tanah Milik PT. KAI Kecamatan Teluk Nibung Kota Tanjungbalai. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui pengaturan hukum dan perkembangan atas penguasaan dan penggunaan tanah PT. Kereta Api oleh masyarakat di Kota Tanjungbalai, 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, Berdasarkan metode yuridis empiris yang digunakan, maka hasil yang didapatkan dari data sekunder maupun data primer kemudian dianalisis dan dideskripsikan dengan bentuk tulisan dalam penelitian ini.

Hasil Penelitian adalah sebagai berikut: Alasan masyarakat memanfaatkan tanah milik PT. KAI adalah tanah itu dimanfaatkan sebagai penunjang kelangsungan hidup. Berdasarkan hasil wawancara dengan masyarakat maka dapat ditemukan tiga alasan masyarakat memanfaatkan tanah milik PT. KAI sebagai berikut: a) Kurangnya lahan untuk mendirikan bangunan, b) kurangnya kesadaran diri terhadap Hukum yang berlaku c) Karena kurangnya pengetahuan terhadap proses jual beli Tanah. 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 PT. 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. Perpu No.51 Tahun 1960 adalah

undang-undang yang mengatur mengenai Penggunaan Tanah Tanpa Ijin Yang Berhak Atau Kuasanya. menurut undang-undang ini, menggunakan tanah tanpa ijin yang berhak atau kuasanya adalah dilarang. larangan penggunaan tanah tanpa ijin yang berhak atau kuasanya oleh. Undang-undang ini diatur di dalam pasal 2, yang berbunyi : “Dilarang menggunakan tanah tanpa ijin yang berhak atau kuasanya. Selain larangan terhadap penggunaan penguasaan tanah tersebut, di dalam undang-undang ini juga diatur mengenai sanksi-sanksi yang akan dikenakan terhadap mereka yang melakukan pelanggaran. Menurut pasal 6 ayat 1 poin a Perpu. No.51 Tahun 1960 menyebutkan bahwa : “Mengingat akan sifat perbuatannya, maka barangsiapa yang memakai tanah tanpa ijin yang berhak atau kuasanya, dapat dipidana dengan hukuman kurungan selama 3 bulan atau denda sebanyak Rp. 5.000,00,-“. Dan hal ini juga diatur dalam Pasal 167 KUHP yang berbunyi “Barang siapa memaksa masuk ke dalam rumah, ruangan atau pekarangan tertutup yang dipakai orang lain dengan melawan hukum atau berada di situ dengan melawan hukum, dan atas permintaan yang berhak atau suruhannya tidak pergi dengan segera, diancam dengan pidana penjara paling lama sembilan bulan atau pidana denda paling banyak empat ribu lima ratus rupiah. Untuk mencegah berlarutnya permasalahan penggunaan tanah-tanah yang ada di sepanjang rel kereta api, selain diadakan penertiban kepada mereka yang menggunakan tanah secara liar itu dapat mengajukan permohonan hak atas tanah kepada PT. KAI. Biasanya permohonan yang diminta masyarakat yang bermukim di atas tanah rel kereta api hanyalah berupa permohonan untuk diberikan izin menempati tanah-tanah yang ada di sepanjang rel kereta api itu, dan pihak PT. KAI dalam menghadapi masalah ini langsung memeriksa dulu tanah-tanah itu, apabila tanah itu tidak mencakup bidang operasional, maka kepada mereka dapat diberi izin sementara untuk menempati tanah itu dengan catatan apabila nanti ada penertiban, maka para pemilik bangunan itu harus membongkar bangunan nya dengan tanggungan sendiri.

Kata Kunci : Penentuan Status, Akibat Hukum, Penguasaan Tanah, Tanah PT. KAI

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh

Pertama-tama disampaikan rasa syukur kehadir`at Alah SWT. Yang maha pengasih lagi maha penyayang atas segala rahmat dan karunia-Nya sehingga skripsi ini dapat terselesaikan, dan tak lupa pula sholawat beriringkan salam di hadirkan kepada Nabi Muhammad SAW. Skripsi merupakan salah satu persyaratan bagi setiap mahasiswa yang ingin menyelesaikan studinya di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Sehubungan dengan itu, disusunlah skripsi yang berjudul: **“Tinjauan Yuridis Terhadap Pendirian Bangunan Pribadi Di sepanjang Tanah PT. KAI Yang Sudah Tidak Digunakan Studi Kasus Tanah Milik PT. KAI Kecamatan Teluk Nibung Kota Tanjungbalai ”**.

Selesainya skripsi ini tak terlepas dari berbagai dukungan dari berbagai pihak, oleh karena itu perkenankanlah penulis mengucapkan terimakasih yang sebesar-besarnya kepada Rektor Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Bapak Prof. Dr. Agussani, M. AP atas kesempatan dan fasilitas yang diberikan kepada kami untuk mengikuti dan menyelesaikan pendidikan program sarjana ini. Dekan Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara Bapak Dr. Faisal, S.H., M.Hum atas kesempatan menjadi mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Demikian juga halnya kepada Wakil Dekan I Bapak Dr. Zainuddin, S.H., M.H. dan Wakil Dekan III Ibu Dr. Atikah Rahmi, S.H., M.H.

Terima kasih yang tak terhingga dan penghargaan yang setinggi-tingginya diucapkan kepada Ibu Nurhimiyah S.H., M.H. selaku Pembimbing dan Ibu Dr Lilawati Ginting, S.H, M.Kn. selaku Pembimbing, yang dengan penuh perhatian telah memberikan dorongan, bimbingan dan arahan sehingga skripsi ini selesai.

Disampaikan juga penghargaan kepada seluruh staf pengajar Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Tak terlupakan disampaikan terimakasih kepada Masyarakat Kecamatan Teluk Nibung, Kota Tanjungbalai atas bantuan dalam memperoleh data yang diperlukan dalam penulisan skripsi ini, dan secara khusus kepada Bapak Muhammad Ali S.E, M.AP. Selaku Camat di Kecamatan Teluk Nibung Sumut yang telah menjadi narasumber dalam proses penelitian ini.

Secara khusus dengan rasa hormat serta penghargaan yang setinggi-tingginya penulis ucapkan terimakasih kepada diri sendiri yang sudah terus bertahan hingga akhir skripsi ini disidangkan. Dan juga kepada ayahanda tercinta Nasrun Saragih dan Ibunda tersayang Roudhoh Hasibuan yang telah mengasuh dan mendidik serta memberikan dorongan dan dukungan sehingga dapat terselesaikannya penulisan skripsi ini, juga atas doa dan dukungan tiada henti serta cinta yang diberikan. Serta kepada Abang saya Doa Rizky Ananda yang turut memberikan nasehat dan support selama saya berkuliah di UMSU , dan adik adik tersayang Putri Luthfiah Azizah dan Rahmad Ramadhan selaku saudara kandung penulis, serta keluarga besar penulis lainnya yang tidak dapat diutarakan satu persatu yang sedikit banyaknya telah berperan dalam mendukung penulis untuk menyelesaikan penulisan skripsi ini.

Penulisan skripsi ini tak terlepas dari dukungan sahabat penulis terkhusus Juli Mardiana yang sudah banyak berperan dan menjadi tempat diskusi dikala gundah maupun senang, serta teman teman seperjuangan dari kelas F1 dan kelas B2 Perdata, dan tak lupa terimakasih kepada Komunitas Debat Hukum UMSU yang pernah menjadi rumah yang telah memberikan pengetahuan dan pengalaman luar biasa bagi penulis selama menjadi bagian dari KDH, serta hormat kepada seluruh senior saya yang sudah menjadi tempat diskusi dan juga teman-teman seperjuangan di Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, terimakasih atas semua kebaikan yang telah diberikan, semoga Allah SWT membalas kebaikan kalian semua.

Akhirnya, tiada gading yang tak retak, retaknya gading karena alami, tiada orang yang bersalah, yang benar hanya Ilahi Robbi. Mohon maaf atas segala kesalahan selama ini, begitupun disadari bahwa skripsi ini jauh dari sempurna. Untuk itu, diharapkan ada masukan yang membangun untuk kesempurnaannya. Terima kasih semua, tiada lain yang dapat diucapkan selain kata semoga kiranya mendapat balasan dari Allah SWT., dan mudah-mudahan semuanya selalu dalam lindungan Allah SWT., amin. Sesungguhnya Allah mengetahui akan niat baik hamba-hambanya.

Assalamu'alaikum Warahmatullahi Wabarakatuh

Medan, 17 Maret 2024

Hormat saya,

Fiqih Hasan Ashary

DAFTAR ISI

ABSTRAK	i
KATA PENGANTAR.....	vii
DAFTAR ISI.....	x
BAB I.....	1
PENDAHULUAN.....	1
A . Latar Belakang	1
1 . Rumusan Masalah	8
2 . Tujuan Penelitian.....	9
3. Manfaat Penelitian.....	9
B . Definisi Operasional	10
C . Tinjauan Pustaka	13
D . Keaslian Penelitian.....	14
E . Metode Penelitian.....	16
1 . Jenis dan Pendekatan Penelitian.....	16
2 . Sifat Penelitian	16
3 . Sumber Data	17
4. Alat Pengumpulan Data.....	18
5. Analisis Data	19
BAB II	21
TINJAUAN PUSTAKA	21
2 . 1 Pengertian Tinjauan Yuridis	21
2.2 Pengertian Tanah Hak dan Tanah Negara	22
2.3 Penguasaan Hak Atas Tanah.....	27
2.4 Status Hak atas Tanah dan sejarah Hak Atas Tanah PT. KAI.....	29
2.5 Hak Pengelolaan Tanah Negara.....	32

BAB III.....	37
PEMBAHASAN	37
3 .1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian.....	37
3.1.1 Sejarah Kota Tanjungbalai	37
3.1.2 Letak Geografi.....	41
3.2 Status kepemilikan Hak atas tanah yang di atasnya ada pendirian bangunan pribadi di sepanjang tanah PT. KAI yang sudah tidak digunakan.....	42
3.2.1 Latar Belakang Masyarakat menempati Tanah PT. KAI di Kecamatan Teluk Nibung.....	42
3.2.2 Status kepemilikan Hak atas tanah yang di atasnya ada pendirian bangunan pribadi di sepanjang tanah PT. KAI yang sudah tidak digunakan .	47
3.3 Akibat hukum terhadap pendirian bangunan pribadi di sepanjang tanah PT. KAI yang sudah tidak digunakan.....	54
3.4 Solusi hukum yang tepat dilakukan ketika terjadi Penggusuran secara besar-besaran oleh pihak PT. KAI terhadap bangunan milik masyarakat setempat ...	59
BAB IV	69
KESIMPULAN DAN SARAN	69
A . KESIMPULAN	69
B . SARAN.....	71
DAFTAR PUSTAKA	73
Lampiran 1 : Surat keterangan Riset.....	78
Lampiran 2: Foto ketika melakukan Riset	81

BAB I

PENDAHULUAN

A . Latar Belakang

Perusahaan Jawatan Kereta Api atau yang saat ini disebut PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai suatu badan penguasa yang sudah lama ada di Indonesia , dan lalu adanya Bagian II alinea 7 Penjelasan Umum Undang-undang Nomor 5 Tahun 1960, yang menyatakan, bahwa "Kekuasaan Negara tanah yang tidak dipunyai dengan suatu hak oleh seseorang atau pihak lainnya adalah lebih luas dan penuh". Dengan berpedoman pada tujuan yang disebutkan di atas, negara dapat memberikan tanah yang demikian itu kepada seseorang atau badan hukum dengan suatu hak menurut peruntukkan dan keperluannya, misalnya: hak milik, hak guna usaha, hak pakai, dan sebagainya. Atau memberikannya dalam pengelolaan kepada suatu Badan Penguasa (Kementerian, Jawatan, atau Daerah) untuk dipergunakan bagi pelaksanaan tugasnya masing-masing.¹ dapat mendapatkan sejumlah areal tanah yang kita kenal dengan istilah hak pengelolaan tanah PT Kereta Api Indonesia (Persero). Sudah menjadi kewajiban PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk mengelola tanah yang diterima tersebut secara baik dan efisien. Diharapkan tanah-tanah tersebut tidak akan ditelantarkan tanpa manfaat, sebab dengan adanya penelantaran tanah tanpa manfaat akan dapat memberi peluang untuk dimanfaatkan oleh penduduk secara liar.

¹ Andi S, (2019), Proses Penertiban Rumah Dinas PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Berdasarkan Surat Edaran No. : 14/JB.312/KA2013 Kaitannya Dengan Kepastian Dan Penegakan Hukum Di Indonesia, *Jurnal Hukum Media Justitia Nusantara* Vol. 9 No. 2 September 2019, halaman 25-51.

Berlakunya Undang-undang Nomor 5 Tahun 1960 sesuai dengan yang tercantum dalam pasal 2 ayat 1, bahwa: "Atas dasar ketentuan dalam pasal 33 ayat 3 Undang-Undang Dasar dan hal-hal sebagai yang dimaksud dalam pasal 1, bumi, air dan ruang angkasa, termasuk kekayaan alam yang terkandung di dalamnya itu pada tingkatan tertinggi dikuasai oleh Negara, sebagai organisasi kekuasaan seluruh rakyat". selain itu dalam pasal 2 ayat 2 menyatakan, bahwa: "Hak menguasai dari Negara termasuk dalam ayat 1 pasal ini memberi wewenang untuk:

- a. mengatur dan menyelenggarakan peruntukan, penggunaan, persediaan dan pemeliharaan bumi, air dan ruang angkasa tersebut;
- b. menentukan dan mengatur hubungan-hubungan hukum antara orang-orang dengan bumi, air dan ruang angkasa,
- c. menentukan dan mengatur hubungan-hubungan hukum antara orang-orang dan perbuatan-perbuatan hukum yang mengenai bumi, air dan ruang angkasa.²

Dengan adanya peraturan yang mendasari kekuasaan Negara atas tanah tersebut, maka akan memungkinkan Negara untuk memberikan hak-hak keagrariaan kepada Badan-badan Negara tertentu guna kepentingan tugasnya.

