

Grondkaart; Problematika Hukum dan Penyelesaiannya

(Analisis Kasus antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan
PT Pura Barutama Kudus Jawa Tengah)

Ana Silvianna

Fakultas Hukum Universitas Diponegoro

Email: silvianafhundip@gmail.com

Abstrak

Permasalahan kepemilikan tanah pada *Grondkaart* masih sering terjadi, seperti sengketa kepemilikan tanah antara PT KAI dengan pihak lain, bisa perorangan dan juga badan hukum. Permasalahan tersebut dikaji dengan metode penelitian yuridis normatif, akan mengungkap secara Hukum Pertanahan Nasional tentang kedudukan *Grondkaart* dalam kepemilikan tanah disandingkan dengan sertipikat hak atas tanah. Penelusuran data dengan studi dokumen, mendapat fakta bahwa *grondkaart* yang dikeluarkan kantor pendaftaran tanah pada saat diberikan untuk perkeretaapian milik negara SS, bukan alat bukti kepemilikan tanah. Tanah *Grondkaart* merupakan "beheer" DKA sekarang PT KAI. Berdasarkan PMA No.9 Tahun 1965 tanah-tanah yang dikuasai oleh Instansi Pemerintah dengan hak penguasaan (*beheer*) sejak tanggal 24 September 1960 dikonversi menjadi Hak Pakai dan Hak Pengelolaan sesuai peruntukannya dalam jangka waktu selama dipergunakan. Semua tanah yang belum bersertifikat adalah tanah negara dalam penguasaan (*beheer*) PT KAI. Tanah-tanah PT KAI yang dikuasai dengan alat bukti *grondkaart* tanah adalah termasuk golongan tanah hak, meskipun belum bersertipikat.

Kata Kunci : Grondkaart, Problematika Hukum, Kedudukan Hukum.

Abstract

Problems with land ownership in Grondkaart still often occur, such as land ownership disputes between PT KAI and other parties, both individuals and legal entities. The problem is examined by normative juridical research methods, which will reveal the National Land Law regarding the position of Grondkaart in land ownership coupled with certificates of land rights. Searching data with document studies, found the fact that grondkaart issued by the land registration office when given to the SS state-owned railroad, was no evidence of land ownership. Tanah Grondkaart is a DKA "Beheer" now PT KAI. Based on PMA No.9 of 1965 lands controlled by Government Agencies with beheer rights since September 24, 1960, were converted to Use Rights and Management Rights in accordance with their purpose within the period of their use. All land that has not been certified is state land under PT KAI's beheer. PT KAI lands that are controlled by land grondkaart evidence are included in the land rights group, although they are not yet certified.

Keywords: Grondkaart, Legal Problems, Legal Position.

Volume:	3	E-ISSN:	2655-1942
Number:	1	Terbitan:	Mei 2020
Page :	70-83		

A. Latar Belakang Masalah

Memiliki tanah adalah hak semua orang, Indonesia sebagai negara hukum yang agraris, masih menempatkan tanah sebagai unsur yang utama dalam mendukung hidup dan penghidupan rakyatnya.¹ Sebagai negara hukum negara hukum, sebagaimana bunyi Pasal 1 Ayat (3) UUD 1945. Artinya, bahwa segala aspek kehidupan dalam kemasyarakatan, kenegaraan dan pemerintahan harus senantiasa berdasarkan atas hukum. Sebagai negara hukum, peraturan perundang perundang-undangan mempunyai peranan yang penting dalam negara hukum Indonesia. Perangkat hukum sangat diperlukan untuk mengatur keseimbangan dan keadilan di segala bidang kehidupan dan penghidupan rakyat.

Di bidang Pertanahan, hukum yang mengatur adalah Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria, yang kemudian lazim disebut dengan UUPA. Politik hukum pertanahan menentukan bahwa tanah untuk keadilan dan kesejahteraan rakyat. Sebagaimana ditentukan dalam Konstitusi Pasal 33 ayat (3) UUD 1945, bahwa : “ Bumi, air, dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya di kuasai oleh Negara dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat”. Artinya, bahwa kekuasaan yang diberikan kepada Negara atas bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya itu meletakkan kewajiban kepada Negara untuk mengatur pemilikan dan memimpin penggunaannya, hingga semua tanah di seluruh wilayah kedaulatan bangsa dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat (Konsideran: “Berpendapat: huruf d).

Dalam Hukum Tanah Nasional terkandung asas-asas yang berlaku terhadap penguasaan tanah, bahwa penguasaan dan penggunaan tanah oleh siapapun dan untuk keperluan apapun, harus dilandasi hak atas tanah yang disediakan oleh Hukum Tanah.² Hak atas tanah yang dimaksud adalah hak yang memberi wewenang kepada pemegang haknya untuk menggunakan dan memanfaatkan tanah yang dihakinya³. Hukum Tanah sudah mengatur bahwa hukum akan melindungi kepemilikan tanah apabila kepemilikan tersebut didasarkan pada alas hak yang sah yang disediakan dalam Hukum Tanah Nasional.

