

**KEDUDUKAN GRONDKAART SEBAGAI BUKTI PENGUASAAN TANAH
(Studi di PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Kantor Devisi Regional IV Tanjung Karang)**

Eti Karini

Fakultas Syariah Universitas Islam Negeri Raden Intan Lampung

Email: Etikarini2020@gmail.com

Abstrak

Grondkaart atau peta blok merupakan dokumen bukti dari kepemilikan aset yang merupakan kekayaan bagi suatu lembaga atau perusahaan yang harus dijaga. Ada beberapa hal yang masih merupakan perdebatan berkaitan dengan kedudukan atau legalitas dari *Grondkaart* itu sendiri. Salah satu perusahaan negara yang masih menggunakan *Grondkaart* sebagai bukti penguasaan aset tanahnya adalah PT. Kereta Api Indonesia (Persero) atau PT. KAI. Aset tanah PT. KAI merupakan warisan perusahaan kereta api Belanda yang terkena nasionalisasi, tanah tersebut sering menimbulkan sengketa dikarenakan bukti penguasaan atas tanah berupa *Grondkaart* yang tidak diatur dalam Undang-undang Nomor 5 Tahun 1960 dan Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997. Pesatnya pengembangan perkeretaapian saat ini tentu harus didukung dengan pengamanan dan pengelolaan aset-aset sebagai salah satu modal utamanya sehingga penyerobotan dan penguasaan aset PT. KAI oleh pihak-pihak yang tidak berhak dan secara ilegal tidak akan terjadi lagi. Permasalahan dari penelitian ini adalah Bagaimanakah kedudukan *Grondkaart* sebagai bukti penguasaan tanah oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Kantor Devisi Regional IV Tanjung Karang menurut Hukum Pertanahan di Indonesia, dan Bagaimanakah akibat hukum dari penggunaan *Grondkaart* sebagai bukti penguasaan tanah oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Kantor Devisi Regional IV Tanjung Karang. Jenis penelitian ini adalah penelitian lapangan (*Field Research*) dan dilakukan secara deskriptif, pendekatan masalah dilakukan dengan cara yuridis empiris, data yang digunakan adalah data primer dan sekunder, tehnik pengumpulan data adalah wawancara, observasi dan dokumentasi, pengolahan data dilakukan dengan cara *editing*, *coding*, *Reconstrucing*, dan *sistemizing*, kemudian data dianalisis secara kualitatif.

Kata Kunci: Grondkaart, Kereta Api, Hukum Pertanahan, Sengketa

Abstract

Grondkaart or block maps are documents of evidence of ownership of assets which are assets for an institution or company that must be protected. There are several things that are still debatable regarding the position or legality of Grondkaart itself. One of the state companies that still uses Grondkaart as proof of ownership of its land assets is PT. Kereta Api Indonesia (Persero) or PT. KAI. Land assets of PT. KAI is the legacy of the Dutch railway company which was affected by nationalization, the land often causes disputes due to evidence of land ownership in the form of Grondkaart which is not regulated in Law Number 5 of 1960 and Government Regulation Number 24 of 1997. The rapid development of the current railway must be supported. with the security and management of assets as one of the main capital so that the seizure and control of assets of PT. KAI by unauthorized parties and illegally will not happen again. The problem of this research is how is the position of Grondkaart as proof of land tenure by PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Tanjung Karang Regional Division IV Office according to Land Law in Indonesia, and What are the legal consequences of using Grondkaart as proof of land tenure by PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Regional Division IV Tanjung Karang Office. This type of research is field research (Field Research) and is carried out descriptively, the problem approach is carried out by empirical juridical, the data used are primary and secondary data, data collection techniques are interviews, observation and documentation, data processing is done by editing, coding, Reconstructing, and Systemizing, then the data were analyzed qualitatively.