Seperti yang sudah diketahui, dewasa ini sangatlah banyak tanah PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang di tempati oleh permukiman liar khususnya pada daerah Kota Tanjungbalai. Yang padahal sudah dengan tegas dilarang dalam

² Rahayu S, (2016), Kebijakan Pemberian Ganti Kerugian Dalam Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum, *Yustisia*. Vol. 5 No. 2 Mei - Agustus 2016, halaman. 376-394.

pasal 178 ayat 1 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 yang berbunyi “Setiap orang dilarang membangun gedung, membuat tembok, pagar, tanggul, bangunan lainnya, menanam jenis pohon yang tinggi, atau menempatkan barang pada jalur kereta api yang dapat mengganggu pandangan bebas dan membahayakan keselamatan perjalanan kereta api.”³ Pemerintah dapat memahami hal tersebut, karena hal ini disebabkan oleh kurangnya tanah untuk didirikan permukiman yang layak, dan juga banyaknya masyarakat yang tidak diperhatikan oleh pemerintah, yang padahal seharusnya fakir miskin dan anak terlantar itu dipelihara oleh negara, seperti yang terdapat pada pasal 34 ayat 1 Undang-Undang Dasar 1945.⁴ Fenomena ini adalah salah satu pelanggaran permukiman yang berlangsung khususnya di daerah kota Malang, permukiman yang ada di kawasan Teluk Nibung ini dibangun secara ilegal di sepanjang rel kereta api.

Pemukiman dapat diartikan sebagai perumahan atau kumpulan rumah dengan segala unsur serta kegiatan yang berkaitan dan yang ada di dalam permukiman.⁵ Padahal sepanjang rel kereta api seharusnya bersih dan bebas akan bangunan apapun, dan juga peraturan ini tidak boleh dilanggar oleh masyarakat demi keamanan masyarakat. Akan tetapi karena beberapa hal yang dipermasalahkan warga yang khususnya di bidang kurangnya atau keterbatasan lahan dan mahal biaya membangun rumah membuat masyarakat lebih memilih mendirikan permukiman liar di sepanjang rel kereta api, yang padahal apabila dipandang dari segi keamanannya permukiman yang berada di sepanjang rel

³ Pasal 178 ayat 1 Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 Tentang Perkeretaapian

⁴ Pasal 34 ayat 1 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

⁵ Adrenal Stezen “Efektivitas Pasal 178 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Larangan Mendirikan Permukiman Liar Di Sempadan Rel Kereta Api”, halaman.1

kereta api sangat terancam, karena tidak jarang kereta lalu lalang melewati rel itu, karena rel tersebut masih aktif dan dipergunakan, keamanannya sangat minim dan juga misalkan, banyak anak kecil yang tinggal di permukiman liar tersebut bermain di daerah rel tanpa sepengetahuan atau pengawasan dari orangtuanya maka hal ini sangatlah membahayakan dan dapat mengancam keselamatan nyawa seseorang.

Pada kawasan Teluk Nibung ini rata-rata pemukim mendirikan rumah-rumah tanpa memandang tata cara mendirikan perumahan yang benar. Dan semua itu dikarenakan pendapatan para pemukim di Teluk Nibung ini berpenghasilan rendah, maka menempati lahan yang tidak sesuai dengan tata ruang kota dan tidak layak huni merupakan solusinya demi memenuhi kebutuhan akan perumahan, yang dimana salah satunya adalah menempati secara ilegal tanah atau lahan di sepanjang rel kereta api.

Penyebab lain dari adanya permukiman liar di daerah Teluk Nibung adalah pemilik rumah yang ada tidak mengetahui tata cara mendirikan rumah yang benar, yang dimana seharusnya orang yang ingin mendirikan rumah tinggal yang benar seharusnya memiliki IMB atau izin mendirikan bangunan, yang lebih spesifiknya lagi adalah izin mendirikan bangunan rumah tinggal. Dan yang terjadi di lapangan adalah para warga di kawasan Teluk Nibung tidak memiliki IMB rumah tinggal, mereka langsung mendirikan rumah tinggal disana secara ilegal di atas tanah PT Kereta Api Indonesia.

Aturan untuk mendirikan perumahan sebenarnya sudah diatur dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2011 Tentang Perumahan Dan Kawasan

Permukiman sesungguhnya sudah dijelaskan tentang larangan bagi siapapun untuk membuat atau mendirikan permukiman di sepanjang rel kereta api, dan hal ini tertuang dalam pasal 140 yang berbunyi “Setiap orang dilarang membangun, perumahan, dan/atau permukiman di tempat yang berpotensi dapat menimbulkan bahaya bagi barang ataupun orang.” Yang dapat diartikan bahwa yang dimaksud dengan tempat yang berpotensi dapat menimbulkan bahaya” antara lain adalah sepanjang rel kereta api, bawah jembatan, daerah saluran udara tegangan ekstra tinggi (SUTET), Daerah sepanjang sungai (DSS), daerah rawan bencana, dan daerah kawasan khusus militer.⁶

Akan tetapi keberadaan Undang-Undang Nomor 1 tahun 2011 tentang perumahan dan permukiman ini belum berjalan maksimal hingga saat ini, mungkin karena kurangnya kesadaran masyarakat, ataupun sikap pemerintah yang kurang tegas dalam melaksanakan tugasnya. serta juga Undang-Undang tersebut sudah memuat secara tegas tentang larangan pendirian permukiman yang tidak mempunyai izin permukiman itu. Indikasi dari kurang optimalnya Undang-Undang ini adalah minimnya pemilik bangunan yang mengetahui betapa pentingnya keselamatan hidup.

Merujuk pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2021 tentang Penertiban Kawasan dan Tanah Terlantar, pada pasal 20 ayat (3) “Kawasan yang telah ditetapkan sebagai kawasan terlantar dapat ditetapkan sebagai aset bank Tanah atau dialihkan kepada pihak lain melalui mekanisme yang transparan dan kompetitif”, Tanah Milik PT. KAI yang berada di Kecamatan

⁶ Undang-undang Nomor 1 Tahun 2011, tentang perumahan

Teluk nibung masih belum diketahui apakah Tanah ini sudah ditetapkan sebagai Kawasan terlantar atau masih akan dipergunakan kemudian hari , hal ini dapat di asumsi kan dari tidak sampai nya ketelinga masyarakat tentang status Tanah tersebut, sedangkan dikatakan pada ayat (3) pasal 20 diatas harus adanya hal yang transparan sehingga masyarakat mengetahui status tanah tersebut.⁷

Sedangkan jika merujuk pada Peraturan pemerintah Pengganti Undang undang Nomor 51 Tahun 1960, tentang larangan pemakaian tanah tanpa izin yang berhak atau kuasanya , dengan tidak jelasnya Izin pemaikaian terhadap Tanah milik PT. KAI yang berada di Kecamatan Teluk Nibung Kota Tanjungbalai yang dilakukan oleh Masyarakat, tentunya apa yang dilakukan masyarakat adalah hal yang bertentangan dengan peraturan ini.

Kota Tanjungbalai merupakan salah satu dari 33 (tiga puluh tiga) Kabupaten / Kota di Provinsi Sumatera Utara, yang berada di kawasan pesisir pantai timur Sumatera Utara. Secara astronomis kota Tanjungbalai terletak pada koordinat 2 0 58'15' BT, merupakan daerah pertemuan 2 (dua) sungai besar yaitu Sungai Silau dan Sungai Asahan yang bermuara ke Selat Malaka. Jaraknya relatif dekat dengan negara Malaysia, Singapura dan Thailand. Wilayah kota Tanjungbalai dikelilingi oleh Kabupaten Asahan dan merupakan Hinterland dengan Kabupaten Labuhan Batu, Simalungun, Karo dan Kabupaten/Kota lain di Provinsi Sumatera Utara serta Provinsi Sumatera Utara serta Provinsi Kepulauan Riau. Kota Tanjungbalai kini memiliki sebutan baru yakni “Mutiara Selat Malaka di Hilir Danau Toba”.

⁷ Peraturan Pemerintah nomor 20 Tahun 2021, tentang Penertiban Kawasan dan Tanah Terlantar.

Berdasarkan letak Geografis nya bahwa Tanjungabalai mempunyai berbagai macam jenis Transportasi yang digunakan sehari-hari, pada tahun 1915 Rel Kereta Api dibangun oleh Deli Spoorweg Maatschappij (DSM) yaitu sebuah perusahaan kereta api swasta yang berkedudukan di Amsterdam dan beroperasi di dekat pantai timur sumatera, Kereta Api yang di operasikan awal nya digunakan untuk alat pengangkutan barang namun pada tahun 1970 hingga tahun 1980 Kereta Api yang dibangun oleh DSM digunakan sebagai alat transportasi umum warga untuk menuju pusat Kota Tanjungbalai, sekarang Jalur sepanjang 5 Km dari stasiun Tanjungbalai ini nonaktif dan bangunan stasiun hanya tinggal pondasi dan emplasmen sudah tertutup rumah-rumah warga setempat.⁸

Tahun 2016 warga Kelurahan perjuangan, Kecamatan Teluk Nibung mengalami penggusuran yang cukup besar di Tanah Kereta Api yang dibangun oleh DSM akibat adanya Renovasi Pelabuhan Internasional Teluk Nibung yang juga menjadi stasiun Rel Kereta Api sepanjang 5 KM tersebut, peristiwa ini membuat banyak Warga yang tinggal disekitar tempat tersebut mengalami penggusuran bangunan, tak sedikit yang memperjual belikan tanah dan rumah yang ia tempati sebelum terjadi penggusuran dan tak sedikit pula yang tetap bertahan di tempat tersebut dan memilih untuk bertempat tinggal seadanya. Hingga kini status Hak tanah tersebut belum diketahui apakah tanah tersebut sudah sah menjadi milik warga Kelurahan perjuangan teluk Nibung dan tak sedikit pula warga yang hidup dalam sebuah tanda tanya besar apakah suatu hari

⁸ Puspita, D. (2020). Analisis Tingkat Pelayanan Dermaga Angkutan Penumpang Pelabuhan Teluk Nibung. *Skripsi*. Fakultas Teknik Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. Halaman. 2.

mereka akan di gusur ketika pembangunan infrastruktur kembali dilanjutkan atau Rel kereta Api kembali dioperasikan.

Berdasarkan uraian latar belakang masalah diatas, penulis ingin mengetahui dan mengkaji lebih lanjut mengenai Tinjauan Yuridis Terhadap Pendirian Bangunan Pribadi Disepanjang Tanah PT. KAI Yang Sudah Tidak Digunakan Studi Kasus Tanah Milik PT. KAI Kecamatan Teluk Nibung Kota Tanjungbalai yang tentunya sangat perlu kajian yang lebih mendalam mengenai hal tersebut. Hal tersebutlah yang melatar belakangi penulis untuk mengangkat judul.

“Tinjauan Yuridis Terhadap Pendirian Bangunan Pribadi Di sepanjang Tanah PT. KAI Yang Sudah Tidak Digunakan Studi Kasus Tanah Milik PT. KAI Kecamatan Teluk Nibung Kota Tanjungbalai ”

1 . Rumusan Masalah

Berdasarkan dari latar belakang yang telah dijelaskan diatas dapat dilihat beberapa hal yang menjadi pokok batasan pembahasan permasalahan pada penelitian ini selanjutnya, adapun yang menjadi pokok permasalahannya antara lain :

1. Bagaimana status kepemilikan Hak atas tanah yang di atasnya ada pendirian bangunan pribadi di sepanjang tanah PT. KAI yang sudah tidak digunakan ?
2. Bagaimana akibat hukum terhadap pendirian bangunan pribadi di sepanjang tanah PT. KAI yang sudah tidak digunakan ?

3. Bagaimana solusi hukum yang tepat dilakukan ketika terjadi Penggusuran secara besar-besaran oleh pihak PT. KAI terhadap bangunan milik masyarakat setempat ?

2 . Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah di atas maka tujuan penulisan dapat diuraikan sebagai berikut :⁹

1. Untuk mengetahui status kepemilikan Ha atas tanah yang di atasnya ada pendirian bangunan pribadi di sepanjang tanah PT. KAI yang sudah tidak digunakan.
2. Untuk mengetahui akibat hukum terhadap pendirian bangunan pribadi di sepanjang tanah PT. KAI yang sudah tidak digunakan.
3. Untuk mengetahui solusi Hukum yang tepat dilakukan ketika terjadi Penggusuran secara besar-besaran oleh pihak PT. KAI terhadap bangunan milik masyarakat setempat.

3. Manfaat Penelitian

1. Secara Teoritis
 - a. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat untuk mengembangkan kajian Hukum khususnya Hukum Perdata. Sebagai upaya pengembangan wawasan keilmuan secara empiris sehingga menghasilkan pemahaman yang mendalam dan luas mengenai kerja hukum di masyarakat.¹⁰

⁹ Faisal, Zainuddin, dkk. (2023). *Pedoman penulisan tugas akhir mahasiswa fakultas hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (UMSU)*, Medan : CV. Pustaka Prima. halaman 5.

¹⁰ Ibid, halaman. 5

- b. Dapat dijadikan sebagai pedoman dalam penelitian yang lain yang sesuai dengan bidang penelitian yang penulis teliti.

2. Secara Praktis

a. Bagi Penulis

Untuk memenuhi salah satu Tugas Akhir Mahasiswa pada Program Studi Hukum Perdata sebagai syarat kelulusan dan menerima gelar Strata 1.

b. Bagi Masyarakat

Diharapkan dapat digunakan sebagai informasi bagi masyarakat, pemerintah dan Perusahaan Kereta Api Indonesia sebagai pemecah permasalahan tentang Hak atas Tanah.

B . Definisi Operasional

Definisi operasional atau kerangka konsep adalah kerangka yang menggambarkan hubungan antara defenisi-defenisi/konsep-konsep khusus yang akan diteliti.¹¹ Sesuai dengan judul penelitian yang diajukan oleh penulis yaitu “Akibat Hukum Terhadap Pendirian Bangunan Pribadi Di Sepanjang Tanah PT KAI Yang Sudah Tidak Beroperasi (Studi Kasus Tanah Milik PT KAI Kecamatan Teluk Nibung Kota Tanjungbalai)”. Selanjutnya dapat diterangkan defenisi operasional penelitian sebagai berikut :

¹¹ Faisal, Zainuddin, dkk. Op.Cit. halaman. 5

1. Akibat Hukum

Akibat hukum adalah akibat yang diberikan oleh hukum atas suatu peristiwa hukum atau perbuatan dari subjek hukum.¹² Berdasarkan Kamus Bahasa Indonesia, akibat memiliki arti sesuatu yang menjadi kesudahan atau hasil suatu peristiwa, persyaratan, atau keadaan yang mendahuluinya.

