

**KAJIAN GRONDKAART SEBAGAI
ALAT BUKTI DAN/ATAU ALAS HAK ATAS TANAH
DI KOTA SEMARANG**

SKRIPSI

Diajukan untuk Memenuhi Persyaratan Memperoleh Sebutan
Sarjana Terapan di Bidang Pertanahan Program Studi Diploma
IV Pertanahan Konsentrasi Manajemen Pertanahan



Disusun oleh:

DINAR W. WARDHANI

NIM. 16252979

MANAJEMEN PERTANAHAN

**KEMENTERIAN AGRARIA DAN TATA RUANG/
BADAN PERTANAHAN NASIONAL
SEKOLAH TINGGI PERTANAHAN NASIONAL
YOGYAKARTA
2020**

ABSTRACT

Control over land assets of PT. Kereta Api Indonesia (Persero) is based on *grondkaart*. *Grondkaart*'s position as a product in the past is still interpreted when it is reviewed its application in the present. In Semarang City, the overlap between community property rights and land assets of PT. KAI (Persero) which is based on *grondkaart* with a decision in the form of cancellation of 56 (fifty six) HM certificates. The research objective was to determine the position and legal consequences of *grondkaart*. The method used in this juridical normative research examines several statutory regulations and studies court decisions and empirical juridical with the results of interviews. The results showed that the original *grondkaart* could never be shown by PT. KAI and is always used as supporting evidence in court. The conclusions of this study: 1). *grondkaart* in the AW era 1870 as evidence of ownership while the LoGA era was the basis for land tenure rights. 2). The legal consequence of *grondkaart* is as a basis for physical possession rights as a condition for the issuance of a certificate while in court *freekaart* is one of the means of written evidence (Article 1866 of the Civil Code).

Keywords: *grondkaart*, evidence, land right basis.

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL.....	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
PERNYATAAN KEASLIAN SKRIPSI.....	iii
MOTTO	iv
HALAMAN PERSEMBAHAN	v
KATA PENGANTAR	vi
INTISARI.....	ix
ABSTRACT.....	x
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xiv
DAFTAR GAMBAR	xv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xvi
BAB I PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah.....	6
C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian	7
BAB II TINJAUAN PUSTAKA.....	9
A. Kajian Terdahulu	9
B. Kerangka Teoritis.....	16
1. Pengertian <i>Grondkaart</i>	16
2. <i>Grondkaart</i> dalam UUPA	21
3. Pengertian Alat Bukti.....	25
4. Pengertian Alas Hak.....	27
5. Aset Badan Usaha Milik Negara.....	28
6. Pembuktian.....	31
C. Kerangka Pemikiran.....	36
BAB III METODE PENELITIAN	38
A. Format Penelitian	39

B. Lokasi Penelitian.....	40
C. Populasi, Sampel dan Teknik Pengambilan Sampel.....	41
D. Definisi Operasional	43
E. Jenis, Sumber dan Teknik Pengumpulan Data	44
F. Analisis Data.....	51
BAB IV GAMBARAN UMUM WILAYAH PENELITIAN.....	53
A. Gambaran Umum Wilayah Kota Semarang	53
B. Gambaran Umum PT. Kereta Api Indonesia (Persero) DAOP IV Semarang.....	58
C. Gambaran Umum Kampung Kebonharjo Kelurahan Tanjung Mas Kecamatan Semarang Utara Kota Semarang.....	60
D. Gambaran Umum Kelurahan Kemijen Kecamatan Semarang Utara Kota Semarang.....	62
BAB V KAJIAN GRONDKAART SEBAGAI ALAT BUKTI DAN/ATAU ALAS HAK ATAS TANAH DI KOTA SEMARANG	64
A. <i>Grondkaart</i> Sebagai Alat Bukti dan/atau Alas Hak Atas Tanah Di Kota Semarang Menurut Peraturan Perundangan.....	64
1. Tanah PT. Kereta Api Indonesia berasal dari <i>Staatsspoorwegen</i>	65
2. Tanah PT Kereta Api Indonesia berasal dari Verenigde Spoorwegbedrij (VS).....	69
3. NIS (N.V. Nederlands Indische Spoorweg Maatschappij)	71
4. Tinjauan Kedudukan <i>Grondkaart</i> Sebagai Alat Bukti dan/ Alas Hak Atas Tanah.....	73
B. Alasan Kedudukan <i>Grondkaart</i> Sebagai Alat Bukti dan/atau Alas Hak Atas Tanah Di Kota Semarang	87
1. Riwayat <i>Grondkaart</i>	87
2. Penataan Aset <i>Grondkaart</i>	92
3. Proses Penerbitan Sertipikat Berdasar <i>Grondkaart</i>	103
4. Analisis alasan <i>grondkaart</i> menjadi alat bukti dan/ alas hak atas tanah di Kota Semarang	106