Keyword:: Grondkaart, Railway, Land Law, Dispute

PENDAHULUAN

Bagi kehidupan manusia, tanah mempunyai arti yang sangat penting karena sebagian besar dari kehidupan manusia bergantung pada tanah. Tanah dapat dinilai sebagai suatu harta yang mempunyai sifat “*permanent*” dan merupakan tempat pemukiman yang dapat dicadangkan untuk kehidupan pada masa mendatang. Selain sebagai sumber penghidupan bagi manusia, tanah juga berfungsi sebagai tempat tinggal dan mendapatkan/mencari nafkah melalui usaha pertanian, perkebunan, perkantoran, dan perindustrian.¹ Tanah juga mempunyai arti yang penting bagi manusia karena selain memiliki hubungan yang erat dengan kehidupan manusia, tanah juga mempunyai nilai ekonomis yang dapat dimanfaatkan untuk kepentingan hidup manusia. Arti penting tanah bagi kelangsungan hidup manusia dikarenakan manusia hidup, tumbuh dan berkembang di atas tanah, bahkan merupakan tempat peristirahatan terakhir ketika meninggal dunia. Oleh karena itu tanah selain memiliki nilai ekonomis yang tinggi juga mengandung aspek spiritual. Dari sisi ekonomi, tanah dapat memberikan penghidupan kepada manusia untuk dimanfaatkan dan didayagunakan. Untuk itulah tanah diperlukan untuk meningkatkan kesejahteraan warga masyarakat. Tuntutan untuk melaksanakan pembangunan membuka peluang pemilik tanah untuk melaksanakan kerjasama dengan pihak ketiga, termasuk pembangunan terhadap tanah milik instansi pemerintah.²

Semakin meningkatnya pembangunan dan bertambahnya jumlah penduduk, maka akan semakin bertambah juga kebutuhan manusia atas tanah. Meningkatnya kebutuhan atas tanah berbanding terbalik dengan persediaan tanah yang sangat terbatas. Hal ini akan menimbulkan banyaknya sengketa di bidang pertanahan. Penyelesaian sengketa atau konflik pertanahan pada hakekatnya merupakan tugas Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia (BPN) dibidang pelayanan masyarakat dalam rangka memberikan kepastian hukum dalam penguasaan dan pemilikan tanah.

Penguasaan tanah oleh PT. KAI merupakan warisan dari perusahaan kereta api pada masa kolonial Belanda, dan sebagai bukti untuk penguasaan tanahnya adalah melalui *Grondkaart*. *Grondkaart* yang dimiliki oleh PT. KAI digunakan untuk melakukan pengambilalihan ulang aset-aset berupa tanah dan bangunan yang menjadi warisan perusahaan. Namun, dalam kenyataannya banyak hambatan yang ditemui oleh PT KAI dalam upaya menertibkan aset-aset mereka, misalnya adanya bukti sertifikat kepemilikan hak atas tanah dengan nama pihak lain yang dianggap sah oleh hukum. Masalah lain yang timbul adalah

¹ Imam Sutiknjo, *Politik Hukum Agraria* (Jogjakarta: Gajah Mada University Press, 1990), hlm.35.

² Surojo Wignjodipuro, *Pengantar dan Asas-asas Hukum Adat* (Jakarta: Gunung Agung, 1982), hlm.197

mengenai kedudukan atau legalitas dari *Grondkaart* itu sendiri. Dalam Undang-undang Nomor 5 Tahun 1960 (UUPA) yang merupakan dasar hukum pertanahan di Indonesia tidak ditemukan ketentuan yang mengatur mengenai penggunaan *Grondkaart* sebagai bukti penguasaan tanah. Menurut ketentuan Undang-undang Nomor 5 Tahun 1960 Tentang Peraturan Dasar Pokok-pokok Agraria, Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 Tentang Pendaftaran Tanah, dan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953 Tentang Penguasaan Tanah Negara, maka 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 itu data fisik maupun data yuridis.³

Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang masalah di atas maka permasalahan yang akan dikaji dalam penelitian ini adalah:

- a. Bagaimanakah kedudukan *Grondkaart* sebagai bukti penguasaan tanah oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Kantor Devisi Regional IV Tanjung Karang menurut Hukum Pertanahan di Indonesia?
- b. Bagaimanakah akibat hukum dari penggunaan *Grondkaart* sebagai bukti penguasaan tanah oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Kantor Devisi Regional IV Tanjung Karang?

Metode Penelitian.

a. Jenis Penelitian.