Menurut Jazim Hamidi. Kata dampak hukum / akibat hukum mengandung maksud dampak atau akibat hukum secara langsung, kuat, atau eksplisit.¹³ Dalam kepustakaan ilmu hukum dikenal tiga jenis akibat hukum, yaitu sebagai berikut:

- a. Akibat hukum berupa lahirnya, berubahnya, atau lenyapnya suatu keadaan hukum tertentu;
- b. Akibat hukum berupa lahirnya, berubahnya, atau lenyapnya suatu hubungan hukum tertentu;
- c. Akibat hukum berupa sanksi, yang tidak dikehendaki oleh subjek hukum (perbuatan melawan hukum).

Menurut Soedjono Dirdjosisworo, dalam bukunya Pengantar Ilmu Hukum yaitu akibat hukum timbul karena adanya hubungan hukum dimana di dalam hubungan hukum ada hak dan kewajiban.¹⁴ Peristiwa atau kejadian yang dapat menimbulkan akibat hukum antara pihak-pihak yang mempunyai hubungan

¹² Veda Mahardika R, Prakoso B, Hariyani I. (2022). *Kedudukan subyek Hukum ditinjau dari hak keperdataan (Refleksi: Terjadinya tumpukan tanah Hak guna usaha*. UM Jember Press, Jawa Timur, halaman. 18

¹³ Nurhayati Y, (2020), Pengantar Ilmu Hukum, Nusa Media, Bandung, halaman. 50

¹⁴ Anwar U, Nurrokhmah E luluk, dkk. (2022). *Pengantar Ilmu Hukum*, Yayasan penerbit Muhammad Zaini, Jakarta. halaman.39.

hukum, peristiwa hukum ini ada dalam berbagai segi hukum, baik hukum publik ataupun privat.¹⁵

2 . Bangunan

Pengertian bangunan gedung menurut Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 26/PRT/M/2008 tentang Persyaratan Teknis Sistem Proteksi Kebakaran pada Bangunan Gedung dan Lingkungan adalah wujud fisik hasil pekerjaan konstruksi yang menyatu dengan tempat kedudukannya, sebagian atau seluruhnya berada diatas dan/atau didalam tanah dan/atau air, yang berfungsi sebagai tempat manusia melakukan kegiatannya, baik hunian atau tempat tinggal, kegiatan keagamaan, kegiatan usaha, kegiatan sosial, budaya, maupun kegiatan khusus.¹⁶

3 . Tanah

Dalam ruang lingkup agraria, tanah merupakan bagian dari bumi, yang disebut permukaan bumi. Tanah yang dimaksud di sini bukan mengatur tanah dalam segala aspeknya, melainkan hanya mengatur salah satu aspeknya, yaitu tanah dalam pengertian yuridis yang disebut hak. Tanah sebagai bagian dari bumi disebut dalam Pasal 4 ayat (1) UUPA, yaitu “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-orang lain serta badan-badan hukum”. Dengan demikian jelaslah bahwa tanah dalam pengertian yuridis adalah permukaan bumi, sedangkan hak atas tanah

¹⁵ *Ibid*, halaman. 130

¹⁶ Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 26/PRT/M/2008

adalah hak atas sebagian tertentu permukaan bumi, yang terbatas, berdimensi dua dengan ukuran panjang dan lebar.¹⁷

3. PT. Kereta Api Indonesia

Perusahaan merupakan badan usaha yang menjalankan kegiatan di bidang perekonomian (keuangan, industri, dan perdagangan), yang dilakukan secara terus-menerus atau teratur (regelmatic) terangterangan (openlijk), dan dengan tujuan memperoleh keuntungan dan/ atau laba. ¹⁸PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah Badan Usaha Milik Negara Indonesia yang menyelenggarakan jasa angkutan kereta api. Layanan PT.KAI meliputi angkutan penumpang dan barang. Pada akhir Maret 2007, DPR mengesahkan revisi Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992, yaitu Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian, yang menegaskan bahwa investor swasta maupun pemerintah daerah diberi kesempatan untuk mengelola jasa angkutan kereta api di Indonesia. Dengan demikian, pemberlakuan Undang-Undang tersebut secara hukum mengakhiri monopoli PT.KAI dalam mengoperasikan kereta api di Indonesia.¹⁹

C . Tinjauan Pustaka

Dari beberapa penelitian yang pernah dibahas dan dikaji oleh peneliti sebelumnya, ada dua penelitian yang hampir mendekati dengan penelitian yang akan penulis teliti ini antara lain :

1 . Pertama, penelitian yang dilakukan oleh Muhammad Fakhurrozy dengan judul Akibat Hukum Pendirian Permukiman Di Atas Tanah PT. Kereta

¹⁷ Idham H, *Konstitusionalisme tanah hak milik di atas hak pengelolaan* , Alumni, Bandung, halaman. 122.

¹⁸ Nurhilmiyah, (2017), Tahapan dalam Pelaksanaan Perjanjian Pembiayaan, *Jurnal Fakultas Hukum UMSU*, halaman. 1-32.

¹⁹ Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian

Api Indonesia, yang membedakan penelitian saya dengan penelitian terdahulu adalah Tempat penelitian atau objek penelitian yang saya lakukan di kelurahan teluk nibung kota Tanjungbalai dan penelitian saya dilakukan pada objek yang sudah tidak di fungsikan oleh PT Kereta Api Indonesia.²⁰

2 . Yang kedua, penelitian yang dilakukan oleh Rizky Viliyant Ismaryono Kajian Yuridis Pengelolaan Tanah Di Kawasan Stasiun Kereta Api (Tanah Emplasemen) Stasiun Jember (Legal Research Land Management Juridical Train Station (Land Emplasemen) Stasiun Jember), yang membedakan penelitian saya dengan penelitian terdahulu adalah yang pertama subjek penelitian , penelitian terdahulu subjek nya adalah warga disekitaran Stasiun Jember sedangkan penelitian saya akan dilaksanakan pada warga di Sepanjang Tanah milik PT KAI kota Tanjungbalai dan tempat Objek kajian yang juga berbeda tentunya.²¹

D . Keaslian Penelitian

Persoalan Pendirian Bangunan Pribadi Di Sepanjang Tanah PT. KAI Yang Sudah tidak Beroperasi bukanlah suatu hal yang baru dibahas, tentunya sudah cukup banyak dikaji oleh peneliti-peneliti lainnya. Dan berdasarkan pencarian bahan kepustakaan yang telah dicari oleh penulis berdasarkan tajuk penelitiannya di berbagai sumber baik melalui searching via internet maupun penelusuran kepustakaan dari lingkungan Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara dan perguruan tinggi lainnya dalam hal ini penulis tidak menemukan penelitian yang

²⁰ Fakhurrozy, M, Dkk, Akibat Hukum Pendirian Permukiman Di Atas Tanah PT. Kereta Api Indonesia, *DINAMIKA* ISSN (Print) : 0854-7254 | ISSN (Online) : 2745-9829 Volume 28 Nomor 13 Bulan Juli Tahun 2022 , 5113 – 5123.

²¹ Rizky Viliyant Ismaryono, *Kajian Yuridis Pengelolaan Tanah Di Kawasan Stasiun Kereta Api (Tanah Emplasemen) Stasiun Jember (Legal Research Land Management Juridical Train Station (Land Emplasemen) Stasiun Jember)*, Artikel Ilmiah Hasil Penelitian Mahasiswa 2012.

sama dengan judul dan pokok bahasan yang penulis teliti terkait “Akibat Hukum Terhadap Pendirian Bangunan Pribadi Di Sepanjang Tanah PT. KAI yang Sudah tidak Beroperasi (Studi Kasus Tanah Milik PT. KAI Kecamatan Teluk Nibung Kota Tanjungbalai)”.

Dari beberapa judul penelitian yang pernah dibahas dan dikaji oleh peneliti sebelumnya, ada dua judul yang hampir mendekati dengan penelitian yang akan penulis teliti ini antara lain :

1 . Pertama, penelitian yang dilakukan oleh Muhammad Fakhurrozy dengan judul Akibat Hukum Pendirian Permukiman Di Atas Tanah PT. Kereta Api Indonesia, yang membedakan penelitian saya dengan penelitian terdahulu adalah Tempat penelitian atau objek penelitian yang saya lakukan di kelurahan teluk nibung kota Tanjungbalai dan penelitian saya dilakukan pada objek yang sudah tidak di fungsikan oleh PT Kereta Api Indonesia. ²²

2 . Yang kedua, penelitian yang dilakukan oleh Rizky Viliyant Ismaryono Kajian Yuridis Pengelolaan Tanah Di Kawasan Stasiun Kereta Api (Tanah Emplasemen) Stasiun Jember (Legal Research Land Management Juridical Train Station (Land Emplasemen) Stasiun Jember), yang membedakan penelitian saya dengan penelitian terdahulu adalah yang pertama subjek penelitian , penelitian terdahulu subjek nya adalah warga disekitaran Stasiun Jember sedangkan

²² Fakhurrozy, M, Dkk, Akibat Hukum Pendirian Permukiman Di Atas Tanah PT. Kereta Api Indonesia, *DINAMIKA* ISSN (Print) : 0854-7254 | ISSN (Online) : 2745-9829 Volume 28 Nomor 13 Bulan Juli Tahun 2022 , 5113 – 5123.

penelitian saya akan dilaksanakan pada warga di Sepanjang Tanah milik PT KAI kota Tanjungbalai dan tempat Objek kajian yang juga berbeda tentunya.²³

E . Metode Penelitian

Penelitian merupakan suatu rangkaian kegiatan ilmiah yang dalam proses pembuatannya sudah semestinya menggunakan metode-metode ilmiah untuk mengkaji dan memecahkan suatu permasalahan yang akan dibahas, atau untuk menemukan suatu kebenaran maupun fakta-fakta yang bertujuan untuk menjelaskan bagaimana penelitian tersebut dilakukan agar memperoleh hasil yang faktual.²⁴ Metode penelitian yang digunakan dalam penulisan ini dapat diuraikan sebagai berikut:

1 . Jenis dan Pendekatan Penelitian

Jenis dan pendekatan penelitian dalam proses melakukan penulisan skripsi ini ialah yuridis empiris, dan dalam hal penggunaan metode ini dipadukan bahan-bahan data sekunder yang mencakup kepustakaan terkait hukum dan data primer dari lapangan yang bertujuan untuk menganalisis permasalahan yang ada.²⁵

2 . Sifat Penelitian

Sifat penelitian yang digunakan dalam proses penyelesaian penelitian ini yaitu deskriptif, penelitian ini dibuat hanya semata-mata menggambarkan keadaan obyek atau suatu peristiwa yang dikaji tanpa adanya maksud untuk mengambil keputusan-keputusan yang berlaku secara umum. ²⁶ Berdasarkan metode yuridis

²³ Rizky Viliyant Ismaryono, *Kajian Yuridis Pengelolaan Tanah Di Kawasan Stasiun Kereta Api (Tanah Emplasemen) Stasiun Jember (Legal Research Land Management Juridical Train Station (Land Emplasemen) Stasiun Jember)*, Artikel Ilmiah Hasil Penelitian Mahasiswa 2012.

²⁴ Faisal, Zainuddin, dkk. Op. Cit., halaman, 7.

²⁵ *Ibid.*, halaman 7.

²⁶ *Ibid.*, halaman 7.

empiris yang digunakan, maka hasil yang didapatkan dari data sekunder maupun data primer kemudian dianalisis dan dideskripsikan dengan bentuk tulisan dalam penelitian ini.

3 . Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam melakukan penelitian hukum yang berlaku difakultas hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara terdiri dari :

a) Data Kewahyuan

Data kewahyuan adalah data yang bersumber dari Al- Qur'an dan Hadist. Data yang bersumber dari Al-Qur'an sebagai sumber penelitian ini adalah Qur'an Surah Al Baqarah ayat 29

هُوَ الَّذِي خَلَقَ لَكُمْ مَا فِي الْأَرْضِ جَمِيعًا ثُمَّ أَسْتَوَىٰ إِلَى السَّمَاءِ فَسَوَّاهُنَّ سَبْعَ سَمَاوَاتٍ وَهُوَ بِكُلِّ شَيْءٍ عَلِيمٌ

yang dimana jika diterjemahkan kedalam bahasa Indonesia berbunyi sebagai berikut:

“ Dialah (Allah) yang menciptakan segala apa yang ada di bumi untukmu kemudian Dia menuju ke langit, lalu Dia menyempurnakannya menjadi tujuh langit. Dan Dia Maha Mengetahui segala sesuatu”.

Dalam Al-Qur'an, dinyatakan bahwa Allah menganugerahkan karunia yang besar bagi manusia dengan menciptakan bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya bagi manusia untuk digunakan manusia dan agar manusia dapat menjaga kelangsungan

hidupnya dan agar manusia berbakti kepada Allah SWT, kepada keluarga dan masyarakat.

- b) Data primer, merupakan data yang langsung diperoleh dari lapangan,²⁷ yang menjadi data primer dalam proses penelitian ini ialah turun kelapangan dengan melakukan observasi dan wawancara langsung pada penduduk dan ke pengelola tanah PT. KAI kelurahan Perjuangan, Kecamatan Teluk Nibung.
- c) Bahan hukum sekunder adalah bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer. Bahan hukum sekunder berupa semua publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen- dokumen resmi. Publikasi tentang hukum meliputi buku-buku yang terkait dengan masalah yang dikaji, hasil-hasil penelitian, hasil karya dari kalangan hukum.
- d) Bahan hukum tersier, adalah bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, berupa kamus hukum, ensiklopedia atau kamus bahasa indonesia, internet dan lainsebagainya.²⁸

4. Alat Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam penelitian ini adalah dengan observasi, dan wawancara (interview) kepada responden dan informan untuk menjawab beberapa pertanyaan yang telah ditentukan. kemudian studi kepustakaan yang diperoleh melalui bahan-bahan tertulis seperti perundang-

²⁷ Faisal, Zainuddin, dkk. Op. Cit., halaman 7.

²⁸ *Ibid*, halaman. 8.

undangan, buku buku, artikel, jurnal hukum, serta pendapat para sarjana.