C. Konsekuensi Hukum <i>Grondkaart</i> sebagai Alat Bukti dan/atau Alas Hak Atas Tanah di Kota Semarang	111
1. Dinamika Permasalahan Penguasaan Pemilikan Hak Tanah di Kebonharjo Kelurahan Tanjung Mas antara Warga VS PT. KAI (Persero) DAOP IV Semarang	111
2. Analisis Kasus Putusan Perkara Perdata Nomor 227/Pdt.G/2016/PN.Smg	123
3. Analisis Kasus Putusan Perkara Perdata Nomor 27/Pdt.G/2016/PN.Smg jo Putusan Perkara Perdata Nomor 365/PDT/2016/PT.SMG jo Putusan Mahkamah Agung Nomor 1819/K/PDT/2017	128
4. Analisis Kasus Putusan Pengadilan Tata Usaha Negara Nomor 019/G/2017/PTUN.Smg jo Putusan PT.Tun Surabaya Nomor 190/B/2017/PT.TUN SBY jo Putusan Mahkamah Agung Nomor 241K/TUN/2018.....	132
5. Analisis Kasus Putusan Pengadilan Tata Usaha Negara Nomor 002/G/2017/PTUN.Smg jo Putusan PT.Tun Surabaya Nomor 162/B/2017/PT.TUN SBY jo Putusan Mahkamah Agung Nomor 176K/TUN/2018.....	142
6. Konsekuensi Hukum <i>Grondkaart</i> Sebagai Alat Bukti dan/ Alas Hak Atas Tanah Di Kota Semarang	153
BAB VI PENUTUP	162
A. Kesimpulan	162
B. Saran	163
DAFTAR PUSTAKA	165

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Salah satu masalah utama negara yang saat ini belum mendapatkan penyelesaian secara tuntas adalah permasalahan mengenai tanah. Persoalan mengenai tanah bermacam-macam serta berkaitan erat dengan kehidupan karena sebagian besar kehidupan manusia bergantung pada tanah. Tanah memiliki arti secara sosial, psikologis, dan hukum bagi manusia. Arti tanah secara sosial bagi masyarakat, yakni sebagai sumber penghidupan, tempat tinggal dan secara psikologis bagi masyarakat sebagai tempat persemayaman terakhir bagi seseorang yang meninggal dunia serta secara hukum, tanah menunjukkan adanya hubungan legalitas antara manusia dengan penguasaan dan pemilikan.

Sesuai amanat Pasal 33 ayat (3) Undang-Undang Dasar Republik Indonesia Tahun 1945 yang berbunyi sebagai berikut: “Bumi, air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan sebesar-besarnya untuk kemakmuran rakyat” maka jelas kiranya bahwa tanah atau bumi harus digunakan dengan sebaik-baiknya demi kemakmuran rakyat termasuk hal di dalamnya untuk dikuasai oleh masyarakat di bawah pengaturan oleh negara sehingga penguasaan dan pemilikan tanah oleh masyarakat harus diatur sedemikian rupa untuk mendapatkan perlindungan hukum demi kepentingan masyarakat banyak. Berdasarkan pengertian di atas bahwa penguasaan dan pemilikan tanah harus dimanfaatkan secara sebaik-baiknya dan harus diatur sedemikian pula termasuk di dalamnya perlindungan hukum yang tetap dan pasti dari pemerintah dibuktikan dengan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria yang tertuang dalam Pasal 19 dan Pasal 4 ayat (1) serta Pasal 4 ayat (2).

Semakin meningkatnya kebutuhan masyarakat akan tanah maka semakin meningkat pula permasalahan atas tanah dikarenakan adanya ketidakseimbangan antara jumlah tanah dan jumlah masyarakat. Permasalahan akan tanah muncul tidak saja karena keadaan sekarang melainkan juga karena keadaan di masa lalu yang muncul kembali. Banyaknya sengketa di bidang pertanahan maka perlu adanya suatu langkah konkret mengenai jaminan kepastian hukum perlindungan hak atas tanah.

Masalah penguasaan dan kepemilikan di Indonesia harus dipahami bahwa penguasaan dapat digunakan secara fisik maupun secara yuridis (Harsono 2003,23). Menguasai secara fisik belum tentu menguasai secara yuridis dan begitu juga sebaliknya. Penguasaan dan kepemilikan atas tanah di Indonesia menimbulkan sengketa penguasaan tanah yang salah satunya terutama oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) di mana hal ini berkaitan dengan inventarisasi aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) karena tanah tidak terfungsikan ataupun nonaktif (Zein 2000, 3). Dalam penyelenggaraannya, perkeretaapian di seluruh Indonesia dapat dikategorikan menjadi 2 (dua), yaitu perkeretaapian aktif dan nonaktif. Perkeretaapian aktif apabila segala sarana dan prasarana serta fasilitas penunjang kereta api digunakan dan dimanfaatkan dalam mencapai tujuan penyelenggaraan perkeretaapian. Perkeretaapian nonaktif apabila sarana dan prasarana kereta api sudah tidak digunakan lagi sebagaimana peruntukan semula (Zein 2000, 4).