Jenis penelitian ini adalah penelitian lapangan (*Field Research*) yaitu penelitian dengan karakteristik masalah yang berkaitan dengan latar belakang dan kondisi saat ini dari subjek yang diteliti serta interaksinya dengan lingkungan.⁴ Apabila dibicarakan mengenai macam/jenis penelitian, maka masalah tersebut senantiasa tergantung dari sudut mana seseorang melihatnya. Dilihat dari sudut sifatnya dikenal ada tiga jenis penelitian, yaitu: (1) eksploratoris; (2) deskriptif; dan (3) eksplanatoris.⁵

Sehubungan dengan jenis penelitian di atas maka penelitian ini akan dilakukan secara deskriptif yaitu menguraikan tentang kedudukan dan akibat hukum dari penggunaan *Grondkaart* sebagai bukti penguasaan tanah oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

³ Arba, *Hukum Agraria Indonesia* (Jakarta: Sinar Grafika, 2015), hlm.149

⁴ Etta Mamang Sangaji, *Metode Penelitian Pendekatan Praktek Dalam Penelitian* (Yogyakarta, CV. Andi Offset, 2010), hlm.21

⁵ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum* (Jakarta: UI Press, 1986), hlm. 9 & 50.

b. Jenis Pendekatan Masalah.

Penelitian ini akan menggunakan pendekatan secara yuridis Empiris, yaitu penelitian hukum mengenai pemberlakuan atau implementasi ketentuan hukum normatif secara *in action* pada setiap peristiwa hukum tertentu yang terjadi dalam masyarakat. Dalam hal ini berkenaan dengan pemberlakuan dan implementasi terhadap kedudukan dan akibat hukum dari penggunaan *Grondkaart* oleh PT. KAI untuk menjaga dan menertibkan aset-aset hak atas tanah.

c. Jenis dan Sumber Data.

Penelitian ini menggunakan jenis data primer dan data sekunder. Data primer adalah data yang diperoleh langsung dari sumbernya baik melalui wawancara, observasi dan dokumentasi. Sementara data sekunder yaitu bahan-bahan hukum yang berkaitan dengan permasalahan baik yang terdokumentasi maupun yang tidak terdokumentasi. Sumber data sekunder itu dapat dibedakan atas:

1. Bahan hukum primer, yang terdiri dari berbagai aturan perundang-undangan tentang berkaitan dengan penelitian Yaitu Undang-undang Nomor 5 Tahun 1960, Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 dan Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997.
2. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan-bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer, misalnya: pendapat para sarjana, teori-teori, doktrin-doktrin, hasil penelitian terdahulu yang berhubungan penggunaan *Grondkaart* sebagai bukti penguasaan tanah oleh PT KAI dan akibat hukum dari penggunaan *Grondkaart* sebagai bukti penguasaan tanah.
3. Bahan hukum tersier, yaitu bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, seperti kamus hukum dan ensiklopedia.

d. Tehnik Pengumpulan Data.

Alat pengumpulan data yang benar akan menghasilkan data yang kredibilitasnya tinggi, oleh karena itu tahap pengumpulan data tidak boleh salah dan harus dilakukan dengan cermat serta sesuai dengan prosedur.⁶

1. Data primer diperoleh melalui wawancara, observasi dan dokumentasi.
 - a) wawancara, yaitu tehnik pengumpulan data dengan cara bertanya langsung dengan responden yaitu staf Divisi aset dan komersialisasi pada Kantor Devisi IV Tanjung Karang.

⁶ V. Wiratna Sujarweni, *Metode Penelitian Lengkap, praktis dan mudah dipahami* (Yogyakarta: Pustaka Baru Press, 2014), hlm.31.

- b) Observasi, yaitu tehnik pengumpulan data dengan cara memperhatikan atau mengamati kemudian dilakukan pencatatan secara cermat dan sistematis. Observasi juga diperlukan untuk melihat kondisi secara langsung di lapangan.
- c) Dokumentasi, yaitu tehnik pengumpulan data melalui peninggalan arsip-arsip, dokumen resmi, buku dan literatur yang berkaitan dengan permasalahan yang diteliti.

e. Tehnik Pengolahan Data dan Analisa Data.