¹Ana Silviana, ‘Hak Guna Usaha (HGU) Hapus Karena Diterlantarkan(Studi Kasus HGU PT Bali Anacardia/BA Di Kabupaten Sumba Timur, Provinsi Nusa Tenggara Timur)’, *Law, Development & Justice Review*, 2.2 (2019), hlm. 213.

² Boedi Harsono, *Hukum Agraria Indonesia, Sejarah Pembentukan Undang-Undang Pokok Agraria, Isi dan Pelaksanaannya*, Hukum Tanah Nasional, Jilid 1, (Jakarta : Djembatan, 2008), Hlm. 345

³ Agung Basuki Prasetyo, ‘Mengenal Karakteristik Pengaturan Tanah Bengkulu Di Indonesia’, *Law, Development & Justice Review*, 1.1 (2018), Hlm. 98.

Volume:	3	E-ISSN:	2655-1942
Number:	1	Terbitan:	Mei 2020
Page :	70-83		

Alas hak adalah merupakan salah satu syarat bagi warga negara untuk mengajukan/memperoleh hak atas tanah, misalnya jual beli, hibah, waris atau penguasaan fisik selama puluhan tahun, penguasaan fisik karena perbuatan hukum tertentu/ perolehan tanah tertentu. Sedangkan hak atas tanah adalah hak yang sudah lahir karena adanya hubungan hukum antara subjek hukum dan tanahnya.

Pertentangan antara penguasaan tanah dengan kepemilikan tanah sering muncul dalam sengketa kepemilikan, seperti halnya yang akan analisis dalam penelitian ini yaitu permasalahan tentang kedudukan *Grondkaart* dan sertipikat hak atas tanah dalam penguasaan dan kepemilikan tanah. Penelitian ini akan menganalisis lebih lanjut sengketa antara PT Kereta Api (Persero) dengan PT Pura Barutama Kudus terhadap objek tanah Hak Guna Bangunan 18/ Desa Jati Kulon Kudus. Artikel ini akan dikaji dari perpektif Hukum Tanah Nasional.

B. Metode Penelitian

Metode pendekatan yang dipergunakan dalam menganalisis penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif, yaitu penelitian hukum dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder sebagai bahan dasar untuk diteliti dengan cara mengadakan penelusuran terhadap peraturan-peraturan dan literatur-literatur yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.⁴ Data yang dipergunakan adalah data sekunder yang dihimpun melalui penelitian studi kepustakaan dengan mengumpulkan bahan hukum primer, dan bahan hukum sekunder.

Data penelitian yang sudah terhimpun dianalisis secara normatif kualitatif unrtuk menjawab permasalahan dalam penelitian ini. Kesimpulan yang akan disusun adalah dengan metode deduktif. Metode deduktif adalah cara analisis dari kesimpulan umum atau jeneralisasi yang diuraikan menjadi contoh-contoh kongkrit atau fakta-fakta untuk menjelaskan kesimpulan atau jeneralisasi tersebut.⁵

⁴ Soerjono Soekanto & Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, (Rajawali Pers : Jakarta, 2001), hlm. 13-14.

⁵ Burhan Bungin, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2008), hal. 27

Volume:	3	E-ISSN:	2655-1942
Number:	1	Terbitan:	Mei 2020
Page :	70-83		

C. Hasil dan Pembahasan

1. Kronologis kasus gugatan sengketa Tata Usaha Negara (TUN) oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) kepada Kepala Kantor Pertanahan Kabupaten Kudus.

Kasus dalam penelitian ini adalah pertentangan kepentingan kepemilikan tanah antara PT KAI (Persero) dengan PT Pura Barutama dan Kepala Kantor Pertanahan Kabupaten Kudus. Objek yang disengketakan adalah tanah dengan status Hak Guna Bangunan Nomor 18 tanggal 24 Oktober 1991, Gambar Situasi Nomor 3916/1990 bertanggal 14 Oktober 1990, yang diterbitkan oleh Kepala Kantor Pertanahan Kabupaten Kudus.

Alasan hukum PT KAI menggugat untuk pembatalan tanah HBG tersebut, karena dianggap terdapat kepemilikan ganda (tumpang tindih) atas objek tanah sengketa. Satu pihak memiliki bukti kepemilikan objek tanah sengketa dengan *Grondkaart* di pihak PT KAI Persero sebagai Penggugat ke PTUN, dan di pihak lain memiliki bukti kepemilikan sertipikat HGB No.18 atas nama PT Pura Barutama yang diterbitkan oleh Kepala Kantor Pertanahan Kudus. Kepentingan PT KAI Persero menggugat karena:

1. Berdasarkan *Grondkaart* (Peta Tanah) No. Ag 461, tanggal 27 Juni 1935 seluas kurang lebih 15.0342,2 m² *van* (dari) KM 48 +400 *tot* (sampai) KM 49 + 100 *Zijspoor Djati* (Lintasan Rel Kereta Api Bercabang Jati), *lijn* (Lintas) Semarang – Joana, tanah objek sengketa seluas kurang lebih 5.371 m² adalah termasuk aset PT KAI Persero (Penggugat);
2. Berdasarkan Sertipikat HGB No.18 bertanggal 24 Oktober 1991, Gambar Situasi Nonor: 3916/1990 tertanggal 14 Oktober 1990 seluas kurang lebih 5.731 m² adalah atas nama pemegang hak PT Pura Barutama berkedudukan di Kudus terbit diatas objek yang sama tersebut di atas, jadi terdapat tumpang tindih kepemilikan; sertipikat HGB ini diterbitkan berdasarkan PP No. 10 Tahun 1961 tentang Pendaftaran Tanah;
3. Kepemilikan tanah yang menjadi objek sengketa adalah tanah aset PT KAI (Persero) cq PT KAI (Persero) DAOP 4 SM berdasarkan *Grondkaart* (Peta Tanah) Nomor :Ag 461 tanggal 27 Juni 1935 seluas kurang lebih 15.0342,2 m² *van* (dari) KM 48 +400 *tot* (sampai) KM 49 + 100 *Zijspoor Djati* (Lintasan Rel Kereta Api Bercabang Jati), *lijn* (Lintas) Semarang – Joana, tanggal 27 Juni 1935 yang dahulunya dimiliki oleh Semarang – Joana *Stoomtram-Maatschappij*, NV Perusahaan kereta api swasta Belanda yang tergabung dalam *Verenigde Spoorwegbedrijf* (VS) dan berdasarkan Undang-Undang

Nomor 86 Tahun 1959 tanah-tanah aset VS tersebut dinasionalisasi menjadim kekayaan negara dan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 40 dan 41 Tahun 1959 diserahkan penggunaannya kepada Djawatan Kereta Api (DKA) sekarang PT KAI (Persero); Dalam hal ini PT KAI Persero (Penggugat) mempunyai kepentingan langsung akibat diterbitkannya Sertipikat HGB atas nama PT Pura Barutama Kudus, dari penerbitan Keputusan Tata Usaha Negara oleh Kepala Kantor Pertanahan Kabupaten Kudus.

Atas dasar alasan di atas, maka PT KAI Persero mengajukan permohonan kepada PTUN Semarang untuk membatalkan Sertipikat HGB No.18/Desa Jati Kulon atas tanah PT Pura Barutama. Kepada Kantor Pertanahan Kabupaten Kudus untuk mencabut dan mencoret dari Buku Tanah Sertipikat HGB No. 18/Jati Kulon atas nama pemegang Hak PT Pura Barutama.

2. Kedudukan Hukum *Grondkaart* dan sertipikat hak atas tanah dalam penguasaan dan kepemilikan tanah dari Perspektif Hukum Tanah Nasional

Grondkaart menurut Ahli Sejarah Guru Besar Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia Djoko Marihandono, adalah sebuah istilah yang digunakan untuk menunjukkan sebuah bentang lahan yang dipetakan berdasarkan hasil pengukuran tanah oleh lembaga yang berwenang pada saat penerbitannya. *Grondkaart* sendiri merupakan peninggalan pemerintah Hindia Belanda berupa produk obyek hukum masa lalu yang bersifat tetap dan final.⁶ Di dalam *Grondkaart* berisikan gambar penampang lahan yang di atasnya terdapat batas-batas dari lahan tersebut. Dalam setiap *grondkaart* itu terdapat pengesahan yang dilakukan oleh para pejabat terkait dan *Grondkaart* sendiri dibuat berdasarkan surat ukur tanah oleh kadaster (Badan Pertanahan Nasional).

Jadi *Grondkaart* adalah Gambar atau peta tanah hasil pengukuran yang dibuat untuk keperluan Instansi Pemerintah. Fungsi *Meebrief Grondkaart* adalah merupakan hasil final yang tidak perlu ditindaklanjuti dengan SK Pemberian Hak oleh Pemerintah.

Sejarah kepemilikan tanah PT KAI (Persero), berawal mula berasal dari tanah-tanah aset dari zaman Hindia Belanda terdapat dua macam perusahaan kereta api di Indonesia yaitu:

⁶ <https://www.headline.co.id/3175/apa-itu-grondkaart-ini-penjelasan-dan-legalitasnya-dimata-hukum/>, 6 February 2020, By Redaksi **Grondkaart**, **Menteri Keuangan**, **PT KAI**, Apa itu Grondkaart? Ini Penjelasan dan Legalitasnya Dimata Hukum, diunduh 29 April 2020, 20.40 WIB

Volume:	3	E-ISSN:	2655-1942
Number:	1	Terbitan:	Mei 2020
Page :	70-83		

Perusahaan Kereta Api Negara (*Staats Spoorwegen / SS*, dan Perusahaan Kereta Api Swasta (*Verenigde Spoorwegbedrijf / VS*). Setelah proklamasi kemerdekaan berdirilah Negara Kesatuan Republik Indonesia maka semua kekayaan Pemerintah Hindia Belanda demi hukum (*van rechtswege*) otomatis menjadi kekayaan Negara Kesatuan Republik Indonesia. Sejak terbentuknya Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) pada tanggal 28 September 1945 maka semua aset SS yang diuraikan dalam *grondkaart* itu otomatis menjadi aset DKARI. Berdasarkan Pengumuman Menteri Perhubungan Tenaga Kerja dan Pekerjaan Umum Nomor 2 Tahun 1950 tanggal 6 Januari 1950, dibentuk Djawatan Kereta Api (DKA) yang berada di bawah naungan Departemen Perhubungan Tenaga Kerja dan Pekerjaan Umum sehingga aset SS tadi otomatis menjadi aset DKA, selanjutnya menjadi aset PNKA, PJKA, PERUMKA, sekarang menjadi aset PT. Kereta Api (Persero).⁷