Tanah-tanah PT. Kereta Api Indonesia (Persero) pada daerah aktif dimasukkan dalam aset milik PT. KAI sedang daerah perkeretaapian nonaktif secara hukum belum diatur lebih lanjut. Inventarisasi aset oleh PT. KAI dibagi menjadi 2 (dua), yakni *Staatspoorweegen (SS)*¹ dan *Nederland Indische Spoorweegen (NIS)*². Untuk *Staatspoorweegen (SS)* merupakan aset yang

¹ *Staatspoorwegen (SS)* dengan nama lengkap *Staatspoor-en-Tramwegen in Nederlandsch-Indie* adalah nama sebuah perusahaan kereta api di Hindia Belanda. Perusahaan ini merupakan Perusahaan yang dimiliki oleh Pemerintah Hindia Belanda dan *dibestemmingkan* yakni menjadi Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI), pendahulu PT. Kereta Api Indonesia.

² *Naamlooze Vennootschap Nederlands(ch)-Indische Spoorweg Maatschappij* adalah salah satu perusahaan kereta api di Hindia Belanda yang sering disingkat dengan NIS. Awalnya,

dibeli untuk masing-masing perusahaan berdasarkan *grondkaart* sedang *Nederland Indische Spoorweegen (NIS)* merupakan aset yang diambil alih oleh Pemerintah. Kedudukan kedua perusahaan kereta api ini masih multitafsir di masyarakat.

Sedang menurut Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (BUMN) menyatakan bahwa BUMN adalah badan usaha yang seluruh atau sebagian besar modalnya dimiliki oleh negara melalui penyertaan secara langsung yang berasal dari kekayaan negara yang dipisahkan. Pengertian ini lebih menekankan kepada pemilikan bukan definisi hakikat BUMN. Macam-macam bentuk badan usaha menurut UU ini adalah Persero, Perum³ dan Persero Terbuka⁴. Persero adalah BUMN yang berbentuk perseroan terbatas yang modalnya terbagi dalam saham seluruh atau paling sedikit 51% (lima puluh satu persen) sahamnya dimiliki oleh Negara Republik Indonesia yang tujuan utamanya mengejar keuntungan (Pasal 1 butir 4 Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003).

Dari periode awal PT. KAI (Persero) dengan Undang-Undang Nomor 13 Tahun 1992 tentang Perkeretaapian menyebutkan bahwa penyelenggaraan perkeretaapian dimonopoli oleh PT. KAI (Persero). Terjadinya perubahan dalam penyelenggaraan perkeretaapian dari muncul Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian dengan pencabutan kewenangan monopoli dan peluang dilakukan privatisasi⁵ akan tetapi pada kenyataan 13

perusahaan swasta ini melayani kereta api di daerah Jawa Tengah dan Ngayogyakarta Hadiningrat (kini DIY) juga Batavia. Pesaingnya adalah *Staatspoorwegen* yang dibentuk oleh Departemen Urusan Koloni Hindia Belanda. Kantor pusat NIS ada di Kota Semarang, sekarang menjadi Lawang Sewu.

³ Perusahaan Umum (PERUM) adalah BUMN yang seluruh modalnya dimiliki negara dan tidak terbagi atas saham, yang bertujuan untuk kemanfaatan umum berupa penyediaan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan sekaligus mengejar keuntungan berdasarkan prinsip pengelolaan perusahaan (Pasal 1 butir 3 Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003)

⁴ Perusahaan Perseroan Terbuka yang selanjutnya disebut Persero Terbuka adalah Persero yang modal dan jumlah pemegang sahamnya memenuhi kriteria tertentu atau Persero yang melakukan penawaran umum sesuai dengan peraturan perundang-undangan di bidang pasar modal (Pasal 1 butir 3 Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003)

⁵ proses, cara, perbuatan milik negara menjadi milik perseorangan atau swastanisasi yang berarti proses peralihan produksi barang dan jasa dari sektor pemerintah ke sektor swasta

tahun semenjak berlakunya Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian berdasarkan anggaran dasar PT KAI (Persero) dan laporan tahunan (*annual report*) PT. KAI (Persero) masih sepenuhnya dimiliki oleh negara. (Heliana K 2013,23. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara menyatakan bahwa aset PT. Kereta Api Indonesia tetap menjadi milik PT. Kereta Api Indonesia dan pengguna barang atau kuasa pengguna maupun menatausahakan barang milik negara dan/atau daerah yang berada dalam penguasaan PT. Kereta Api wajib dikelola dengan sebaik-baiknya.

Pelaksanaan konversi hak penguasaan tanah menurut ketentuan Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 jo Peraturan Menteri Agraria Nomor 1 Tahun 1966 mengatur mengenai hak penguasaan tanah apabila dikuasai oleh instansi pemerintah dikonversi menjadi Hak Pakai untuk kepentingan sendiri dan konversi menjadi hak pengelolaan apabila di samping digunakan untuk kepentingan sendiri, dimaksudkan juga untuk diberikan kepada masyarakat (Fitri Adi 2004,2). Namun, dalam pemberian hak atas tanah kepada pihak ketiga menurut Peraturan Menteri Negara Agraria Nomor 9 Tahun 1999 tentang ketentuan-ketentuan tata cara pemberian dan pembatalan hak atas tanah negara dan pengelolaannya, tetap harus mendapatkan persetujuan dari Menteri Keuangan sebagai pengelolaan kekayaan negara dan ditegaskan bahwa pengurusan tanah-tanah negara, yang merupakan kekayaan negara secara yuridis administratif penguasaannya berada di bawah wewenang Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional, sedangkan secara fisik penggunaannya berada di bawah pengurusan suatu departemen dan/atau Lembaga yang memerlukan koordinasi dalam penanganannya (Sumardjono 2006,63)