Adapun teknik pengumpulan data dalam penelitian ini sebagai berikut:

a) Observasi

Observasi merupakan alat yang digunakan untuk mengumpulkan data yang dilakukan dengan cara mengamati dan mencatat secara sistematis persoalan-persoalan yang akan diteliti.²⁹ Observasi yang dilakukan bertujuan untuk mengetahui bagaimana akibat hukum Terhadap Pendirian Bangunan Pribadi Di Sepanjang Tanah PT. KAI yang Sudah tidak Beroperasi (Studi Kasus Tanah Milik PT. KAI Kecamatan Teluk Nibung Kota Tanjungbalai).

b) Wawancara

Wawancara adalah suatu teknik yang digunakan untuk mendapatkan data atau informasi dengan cara bertanya langsung kepada responden.³⁰ Jenis wawancara yang digunakan adalah jenis wawancara bebas terpimpin atau bebas terstruktur dengan menggunakan panduan pertanyaan yang telah disiapkan sebelumnya untuk digunakan sebagai pengendali agar proses wawancara tidak kehilangan arah.

5. Analisis Data

Analisis data adalah kegiatan memfokuskan, mengabstraksikan data secara langsung sistematis dan rasional untuk meberikan bahan jawaban terhadap permasalahan. Analisis data menguraikan tentang bagaimana memanfaatkan datayang terkumpul untuk dipergunakan dalam memecahkan

²⁹ Arfa Ananda F, Watni M, (2018) *Metodologi Penelitian Hukum Islam*, Prenada Media Group, Jakarta, halaman. 115.

³⁰ Fattah A Nasution,. (2023). *Metode penelitian kualitatif*, CV Harfa Kreatif, Medan. halaman. 65

permasalahan penelitian.³¹ Analisis dalam penelitian ini, pengumpulan data dilakukan secara kualitatif yakni pemilihan teori-teori, asas-asas, norma-norma, doktrin dan pasal-pasal di dalam undang-undang yang relevan dengan permasalahan yang terjadi, membuat sistematika dari data-data tersebut sehingga akan menghasilkan kualifikasi tertentu yang sesuai dengan permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian kali ini. Data yang dianalisis secara kualitatif akan dikemukakan dalam bentuk uraian secara sistematis, selanjutnya semua data diseleksi, diolah dan dinyatakan secara deskriptif sehingga dapat memberikan solusi terhadap permasalahan yang dimaksud.

³¹ *Ibid* , halaman, 91

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

2 . 1 Pengertian Tinjauan Yuridis

Tinjauan adalah kegiatan merangkum sejumlah data besar yang masih mentah kemudian mengelompokan atau memisahkan komponen-komponen serta bagian-bagian yang relevan untuk kemudian mengkaitkan data yang dihimpun untuk menjawab permasalahan. Tinjauan merupakan usaha untuk menggambarkan pola-pola secara konsisten dalam data sehingga hasil analisis dapat dipelajari dan diterjemahkan dan memiliki arti.³² Semua hal yang mempunyai arti hukum yang diakui sah oleh pemerintah. Aturan ini bersifat baku dan mengikat semua orang di wilayah dimana hukum tersebut berlaku, sehingga jika ada orang yang melanggar hukum tersebut bisa dikenai hukuman. Yuridis merupakan suatu kaidah yang dianggap hukum atau dimata hukum dibenarkan keberlakuannya, baik yang berupa peraturan-peraturan, kebiasaan, etika bahkan moral yang menjadi dasar penilaiannya.³³

Menurut Kamus Hukum, kata yuridis berasal dari kata *Yuridisch* yang berarti menurut hukum atau dari segi hukum. Dapat disimpulkan tinjauan yuridis berarti mempelajari dengan cermat, memeriksa (untuk memahami), suatu pandangan atau pendapat dari segi hukum.³⁴

³² Agung D.E, (20137). *Kamus Bahasa Indonesia*. (Jakarta: Gramedia Widiasarana Indonesia), halaman. 511

³³ Ramadhan, Unsur-Unsur Hukum_ <http://www.pengertianartidefinisi.com/2015/10/pengertian-hukum-yuridis>, diakses pada tanggal, 17 Maret, 2024.

³⁴ Pengertian Tinjauan Yuridis_ <http://infopengertian.biz/pengertian-yuridis-da-penerapannya-di-masyarakat.html>, Kabanjahe, diakses pada tanggal 17 Maret 2024.

2.2 Pengertian Tanah Hak 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 badanbadan hukum”.

Dengan demikian jelaslah, bahwa “Tanah” dalam pengertian yuridis adalah “Permukaan Bumi”.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.³⁵

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, dari penggolongan status tanah

³⁵ Dewi Lestari R, dkk, (2021) *Hukum Agraria dan tata ruang*, (Yogyaakarta, Pustakabarupress,), halaman. 27

tersebut maka tanah diberikan kepada dan dipunyai oleh orang dengan hak-hak yang disediakan oleh UUPA, adalah untuk digunakan atau dimanfaatkan.³⁶

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 sebagaimana 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 sebagaimana tertentu permukaan bumi yang bersangkutan yang disebut tanah, tetapi diperluas juga penggunaannya pada tubuh bumi yang ada di bawahnya dan air serta ruang yang ada di atasnya.³⁷

Hak atas tanah adalah hak atas sebagian tertentu permukaan bumi yang berbatas, berdimensi dua dengan ukuran panjang dan lebar. 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. Semua hak atas tanah mempunyai sifat-sifat kebendaaan (karakter) yaitu:³⁸

1). Dapat beralih dan dialihkan kepada pihak lain

³⁶ Sappe S, dkk,(2021) Hak pakai atas Tanah Hak milik dan penyelesaian sengketa, Volume 2 Nomor 1, Mei 2021: halaman. 78 - 92 .

³⁷ Sumiati H, dkk, (2021), Kepastian Hukum Sertifikat Hak Milik Atas Tanah Dalam Hukum Pertanahan Indonesia, Volume 7 Nomor 2 September 2021, *YUSTISIA MERDEKA: Jurnal Imiah Hukum*; ISSN: 2580-0019. halaman. 135-145.

³⁸ Prasatya Nurul Ramadhan, (2016) *Perlindungan Hukum Terhadap Penguasaan Tanah Pt.Kai Oleh Masyarakat Kelurahan Gunung Sari Kota Bandar Lampung*, Fakultas Hukum Universitas Lampung, halaman. 22.

2). Dapat dijadikan jaminan suatu hutang.

3). Dapat dibebani hak tanggungan.

Macam-macam hak atas tanah diatur Pasal 16 ayat (1) UUPA yaitu :

1) Hak milik

2) Hak guna usaha

3) Hak guna bangunan

4) Hak pakai

5) Hak sewa

6) Hak membuka tanah

7) Hak memanfaatkan hasil hutan

8) 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 UUPA 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.³⁹

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

³⁹ Santoso U, (2018), Perolehan Hak atas Tanah, Kencana, Jakarta, halaman 65.

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. 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.⁴⁰ 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.

⁴⁰ Hasan Y S, dkk, (2023), Penyebab Timbulnya Sengketa Tanah, Vol. 2 No. 6 Juni 2023, p-ISSN: 2962-4738 e-ISSN: 2962-4584, halaman. 1521-1531.

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 warga kepada negara/pemerintah dengan melalui suatu prosedur yang lebih pendek daripada prosedur terhadap tanah negara tidak bebas.

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 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.⁴¹

Dalam perkembangannya, penguasaan tanah-tanah negara diatur di PP No. 8 Tahun 1953 (peraturan ini sudah berganti dengan Peraturan Kepala BPN RI nomor 2 tahun 2013 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

⁴¹ Sri Murni C, Sulaiman S, (2022), Sertifikat Hak Milik Atas Tanah Merupakan Tanda Bukti Hak Kepemilikan Tanah, Lex Librum : *Jurnal Ilmu Hukum*, Volume 8 Nomor 2 Juni 2022, halaman. 183 – 198.

berdasarkan usul Menteri Keuangan atau dapat juga dimanfaatkan dengan cara disewakan atau dipergunakan dengan cara dibangun, dioperasikan dan diserahkan kepada pihak lain yang dilakukan dengan keputusan Menteri Keuangan.⁴²

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 administrative 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.⁴³

2.3 Penguasaan Hak Atas Tanah

Penguasaan adalah tindakan atau kemampuan untuk menguasai secara penuh sesuatu yang dianggap miliknya.⁴⁴ Sedangkan pengertian secara umum kalau dihubungkan dengan hak atas tanah menurut Effendi Parangin adalah dapat berbuat sesuatu dengan tanah.⁴⁵

⁴² Ibid., halaman. 183-198

⁴³ Ibid., halaman. 183-198

⁴⁴ Aryoso W, Hermawan S,(2016), *Kamus Pintar Bahasa Indonesia untuk pelajar dan mahasiswa umum*, (Jakarta:Hi-Fest Group,), halaman. 472

⁴⁵ Prasatya Nurul Ramadhan,Op.cit, halaman. 22.

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 member kewenangan kepada pemegang hak untuk menguasai secara fisik tanah yang dihak secara fisik, pada kenyataannya penguasaan fisiknya dilakukan oleh pihak lain. Negara Indonesia menguasai tanah 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.⁴⁶

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

Undang-Undang Pokok Agraria No 5 tahun 1960 terutama Pasal 2 ayat (2) b jis Pasal 4 ayat(1) dan Pasal 16.

- 1) Keputusan Menteri Dalam Negeri No 96 Tahun 1971 di ubah dengan Surat Keputusan (SK) No 142/D/A tahun 1973 dan Surat Keputusan No 32/D/A Tahun 1978 tentang susunan Panitia Pemeriksaan tanah “A” dan “B”
- 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) Keputusan Kepala Badan Pertanahan Nasional No 11 Tahun 1988 tentang organisasi dan tata kerja Badan Pertanahan Nasional.

⁴⁶ Sumiati H, Op.Cit., halaman. 135-145.

4) Peraturan Menteri Negara Agraria/Kepala badan Pertanahan Nasional No 9 Tahun 1999 tentang Tata Cara Pemberian dan Pembatalan hak atas tanah negara dan pengelolaannya.

5) Peraturan Kepala BPN RI Nomor 2 tahun 2013 tentang Pelimpahan Kewenangan Pemberian Hak Atas Tanah dan Kegiatan Pendaftaran Tanah.

Berdasarkan 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. 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.

2.4 Status Hak atas Tanah dan sejarah Hak Atas Tanah PT. KAI

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.

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).⁴⁷

Berdasarkan uraian 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 yang di dalamnya termasuk tanah.⁴⁸

Berdasarkan Pasal 8 Ayat(2) PP No. 57 Tahun 1990 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".

⁴⁷ www.wikipedia.org, Sejarah PT. Kereta Api Indonesia, diakses tanggal 7 Maret 2024

⁴⁸ Karini E, (2021), Kedudukan Grondkaart Sebagai Bukti Penguasaan Tanah (Studi di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Kantor Devisi Regional IV Tanjung Karang), Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Raden Intan Lampung, halaman. 1-13.

Berdasarkan 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 (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”.⁴⁹

Menurut Perbendaharaan Negara yang di atur di pasal 7 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

⁴⁹ ibid. halaman 9-10

masih berstatus tanah Negara, namun tidak boleh diberikan dengan suatu hak atas tanah tersebut kepada pihak ketiga, jika tidak ada izin dari Menteri Keuangan.⁵⁰

2.5 Hak Pengelolaan Tanah Negara

Hak pengelolaan menurut Urip Santoso 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.⁵¹

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 Mentri Dalam Negeri No 1 Tahun 1977 tentang Tata Cara Permohonan dan Penyelesaian Pemberiaan Hak atas Tanah Bagian-Bagian Hak Pengelolaan serta pendaftarannya.⁵²

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. Tahun 1960 Penjelasan Umum II angka (2), menyatakan bahwa dengan berpedoman pada

⁵⁰ Ivanda N M, Yusron MZ, (2024), Tinjauan Yuridis Terhadap Perlindungan Hukum Bagi Para Pihak Penyewa Dengan PT. KAI Semarang Sesuai Putusan PN Semarang Nomor 27/Pdt.G/2016/Pn.Smg, Jurnal Ilmu Hukum Vol. 1, No. 3 April 2024, halaman. 1-9.

⁵¹ Santoso Urip, (2017), Hak atas Tanah, Hak pengelolaan dan Hak milik atas satuan Rumah susun, Kencana, Jakarta, halaman. 33

⁵² Ibid., halaman 39-40.

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 (Kementerian, jawatan, atau daerah swatantra untuk dipergunakan bagi pelaksanaan tugasnya masing-masing Pasal 2 ayat (4)).⁵³

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.

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

- 1) Merencanakan peruntukan dan penggunaan tanah yang bersangkutan.
- 2) Menggunakan tanah tersebut untuk keperluan pelaksanaan tugasnya

⁵³ Subair L, (2021), Hakikat Hak Pengelolaan Dalam Undang-Undang Tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria, *El-Iqtishady: Jurnal Hukum Ekonomi Syariah* Volume 3 Nomor 2 Desember 2021. halaman.240-247.

3) Menyerahkan bagian-bagian dari tanah itu kepada pihak ketiga dengan hak pakai yang berjangka waktu 6 tahun.

4) Menerima uang pemasukan dan/atau uang wajib tahunan.

Berpedoman pada Pasal 2 UUPA No 5 Tahun 1960 maka objek dari hak pengelolaan seperti juga hak-hak atas tanah lainnya adalah tanah yang dikuasai oleh negara. Hal ini sesuai dengan Peraturan Menteri Dalam Negeri No. 5 Tahun 1974 jo. Peraturan Menteri Dalam Negeri No 1 Tahun 1977.⁵⁴ 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.

Peraturan Menteri Dalam Negeri No 1 Tahun 1977 tentang Tata Cara Permohonan dan Penyelesaian Pemberian Hak Atas Bagian-Bagian Tanah Hak Pengelolaan Serta Pendaftarannya .Pasal 2,5,7 dan Pasal 11, menyebutkan subjek Hak Pengelolaan yaitu pemerintah daerah, lembaga , instansi, dan atau badan/badan hukum milik pemerintah atau pemerintah daerah untuk pembangunan, pengembangan wilayah pemukiman, wilayah industri dan pariwisata, instansi pemerintah atau badan/badan hukum Indonesia yang seluruh modalnya dimiliki oleh pemerintah atau pemerintah daerah yang bergerak dalam kegiatan kegiatan usaha sejenis dengan perusahaan industri dan pelabuhan.⁵⁵

Dengan Demikian maka sifat-sifat Hak Pengelolaan adalah :

1) Hak penguasaan atas tanah Negara.