Aset PT KAI adalah kekayaan negara yang dipisahkan dan tunduk kepada UU Perbendaharaan Negara (ICW). Inpres RI No.9 Tahun 1970, Keppres RI No.16 Tahun 1994 ttg Kekayaan Negara. Tanah aset PT KAI yang berasal dari Belanda ada 2 macam: Tanah Aset berasal dari SS, dan Tanah berasal dari VS. *Staatblaad* 1911 N0.110 dan *Staatblaad* 1940 n0.430 menentukan bahwa SS mempunyai be heer atas tanah *grondkaart*. Setelah kemerdekaan hak beheer ini karena hukum menjadi *hak beheer* DKA.

Pasal 2 PP RI No. 8 Tahun 1953 : tanah-tanah yang diuraikan dalam *Grondkaart* penguasaannya ada pada Djawatan Kereta Api (DKA) karena tanah tersebut sudah diserahkan penguasaannya berdasarkan ordonansi yang termuat dalam *Staatblaad*.

Setelah UUPA tanah-tanah *Grondkaart* merupakan "beheer" DKA. Berdasarkan PMA No.9 Tahun 1965 tanah-tanah yang dikuasai oleh Instansi Pemerintah dengan hak penguasaan (*beheer*) sejak tanggal 24 September 1960 dikonversi menjadi Hak Pakai dan Hak Pengelolaan sesuai peruntukannya dalam jangka waktu selama dipergunakan. Untuk semua tanah-tanah yang belum bersertifikat adalah tanah negara dalam penguasaan (*beheer*) PJKA. Menurut Boedi Harsono, tanah yang dikuasai oleh Instansi-Instansi Pemerintah termasuk golongan tanah hak, meskipun belum bersertipikat.

⁷ PT. Kereta Api (Persero), *Tanah Kereta Api Suatu Tinjauan Historis, Hukum Agraria/Pertanahan dan Hukum Perbendaharaan Negara*, (Semarang: Seksi Hukum PT. Kereta Api (Persero), 2000),halaman 31

Volume:	3	E-ISSN:	2655-1942
Number:	1	Terbitan:	Mei 2020
Page :	70-83		

Tanah-tanah yang dipergunakan untuk jalur jalan KA dalam batas-batas daerah manfaat dan daerah milik KA diterbitkan sertipikat Hak Pakai atas nama Departemen Perhubungan cq Dirjen Perhubungan Darat, selama dipergunakan untuk jalur KA. Terhadap tanah-tanah yang terletak di luar batas daerah milik jalan KA dan batas daerah lingkungan kerja stasiun KA diterbitkan sertipikat HPL atas nama PT KAI dan terhadap tanah untuk rumah dinas terbit HGB atas nama PT KAI.

Terhadap kasus yang terjadi dengan objek sengketa HGB No.18 / Desa Jati Kulon atas nama PT Pura Barutama. Akan dianalisis terlebih dahulu terhadap kepemilikan tanah aset PT KAI di wilayah Kudus.

Pihak PT KAI Persero memiliki tanah objek sengketa dengan *Grondkaart* (Peta Tanah). *Grondkaart* merupakan gambar yang menjelaskan secara konkrit mengenai batas-batas tanah yang telah diserahkan kepada pihak yang menerima penyerahan penguasaan tanah Negara (Beheer) kepada PT KAI. Putusan MA RI Nomor : 2505 K/Pdt/1989 dan Nomor: 1262 K/Pdt/2014 yang menjadi Yurisprudensi MA menyatakan keberadaan *grondkaart* merupakan bukti hak.

Setelah Proklamasi Kemerdekaan RI. Maka seluruh kekayaan Pemerintah Hindia Belanda demi hukum (*van rechtswege*) beralih menjadi kekayaan Negara RI. Hal ini terkait dengan aset PT KAI, aset/kekayaan milik Perusahaan Kereta Api Negara (*Staats Spoorwegen / SS*) dan 12 Perusahaan Kereta Api Swasta Belanda (*Vereniging van Nederlands Indische Spoor et Traamweg Maatschappij / Verenigde Spoorwegbedrijf /VS*).

Berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan Tenaga dan Pekerjaan Umum RI tanggal 6 Januari 1950 Nomor 2 Tahun 1950, DKARI (Djawatan Kereta Api RI) dan SS serta VS digabung menjadi satu Jawatan dengan nama Djawatan Kereta Api (DKA). Semua kekayaan , hak-hak dan kewajiban DKARI,SS dan VS sejak 1 Januari 1950 dialihkan ke DKA.