Data yang sudah terkumpul kemudian diolah. Pengolahan data dilakukan dengan cara:

1. *Editing* (pemeriksaan data)

Pada tahap editing ini peneliti akan mengoreksi apakah data yang telah terkumpul sudah cukup lengkap, sudah benar dan sudah sesuai/relevan dengan permasalahan yang diteliti.

2. *Coding* (Penandaan data).

Pada tahap ini peneliti akan memberi catatan atau tanda terhadap data yang telah diedit sesuai dengan permasalahan yang diteliti.

3. *Reconstrucing* (rekonstruksi data).

Pada tahap ini peneliti akan menyusun ulang setiap data yang telah valid sehingga menjadi teratur, berurutan, logis sehingga mudah dipahami dan diinterpretasikan.

4. *Sistemizing* (sistemisasi data).

Pada tahap ini peneliti akan menempatkan data menurut kerangka sistematika bahasan berdasarkan urutan permasalahan.

Setelah semua data diolah dan dianggap valid/sesuai dengan permasalahan barulah dilakukan analisis data secara *kualitatif*. Analisis *kualitatif* artinya menguraikan data secara berurutan dalam bentuk kalimat yang teratur, runtun, logis, tidak tumpang tindih dan efektif sehingga memudahkan interpretasi data dan pemahaman hasil analisis.⁷

PEMBAHASAN

1. Sejarah berdirinya PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Kantor Devisi Regional IV Tanjung Karang.

Sekitar tahun 1905 program transmigrasi mulai diberlakukan dan pada tahun 1911 transmigran yang didatangkan oleh pemerintah Hindia Belanda ke Lampung berhasil membangun perkebunan tembakau, kopi, karet, kelapa dan kelapa sawit. Pada saat itu sarana yang digunakan untuk mengangkut hasil bumi adalah melalui pelayaran laut dan itu akan

⁷ Abdulkadir Muhamad, *Hukum dan Penelitian Hukum* (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2004), hlm.126

memakan biaya dan waktu karena adanya kesulitan untuk memasuki pelabuhan di Palembang, Krui dan Menggala. Maka diputuskan biaya reduksi untuk transportasi dan waktu pengiriman hasil bumi dengan menggunakan rel kereta api dari Palembang ke Tanjung Karang.

Rel kereta api antara Tanjung Karang dan Palembang banyak melintasi hutan, perkebunan karet, perkebunan sawit dan rawa-rawa. Perlahan jalur rel kemudian dikembangkan untuk pengangkutan batu bara dari tempat penambangannya di Tanjung Enim. Akhirnya pemerintah Hindia Belanda melalui *Zuid Soematera Spoorwegen* (ZSS) tuntas membangun rel kereta api di Lampung dan Sumatera Selatan. Devisi Regional IV Tanjung Karang adalah Devisi Regional Kereta Api Indonesia dengan wilayah kerja Provinsi Lampung dan sebagian Sumatera Selatan di pimpin oleh seorang Kepala Devisi Regional (Kadivreg) yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Direksi PT. KAI.

Semua aset tanah PT KAI berkapasitas sebagai kekayaan negara yang dipisahkan dan tunduk pada Undang-undang Perbendaharaan Negara, dan peraturan perundangan lainnya mengenai kekayaan negara sehingga aset tanah PT KAI baik yang sudah bersertifikat maupun yang belum tidak bisa dilepaskan kepada pihak ketiga jika tidak ada izin dari Menteri Keuangan. Pada perkembangannya, saat terjadi perubahan status dari Perumka menjadi PT KAI ditegaskan bahwa semua kekayaan negara di Perumka beralih menjadi kekayaan PT KAI kecuali prasarana yang didalamnya termasuk tanah.

Dengan demikian jelas bahwa secara hukum aset tanah PT KAI tetap menjadi kekayaan negara atau tanah negara yang telah tertanam dalam tubuh PJKA, Perumka dan PT KAI sebagai badan penyelenggara Perkeretaapian di Indonesia juga diberi kewenangan untuk mengelola sarana dan prasarana termasuk di dalamnya tanah. Dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2004 ditegaskan bahwa tanah aset PT KAI baik yang sudah bersertifikat maupun yang belum, tidak boleh dilepaskan kepada pihak ketiga jika tidak ada izin dari Menteri Keuangan. Walaupun tanah itu belum bersertifikat dan masih berstatus tanah negara tetap tidak boleh diberikan status hak atas tanah tersebut kepada pihak ketiga.