Adanya tanah PT. Kereta Api nonaktif dikarenakan beberapa hal, antara lain tidak sesuai dengan perencanaan, perkembangan zaman, kurang memadainya kondisi geografis objek sehingga mengakibatkan sarana transportasi kereta api tidak dapat berkembang sebagaimana mestinya. Salah satu daerah dimana tanah maupun jalur kereta apinya menjadi lintas nonaktif

adalah di Kota Semarang terutama Kampung Kebunharjo dan Kelurahan Kemijen. Dua daerah tersebut merupakan dua daerah yang seluruh wilayahnya termasuk dalam area *grondkaart* dan merupakan tanah nonaktif milik PT. Kereta Api Indonesia (Persero) (komunikasi pribadi dengan Bapak Radiyanto selaku Kasi PMPP Kantah Kota Semarang, 15 Januari 2020).

Kondisi tanah-tanah kereta api yang nonaktif ini menimbulkan keinginan masyarakat untuk menempati dan menguasai tanah tersebut sehingga pada masyarakat kampung Kebunharjo seluruhnya telah diterbitkan Hak Milik atas masyarakat oleh Kantor Pertanahan Kota Semarang dan untuk PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mempunyai Hak Pakai atas tanah tersebut dimana Hak Milik tidak berdiri di atas Hak Pakai. Kondisi yang berbeda dialami oleh masyarakat di Kelurahan Kemijen dimana sudah terdapat 2.501 sertipikat Hak Milik atas nama masyarakat dari total luas area *grondkaart* di seluruh wilayah Kelurahan Kemijen yang memiliki luas 72 Ha. Dari keseluruhan luas Kelurahan Kemijen baru terbit Hak Pakai dengan luas 11 Ha, dan 600 bidang yang dikuasai oleh masyarakat belum terdaftar. Problema dimulai ketika PT. Kereta Api Indonesia (Persero) hendak menginventarisir aset-asetnya setelah melakukan pelunasan pada tahun 2015 dan masyarakat telah menguasai tanah tersebut turun-temurun.

Permasalahan sengketa penguasaan tanah berdasar *grondkaart* PT. Kereta Api Indonesia (Persero) di Pengadilan sebagian dimenangkan bukti pemilikannya oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan alat bukti *grondkaart*. Sebagai contoh pembatalan 50 (lima puluh) sertipikat Hak Milik kampung Kebunharjo berdasarkan Putusan Mahkamah Agung Nomor 176/K/TUN/2018 dan pembatalan 6 (enam) sertipikat Hak Milik Kampung Bangunharjo berdasarkan Putusan Mahkamah Agung Nomor 241/K/TUN/2018. Dalam putusan tersebut memutuskan 56 (lima puluh enam) sertipikat hak milik tersebut dibatalkan karena menjadi objek reaktivasi jalur kereta api yang menghubungkan Pelabuhan Tanjung Mas dan Stasiun Semarang Tawang. Mengacu pada Putusan Nomor 227/Pdt.G/2016/PN.Smg

grondkaart diakui menurut UUPA dan UU Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian (IGA Gangga Santi dkk. 2017).

Uraian di atas yang menjadi permasalahan panjang baik bagi masyarakat maupun PT. Kereta Api Indonesia (Persero) serta Pemerintah Kota untuk dapat menyelesaikan status hak penguasaan dan kepemilikan atas tanah PT. Kereta Api di Kota Semarang untuk mewujudkan ketentraman dan ketertiban hidup berbangsa dan bernegara. Bertolak pada uraian di atas, maka peneliti akan melakukan penelitian sebagai bahan penulisan skripsi dengan judul "Kajian *Grondkaart* Sebagai Alat Bukti dan/ Alas Hak Atas Tanah di Kota Semarang".

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang dan uraian di atas, penulis mengajukan satu persoalan pokok dalam kajian ini yakni, "masyarakat telah menguasai dan memiliki bidang tanah dengan bukti penguasaan berupa sertifikat hak milik dan atas objek bidang tanah yang sama PT. Kereta Api melakukan inventarisasi aset BUMN dan mengklaim kepemilikan dan/atau penguasaan atas bidang tanah tersebut berdasar *grondkaart*". Untuk mengawalinya diperlukan kesepahaman mengenai kedudukan *grondkaart* serta bagaimana akibat hukum apabila *grondkaart* menjadi alat bukti alas hak kepemilikan dan/atau penguasaan atas tanah, sehingga kajian mengenai *grondkaart* dapat membuka cakrawala mengenai alat bukti kepemilikan dan/atau penguasaan atas tanah. Untuk membantu menjelaskan persoalan pokok di atas, beberapa pertanyaan kunci perlu penulis ajukan untuk membantu menjelaskan lebih jauh, yaitu:

1. Apa kedudukan *grondkaart* ditinjau dari peraturan perundang-undangan di Kota Semarang?
2. Mengapa *grondkaart* digunakan sebagai alat bukti dan/atau alas hak atas tanah di Kota Semarang?
3. Bagaimana konsekuensi hukum *grondkaart* sebagai alat bukti dan/atau alas hak atas tanah di Kota Semarang?