Pada tahun 1963 DKA diubah menjadi Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA). Pada Tahun 1971 berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 61 Tahun 1971 PNKA diubah lagi menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA), dan berdasarkan PP No. 57 Tahun 1990 PJKA diubah lagi menjadi Perusahaan Umum Kereta Api (PERUMKA) dan terakhir pada

Volume:	3	E-ISSN:	2655-1942
Number:	1	Terbitan:	Mei 2020
Page :	70-83		

tahun 1998 berdasarkan PP RI No. 19 Tahun 1998 PERUMKA diubah menjadi PT Kereta Api Persero).⁸

Dalam perubahan tersebut terkait dengan aset dari SS dan VS. Untuk semua aset SS secara de facto dan de jure setelah berubah menjadi DKA, otomatis menjadi aset DKA. Namun, untuk aset-aset yang dimiliki oleh VS walaupun secara de facto sudah diambil alih oleh DKA pada tanggal 1 Januari 1950, secara de jure belum menjadi kekayaan/aset DKA.

Berdasarkan Undang-Undang No. 86 Tahun 1958 tentang Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Milik Belanda yang berada di Wilayah Republik Indonesia dinyatakan : “bahwa Perusahaan-perusahaan milik Belanda yang berada di wilayah Republik Indonesia yang akan ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah dikenakan nasionalisasi dan dinyatakan menjadi milik yang penuh dan bebas Negara Republik Indonesia” (Pasal 1). Selanjutnya diserahkan menjadi aset instansi pemerintah yang ditunjuk untuk mengelolanya.

UU 58 Tahun 1958 dilaksanakan lebih lanjut dalam PP no 2 Tahun 1959 tentang Pokok-Pokok Pelaksanaan Undang-Undang Nasionalisasi Perusahaan Belanda yaitu Perusahaan-perusahaan milik Belanda yang dapat dikenakan nasionalisasi menurut adalah : a. Perusahaan yang untuk seluruhnya atau sebagian merupakan milik perseorangan warganegara Belanda dan bertempat-kedudukan dalam wilayah Republik Indonesia; b. perusahaan milik sesuatu badan hukum yang seluruhnya atau sebagian modal perseroannya atau modal pendiriannya berasal dari perseorangan warganegara Belanda dan badan hukum itu bertempat-kedudukan dalam wilayah Republik Indonesia. c. Perusahaan yang letaknya dalam wilayah Republik Indonesia dan untuk seluruhnya atau sebagian merupakan milik perseorangan warganegara Belanda yang bertempat kediaman di luar wilayah Republik Indonesia d. perusahaan yang letaknya dalam Wilayah Republik Indonesia dan merupakan milik sesuatu badan hukum yang bertempat-kedudukan dalam Wilayah Negara Kerajaan. Setelah dilakukan pembayaran ganti kerugian kepada Kerajaan Belanda, maka semua aset Perusahaan Belanda menjadi Kekayaan Negara yang harus tunduk pada ketentuan-ketentuan hukum perbendaharaan Negara.

Untuk melaksanakan nasionalisasi perusahaan-perusahaan milik Belanda yang ada di dalam wilayah Republik Indonesia perlu ditentukan perusahaan-perusahaan mana yang dikenakan nasionalisasi. Untuk perusahaan kereta api dikeluarkan Peraturan Pemerintah RI

⁸ Loc.cit

Volume:	3	E-ISSN:	2655-1942
Number:	1	Terbitan:	Mei 2020
Page :	70-83		

Nomor 40 dan 41 Tahun 1959 yaitu Perusahaan-perusahaan kereta-api yang di nasionalisasi adalah : 1. milik N.V. Nederlandsch Indische Spoorwegmaatschappij, 2. Milik Semarang - Joana Stoomtram -Maatschappij, N.V., 3. milik Serajudal Stoomtram-Maatschappij, N.V., 4. milik Oost-Java Stoomtram-Maatschappij, N.V., 5. milik N.V. Mojokerto Stoomtram-Maatschappij, 6. milik N.V. Kediri Stoomtram-Maatschappij, 7. milik N.V. Malang Stoomtram-Maatschappij, 8. milik N.V. Probolinggo Stoomtram-Maatschappij, 9. milik N.V. Pasuruan Stoomtram-Maatschappij, 10. milik N.V. Madura Stoomtram-Maatschappij, semua berkedudukan di negeri Belanda, dan semua diwakili oleh seorang wakil "Vereniging van Nederlands-Indonesische Spooren Tramweg-Maatschappij" yang berkedudukan di Bandung. Dan milik N.V. Deli Spoorweg-Maatschappij, yang berkedudukan di Negeri Belanda dengan perwakilan di Medan.