⁵⁴ *Ibid.*, halaman.240-247

⁵⁵ *Ibid.*, halaman.240-247

- 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 mengenai keputusan permohonan pemberian, perpanjangan/ pembaharuan, menerima pelepasan, izin pemindahan dan pembatalan Hak Pengelolaan.⁵⁶

Tata cara permohonan dan penyelesaian pemberian hak atas bagian-bagian tanah hak pengelolaan serta pendaftarannya diatur dalam Peraturan Menteri

⁵⁶ Syarief E, (2016), *Perserifikatan Tanah bekas hak Eigendom*, Kepustakaan Populer Gramedia, Jakarta, halaman. 43.

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.⁵⁷

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

⁵⁷ Peraturan Menteri dalam Negeri nomor 1 tahun 1977, Kementerian Agraria dan Tata Ruang/ Badan pertanahan nasional.

BAB III

PEMBAHASAN

3.1 Gambaran Umum Lokasi Penelitian

3.1.1 Sejarah Kota Tanjungbalai

Mengenai asal usul nama kota “Tanjungbalai” menurut cerita rakyat yang ada di Tanjungbalai bermula dari sebuah kampung yang ada disekitar ujung tanjung di muara Sungai Silau dan aliran Sungai Asahan. Lama kelamaan balai yang dibangun semakin ramai disinggahi karena tempatnya yang strategis sebagai bandar kecil tempat melintas ataupun orang-orang yang ingin bepergian ke hulu Sungai Silau. Tempat itu kemudian dinamai “Kampung Tanjung” dan orang lazim menyebutnya balai “Di Tanjung”. Ditemukannya Kampung Tanjung kemudian menjadikan daerah itu menjadi semakin ramai dan berkembang menjadi sebuah negeri. Penabalan Sultan Addul Jalil sebagai raja pertama Kerajaan Asahan di Kampung Tanjung kemudian memulai sejarah pemerintahan Kerajaan Asahan pada tahun 1620. Dalam catatan sejarah, Kerajaan Asahan pernah diperintah oleh delapan orang raja yang sejak raja pertama Sultan Abdul Jalil pada tahun 1620 sampai dengan Sultan Syaibun Abdul Jalil Rahmadsyah tahun 1933, yang kemudian mangkat pada tanggal 17 April 1980 di Medan dan di makamkan di kompleks Mesjid Raya Tanjungbalai. Pertumbuhan dan perkembangan Kota Tanjungbalai sejak didirikan sebagai Gementee berdasarkan Besluit G.G. tanggal 27 Juni 1917 dengan Stbl.1917 No. 284, sebagai akibat dibukanya perkebunan-perkebunan di derah Sumatera Timur termasuk daerah Asahan seperti H.A.P.M., SIPEF, London Sumatera (Lonsum) dan lain-lain, maka

Kota Tanjungbalai sebagai kota pelabuhan dan pintu masuk ke daerah Asahan menjadi penting artinya bagi perkembangan perekonomian Belanda. Dengan telah berfungsinya jembatan Kisaran dan dibangunnya jalan kereta api Medan—Tanjungbalai, maka hasil-hasil dari perkebunan dapat lebih lancar disalurkan atau di ekspor melalui kota pelabuhan Tanjungbalai. Untuk memperlancar kegiatan perkebunan, maskapai-maskapai Belanda membuka kantor dagangnya di kota Tanjungbalai antara lain: kantor K.P.M., Borsumeij dan lain-lain, maka pada abad XX mulailah penduduk bangsa Eropa tinggal menetap di kota Tanjungbalai. Assisten Resident van Asahan berkedudukan di Tanjungbalai dan karena jabatannya bertindak sebagai Walikota dan Ketua Dewan (Voorzitter van den Gemeen teraad). Sebagai kota pelabuhan dan tempat kedudukan Assisten Resident.

Tanjungbalai juga merupakan tempat kedudukan Sultan Kerajaan Asahan. Pada waktu Gementee Tanjungbalai didirikan atas Besluit G.G. tanggal 27 Juni 1917 No. 284, luas wilayah Gementee Tanjungbalai adalah 106 Ha. Atas persetujuan Bupati Asahan melalui maklumat tanggal 11 Januari 1958 No. 260 daerah-daerah yang dikeluarkan (menurut Stbl. 1917 No. 641) dikembalikan pada batas semula, sehingga menjadi seluas 200 Ha.⁵⁸

Dengan dikeluarkannya Undang-Undang Darurat No. 9 tahun 1956, Lembaran Negara 1956 No. 60 nama Hamintee Tanjungbalai diganti dengan Kota Kecil Tanjungbalai dan Jabatan Walikota terpisah dari Bupati Asahan berdasarkan surat Menteri Dalam Negeri tanggal 18 September 1956 No. U.P.

⁵⁸ <http://mabmitb.blogspot.co.id/2012/12/sejarah-kota-tanjungbalai.html>

15 / 2/ 3. Selanjutnya dengan UU No. 1 Tahun 1957 nama Kota Kecil Tanjungbalai diganti menjadi Kotapraja Tanjungbalai. Sementara itu tercatat pula 13 Kepala Daerah yang pernah memimpin Kota Tanjungbalai sejak Tahun 1956 sampai sekarang yaitu : 1. Dr. Edwarsyah Syamsura [1956 – 1958] 2. Wan Wasmayuddin [1958 – 1960] 3. Zainal Abidin [1960 – 1965] 4. Syaiful Alamsyah [1965 – 1967] 5. Anwar Idris [1967 – 1970] 6. Patuan Naga Nasution [1970 – 1975] 7. H. Bahrum Damanik [1975 – 1980] 8. Drs. H. Ibrahim Gani [1980 – 1985] 9. Ir. H. Marsyal Hutagalung [1985 – 1990] 10. H. Bachta Nizar Lubis, SH. [1990 – 1995] 11. Drs. H. Abdul Muis Dalimunthe [1995 – 2000] 12. Dr. H. Sutrisno Hadi, Sp.OG dan [2000 – 2005] Mulkan Sinaga sebagai Wakil Walikota. 13. DR. H. SUTRISNO HADI, Sp.OG dan [2005 – 2010] Drs. H. THAMRIN MUNTHE, M.Hum 14. DR.H.M.THAMRIN MUNTHE, M.Hum dan ROLEL HARAHAHAP [2010 – 2015 15. SYAHRIAL dan H. WARIS THALIB 16. H.WARIS THALIB.

Dari tahun ke tahun Kota Tanjungbalai terus berkembang, para pendatang dari berbagai tempat dengan tujuan untuk berdagang, kemudian menetap di Tanjungbalai, sehingga kota ini telah menjadi kota yang berpenduduk padat. Sebelum Kota Tanjungbalai diperluas dari hanya 199 Ha. (2 Km²) menjadi 60 Km², kota ini pernah menjadi kota terpadat di Asia Tenggara dengan jumlah penduduk lebih kurang 40.000 orang dengan kepadatan penduduk lebih kurang 20.000 jiwa per Km². Akhirnya Kota Tanjungbalai diperluas menjadi ± 60 Km² dengan terbitnya Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 20 Tahun 1987, tentang perubahan batas

wilayah Kota Tanjungbalai dan Kabupaten Asahan, saat ini Kota Tanjungbalai terdiri dari 5 Kecamatan.

Berdasarkan SK. Gubsu No. 146.1/3372/SK/1993 tanggal 28 Oktober 1993 desa dan kelurahan telah dimekarkan menjadi bertambah 5 desa dan 7 kelurahan persiapan sehingga menjadi 19 desa dan 11 kelurahan di Kota Tanjungbalai. Berdasarkan Perda No.23 Tahun 2001 seluruh desa yang ada telah berubah status menjadi Kelurahan, sehingga saat ini Kota Tanjungbalai terdiri dari 30 Kelurahan. Dengan keluarnya Peraturan Daerah (Perda) Kota Tanjungbalai Nomor 4 Tahun 2005 tanggal 4 Agustus 2005 tentang pembentukan Kecamatan Datuk Bandar Timur dan Nomor 3 Tahun 2006 tanggal 22 Pebruari 2006 tentang Pembentukan Kelurahan Pantai Johor di Kecamatan Datuk Bandar, maka wilayah Kota Tanjungbalai menjadi 6 Kecamatan dan 31 Kelurahan.

Adapun Kecamatan yang ada di Kota Tanjungbalai adalah sebagai berikut :

1. Kecamatan Datuk Bandar.
2. Kecamatan Datuk Bandar Timur.
3. Kecamatan Tanjungbalai Selatan.
4. Kecamatan Tanjungbalai Utara.
5. Kecamatan Sei Tualang Raso.
6. Kecamatan Teluk Nibung

Kota Tanjungbalai terletak diantara $2^{\circ} 58'$ LU dan $99^{\circ} 48'$ BT, dengan luas wilayah $60,529 \text{ Km}^2$ ($6.052,9 \text{ Ha.}$) berada dikelilingi oleh wilayah Kabupaten Asahan dengan batas-batas sebagai berikut:

1. Sebelah Selatan dengan Kecamatan Simpang Empat.
2. Sebelah Utara dengan Kecamatan Tanjungbalai.
3. Sebelah Timur dengan Kecamatan Sei Kepayang.
4. Sebelah Barat dengan Kecamatan Simpang Empat

Didalam penulisan skripsi ini penulis meneliti di Kelurahan Perjuangan Kecamatan Teluk Nibung. Perjuangan adalah salah satu Kelurahan dan juga merupakan kota diwilayah Kecamatan Teluk nibung Tanjungbalai yang dipimpin oleh ibu Yusmita S.H. Luas wilayahnya $60,07\text{km}^2$. Kecamatan Teluk Nibung terdiri dari beberapa Kelurahan diantaranya, Kelurahan Beting Kuala Kapias, Pematang Pasir, Perjuangan dan Sei Merbau. Teluk Nibung atau Kota Tanjungbalai berjarak sekitar $\pm 182,0$ km dari kota Medan. Dengan jumlah penduduk 179.589 jiwa.

3.1.2 Letak Geografi

Wilayah Kecamatan Teluk Nibung merupakan dataran rendah dengan koordinat geografis berada pada 5 derajat $12'5''$ LS dan 119 derajat $27'15''$ BT dengan Lintang 2.987925 dan bujur 99.80545 .

3.2 status kepemilikan Hak atas tanah yang di atasnya ada pendirian bangunan pribadi di sepanjang tanah PT. KAI yang sudah tidak digunakan

3.2.1 Latar Belakang Masyarakat menempati Tanah PT. KAI di Kecamatan Teluk Nibung

PT KAI yang tidak lain adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN), aset yang dimiliki dan dikuasai termasuk dalam aset negara, hal ini dapat dilihat dari bentuk badan hukumnya yang merupakan persero. Tanah aset PT KAI sendiri juga merupakan aset instansi pemerintah, dalam hal ini Departemen Perhubungan Darat lebih spesifik lagi yakni Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Departemen Perhubungan Darat merupakan pemilik dan penguasa atas tanah yang digunakan oleh PT. KAI.⁵⁹ Dengan demikian PT KAI tidak dapat memiliki tanahnya sendiri melainkan mengusahakan tanah instansi pemerintah.

Terdapat sejarah panjang terkait penguasaan tanah kereta api, yaitu pada masa kolonial Belanda hingga kemerdekaan, tanah milik instansi pemerintah dapat muncul atau terbit dikarenakan dua hal, yaitu : Pertama, penguasaan tanah negara yang berdasarkan pada *Istaatsblad* 1911 No.110 jo *Staatsblad* 1940 No.430 tentang penguasaan benda-benda tidak bergerak, gedung-gedung, dan lain-lain bangunan milik negara. Kedua, nasionalisasi perusahaan swasta Belanda yang berdasarkan pada Undang-Undang Nomor 86 Tahun 1958 tentang Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Milik Belanda, dengan pernyataan bahwa semua perusahaan swasta Belanda yang ada di Indonesia dinasionalisasi dengan melakukan pembayaran ganti rugi kepada kerajaan Belanda. Ketika telah

⁵⁹ Oky Nasrul, (2018), Pemanfaatan Tanah Aset PT. Kereta Api oleh Pihak Ketiga, *kanun Jurnal Ilmu Hukum*, Vol.20, No.3, halaman. 534

melakukan pembayaran, maka semua aset perusahaan swasta Belanda menjadi kekayaan negara dan harus tunduk pada ketentuan-ketentuan hukum perbendaharaan negara. Pelaksanaan selanjutnya diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 2 Tahun 1959 tentang Pokok-Pokok Pelaksanaan Undang-Undang Nasionalisasi Perusahaan Belanda.⁶⁰

Ketentuan hukum perbendaharaan negara diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara. Pasal 1 ayat (1) menjelaskan bahwa perbendaharaan negara adalah pengelolaan dan pertanggungjawaban keuangan negara, termasuk investasi dan kekayaan yang dipisahkan, yang ditetapkan dalam APBN dan APBD. Seluruh tanah aset milik PT. KAI berada di bawah penguasaan PT. KAI itu sendiri atau berkapasitas sebagai kekayaan negara yang dipisahkan serta tunduk terhadap Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara, Keputusan Presiden RI Nomor 16 Tahun 1994 tentang Pelaksanaan Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara, Instruksi Presiden RI Nomor 9 Tahun 1970 tentang Penjualan dan atau Pemindahtanganan Barang-Barang yang Dimiliki/Dikuasai Negara, serta peraturan perundang-undangan lainnya yang berkaitan dengan kekayaan negara.⁶¹

Berkaitan dengan penguasaan dan penggunaan tanah di Indonesia, berbagai macam polemik kerap terjadi, salah satunya masyarakat menggunakan lahan yang bukan miliknya untuk didirikan bangunan. Hal ini berkaitan dengan terbatasnya ketersediaan lahan yang kerap terjadi di kalangan masyarakat, maka semakin banyak terjadi praktik penggunaan lahan yang bukan miliknya untuk

⁶⁰ *Ibid*, halaman. 534.