C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

1. Penelitian ini bertujuan untuk:
 - a) Memberikan informasi mengenai kedudukan *grondkaart* terhadap UUPA maupun Peraturan perundang-undangan yang lain dalam hal penguasaan dan/ pemilikan hak atas tanah maupun di Peradilan. Harapannya dapat menjadi jembatan dalam mencari solusi atas permasalahan klaim penguasaan dan/ pemilikan hak atas tanah yang dilakukan oleh PT. Kereta Api Indonesia.
 - b) Menunjukkan alasan digunakannya *grondkaart* sebagai alat bukti dan/ alas hak atas tanah. Harapannya dapat menjadi rujukan dalam mencari solusi atas permasalahan klaim penguasaan dan/atau pemilikan atas tanah yang dilakukan oleh PT. Kereta Api Indonesia.
 - c) Menjelaskan konsekuensi hukum *grondkaart* sebagai alat bukti dan/ alas hak atas tanah berdasarkan teori pembuktian. Harapannya masyarakat dapat menggunakan prinsip kehati-hatian dalam penguasaan dan/atau pemilikan atas tanah.
 - d) Membuat evaluasi terhadap penerbitan sertipikat baik sistematis maupun sporadik.

2. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan kegunaan baik secara akademis maupun praktis, yaitu:
 - a) Kegunaan akademis, yaitu memperluas pengetahuan yang berkaitan dengan isu *grondkaart* menjadi salah satu bukti pemilikan tanah PT. Kereta Api Indonesia yang sedang gencar diinventarisir oleh Kementerian BUMN.
 - b) Kegunaan sosial, yaitu menjadi gambaran realitas di lapangan mengenai kondisi yang dihadapi masyarakat dalam mengajukan permohonan peralihan terhadap hak atas tanah yang diklaim oleh PT. Kereta Api Indonesia beralaskan *grondkaart*.

- c) Kegunaan praktis, yaitu menjadi bahan masukan bagi Kementerian ATR/BPN mengenai solusi dalam permasalahan penguasaan dan/atau kepemilikan atas tanah berdasar *grondkaart* oleh PT. Kereta Api Indonesia.

BAB VI

PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Kedudukan *grondkaart* multitafsir di berbagai pihak seperti PT.KAI (Persero), Kementerian Agraria dan Tata Ruang/BPN, maupun masyarakat. *Grondkaart* merupakan peta penguasaan tanah pada zaman pemerintahan Kolonial Belanda yang dibuat oleh lembaga yang berwenang dan digunakan sebagai klaim penguasaan dan pemilikan oleh PT. KAI (Persero). Dalam peraturan perundang-undangan di bidang pertanahan tidak memuat frasa mengenai *grondkaart* sebagai alat bukti dan alas hak. *Grondkaart* sebagai alat bukti penguasaan dan pemilikan atas tanah memenuhi syarat legalitas sebagai pengganti surat tanda bukti hak atas tanah dan berdasar pada Staatblaad 1911 dan Staatblad 1940 sebelum dikeluarkan UU Nomor 5 Tahun 1960. Kondisi masa kini, *grondkaart* menjadi alas hak penguasaan atas tanah dan menjadi alat bukti pendukung di Pengadilan.
2. Perbedaan pemahaman mengenai *grondkaart* sebagai alat bukti atau sebagai alas hak terjadi di berbagai kalangan. *Grondkaart* merupakan alat bukti penguasaan dan/ pemilikan atas tanah berdasar Besluit Van Gouvernoor Jendral Nomor 7 Tahun 1895 dan PP Nomor 8 Tahun 1953. Setelah UUPA, *grondkaart* seharusnya dikonversi menjadi HP atau HPL berdasar PMA Nomor 9 Tahun 1965. Karena PMA Nomor 9 Tahun 1965 telah dicabut diganti dengan PerKABPN Nomor 10 Tahun 2014 maka *grondkaart* melalui proses pemberian hak untuk penerbitan sertipikat hak atas tanah. Berdasar metode penafsiran historis tidak ditemukan adanya peraturan perundang-undangan yang mengatur *grondkaart* baik sebagai alat bukti maupun alas hak. Dengan menggunakan metode penafsiran ekstensif maka *grondkaart* sebagai alat bukti dan alas hak atas tanah di Kota Semarang berdasarkan konstruksi hukum yang dibangun oleh

Majelis Hakim di pengadilan dan proses penerbitan sertipikat atas tanah melalui proses pemberian hak.