Dengan berlakunya PP 40 dan 41 Tahun 1959 tersebut, maka secara yuridis semua aset VS menjadi aset milik DKA yang sekarang diubah dan diganti dengan nama PT KAI (Persero). Peraturan tersebut berlaku sejak tanggal 3 Desember Tahun 1957. Terhadap aset benda tetap (tanah) dikeluarkan Keputusan Menteri Pertanian dan Agraria Nomor : SK.8/Ka/1963 tentang Pemberian Hak Atas Tanah Bebas Milik Perusahaan - Perusahaan Belanda kepada Perusaha - Perusahaan Negara dan Bank-Bank Negara, tanggal 28 Februari Tahun 1963. SK dikeluarkan dengan pertimbangan bahwa bahwa dalam rangka penertiban hak-hak tanah serta demi kepastian hukum perlu diadakan ketentuan mengenai status tanah-tanah, asal dari harta kekayaan perusahaan milik Belanda yang dikenakan nasionalisasi menurut Undang-undang nomor 86 tahun 1958 dan yang sekarang ini dikuasai oleh Perusahaan-perusahaan Negara dan bank-bank Negara. Dengan nasionalisasi tersebut harta kekayaan perusahaan milik Belanda yang dikenakan nasionalisasi itu menjadi milik negara, hingga dengan demikian hak-hak atas tanah kepunyaan perusahaan yang dinasionalisasi itu menjadi hapus karena hukum dan tanahnya menjadi tanah Negara. Penguasaan Perusahaan-perusahaan Negara dan bank-bank Negara atas tanah yang bersangkutan perlu disahkan dengan pemberian hak baru yang sesuai dengan peruntukannya.

Isi SK tersebut yaitu: Pertama, Mengesahkan bahwa berdasarkan Pasal 1 Undang-undang Nomor 86 tahun 1958 (LN 1958 Nomor 162) jo. Pasal 2 Peraturan Pemerintah Nomor 2 tahun 1959 (LN 1959 Nomor 5) hak-hak atas tanah-tanah yang termasuk harta kekayaan perusahaan milik Belanda yang dikenakan nasionalisasi menurut Pasal 1 Undang-undang

Volume:	3	E-ISSN:	2655-1942
Number:	1	Terbitan:	Mei 2020
Page :	70-83		

tersebut, sejak perusahaan yang bersangkutan dinasionalisasi menjadi hapus karena hukum, sehingga tanah yang bersangkutan menjadi tanah Negara.

Kedua, memberikan tanah-tanah tersebut sub Pertama kepada Perusahaan-perusahaan Negara dan Bank-bank Negara yang menguasainya secara sah dengan hak dan syarat-syarat sebagai tersebut di bawah ini : a. Tanah-tanah yang merupakan tanah bangunan diberikan dengan hak guna bangunan; b. Tanah-tanah yang merupakan tanah pertanian/perkebunan bekas hak *erfpacht dan concessie* diberikan dengan hak guna saha. c. Hak guna bangunan dan hak guna usaha tersebut a dan b berlaku sejak didaftarkan menurut sub d dan berlangsung : 1 kalau tanahnya bekas hak eigendom hingga tanggal 24 September 1960; 2. kalau tanahnya bekas hak *opstal, erfpacht atau concessie* selama sisa waktu hak yang bersangkutan, tetapi paling lama hingga tanggal 24 September 1980; d. Hak guna bangunan dan hak guna usaha tersebut sub a dan b tunduk pada ketentuan-ketentuan Undang-undang Pokok Agraria dan peraturan-peraturan pelaksanaannya yang sudah dan akan dikeluarkan dalam Peraturan Pemerintah Nomor 10 tahun 1961 (LN tahun 1961 Nomor 28); e. Selama hak guna bangunan dan hak guna usaha tersebut sub a dan b belum didaftar menurut ketentuan sub d, maka tanah yang bersangkutan dianggap sebagai dikuasai dengan hak pakai oleh Perusahaan dan Bank Negara yang bersangkutan; f. Selama tanah yang bersangkutan dikuasai dengan hak pakai sebagai dimaksudkan dalam sub e, maka perusahaan Negara atau Bank Negara yang bersangkutan wajib memenuhi kewajiban keuangan, seperti pajak dan uang wajib tahunan/canon dan *cijns*, yang sebelum perusahaan yang mempunyai hak itu dikenakan nasionalisasi, harus dibayarnya kepada Negara. Kewajiban itu dipenuhi sejak perusahaan yang mempunyai hak itu dikenakan nasionalisasi.

Setelah didaftarkan menurut ketentuan sub d, maka haruslah dipenuhi kewajiban-kewajiban keuangan yang ditentukan didalam peraturan-peraturan yang berlaku terhadap hak guna bangunan dan hak guna usaha yang bersangkutan;

1. Guna pelaksanaan pendaftaran tersebut dalam sub d maka sebelum 1 Januari 1964 Perusahaan Negara atau Bank Negara yang bersangkutan wajib menyampaikan kepada Kantor Pendaftaran tanah setempat, keterangan (bermeterai) mengenai tiap-tiap persil yang dikuasainya, yang terletak di wilayah kerja Kantor Pendaftaran tanah tersebut dan yang disusun menurut daftar lampiran pada surat keputusan ini;

Volume:	3	E-ISSN:	2655-1942
Number:	1	Terbitan:	Mei 2020
Page :	70-83		

2. Turunan daftar keterangan persil yang dikuasai oleh Perusahaan Negara atau bank Negara yang bersangkutan dan yang disampaikan kepada Kantor Pendaftaran Tanah, disampaikan kepada Departemen Pertanian dan Agraria (Direktorat Urusan Hak-hak), Departemen tempat Perusahaan/bank yang bersangkutan bernaung dan Sekretariat Negara.
3. Daftar-daftar keterangan tersebut di atas dikuatkan kebenarannya oleh Departemen tempat Perusahaan/bank yang bersangkutan bernaung dan ditandatangani oleh pejabat yang berwenang.