2. Kedudukan *Grondkaart* Sebagai Bukti Penguasaan Tanah Oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Kantor Devisi Regional IV Tanjung Karang Menurut Hukum Pertanahan di Indonesia.

Penguasaan aset tanah PT KAI telah berlangsung sebelum lahirnya UUPA, bahkan telah ada sebelum Indonesia merdeka, jadi tanah-tanah yang dikuasai oleh PT KAI pada saat ini sudah memiliki status tanah sesuai dengan Hukum Pertanahan pada waktu itu, yaitu hukum Tanah

Barat, hal ini terus berlangsung sampai diterbitkannya UUPA. Untuk wilayah Lampung, aset yang dikuasai oleh PT KAI Devisi Regional IV Tanjung Karang adalah aset peninggalan *Staatspoorwegen* (SS) dan untuk tanda bukti penguasaan aset tersebut adalah berupa *Grondkaart*. Untuk menyatakan bahwa sebidang tanah merupakan aset dari yang bersangkutan adalah penyerahan penguasaan tanah (*Bestamming*) berdasarkan Ordonansi yang dimuat dalam *Staatblad Nederlands Indie*, tanah yang sudah diserahkan penguasaannya otomatis menjadi aset instansi pemerintah yang bersangkutan. Berdasarkan asas *Domein* yang termuat dalam *Agrarisch Wet* dan *Agrarisch Besluit*, negara sebagai pemilik (*Domein*) tanah menyatakan bahwa jika tanah tersebut tidak ada bukti hak *Eigendommen*, maka negara harus menyerahkan tanah tersebut kepada instansi untuk keperluan instansi yang bersangkutan. Begitu juga dengan tanahnya maka tanah tersebut menjadi milik dari instansi tersebut.

Menurut asas *Domein Verklaring*, apabila negara (pemerintah) ingin memiliki tanah, maka langkah pemberiannya berdasar Hukum Privat, yang kemudian disebut dengan *Gouvernement Ground* (tanah milik pemerintah). Untuk pengurusan tanah negara diserahkan kepada *Departemen van Binnenlands Bestuur* (BB), pada saat ini disamakan dengan Departemen Dalam Negeri. Kewenangan mengurus tanah negara oleh BB dapat diberikan atau dilimpahkan kepada Departemen atau Instansi Pemerintah. Dengan demikian adanya bukti penyerahan sudah cukup untuk bukti penguasaan oleh SS yang mana bukti itu berupa peta yang disebut dengan *Grondkaart*, yaitu sejenis peta tanah hasil pengukuran dan penetapan yang dibuat untuk keperluan SS.

Pembuatan *Grondkaart* digunakan dengan tehnik geodesi oleh *landmester* (Petugas Pengukuran Kadaster) untuk memenuhi legalitasnya sesuai dengan peraturan yang berlaku saat itu, maka setiap *Grondkaart* disahkan oleh Kepala Kantor Kadaster dan residen setempat. Setelah lahirnya UUPA, semua bentuk penguasaan atas tanah yang sebelumnya tunduk pada Hukum Tanah Barat harus dikonversi menjadi Hak Atas Tanah yang sesuai dengan ketentuan UUPA. Konversi sendiri di atur dalam UUPA pada bagian kedua mengenai Ketentuan-ketentuan Konversi. Konversi hak atas tanah juga termasuk tanah-tanah yang dikuasai oleh PT KAI. Meskipun di dalam UUPA tidak di atur mengenai konversi tanah yang dikuasai oleh instansi pemerintah, namun aturan lebih lanjut di atur melalui Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 Tentang Pelaksanaan Konversi Hak Penguasaan Atas Tanah Negara dan ketentuan-ketentuan tentang kebijakan selanjutnya. Berdasarkan ketentuan tersebut, tanah PT KAI dikonversi menjadi Hak Pakai atau Hak Pengelolaan. Selama hak pakai tanah tersebut digunakan sendiri juga diperuntukkan bagi pihak lain atau pihak ketiga. Jadi, secara de jure tanah-tanah

tersebut telah menjadi hak pakai dan hak pengelolaan tapi masih ada kewajiban lain yang harus dipenuhi oleh setiap instansi yang menggunakan tanah negara, yaitu keharusan untuk mendaftarkan hak atas tanah tersebut ke Kantor Pertanahan.