⁶¹ Undang undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2004, tentang Perbendaharaan Negara.

pendirian bangunan di atas tanah, penguasaan tanah, hingga sewa tanah di tengah masyarakat. Tanah yang semakin terbatas itu mengakibatkan nilai jual tanah semakin tinggi pula. Hal ini juga berpengaruh pada ketertarikan masyarakat untuk menempati tanah-tanah yang tidak lagi difungsikan termasuk tanah-tanah PT KAI pada jalur lintasan nonaktif.

Terhadap tanah-tanah PT KAI pada jalur lintasan nonaktif terjadi karena perkembangan zaman yang ditandai dengan perkembangan sarana transportasi dan bergesernya fungsi perkeretaapian yang dianggap tidak lagi produktif. Sarana transportasi kereta api yang tidak berkembang berujung dengan dinonaktifkannya beberapa jalur lintas yang salah satunya adalah jalur Pusat Kota Tanjungbalai-Kecamatan Teluk Nibung. Dalam kasus ini difokuskan pada tanah PT KAI yang berada di stasiun Kota Tanjungbalai dengan jalur lintas yang telah nonaktif. .

Jalur Kereta Api Tanjungbalai-Teluk Nibung adalah salah satu jalur kereta api nonaktif dengan panjang 5Km menghubungkan Tanjungbalai dengan Teluk Nibung dibangun oleh Deli Spoorweg Maatschappij (Perusahaan Kereta Api Belanda) yang diresmikan pada tanggal 1 Februari 1918 untuk angkutan barang dan transportasi menuju Kota Tanjungbalai-Teluk Nibung. Bangunan stasiun Teluk Nibung saat ini sudah tidak ada lagi, railbednya sudah menjadi gang/ lorong yang dikepung padatnya pemukiman, sisa-sisa rel masih Nampak

menyembul sesekali, di beberapa titik juga terlihat bekas jembatan dan beberapa plang KAI sebagai penanda bahwa ada aset kereta Api disekitar nya.⁶²

Pada kelompok masyarakat kelurahan perjuangan yang bertempat tinggal di sepanjang Tanah rel milik PT. KAI, mereka mengatakan bahwa awal mula mereka membangun pemukiman disepanjang rel Kereta Api yang sudah tidak digunakan adalah karena keterbatasan lahan untuk membangun tempat tinggal sehingga mereka tertarik dengan tanah kosong yang menurut mereka itu sudah tidak digunakan lagi. Menurut Bapak Ahmad Tuale sebagai penduduk awal yang menempati tanah rel Kereta Api milik PT.KAI tersebut “ pada awal mulanya adalah adanya rasa nekat dari penduduk yang tidak mempunyai lahan untuk mendirikan bangunan dan bersifat mendesak disamping itu mahal nya harga tanah mengakibatkan timbulnya rasa berani melakukan pelanggaran-pelanggaran, dahulu bahwa bangunan yang berdiri adalah bangunan semi permanen namun lama kelamaan bersifat permanen dan semakin lama semakin banyak pendatang yang mendirikan rumah-rumah untuk tempat tinggal mereka dan penduduk asli pun tidak ingin ketinggalan dan ikut serta membangun pemukiman di Tanah Rel milik PT. KAI dan tidak ada teguran dari pihak pemerintah sekitar sehingga kami beranggapan hal ini sah sah saja.”⁶³

Nampaknya sampai sekarang masalah ini masih sering terjadi, jika diperhatikan hampir disetiap sepanjang rel kereta Api berdiri bangunan rumah-rumah, baik yang bersifat non permanen ataupun semi permanen, dan selama ini

⁶² Jalur Kereta Api Tanjungbalai-Teluk Nibung, https://id.wikipedia.org/wiki/Jalur_kereta_api_Tanjungbalai%E2%80%93Teluk_Nibung. Diakses 18 Maret 2024, pukul 23: 08 WIB.

⁶³ Ahmad T, Wawancara, penduduk yang bertempat tinggal di sepanjang Tanah milik PT. KAI yang sudah tidak digunakan. (Tanjungbalai, 19 Maret 2024).

namoaknya tidak ada teguran secara langsung dari pihak yang bersangkutan sehingga seperti ada sinyal dari pihak yang bersangkutan bahwa mereka tidak akan digusur dan diperbolehkan.

Dengan demikian jelas, bahwa alasan dan latar belakang adanya penggunaan tanah secara liar itu, adalah karena adanya kebutuhan akan tanah yang mendesak dan seperti diketahui, tanah-tanah yang ada di sepanjang rel kereta api itu tidak ada yang memanfaatkan. Hal ini sudah berlangsung lama, menurut seorang warga bahwa pendirian bangunan di Tanah Rel milik PT. KAI ini sudah berlangsung lama.

Seiring dengan alasan tersebut, kebiasaan mendirikan bangunan disepanjang rel Kereta Api yang sudah tidak digunakan juga di akibatkan karena adanya praktek penjualan tanah yang dilakukan oleh oknum sebelumnya kepada pembeli tanah tersebut, hal ini dijelaskan oleh salah seorang penduduk yang bertempat tinggal disepanjang rel kereta api yang sudah tidak digunakan yaitu Nazmi Hasibuan, ujaranya “saya dan suami membeli Tanah milik (PJK) PT. KAI ini dari seseorang dan kami tidak mempunyai sertifikat Tanah hanya saja kami mempunyai kwitansi biasa sebagai bukti transaksi pembelian, kami juga resah akan pengusuran karena kami juga paham jika terjadi pengaktifan kembali kami pasti tidak akan bisa berbuat apa-apa”.⁶⁴

Rasa memiliki dan menguasai oleh penduduk yang secara tidak langsung mengklaim Hak atas tanah tersebut membuat kebiasaan yang bersifat

⁶⁴ Nazmi H , Wawancara, penduduk yang bertempat tinggal di sepanjang Tanah milik PT. KAI yang sudah tidak digunakan. (Tanjungbalai, 19 Maret 2024).

berkepanjangan ini merugikan salah satu pihak, hal inilah yang membuat praktik ini berlangsung hingga sekarang.

Alasan masyarakat memanfaatkan tanah milik PT. KAI adalah tanah itu dimanfaatkan sebagai penunjang kelangsungan hidup. Berdasarkan hasil wawancara dengan masyarakat maka dapat ditemukan tiga alasan masyarakat memanfaatkan tanah milik PT. KAI sebagai berikut:

- a. Kurangnya lahan untuk mendirikan Bangunan
- b. Kurang nya kesadaran diri terhadap Hukum yang berlaku
- c. Karena kurangnya pengetahuan terhadap proses jual beli Tanah

3.2.2 Status kepemilikan Hak atas tanah yang di atasnya ada pendirian bangunan pribadi di sepanjang tanah PT. KAI yang sudah tidak digunakan

Tanah dan bangunan yang dikuasai dan ditempati oleh warga diperoleh secara turun temurun. Rumah milik warga tersebut, sebagian tanahnya sudah memiliki Sertifikat Hak Milik (SHM) dan ada yang belum bersertifikat. Alasan PT. KAI untuk tetap mempertahankan tanah aset miliknya dan berhak melakukan pembongkarang 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 : Tanjungbalai , Teluk Nibung, Kota Tanjungbalai – Kecamatan Teluk Nibung. tercatat atas nama “ Deli Spoorweg Maatschappij seluas kurang lebih 5000 m (kurang lebih lima ribu meter persegi) yang terletak di Kecamatan Teluk Nibung , Kelurahan Perjuangan , Kota Tanjungbalai.

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 PT. 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.

Grondkaart menguraikan dan menjelaskan secara konkrit batas batas tanah yang sudah diserahkan kepada Staatsspoorwegen 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 asset Staatsspoorwegen, sehingga terhadap tanah tersebut berlaku peraturan perundang-undangan perbendaharaan negara (komtabel).⁶⁵

Staatsspoorwegen tidak pernah diberikan surat tanda bukti hak atas tanah. Tanahtanah yang sudah di-bestemming-kan kepada Staatsspoorwegen itu 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.

⁶⁵ PT. Kereta Api (Persero), Op.cit., h 27.

Grondkaart yang dimiliki oleh Staatsspoorwegen itu berfungsi sebagai petunjuk yang menjelaskan bahwa tanah yang diuraikan dalam grondkaart itu merupakan kekayaan negara, aset Staatsspoorwegen. Jadi grondkaart itu bagi Staatsspoorwegen 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 Staatsspoorwegen, sekarang PT KAI berarti orang yang meminta itu tidak memahami azas hukum yang berlaku.⁶⁶

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 Pengeolaan dan Hak Pakai berlaku selama dipergunakan. Hak Pakai dan Hak Pengelolaan ini lahir setelah hak penguasaan atas tanah Negara didaftarkan ke Kantor Pendaftaran Tanah dan diterbitkan sertifikat Hak Pakai atau Hak Pengelolaan sebagai tanda bukti haknya.⁶⁷

Tanah aset PT. Kereta Api (Persero) baik yang berasal dari pengambilalihan aset SS, nasionalisasi aset VS maupun yang diperoleh sendiri karena pengadaan tanah, dalam penertiban administrasinya ada yang sudah mempunyai sertifikat, namun juga masih ada yang belum bersertipikat. Semua

⁶⁶ *Ibid*, halaman 30

⁶⁷) Reynaldi A. Dilapanga, (2017), Sertifikat Kepemilikan Hak Atas Tanah Merupakan Alat Bukti Otentik Menurut Undang-Undang Pokok Agraria No. 5 Tahun 1960, *Lex Crimen* Vol. Vi/No. 5/Jul/2017, Halaman .137-144.

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.⁶⁸

Menurut ketentuan hukum perbendaharaan negara, tanah aset PT. Kereta Api (Persero) baik yang sudah bersertifikat 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 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.

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 susun

⁶⁸ PT. Kereta Api (Persero), Op.cit., halaman 34.

- dan 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 satuansatuan 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 perundangundangan. 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 Tanjungbalai menerbitkan Sertifikat 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.

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) PJKA 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 (SS) dan aset Perusahaan Kereta Api Swasta (VS) 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, Undangundang 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.

3.3 Akibat hukum terhadap pendirian bangunan pribadi di sepanjang tanah PT. KAI yang sudah tidak digunakan

Tanah negara yang dikelola oleh PT Kereta Api Indonesia, terutama yang terdapat di kotakota besar, seperti halnya yang ada di kota Malang ini, banyak ditempati oleh penduduk musiman dengan jalan mendirikan bangunan permukiman yang kebanyakan secara liar. Dengan adanya bangunan-bangunan permukiman secara liar di sekitar rel kereta api, hal ini sudah jelas merupakan suatu pelanggaran, dan bangunan-bangunan tersebut harus digusur dan ditertibkan karena warga yang tinggal di sekitaran rel rata-rata tidak memiliki surat sewa yang seharusnya dimiliki apabila warga tinggal diatas tanah PT Kereta Api Indonesia. Selain itu alasan mengapa mereka digusur ataupun ditertibkan sebab hal ini merupakan suatu faktor yang mengganggu ketertiban dan keindahan kota, dan yang paling penting adalah bagi keselamatan warga yang tinggal disana, karena tidak sedikit anak-anak kecil yang sering bermain di sekitaran rel, bahkan banyak diantara anak-anak itu yang bermain di rel kereta api yang masih aktif.

Perpu No.51 Tahun 1960 adalah undang-undang yang mengatur mengenai Penggunaan Tanah Tanpa Ijin Yang Berhak Atau Kuasanya. menurut undang-undang ini, menggunakan tanah tanpa ijin yang berhak atau kuasanya adalah dilarang. larangan penggunaan tanah tanpa ijin yang berhak atau kuasanya oleh. Undang-undang ini diatur di dalam pasal 2, yang berbunyi : “Dilarang menggunakan tanah tanpa ijin yang berhak atau kuasanya.”⁶⁹

Yang dimaksudkan dengan tanah dalam kaitan larangan pemakaian tanah tanpa ijin yang berhak atau kuasanya ini, adalah tanah yang langsung dikuasai oleh negara atau yang dipunyai dengan suatu hak oleh perseorangan atau oleh badan hukum. Sedangkan yang berhak atas tanah negara adalah Menteri Dalam Negeri atau pejabat yang ditunjuk, sedangkan terhadap tanahtanah yang dikuasai oleh orang dan badan hukum, maka yang berhak adalah orang atau badan hukum itu sendiri.

Selain larangan terhadap penggunaan penguasaan tanah tersebut, di dalam undang-undang ini juga diatur mengenai sanksi-sanksi yang akan dikenakan terhadap mereka yang melakukan pelanggaran. Menurut pasal 6 ayat 1 poin a Perpu. No.51 Tahun 1960 menyebutkan bahwa : “ mengingat akan sifat perbuatannya, maka barangsiapa yang memakai tanah tanpa ijin yang berhak atau kuasanya, dapat dipidana dengan hukuman kurungan selama 3 bulan atau denda sebanyak Rp. 5.000,00,-“. Dan hal ini juga diatur dalam Pasal 167 KUHP yang berbunyi “Barang siapa memaksa masuk ke

⁶⁹ PERPU No. 51 Tahun 1960 tentang Larangan Pemakaian Tanah Tanpa Izin Yang Berhak Atau Kuasanya

dalam rumah, ruangan atau pekarangan tertutup yang dipakai orang lain dengan melawan hukum atau berada di situ dengan melawan hukum, dan atas permintaan yang berhak atau suruhannya tidak pergi dengan segera, diancam dengan pidana penjara paling lama sembilan bulan atau pidana denda paling banyak empat ribu lima ratus rupiah.

Yang dimaksud dengan memakai atau menggunakan tanah menurut Perpu. No.51 Tahun 1960 adalah : “Menduduki, mengerjakan dan/atau menguasai sebidang tanah atau mempunyai tanaman atau bangunan di atasnya dengan tidak dipersoalkan apakah bangunan itu dipergunakan sendiri atau tidak” , hal ini diatur dalam pasal 3.

Selain diatur dalam Perpu. No.51 Tahun 1960, mengenai pendirian bangunan liar tersebut juga diatur dalam Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian. Menurut Undang-undang tentang perkeretaapian ini dalam pasal 1 ayat 7 menjelaskan bahwa “Jalan rel adalah satu kesatuan konstruksi yang terbuat dari baja, beton, atau konstruksi lain yang terletak di permukaan, di bawah, dan di atas tanah atau bergantung beserta perangkatnya yang mengarahkan jalannya kereta api.