Untuk pemberian hak guna bangunan dan hak guna usaha tersebut di atas dipungut uang pemasukan sejumlah Rp. 100,- (seratus rupiah) tiap persil yang harus disetor pada Kas Negara. Buku tanah mengenai hak guna bangunan dan hak guna usaha tersebut di atas dibuat langsung atas nama Perusahaan Negara atau Bank Negara yang bersangkutan. Kepada Perusahaan atau Bank yang bersangkutan diberikan sertipikat/sertipikat sementara dengan dipungut biaya sejumlah Rp. 1.000,- (seribu rupiah) tiap persil.

Dengan berlakunya peraturan perundang-undangan tersebut, terhadap aset SS dan VS, tanahnya berstatus sebagai tanah yang berada dalam penguasaan perusahaan kereta api dan tanah PT KAI (Persero) merupakan kekayaan Negara yang dipisahkan, sehingga tunduk pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara, dan peraturan pelaksanaannya Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Pemerintah Nomor 38 Tahun 2008 tentang Perubahan Atas Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/ Daerah dinyatakan masih tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan atau belum diganti dengan peraturan yang baru berdasarkan Peraturan Pemerintah ini.

Sebagaimana telah diuraikan di atas setelah UUPA tanah-tanah *Grondkaart* merupakan "beheer" /penguasaan DKA (sekarang PT KAI), sejak tanggal 24 September 1960 dikonversi menjadi Hak Pakai dan Hak Pengelolaan sesuai peruntukannya dalam jangka waktu selama dipergunakan. Menurut Boedi Harsono, tanah yang dikuasai oleh Instansi-Instansi Pemerintah termasuk golongan tanah hak, meskipun belum bersertipikat. Terhadap tanah-tanah yang terletak di luar batas daerah milik jalan KA dan batas daerah lingkungan kerja stasiun KA diterbitkan sertipikat HPL atas nama PT KAI dan terhadap tanah untuk rumah dinas terbit HGB atas nama PT KAI. Artinya, bahwa *grondkaart* merupakan alas hak

Volume:	3	E-ISSN:	2655-1942
Number:	1	Terbitan:	Mei 2020
Page :	70-83		

penguasaan PT KAI sebagai aset PT KAI yang masih berstatus tanah Negara, dan dapat dimohonkan menjadi salah satu hak atas tanah sesuai peruntukannya (HGB, Hak Pakai atau HPL).

Kedudukan hukum sertipikat HGB atas nama PT Pura Barutama, merupakan dokumen tanda bukti hak yang berfungsi sebagai alat bukti yang kuat, yang diakui kedudukannya dimata hukum. Namun ternyata keberadaannya dipermasalahkan oleh pihak lain yaitu PA KAI yang memiliki bukti kepemilikan dengan *grondkaart*. Pihak PT KAI merasa dirugikan dengan keluarnya sertipikat HGB atas nama PT Pura Barutama, sehingga mengajukan gugatan ke PTUN untuk menyatakan batal atau tidak sah sertipikat HGB No.18/Desa Jati Kulon yang diterbitkan oleh Kepala Kantor Pertanahan Kabupaten Kudus.

Pertanyaannya dari manakah atau berasal dari mana tanah yang dimohonkan oleh PT Pura Barutama sehingga terbit HGB No.18/Desa Jati Kulon? Berdasarkan penelusuran data sekunder, PT Pura Barutama memperoleh HGB atas tanah tersebut berasal dari permohonan Tanah Negara. Apa alas hak PT Pura Barutama tersebut, sehingga permohonan hak atas Tanah Negara diproses oleh Kantor Pertanahan Kabupaten Kudus sampai terbit Sertipikat HGB No.18 / Desa Jati Kulon Kabupaten Kudus.

Pendaftaran tanah oleh PT Pura Barutama tersebut berdasarkan pada alas hak Surat Keputusan Pemberian Hak (SKPH) Guna Bangunan atas permohonan Tanah Negara (bebas). Namun, terhadap objek tanah tersebut merupakan *beheer* dari PT KAI (Persero) berdasarkan *Grondkaart* (alas hak penguasaan atas tanah), yang merupakan aset PT KAI berdasarkan UU No.1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara, dan PP No.6 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah dan Peraturan lainnya adalah sebagai kekayaan Negara.

Berdasarkan perspektif Hukum Tanah Nasional menurut Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965, Pasal 1 menyatakan bahwa: “tanah-tanah yang dikuasai oleh Pemerintah dengan hak penguasaan (hak *beheer*) sejak tanggal 24 September 1960 dikonversi menjadi Hak Pakai atau Hak Pengelolaan berlaku selama dipergunakan”. Terkait dengan tanah yang sedang menjadi objek sengketa, adalah Tanah Negara *beheer* PT KAI (Persero), yang apabila didaftarkan melalui permohonan hak atas tanah Negara, adalah prioritas PT KAI (Persero). Pihak lain bisa saja melakukan permohonan hak atas tanah Negara tersebut dengan persyaratan harus ada alas hak Surat Pelepasan Hak dari PT KAI

Volume:	3	E-ISSN:	2655-1942
Number:	1	Terbitan:	Mei 2020
Page :	70-83		

(Persero) terhadap Tanah Negara tersebut. Sehingga PT Pura Barutama dalam memohonkan tanah negara tersebut salah satu syaratnya adalah Surat Pelepasan Hak Atas Tanah dari Menteri Keuangan cq PT KAI (Persero). Legalitas *Grondkaart* akan semakin kuat dengan adanya surat Menteri Keuangan kepada Kepala BPN No. S-11/MK.16/1994 tanggal 24 Januari 1995 yang menyatakan bahwa, *Grondkaart* merupakan hasil alas bukti kepemilikan aset oleh perumka yang saat ini telah diubah namanya menjadi PT. KAI.