Dalam penggunaan dan pengelolaan tanah negara oleh PT KAI dengan kewajiban untuk melakukan pendaftaran tanah tersebut, diberikan perlakuan dan kesempatan yang sama, baik perusahaan kereta api bekas SS maupun bekas VS. Sejak berdirinya Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) aset bekas SS secara otomatis menjadi asetnya, akan tetapi tidak memiliki Hak Atas Tanah pada waktu sebelum berlakunya UUPA. Kemudian dengan adanya Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953 tanahnya menjadi tanah negara yang berada di bawah penguasaan Djawatan Kereta Api (DKA). Berbeda dengan tanah VS, di atas tanah SS ada hak konsesi, eigendom dan opstal, tetapi setelah adanya nasionalisasi secara otomatis tanahnya menjadi tanah yang dikuasai langsung oleh negara. Selanjutnya oleh negara penguasaannya berada di bawah DKA, maka tanah tersebut menjadi tanah yang berada di bawah penguasaan (*In Beheer*) dari DKA. Dengan demikian Ketentuan Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 berlaku baik bagi SS maupun bagi VS.⁸

Dengan demikian dapatlah dijelaskan bahwa bila dilihat dari asal muasal pemberian hak penguasaan yang berdasarkan pada ketentuan Hukum Barat maka *Grondkaart* dapat dijadikan bukti terhadap penguasaan hak atas tanah, hal ini dikuatkan dengan adanya ketentuan Surat Menteri Keuangan/Dirjen Pembinaan BUMN Kepada Menteri Agraria/Kepala BPN No.S-11/MK.16/1994 tanggal 24 Januari 1995 yang menyatakan bahwa *Grondkaart* dan sertifikat mempunyai bentuk yang sama yaitu sama-sama merupakan suatu ketetapan (*Beschikking*), namun kedudukan *Grondkaart* tidak dapat disamakan dengan sertifikat Hak Atas Tanah yang berlaku menurut Hukum Pertanahan sekarang ini.

3. Akibat Hukum dari Penggunaan *Grondkaart* Sebagai Bukti Penguasaan Tanah Oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Kantor Devisi Regional IV Tanjung Karang.

Grondkaart atau peta blok merupakan dokumen bukti dari kepemilikan aset yang merupakan kekayaan bagi suatu lembaga atau perusahaan yang harus dijaga. Ada beberapa hal yang masih menjadi perdebatan terkait kedudukan atau legalitas dari *Grondkaart* itu sendiri. Pesatnya pengembangan perkeretaapian saat ini tentu harus di dukung dengan pengamanan dan pengelolaan aset-aset sebagai salah satu modal utamanya. Meskipun demikian, penyerobotan dan

⁸ Oky Nasrul, Pemanfaatan Tanah Aset PT Kereta Api Oleh Pihak Ketiga, *Kamus Jurnal Ilmu Hukum*, Vo.20, No.3 Tahun 2018.

Penguasaan aset KAI oleh pihak-pihak yang tidak berhak dan secara ilegal masih marak terjadi. Seperti diketahui, PT KAI merupakan BUMN dengan perjalanan panjang yang awalnya merupakan perusahaan milik pemerintah kolonial Hindia Belanda. Setelah Indonesia merdeka dan mendapat pengakuan dari Belanda, perusahaan-perusahaan milik Belanda kemudian dinasionalisasi menjadi milik Indonesia. Berbicara mengenai aset tanah hasil nasionalisasi, maka tidak lepas dari *Grondkaart*. *Grondkaart* merupakan produk hukum masa lalu yang bersifat tetap sampai sekarang ini, keabsahannya diakui menurut hukum. *Grondkaart* termasuk jenis dokumen yang menerangkan status kepemilikan objek tanah yang sah dan sempurna, bukan merupakan dari jenis objek tanah.