3. *Grondkaart* diakui menjadi salah satu bukti penguasaan dan pemilikan atas tanah oleh PT. KAI (Persero) di Pengadilan. Sejatinya, konsekuensi hukum *grondkaart* sebagai alas hak atas tanah di Kota Semarang apabila dilakukan penguasaan secara fisik maka penerbitan sertipikat dapat dilakukan. Akan tetapi apabila penguasaan secara fisik tidak dapat dibuktikan serta dikuatkan dengan adanya pihak lain baik perorangan maupun badan hukum yang memiliki atas objek bidang tanah yang sama maka perlu dilakukan pemeriksaan terhadap bukti penguasaan dan pemilikan atas tanah tersebut melalui putusan pengadilan. Konsekuensi hukum *grondkaart* sebagai alat bukti di Pengadilan yakni diakuinya *grondkaart* sebagai alat bukti formil yang memenuhi syarat alat bukti dalam bentuk bukti tertulis sebagaimana teori pembuktian dan Pasal 1866 KUH Perdata.

B. Saran

Saran yang dapat Peneliti berikan sebagai bahan masukan sebagai berikut:

1. Bagi Kementerian ATR/BPN, perlu dirancang suatu peraturan perundangan secara khusus mengenai kedudukan mengenai *grondkaart* secara lebih mendetail dapat berupa peraturan pemerintah ataupun peraturan menteri ATR/BPN. Alangkah lebih baik ini perlu dimasukkan ke dalam Rancangan Undang-Undang Pertanahan yang sedang dipersiapkan.
2. Bagi Kantor Pertanahan perlu dioptimalkan dalam penertiban penyimpanan buku tanah dan dokumen pendukung lainnya dalam penerbitan suatu hak atas tanah bidang tanah sehingga tidak terjadi kealpaan yang menimbulkan permasalahan mengenai tumpang tindih kepemilikan atas suatu objek bidang tanah di kemudian hari.
3. Bagi PT. KAI (Persero), dalam upaya menertibkan aset yang dimilikinya di kemudian hari dapat mempertimbangkan aspek-aspek psikologis dan sosial kepada masyarakat yang dapat menghasilkan win-win solution sehingga

konflik atas sengketa kepemilikan tanah dapat dikurangi serta PT. KAI (Persero) bisa melakukan perjanjian kerjasama dalam pengurusan sertipikat untuk aset-asetnya sehingga dapat mengurangi biaya terhadap pihak ketiga.

4. Bagi masyarakat, perlu diberikan pemahaman mengenai kesadaran untuk fungsi sosial demi kepentingan umum sehingga mengurangi adanya kepentingan-kepentingan pribadi dan golongan yang dapat menambah tingginya konflik atas sengketa kepemilikan tanah.

DAFTAR PUSTAKA

Buku:

- Ali, Z 2016, *Metode penelitian hukum*, Sinar Grafika, Jakarta
- Amiruddin & Asikin Z 2004, *Pengantar metode penelitian hukum*, Rajawali Press, Jakarta
- _____ 2016, *Pengantar Metode penelitian hukum edisi revisi*, Rajagrafindo Persada, Jakarta
- Harsono, B 2003. *Hukum agraria indonesia: sejarah pembentukan undang-undang pokok agraria, isi dan pelaksanaannya jilid 1, hukum tanah nasional*, Djembatan, Jakarta
- Ibrahim, J 2012, *Teori dan metodologi penelitian hukum normatif*, Banyumedia Publishing, Malang
- Marihandoko, Djoko, Juwono, Harto, Iswari Dyah, 2018, *Nalika Tanah Jawa Sinabukan RIL Konsesi NV. NISM di Jawa Tengah 1863-1958*, Aset Non Railway Direktorat Aset Tanah dan Bangunan, Bandung
- Marzuki, PM 2007, *Penelitian hukum*, Kencana, Jakarta
- Mertokusumo, S & Pitlo 1993, *Bab-Bab Tentang Penemuan Hukum*, Citra Aditya Bakti, Yogyakarta.
- Mertokusuma, S 2009, *Hukum acara perdata indonesia*, Liberty, Yogyakarta
- Hariej, OS 2012, *Evidence teori hukum dan pembuktian*, Erlangga, Jakarta
- Parlindungan, A.P 1994, *Pendaftaran tanah di indonesia*, Mandar Maju, Bandung
- Raco, JR 2010, *Metode penelitian kualitatif: jenis, karakter dan keunggulannya*, Grasindo, Jakarta.
- Raharjo, S 2000, *Ilmu hukum*, PT. Citra Aditya Bakti: Bandung
- Soekanto, S, 1986. *Pengantar penelitian hukum*. Universitas Indonesia Press (UI-Press), Jakarta
- Soekanto, S & Mamudji, S, 2003, *Penelitian hukum normatif: suatu tinjauan singkat*, Rajawali Press, Jakarta
- Soesangobeng, Herman, 2012, *Filosofi, Asas, Ajaran, Teori Hukum Pertanahan, dan Agraria*, STPN Press, Yogyakarta

- Sugono, B 2016. *Metodologi penelitian hukum*, Rajawali Press, Jakarta
- Sumardjono, MSW 2006, *Kebijakan pertanahan: antara regulasi dan implementasi*, Kompas: Jakarta
- Sumardjono, MSW 2014, *Dinamika pengaturan pengadaan tanah di indonesia*, Universitas Gadjah Mada, Yogyakarta
- Sumaryono, E 1993, *Hermeneutik sebuah metode filsafat*, Kanisius, Jakarta
- Zein, D 2000, *Tanah Kereta Api: suatu tinjauan historis, hukum agraria/pertanahan, dan hukum perbendaharaan negara*, Jakarta