Mengenai larangan untuk penggunaan tanah yang ada disepanjang rel kereta api ini diatur dalam pasal-pasal tertentu dari ketentuan umum tentang kereta api dan tram yang tertuang dalam lembaran negara tahun 1927 No.258. pasal-pasal yang berkaitan tersebut adalah pasal 21, pasal 22, pasal 23, pasal 25, dan pasal 27. Karena banyaknya pasal dari lembaran negara yang sudah tidak relevan dengan keadaan yang sekarang maka adanya

lembaran negara tentang ketentuan-ketentuan umum kereta api dan tram ini sudah tidak berlaku dan digantikan dengan Undang-undang Nomor 23 tahun 2007 Tentang Perkeretaapian. Yang dimana isi dari pasal undang-undang ini juga membuat larangan-larangan tentang pendirian permukiman di sempadan rel kereta api. yang undang-undang itu diatur dalam pasal 178, pasal 179, pasal 180, dan pasal 181.

Sebagai pemegang hak pengelolaan atas tanah negara, PT Kereta Api Indonesia juga mengeluarkan peraturan-peraturan yang wajib dipatuhi oleh pemegang sewa, yang sebagaimana diatur dalam surat perjanjian sewa yang dimiliki oleh warga yang tinggal secara sah di kawasan stasiun Tanjungbalai, yang di dalam surat perjanjian sewa itu di jelaskan tentang pembayaran sewa, hak-hak dan kewajiban oleh pihak pemberi sewa dan penyewa, dan juga sanksi-sanksi apabila penyewa melakukan wanprestasi yang dimana wanprestasi ini adalah telat membayar sewa, ataupun menjual tanah sewa yang ditinggalinya secara diam-diam tanpa memberitahu pihak PT Kereta Api Indonesia.

Isi perjanjian dan kewajiban sewa menyewa dijelaskan secara singkat oleh salah satu staf dari kantor bersama perusahaan asset Kota Tanjungbalai, beliau menjelaskan bahwa akibat hukum yang timbul dari warga yang memiliki sewa tanah PT Kereta Api Indonesia adalah selayaknya penyewa dan pemberi sewa, yang masing-masing pihaknya memiliki hak dan kewajiban. Beliau menerangkan bahwa pihak penyewa memiliki hak untuk menempati aset tanah milik PT Kereta Api Indonesia dan kewajiban bagi

penyewa adalah membayar sewa yang telah ditetapkan dalam kontrak perjanjian, lalu hak dari si pemberi sewa atau PT Kereta Api Indonesia adalah menerima uang pembayaran sewa yang diberikan oleh si penyewa dan kewajiban dari PT Kereta Api Indonesia adalah memberikan lahan yang dibutuhkan oleh penyewa dan oleh karena hak dan kewajiban inilah penyewa dan pemberi sewa beriringan bersama.⁷⁰

Dari hasil wawancara di atas hal ini berbalik dengan warga yang tidak mempunyai izin untuk tinggal di atas tanah milik PT Kereta Api Indonesia, apabila mereka tidak memiliki izin untuk tinggal di sana yang dimana izin ini adalah surat sewa, maka mereka akan diberikan peringatan untuk meninggalkan lahan yang ditempati dalam kurun waktu yang ditentukan oleh pihak PT Kereta Api Indonesia, dan apabila warga yang tidak memiliki izin tersebut tidak mengindahkan peringatan dari PT Kereta Api Indonesia mereka akan digusur secara paksa, dan tanpa ganti rugi atau uang boyong.

Wawancara terhadap salah satu petugas di Stasiun Kereta Api Kota Tanjungbalai bahwa ada masyarakat yang menyewa Tanah PT. KAI untuk menjadi tempat mendirikan bangunan sebagai tempat berdagang di sekeliling stasiun PT. KAI Kota Tanjungbalai. Selain menerangkan tentang hak dan kewajiban penyewa dan pemberi sewa, beliau juga menjelaskan bahwa di dalam perjanjian sewa yang disetujui kedua belah pihak juga ada sanksisanksi di dalamnya, dikatakan bahwa terjadi tunggakan sewa dalam waktu pembayaran yang telah ditentukan maka akan ada denda per harinya,

⁷⁰ Didik Ayub, wawancara, Kepala Stasiun Kota Tanjungbalai, (Tanjungbalai, 18 Maret 2024).

selain mendapatkan denda si penyewa juga akan mendapatkan surat pemberitahuan tunggakan sewa yang akan diberikan maksimal 3 kali. PT Kereta Api Indonesia akan mengerahkan tim penertiban yang terdiri dari unit penjagaan aset, unit komersil non angkutan, dan unit keamanan. Yang setelah itu lalu akan diadakan negosiasi dengan pihak penyewa yang wanprestasi.⁷¹

3.4 Solusi hukum yang tepat dilakukan ketika terjadi Penggusuran secara besar-besaran oleh pihak PT. KAI terhadap bangunan milik masyarakat setempat

Pelanggaran yang berlangsung sudah sangat lama, seakan-akan menimbulkan kesan bahwa PT. KAI sudah membiarkan tanahnya digunakan atau dipakai oleh orang-orang tersebut secara liar. Pendapat tersebut tidak benar, karena PT. KAI khususnya inspeksi 9 telah berusaha sekuat tenaga untuk menertibkan pola penggunaan tanah secara liar itu, tetapi penertiban itu tidak dapat dilaksanakan secara serentak dalam artian secara bertahap, hal ini disebabkan karena dana yang tersedia belum mencukupi. Dalam rangka menertibkan penggunaan tanah secara liar disepanjang rel kereta api, selain diadakan penertiban, kepada mereka dan juga telah dibentuk tim-tim penertiban tanah PT. KAI. Dengan ikut sertanya berbagai pihak dalam melaksanakan penertiban ini, maka dapat dikatakan bahwa penyelesaiannya secara terpadu, hal ini disebabkan karena masalah ini bukan hanya merupakan permasalahan PT. KAI saja namun juga pihak-pihak yang terkait.

⁷¹ Madana, wawancara, Petugas Stasiun Kota Tanjungbalai, (Tanjungbalai, 18 Maret 2024).

Seperti diketahui tanah PT. KAI, sesuai dengan yang telah disebutkan ada 3 (tiga) macam, yaitu :

1. Tanah operasional
2. Tanah yang menunjang bidang operasional
3. Tanah- tanah cadangan

Penggunaan tanah-tanah secara liar atas tanah yang menunjang bidang operasional ataupun tanah operasional, maka terhadap bangunan-bangunan yang ada di atasnya hendaknya diadakan penertiban dengan membongkarnya. Bagi bangunan yang tidak berdiri di atas tanah tersebut di atas, dalam hal ini masih dilakukan atau diadakan penangguhan.

Untuk mencegah berlarutnya permasalahan penggunaan tanah-tanah yang ada di sepanjang rel kereta api, selain diadakan penertiban kepada mereka yang menggunakan tanah secara liar itu dapat mengajukan permohonan hak atas tanah kepada PT. KAI. Biasanya permohonan yang diminta masyarakat yang bermukim di atas tanah rel kereta api hanyalah berupa permohonan untuk diberikan izin menempati tanah-tanah yang ada di sepanjang rel kereta api itu, dan pihak PT. KAI dalam menghadapi masalah ini langsung memeriksa dulu tanah-tanah itu, apabila tanah itu tidak mencakup bidang operasional, maka kepada mereka dapat diberi izin sementara untuk menempati tanah itu dengan catatan apabila nanti ada penertiban, maka para pemilik bangunan itu harus membongkar bangunan nya dengan tanggungan sendiri.

Selain adanya permohonan untuk menempati tanah secara sementara , ada juga permohonan hak atas tanah pemakaian itu dengan lebih menjamin

kepastian hukumnya. Biasanya permohonan ini adalah berupa permohonan hak sewa atas tanah yang dilakukan oleh PT. KAI dengan pihak ketiga dan berupa perjanjian sewa menyewa atas tanah PT. KAI itu hanya dilakukan terhadap tanah-tanah yang ada diluar sebelas meter (11 meter) dari rel kereta api, masih di pertimbangkan lagi apakah tanah itu tidak begitu diperlakukan oleh PT. KAI, maka terhadap tanah-tanah itu dapat diberikan hak sewa.

Alasan mengapa mereka terhadap tanah itu dapat disewakan, karena untuk menertibkan tanah-tanah itu diperlukan dana yang besar, sehingga dalam rangka untuk memberikan kepastian hukum pada mereka, diberikanlah kepada mereka itu hak untuk menyewa tanah yang ada di sepanjang rel kereta api itu.

Tujuan perjanjian sewa menyewa itu adalah untuk mencegah diteruskannya tindakan-tindakan secara liar, sehingga hal ini dapat merugikan PT. KAI . Dengan adanya hak sewa menyewa ini, hak ini mereka atas tanah itu menjadi terbatas, karena mereka hanya mempunyai hak sewa atas tanah itu dengan ditentukan per meter. Terhadap tanah-tanah yang sudah disewakan kepada pihak ketiga, maka atas tanah itu diberikan pagar sebagai tanda bahwa tanah itu sudah ada yang menyewa.

Mengenai peraturan tentang sewa tanah ditentukan sendiri oleh pihak PT. KAI. Jadi, dengan adanya kebijakan dari PT. KAI, maka bagi mereka yang menduduki tanah-tanah PT. KAI secara liar itu dapat mengajukan permohonan kepada PT. KAI . Permohonan itu adalah permohonan hak sewa menyewa atas tanah PT. KAI, yang dalam hal ini saya khususkan pada permohonan hak sewa atas tanah yang ada di dalam jarak 11 meter dari rel kereta api.

Upaya yang dapat dilakukan oleh masyarakat dalam hal di atas, sebenarnya sudah diatur di dalam Peraturan Menteri Agraria No. 9 Tahun 1999 tentang ketentuan-ketentuan tata cara pemberian dan pembatalan Hak atas Tanah Negara dan Pengelolaannya. 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 :⁷²

1. Langkah 1 : Menyiapkan dokumen persyaratan Siapkan paket dokumen berikut yang kelak akan menyertai Surat Permohonan pemohon, sebagai berikut :
 - 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).

⁷² Arief Budiman, (2020), Pemsertifikatan Tanah Negara Oleh Masyarakat Menjadi Tanah Hak Milik, *Jurnal Hukum Dan Kenotariatan* Volume 4 Nomor 2 Agustus 2020, Halaman, 158-171.

- 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.

Di peroleh keterangan, bahwa pihak Pemerintah Kota Tanjungbalai dan Kantor Pertanahan Kota Tanjungbalai belum menindak lanjuti dengan jelas permasalahan tersebut disebabkan karena tanah emplasemen PT. Kereta Api yang di tempati oleh masyarakat saat ini ternyata belum terdapat sertifikat atau status hak atas tanah PT. Kereta Api, walaupun masih tetap tanah negara yang merupakan aset kekayaan PT. Kereta Api yang dipisahkan.⁷³

Menurut pendapat peneliti seharusnya masyarakat Kelurahan Perjuangan mengajukan permohonan kepada DAOP IV Tanjungbalai untuk 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 tentu akan 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

⁷³ Abdul M, Wawancara, Kepala lingkungan II (Tanjungbalai, 18 Maret 2024).

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 pemerintah kota Tanjungbalai, 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 Tanjungbalai. 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.

Dengan kata lain harapan dan 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 Kota Tanjungbalai 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 Kota Tanjungbalai itu untuk dikeluarkan dari daftar aset perusahaan (Persero). Kemudian apabila disetujui untuk dicoret dari daftar aset, diharapkan tanah emplasemen Kota Tanjungbalai 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

KESIMPULAN DAN SARAN

A . KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan dalam skripsi ini, maka dapatlah kesimpulan sebagai berikut:

1. Status kepemilikan 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 PT. 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.
2. Akibat hukum terhadap pendirian bangunan pribadi disepanjang tanah PT.KAI yang sudah tidak digunakan dapat dilihat di dalam Perpu No.51 Tahun 1960 adalah undang-undang yang mengatur mengenai Penggunaan Tanah Tanpa Ijin Yang Berhak Atau Kuasanya. menurut undang-undang ini, menggunakan tanah tanpa ijin yang berhak atau kuasanya adalah dilarang. Larangan penggunaan tanah tanpa izin yang berhak atau kuasanya oleh. Undang-undang ini diatur di dalam pasal 2, yang berbunyi : “Dilarang menggunakan tanah tanpa ijin yang berhak atau kuasanya.

Selain larangan terhadap penggunaan penguasaan tanah tersebut, di dalam undang-undang ini juga diatur mengenai sanksi-sanksi yang akan dikenakan terhadap mereka yang melakukan pelanggaran. Menurut pasal 6 ayat 1 poin a Perpu. No.51 Tahun 1960 menyebutkan bahwa : “ mengingat akan sifat perbuatannya, maka barangsiapa yang memakai tanah tanpa ijin yang berhak atau kuasanya, dapat dipidana dengan hukuman kurungan selama 3 bulan atau denda sebanyak Rp. 5.000,00,-“. Dan hal ini juga diatur dalam Pasal 167 KUHP yang berbunyi “Barang siapa memaksa masuk ke dalam rumah, ruangan atau pekarangan tertutup yang dipakai orang lain dengan melawan hukum atau berada di situ dengan melawan hukum, dan atas permintaan yang berhak atau suruhannya tidak pergi dengan segera, diancam dengan pidana penjara paling lama sembilan bulan atau pidana denda paling banyak empat ribu lima ratus rupiah.

3. Solusi Hukum yang dapat dilakukan untuk mencegah berlarutnya permasalahan penggunaan tanah-tanah yang ada di sepanjang rel kereta api, selain diadakan penertiban kepada mereka yang menggunakan tanah secara liar itu dapat mengajukan permohonan hak atas tanah kepada PT. KAI. Biasanya permohonan yang diminta masyarakat yang bermukim di atas tanah rel kereta api hanyalah berupa permohonan untuk diberikan izin menempati tanah-tanah yang ada di sepanjang rel kereta api itu, dan pihak PT. KAI dalam menghadapi masalah ini langsung memeriksa dulu tanah-tanah itu, apabila tanah itu tidak mencakup bidang operasional, maka kepada mereka dapat diberi izin sementara untuk menempati tanah itu

dengan catatan apabila nanti ada penertiban, maka para pemilik bangunan itu harus membongkar bangunan nya dengan tanggungan sendiri.