Secara harfiah *Grond* artinya tanah sedangkan *Kaart* berarti peta, jadi artinya adalah peta tanah. Akan tetapi, dalam pemahaman secara hukum menjadi sangat kuat dan sempurna karena legalitas *Grondkaart* memenuhi syarat hukum formil dan syarat hukum materiil yang berlaku sekarang ini. *Grondkaart* merupakan peninggalan pemerintah Hindia Belanda berupa produk objek hukum masa lalu yang bersifat tetap dan final. Didalamnya berisi gambar penampang lahan yang di atasnya terdapat batas-batas dari lahan tersebut. Pengesahan *Grondkaart* dilakukan oleh pejabat terkait dan berdasarkan surat ukur tanah oleh kadaster (BPN).

Grondkaart memiliki dua fungsi yaitu fungsi kepemilikan dan fungsi kepentingan. Fungsi kepemilikan menegaskan hak kepemilikan atas lahan tersebut sementara fungsi kepentingan menunjuk pada tujuan objek yang dimuat dalam *Grondkaart* serta pihak-pihak yang berkepentingan terhadap objek yang terdapat di dalam *Grondkaart*. Bukti kepemilikan ditunjukkan melalui pencantuman dari pejabat Kadaster (BPN pada masa Hindia Belanda) yang memberikan persetujuan atas *Grondkaart*, dengan demikian bisa diketahui bahwa *Grondkaart* dibuat berdasarkan hasil pengukuran tanah oleh petugas Kadaster sehingga mempunyai kekuatan legal formal sebagai dokumen yang diterbitkan oleh lembaga pertanahan pada zamannya.

Kekuatan hukum lain yang dimiliki oleh *Grondkaart* adalah pencantuman surat keputusan/surat ketetapan pejabat pemerintah yang menyetujui pengesahan *Grondkaart* tersebut untuk digunakan sesuai dengan fungsinya. Surat keputusan/surat ketetapan itu memuat penjelasan tentang riwayat tanah yang tertera dalam *Grondkaart* serta proses kepemilikan oleh objek yang tercatat didalamnya. Dengan demikian di samping dari Kadaster, *Grondkaart* memiliki kekuatan hukum dari pejabat pemerintah yang berwenang untuk mengesahkan kepemilikan lahan dan pembuktiannya melalui *Grondkaart*, seperti Ketetapan Direktur Pekerjaan Umum (*Openbare Waken*), Direktur Badan Usaha Milik Negara (*Gouvernement*

Bedrijven), atau Direktur Perhubungan (*Verkeer*). Ketiga ketetapan ini bersumber pada Surat Keputusan (*Besluit*) Gubernur Jenderal sebagai Kepala Koloni.

Dengan kekuatan hukum formil dan materiil yang dimiliki oleh *Grondkaart* maka tanah-tanah yang sudah dialihkan kepada aset perusahaan PT KAI lalu diukur, ditetapkan, dan diuraikan dalam *Grondkaart* selain itu dijelaskan juga secara konkret batas-batas tanah yang sudah diserahkan kepada aset KAI berdasarkan ordonansi yang dimuat dalam *Staatblad* masing-masing. *Grondkaart* adalah bukti kepemilikan tanah PT KAI yang bila dalam proses pengamanan aset terjadi sengketa dapat digunakan sebagai alat bukti kepemilikan yang tidak pernah dilakukan pembaruan hak. Seperti kasus yang pernah terjadi di PT KAI Devisi Regional Tanjung Karang, pada saat menertibkan asetnya berupa tanah, yang dijadikan dasar dalam penertiban adalah *Grondkaart*. Berdasarkan peta itu PT KAI mengklaim bahwa 75 meter dari sisi kiri dan kanan rel merupakan lahan PT KAI. Sementara pada radius itu, lahan itu telah ditempati dan telah di bangun bangunan Rumah Toko (Ruko) sebanyak 9 unit oleh Linda Surjati dengan dasar Sertifikat Hak Milik. Bangunan itu dibangun di atas PT KAI yang terletak di Jalan Teuku Umar Kelurahan Pasir Gintung, Tanjung Karang, Bandar Lampung dengan luas lebih kurang 1.815 M². Berdasarkan Putusan Pengadilan Negeri Tanjung Karang No.34/Pdt.G/2002/PN.Tk, Putusan Pengadilan Tinggi Tanjung Karang No.14/Pdt/2003/PT.Tk dan Putusan Mahkamah Agung RI No.1262/K/pdt/2004 semuanya dimenangkan oleh pihak PT KAI dimana *Grondkaart* yang dijadikan sebagai alat bukti dalam perkara itu dinilai sebagai alat bukti surat yang sempurna sebagaimana akta otentik.