Jurnal, Tesis, Skripsi:

- Arif, MS 2000, 'Pengelolaan Administrasi Pertanahan Terhadap Tanah-Tanah Perseroan Terbatas Kereta Api Indonesia Daerah Operasi IX di Kabupaten Jember Provinsi Jawa Timur'. Skripsi Konsentrasi Manajemen Pertanahan, STPN: Yogyakarta
- Azwar, E 2000, 'Studi Penguasaan Tanah PT. Kereta Api (Persero) oleh Masyarakat di Kecamatan Seberang Ulu I Kota Palembang Provinsi Sumatera Selatan', Skripsi Konsentrasi Manajemen Pertanahan, STPN, Yogyakarta
- Hariyanti, S 2000, 'Penanganan Masalah Tanah Aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Yang dikuasai Masyarakat di Kecamatan Baturetno Kabupaten Wonogiri', Tesis Fakultas Hukum Magister Kenotaritan, Universitas Diponegoro, Semarang
- Kusumati, NR 2010, 'Upaya Penentuan Status Hak Penguasaan dan Penggunaan Tanah PT. Kereta Api oleh Masyarakat (Studi Kasus di Kabupaten Demak', Tesis Fakultas Hukum Magister Kenotaritan, Universitas Diponegoro, Semarang
- Komalasari, HDW 2013, 'Tinjauan Pengaturan Penyelenggaraan Perkeretaapian Terhadap Kondisi Perkeretaapian di Indonesia'. Skripsi Fakultas Hukum, Universitas Indonesia, Jakarta
- Nugroho, FA 2004, 'Studi Mengenai Penguasaan Tanah PT. Kereta Api (Persero) Di Kecamatan Demak dan Kecamatan Wonosalam Kabupaten Demak

- Provinsi Jawa Tengah’, Skripsi Konsentrasi Manajemen Pertanahan, STPN, Yogyakarta.
- Rosasi, DI 2000, ‘Penguasaan Tanah Perseroan Terbatas Kereta Api (Persero) Di Kota Sukabumi Provinsi Jawa Barat Ditinjau dari Hukum Tanah Nasional’, Skripsi Konsentrasi Perpetaan, STPN, Yogyakarta
- R.Sodikin, I 2018, ‘Pedoman yuridis pertanahan’. Powerpoint yang disampaikan dalam Rapat Kerja Daerah di Yogyakarta
- Soesangobeng, H 2001, *Materi Perkuliahan Hukum Agraria (Lanjutan)*, STIH IBLAM Kelas BPHN, Jakarta
- Sonata, DL 2014, ‘Metode penelitian hukum normatif dan empiris: karakteristik khas dari metode meneliti hukum’, *Fiat Justisia Jurnal Ilmu Hukum*, Volume 8, Nomor 1, halaman 15-35
- Suharno,HS & Khaerudin, A 2014, ‘Analisis hukum *grondkaart* sebagai bukti penguasaan tanah perkeretaapian indonesia’, *Jurnal ISBN:978-979-1230-40-7* hal 19-29
- Tresna, A 2007, ‘Penguasaan Tanah PT. Kereta Api (Persero) Oleh Masyarakat Di Desa Soreang, Kecamatan Soreang, Kabupaten Bandung (Studi Tentang Potensi Konflik Tanah dan Prospek Solusinya)’, Skripsi Konsentrasi Manajemen Pertanahan, STPN, Yogyakarta.
- Yulia, CR, Santi, IGAG & Basuki P, Agung 2017, ‘Kekuatan hukum *grondkaart* milik pt. kereta api indonesia (studi kasus penguasaan tanah di kelurahan tanjung mas kota semarang’, *Diponegoro Law Journal* Volume 6 No 2 Tahun 2017
- Zein, D & PT.KAI 2000, ‘Tanah Kereta Api: Suatu Tinjauan Historis Hukum Agraria/Pertanahan dan Hukum Perbendaharaan Negara’, PT. Kereta Api, Bandung

Peraturan Perundang-Undangan:

Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria;

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata;
Undang-Undang Nomor 86 Tahun 1958 tentang Nasionalisasi
Perusahaan-Perusahaan Milik Belanda;
Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara;
Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara
Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian;
Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2012 tentang Pengadaan Tanah;
Staatsblaad 1870 Nomor 64 tentang Perkumpulan-Perkumpulann Berbadan
Hukum;
Staatsblaad 1910 Nomor 628 tentang Perubahan *tarirfordonnantie*;
Staatsblaad 1940 Nomor 379 tentang Peraturan Divisen;
Staatsblaad 1924 Nomor 291 tentang Ordonansi Balik Nama;
Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953 tentang Penguasaan Tanah-Tanah
Negara;
Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1959 tentang Nasionalisasi
Perusahaan-Perusahaan Milik Belanda;
Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 1959 tentang Nasionalisasi Perusahaan
Kereta Api dan Tilpon Milik Belanda;
Peraturan Pemerintah Nomor 10 Tahun 1961 tentang Pendaftaran Tanah jo
Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997;
Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah;
Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Barang Milik
Negara/Daerah;
Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2016 tentang Perubahan atas Peraturan
Pemerintah Nomor 72 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Kereta Api;
Peraturan Pemerintah Nomor Nomor 6 Tahun 2017 tentang Perubahan atas
Peraturan Pemerintah Nomor 56 Tahun 2009 tentang Penyelenggaraan
Perkeretaapian;
Peraturan Presiden Nomor 62 Tahun 2018 tentang Penanganan Dampak Sosial
Kemasyarakatan Dalam Rangka Penyediaan Tanah untuk Pembangunan Nasional;