Apabila warkah pengajuan hak atas tanah negara tersebut tanpa Surat Pelepasan Hak, maka harus ditolak oleh Kepala Kantor Pertanahan Kabupaten Kudus. Karena, objek tanah tersebut adalah *beheer* dari PT KAI (Persero). Namun ternyata Kantor Pertanahan Kabupaten Kudus menerbitkan Sertipikat HGB tersebut.

Di Indonesia, menurut UUPA alat bukti hak kepemilikan tanah (sertipikat) masih dapat diperbaiki dan dapat dibatalkan apabila dalam penerbitannya ada cacat hukum. Hal ini sebagai konsekuensi hukum dianutnya sistem publikasi negatif berunsur positif dalam penyelenggaraan pendaftaran tanah. Untuk membuktikan kedudukan hukum yang sah terhadap kepemilikan tanah tersebut harus dibuktikan lewat jalur pengadilan. Apabila akan membatalkan sertipikat sebagai hasil Keputusan Pemberian Hak Pejabat Tata Usaha Negara maka melalui gugatan PTUN. Jalur yang ditempuh oleh PT KAI (Persero) sudah sesuai dengan hukum. Hakim yang akan menentukan kebenaran alas hak sebagai dasar penerbitan SHGB No.18/Desa Jati Kulon.

D. Kesimpulan

Berdasarkan uraian dalam pembahasan di atas dapat ditarik kesimpulan, bahwa menurut Hukum Tanah Nasional alat bukti hak kepemilikan tanah yang dilindungi hukum dan dijamin kepastian hukumnya adalah sertipikat hak atas tanah. Namun mendasarkan pada asas pendaftaran tanah Indonesia adalah asas *nemo plus iuris* dan asas itikad baik dengan sistem publikasi negatif berunsur positif dalam penyelenggaraan pendaftaran tanahnya. Terkait dengan keberadaan *grondkaart* dan sertipikat hak atas tanah sebagai bukti kepemilikan tanah, memang *grondkaart* bukan alat bukti kepemilikan tanah, namun menurut Hukum Tanah dan dilihat dari peraturan perundangan yang mengatur, *grondkaart* adalah alas hak sebagai hak *beheer* atas tanah negara oleh suatu bujek tertentu yaitu di sini adalah PT KAI (Persero). Jadi dapat dikatakan PT KAI yang diberi prioritas

untuk mendapatkan hak atas tanah dari tanah Negara tersebut melalui alas hak *gronkaart*. Di sisi lain sertipikat hak atas tanah adalah alat bukti kepemilikan tanah, yang dalam penerbitannya tentu melalui proses dan prosedur berdasarkan peraturan perundangan yang berlaku. Sudah tepat apabila upaya hukum yang dilakukan oleh pihak yang merasa dirugikan untuk memperoleh haknya tersebut melalui peradilan dalam hal ini adalah Peradilan Tata Usaha Negara. Hakimlah yang akan memutus hak kepemilikan atas objek tanah sengketa tersebut.

Daftar Pustaka

Buku:

Boedi Harsono, *Hukum Agraria Indonesia, Sejarah Pembentukan Undang-Undang Pokok Agraria, Isi dan Pelaksanaannya*, Hukum Tanah Nasional, Jilid 1, (Jakarta : Djambatan, 2008).

Burhan Bungin, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2008).

Soerjono Soekanto & Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, (Rajawali Pers : Jakarta, 2001).

Jurnal:

Prasetyo, Agung Basuki, 'Mengenal Karakteristik Pengaturan Tanah Bengkok Di Indonesia', *Law, Development & Justice Review*, 1.1 (2018), 97–104

Silviana, Ana, 'Hak Guna Usaha (HGU) Hapus Karena Diterlantarkan (Studi Kasus HGU PT Bali Anacardia/BA Di Kabupaten Sumba Timur, Provinsi Nusa Tenggara Timur)', *Law, Development & Justice Review*, 2.2 (2019), 212–132

Lainnya:

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

<https://www.headline.co.id/3175/apa-itu-grondkaart-ini-penjelasan-dan-legalitasnya-dimata-hukum/>, 6 February 2020, By [Redaksi Grondkaart](#), [Menteri Keuangan](#), [PT KAI](#), Apa itu Grondkaart? Ini Penjelasan dan Legalitasnya Dimata Hukum, diunduh 29 April 2020, 20.40 WIB

Wukir Law Firm, Attorneys & Counsellors at Law. 2016. Surat Gugatan Sengketa Tata Usaha Negara (TUN), Semarang.