B . SARAN

Dari uraian di atas maka penulis mengajukan saran sebagai berikut :

1. Kepada seluruh Instansi yang terkait yaitu Pemerintah Daerah Kota Tanjungbalai , Kantor Pertanahan Kota Tanjungbalai, 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 di tetapkan 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 Kota Tanjungbalai.
2. Kepada PT. Kereta Api Indonesia, hendaknya dari PT. Kereta Api sebagai pihak pemilik aset tanah yang ada di Kota Tanjungbalai untuk dapat mempercepat penyelesaian sertifikat 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 di sepanjang rel kereta api PT. Kereta Api Indonesia di Kota Tanjungbalai, 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 disepanjang rel kereta Api Kota Tanjungbalai kecamatan Teluk Nibung mempunyai kepastian hukum yang jelas dan kuat atas tanah yang mereka tempati.

DAFTAR PUSTAKA

Buku :

- Agung D.E, (2017). *Kamus Bahasa Indonesia*. (Jakarta: Gramedia Widiasarana Indonesia).
- Anwar U, Nurrokhmah E luluk, dkk. (2022). *Pengantar Ilmu Hukum*, Yayasan penerbit Muhammad Zaini, Jakarta.
- Arfa Ananda F, Watni M, (2018) *Metodologi Penelitian Hukum Islam*, Prenada Media Group, Jakarta.
- Aryoso W, Hermawan S,(2016), *Kamus Pintar Bahasa Indonesia untuk pelajar dan mahasiswa umum*, (Jakarta:Hi-Fest Group,).
- Dewi Lestari R, dkk, (2021) *Hukum Agraria dan tata ruang*, (Yogyaakarta, Pustakabarupress,).
- Faisal, Zainuddin, dkk. (2023). *Pedoman penulisan tugas akhir mahasiswa fakultas hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara (UMSU)*. Medan : CV. Pustaka Prima.
- Fattah A Nasution, (2023). *Metode penelitian kualitatif*, CV Harfa Kreatif, Medan.
- Nurhayati Y, (2020), *Pengantar Ilmu Hukum*, Nusa Media, Bandung.
- Santoso Urip, (2017), *Ha katas Tanah, Hak pengelolaan dan Hak milik atas satuan Rumah susun*, Kencana, Jakarta.
- Santoso U, (2018), *Perolehan Ha katas Tanah*, Kencana, Jakarta.
- Syarief E, (2016), *Perserifikatan Tanah bekas hak Eigendom*, Kepustakaan Populer Gramedia, Jakarta.

Veda Mahardika R, Prakoso B, Hariyani I. (2022). *Kedudukan subyek Hukum ditinjau dari hak keperdataan (Refleksi: Terjadinya tumpukan tanah dan hak guna usaha*. UM Jember Press, Jawa Timur,

Artikel Jurnal :

Andi S, (2019), Proses Penertiban Rumah Dinas PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Berdasarkan Surat Edaran No. : 14/JB.312/KA2013 Kaitannya Dengan Kepastian Dan Penegakan Hukum Di Indonesia, *Jurnal Hukum Media Justitia Nusantara* Vol. 9 No. 2 September 2019.

Arief Budiman, (2020), Pensertifikatan Tanah Negara Oleh Masyarakat Menjadi Tanah Hak Milik, *Jurnal Hukum Dan Kenotariatan* Volume 4 Nomor 2 Agustus 2020.

Hasan Y S, dkk, (2023), Penyebab Timbulnya Sengketa Tanah, Vol. 2 No. 6 Juni 2023, p-ISSN: 2962-4738 e-ISSN: 2962-4584.

Ivanda N M, Yusron MZ, (2024), Tinjauan Yuridis Terhadap Perlindungan Hukum Bagi Para Pihak Penyewa Dengan PT. KAI Semarang Sesuai Putusan PN Semarang Nomor 27/Pdt.G/2016/Pn.Smg, *Jurnal Ilmu Hukum* Vol. 1, No. 3 April 2024

Karini E, (2021), Kedudukan Grondkaart Sebagai Bukti Penguasaan Tanah (Studi di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Kantor Devisi Regional IV Tanjung Karang), Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Raden Intan Lampung.

Nurhilmiyah, (2017), Tahapan dalam Pelaksanaan Perjanjian Pembiayaan, *Jurnal Fakultas Hukum UMSU*

- Okny Nasrul, (2018), Pemanfaatan Tanah Aset PT. Kereta Api oleh Pihak Ketiga, kanun Jurnal Ilmu Hukum, Vol.20, No.3.
- Rahayu S, (2016), Kebijakan Pemberian Ganti Kerugian Dalam Pengadaan Tanah Bagi Pembangunan Untuk Kepentingan Umum, *Yustisia*. Vol. 5 No. 2 Mei - Agustus 2016.
- Reynaldi A. Dilapanga, (2017), Sertifikat Kepemilikan Hak Atas Tanah Merupakan Alat Bukti Otentik Menurut Undang-Undang Pokok Agraria No. 5 Tahun 1960, *Lex Crimen* Vol. Vi/No. 5/Jul/2017.
- Sappe S, dkk, (2021) ,Hak pakai atas Tanah Hak milik dan penyelesaian sengketa, Volume 2 Nomor 1, Mei 2021.
- Sri Murni C, Sulaiman S, (2022), Sertifikat Hak Milik Atas Tanah Merupakan Tanda Bukti Hak Kepemilikan Tanah, *Lex Librum : Jurnal Ilmu Hukum*, Volume 8 Nomor 2 Juni 2022.
- Subair L, (2021), Hakikat Hak Pengelolaan Dalam Undang-Undang Tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria, *El-Iqtishady: Jurnal Hukum Ekonomi Syariah* Volume 3 Nomor 2 Desember 2021.
- Sumiati H, dkk, (2021), Kepastian Hukum Sertifikat Hak Milik Atas Tanah Dalam Hukum Pertanahan Indonesia, Volume 7 Nomor 2 September 2021, *YUSTISIA MERDEKA: Jurnal Imiah Hukum*; ISSN: 2580-0019.

Artikel Internet :

Ramadhan, Unsur-Unsur

Hukum_ <http://www.pengertianartidefinisi.com/2015/10/pengertian-hukum-yuridis>, diakses pada tanggal, 17 Maret, 2024.

Pengertian Tinjauan Yuridis_ <http://infopengertian.biz/pengertian-yuridis-dapenerapannya-di-masyarakat.html>, Kabanjahe, diakses pada tanggal 17 Maret 2024.

www.wikipedia.org, Sejarah PT. Kereta Api Indonesia

<http://mabmitb.blogspot.co.id/2012/12/sejarah-kota-tanjungbalai.html>

Jalur Kereta Api Tanjungbalai-Teluk Nibung,

https://id.wikipedia.org/wiki/Jalur_kereta_api_Tanjungbalai%E2%80%93Teluk_Nibung

Teluk Nibung. Diakses 18 Maret 2024, pukul 23: 08 WIB.

Paeraturan Perundang Undangan

Peraturan Menteri Pekerjaan Umum No. 26/PRT/M/2008

Peraturan Menteri dalam Negeri nomor 1 tahun 1977, Kementerian Agraria dan Tata Ruang/ Badan pertanahan nasional.

PERPU No. 51 Tahun 1960 tentang Larangan Pemakaian Tanah Tanpa Izin Yang Berhak Atau Kuasanya.

Undang-Undang Nomor 23 tahun 2007 Tentang Perkeretaapian

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2011 Tentang Perumahan

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian

Undang undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2004, tentang Perbendaharaan Negara.

Wawancara :

Ahmad T, Wawancara, penduduk yang bertempat tinggal di sepanjang Tanah

milik PT. KAI yang sudah tidak digunakan. (Tanjungbalai, 19 Maret 2024).

Didik Ayub, wawancara, Kepala Stasiun Kota Tanjungbalai, (Tanjungbalai, 18 Maret 2024).

Madana, wawancara, Petugas Stasiun Kota Tanjungbalai, (Tanjungbalai, 18 Maret 2024).

Nazmi H , Wawancara, penduduk yang bertempat tinggal di sepanjang Tanah milik PT. KAI yang sudah tidak digunakan. (Tanjungbalai, 19 Maret 2024).



MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH
UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA
FAKULTAS HUKUM

Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 1913/SK/BAN-PT/Ak.KP/PT/XI/2022
 Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003
<https://umsu.ac.id> ✉ rektor@umsu.ac.id 📱 umsumedan 📺 umsumedan 📺 umsumedan 📺 umsumedan

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

KARTU BIMBINGAN SKRIPSI MAHASISWA

Nama : FIQIH HASAN ASHARY
 NPM : 2006200307
 Program Studi/Bagian : HUKUM/ HUKUM PERDATA
 Judul Skripsi : TINJAUAN YURIDIS TERHADAP PENDIRIAN BANGUNAN PRIBADI DISEPANJANG TANAH PT. KAI YANG SUDAH TIDAK DIGUNAKAN STUDI KASUS TANAH MILIK PT. KAI KEC. TELUK NIBUNG KOTA TANJUNGBALAI
 Pembimbing : NURHILMIYAH, S.H., M.H.

TANGGAL	MATERI PEMBIMBINGAN	TANDA TANGAN
2 Februari 2024	Seminar proposal	
19 April 2024.	Melihat lokasi penelitian	
10 Juni 2024.	Pengerahan skripsi	
13 Juni 2024	Sebutkan pembenahan dan permasalahan	
20 Juni 2024	fortalkan lampiran putusan	
1 Juli 2024	Langkah dan konsep kelengkapan Caji	
25 Juli 2024	Pengerahan Revisi skripsi	
28 Juli 2024	Bedah Buku	
1 Agustus 2024.	ACC untuk diidangkan	

Diketahui,
 Dekan Fakultas Hukum


Dr. FAISAL, S.H., M.Hum
 NIDN : 0122087502

Dosen Pembimbing


NURHILMIYAH, S.H., M.H.
 NIDN : 0014118104

Lampiran 1 : Surat keterangan Riset

 UMSU Unggul Cerdas Terpercaya <small>Bila membaca surat ini agar dibacakan nomor dan tanggalnya</small>	MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA FAKULTAS HUKUM	
	UMSU Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 1913/SK/BAN-PT/Ak.KP/PT/XU/2022 Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003 https://fahum.umsu.ac.id fahum@umsu.ac.id umsu umsu umsu umsu	

Nomor	: 515 /II.3.AU/UMSU-06/F/2024	Medan,	16 Syawwal	1445 H
Lamp.	: ---		25 April	2024 M
H a l	: Mohon Izin Penelitian			

Kepada Yth : Kantor Lurah Perjuangan
Kecamatan Teluk Nibung
di
Sumatera Utara

Bismillahirrahmanirrahim
Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Ba'da salam, dengan hormat kami sampaikan bahwa dalam rangka penyusunan skripsi mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dengan ini kami mohon kiranya mahasiswa tersebut di bawah ini dapat diberikan Izin untuk melakukan Penelitian di Kantor Lurah Pematang Pasir Kecamatan Teluk Nibung Sumatera Utara, guna memperoleh informasi dan data yang akan digunakan untuk penyelesaian penulisan skripsi.

N a m a	: Fiqih Hasan Ahary
N P M	: 2006200307
Fakultas	: Hukum
Prodi./Bagian	: Hukum/ Hukum Perdata
Judul Skripsi	: Tinjauan Yuridis Terhadap Pendirian Bangunan Pribadi di Sepanjang Tanah PT. KAI Yang Sudah Tidak digunakan Studi Kasus Tanah Milik PT.KAI Kecamatan Teluk Nibug Kota Tanjung Balai.

Demikian hal ini kami sampaikan atas perhatian dan bantuan yang diberikan kami ucapkan terima kasih. Akhirnya semoga selamat sejahteralah kita semuanya. Amin.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.

	Dekan  Dr. Faisal, S.H., M.Hum NIDN:0122087502
---	--

			
---	---	--	---

CS Dipindai dengan CamScanner



UMSU

Unggul | Cerdas | Terpercaya

Ela mengabdikan diri ke agar dibutuhkan nomor dan tanggapan

MAJELIS PENDIDIKAN TINGGI PENELITIAN & PENGEMBANGAN PIMPINAN PUSAT MUHAMMADIYAH

UNIVERSITAS MUHAMMADIYAH SUMATERA UTARA

FAKULTAS HUKUM

UMSU Akreditasi Unggul Berdasarkan Keputusan Badan Akreditasi Nasional Perguruan Tinggi No. 1913/SK/BAN-PT/Ak.KP/PT/2022

Pusat Administrasi: Jalan Mukhtar Basri No. 3 Medan 20238 Telp. (061) 6622400 - 66224567 Fax. (061) 6625474 - 6631003

<https://fahum.umsu.ac.id> fahum@umsu.ac.id [fahum](#) [umsu](#) [umsu](#) [umsu](#) [umsu](#) [umsu](#)

Nomor : 514 /II.3.AU/UMSU-06/F/2024
Lamp. : ---
Hal : Mohon Izin Penelitian

Medan, 16 Syawal 1445 H
25 April 2024 M

Kepada Yth : PT. KAI Tanjung Balai
Jl. Letjend Suprpto Tanjung Balai Kota IV
di
Sumatera Utara

Bismillahirrahmanirrahim
Assalamu'alaikum Wr. Wb.

Ba'da salam, dengan hormat kami sampaikan bahwa dalam rangka penyusunan skripsi mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara, dengan ini kami mohon kiranya mahasiswa tersebut di bawah ini dapat diberikan Izin untuk melakukan Penelitian di PT. KAI Tanjung Balai, guna memperoleh informasi dan data yang akan digunakan untuk penyelesaian penulisan skripsi.

Nama : Fiqih Hasan Ahary
NPM : 2006200307
Fakultas : Hukum
Prodi./Bagian : Hukum/ Hukum Perdata
Judul Skripsi : Tinjauan Yuridis Terhadap Pendirian Bangunan Pribadi di Sepanjang Tanah PT. KAI Yang Sudah Tidak digunakan Studi Kasus Tanah Milik PT.KAI Kecamatan Teluk Nibug Kota Tanjung Balai.

Demikian hal ini kami sampaikan atas perhatian dan bantuan yang diberikan kami ucapkan terima kasih. Akhirnya semoga selamat sejahteralah kita semuanya. Amin.

Wassalamu'alaikum Wr. Wb.



Dr. Faisal, S.H., M.Hum
NIDN:0122087502



Lampiran 2: Foto Ketika melakukan Riset