Keputusan Presiden Nomor 32 Tahun 1979 tentang Pokok-Pokok Kebijakan Dalam Rangka Pemberian Hak Baru Atas Tanah Asal Konversi Hak-Hak Barat;

Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 3 Tahun 1970 tentang Ketentuan-Ketentuan Mengenai Permohonan dan Pemberian Hak Baru Atas Tanah Asal Konversi Hak-Hak Barat;

Peraturan Menteri Agraria Nomor 2 Tahun 1960 tentang Pelaksanaan Ketentuan Undang-Undang Pokok Agraria;

Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 tentang Pelaksanaan Konversi Hak Penguasaan Atas Tanah dan Ketentuan-Ketentuan Selanjutnya;

Peraturan Menteri Negara Agraria/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 3 Tahun 1997 tentang Ketentuan Pelaksanaan Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah jo Peraturan Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 8 Tahun 2012;

Peraturan Menteri Negara Agraria/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 9 Tahun 1999 tentang Tata Cara Pemberian dan Pembatalan Hak Atas Tanah Negara dan Hak Pengelolaan;

Peraturan Kepala BPN RI Nomor 3 Tahun 2012 tentang Perubahan atas Peraturan Kepala BPN RI Nomor 1 Tahun 2011 tentang Pelimpahan Kewenangan Pemberian Hak Atas Tanah dan Pendaftaran Tanah Tertentu jo Peraturan Kepala BPN RI Nomor 2 Tahun 2013 tentang Pelimpahan Kewenangan Pemberian Hak Atas Tanah dan Kegiatan Pendaftaran Tanah.

Peraturan Kepala BPN Republik Indonesia Nomor 10 Tahun 2014 tentang Pencabutan Peraturan Perundang-undangan mengenai Pertanahan;

Peraturan Menteri Agraria dan Tata Ruang/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 11 Tahun 2016 tentang Penyelesaian Kasus-Kasus Pertanahan;

Peraturan Menteri BUMN Per-02/MBU/2010 tanggal 23 Juli 2010 tentang Tata Cara Penghapusbukuan dan Pemindahtanganan Aktiva Tetap Badan Usaha Milik Negara;

Peraturan Menteri BUMN Per-22/MBU/12/2014 tanggal 22 Desember 2014 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Negara Badan Usaha Milik

Negara Per-02/MBU/2010 tentang Tata Cara Penghapusbukuan dan Pemindahtanganan Aktiva Tetap Badan Usaha Milik Negara;

Peraturan Menteri Keuangan Nomor 96/PMK.06/2007 tentang Tata Cara Pelaksanaan Penggunaan, Pemanfaatan, Penghapusan dan Pemindahtanganan Barang Milik Negara;

Peraturan Menteri Keuangan Nomor 120/PMK.06/2008 tentang Penatausahaan Barang Milik Negara;

Peraturan Menteri Keuangan Nomor 186/PMK.06/2009 tentang Penyertipikatan Barang Milik Negara;

Peraturan Menteri Keuangan Nomor 246/PMK.06/2014 tentang Penetapan Status Penggunaan BMN;

Peraturan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 181/PMK.06/2016 tentang Penatausahaan Barang Milik Negara;

Putusan Mahkamah Agung Nomor 176 K/TUN/2018 pada tanggal 09 April 2018

Putusan Mahkamah Agung Nomor 241 K/TUN/2018 pada tanggal 17 Mei 2018

Putusan Pengadilan Tinggi Tata Usaha Negara Surabaya Nomor 162/B/2017/PT.TUN.SBY pada tanggal 30 Oktober 2017;

Putusan Pengadilan Tinggi Tata Usaha Negara Surabaya Nomor 190/B/2017/PT.TUN.SBY pada tanggal 30 November 2017;

Putusan Pengadilan Tata Usaha Negara Semarang Nomor 0002/G/TUN/2017/PTUN.Smg pada tanggal 06 Juni 2017;

Putusan Pengadilan Tata Usaha Negara Semarang Nomor 019/G/TUN/2017/PTUN.Smg pada tanggal 15 Agustus 2017;

Putusan Pengadilan Negeri Semarang Nomor 227/Pdt.G/2016/PN.Smg;

Putusan Pengadilan Negeri Semarang Nomor 27/Pdt. G/2016/PN. Smg;

Putusan Pengadilan Tinggi Jawa Tengah Nomor 365/Pdt. G/2016/PT.Smg;

Putusan Mahkamah Agung Nomor 1819 K/Pdt/2017.