Berdasarkan contoh kasus di atas jelaslah bahwa *Grondkaart* yang dibuat secara sah dapat diterima sebagai alat bukti surat yang sempurna sebagaimana bukti surat yang dibuat secara otentik. Pada putusan Pengadilan yang telah mempunyai kekuatan hukum tetap (*Incracht*) hakim membatalkan dan memerintahkan untuk mencabut Sertifikat Hak Milik (SHM) yang berada pada tanah milik PT KAI yang hanya memiliki alat bukti berupa *Grondkaart*.

Pada tanggal 24 September 1960, Pemerintah mensahkan Undang-undang Nomor 5 tahun 1960 Tentang Peraturan Dasar Pokok-pokok Agraria. Pada bagian kedua dari UUPA tersebut dimuat ketentuan tentang Konversi, dimana tanah-tanah yang dikuasai oleh instansi pemerintah dengan hak penguasaan (*Beheer*) sejak tanggal 24 September 1960 dikonversi menjadi hak pakai dan hak pengelolaan berlaku selama digunakan. 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.

C. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan di atas maka dapat disimpulkan sebagai berikut:

1. Kedudukan *Grondkaart* dalam hukum pertanahan di Indonesia dapat di lihat di dalam Undang-undang Nomor 5 Tahun 1960 (UUPA) yang merupakan dasar hukum pertanahan di Indonesia tidak ditemukan ketentuan yang mengatur mengenai penggunaan *Grondkaart* sebagai bukti penguasaan tanah. Menurut ketentuan Undang-undang Nomor 5 Tahun 1960 Tentang Peraturan Dasar Pokok-pokok Agraria, Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 Tentang Pendaftaran Tanah, dan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953 Tentang Penguasaan Tanah Negara, maka 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 itu data fisik maupun data yuridis. *Grondkaart* merupakan produk hukum masa lalu yang bersifat tetap sampai sekarang ini, keabsahannya diakui menurut hukum. *Grondkaart* termasuk jenis dokumen yang menerangkan status kepemilikan objek tanah yang sah dan sempurna, sehingga dapat dijadikan sebagai alat bukti dalam perkara itu dinilai sebagai alat bukti surat yang sempurna sebagaimana akta otentik.
2. *Grondkaart* adalah bukti kepemilikan tanah PT KAI yang bila dalam proses pengamanan aset terjadi sengketa dapat digunakan sebagai alat bukti kepemilikan yang tidak pernah dilakukan pembaruan hak, didalamnya dijelaskan juga tentang secara konkret batas-batas tanah yang sudah diserahkan kepada aset KAI berdasarkan ordonansi yang dimuat dalam Staatblad masing-masing sehingga akibat hukum yang terjadi bila pihak ketiga menguasai aset KAI maka hakim dapat membatalkan dan memerintahkan untuk mencabut Sertifikat Hak Milik (SHM) yang berada pada tanah milik PT KAI.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdulkadir Muhammad, 2004, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Arba, 2015, *Hukum Agraria Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Etta Mamang Sangaji, 2010, *Metode Penelitian Pendekatan Praktek Dalam Penelitian*, CV. Andi Offset, Yogyakarta.
- Imam Sutiknjo, 1990, *Politik Hukum Agraria*, Gajah Mada University Press, Jogjakarta.
- Oky Nasrul, Pemanfaatan Tanah Aset PT Kereta Api Oleh Pihak Ketiga, *Kamus Jurnal Ilmu Hukum*, Vo.20, No.3 Tahun 2018.
- Soerjono Soekanto, 1986, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI Press, Jakarta.
- Surojo Wignjodipuro, 1982 *Pengantar dan Asas-asas Hukum Adat*, Gunung Agung, Jakarta.
- Undang-undang Nomor 5 Tahun 1960 Tentang Peraturan Dasar Pokok-pokok Agraria.
- Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian
- Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 Tentang Pendaftaran Tanah
- Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953 Tentang Penguasaan Tanah Negara

