

Analisis Yuridis Mengenai Sengketa Tanah Bekas Milik Belanda Antara Masyarakat Dengan Pt Kereta Api Indonesia (Persero) Berdasarkan Putusan Pengadilan Nomor 1145/Pdt.G/2023/Pn.Sby

Febrian Putra Wedisty¹, Eko Rial Nugroho²

Abstract

This research aims to juridically analyze the judge's considerations in the Surabaya District Court Decision Number 1145/Pdt.G/2023/PN.Sby and to assess the compatibility of the ruling with land law principles and prevailing legal regulations in Indonesia. The research method employed is normative juridical, using statutory and case approaches. The findings indicate that the community's occupation of the land is not fully recognized under positive law due to the absence of formal ownership evidence, while PT. Kereta Api Indonesia (Persero) bases its claim on the land's status as a state asset inherited from the colonial period, which has not been officially transferred. The court's decision affirms the legal standing of PT. Kereta Api Indonesia (Persero) as the rightful party to the disputed land. The land ownership dispute over former Dutch property between the local community and PT. Kereta Api Indonesia (Persero) is a complex legal issue, deeply intertwined with historical, administrative, and civil rights aspects. This study recommends a reformulation of policies regarding the redistribution of former colonial lands to ensure legal certainty and justice for the affected communities.

Keywords: Land Dispute, Former Dutch Property, Court Decision Analysis.

Abstrak

Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis secara yuridis pertimbangan hakim dalam Putusan Pengadilan Negeri Surabaya Nomor 1145/Pdt.G/2023/PN.Sby, serta menilai kesesuaian putusan tersebut dengan prinsip-prinsip hukum pertanahan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia. Metode penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan studi putusan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penguasaan tanah oleh masyarakat tidak sepenuhnya diakui secara hukum positif karena tidak didukung oleh bukti kepemilikan formal, sedangkan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mendasarkan klaimnya pada status aset negara eks peninggalan kolonial yang belum dialihkan secara resmi. Putusan pengadilan menegaskan posisi hukum PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai pihak yang lebih berhak atas tanah sengketa. Sengketa penguasaan tanah bekas milik Belanda antara masyarakat dan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan permasalahan hukum yang kompleks dan sarat dengan aspek historis, administratif, serta hak keperdataan. Penelitian ini merekomendasikan perlunya reformulasi kebijakan redistribusi tanah eks kolonial agar kepastian hukum dan keadilan bagi masyarakat dapat terjamin.

Kata-Kata Kunci: Sengketa Tanah, Bekas Properti Belanda, Analisis Putusan Pengadilan.

Pendahuluan

Rumah tinggal merupakan tempat untuk berlindung atau bernaung dari pengaruh keadaan alam sekitarnya, serta merupakan tempat beristirahat setelah bertugas untuk memenuhi kebutuhan sehari-hari. Setiap orang dari semua jenis profesi atau pekerjaan, juga membutuhkan rumah tinggal, tak terkecuali bagi yang berprofesi atau bekerja sebagai pegawai negeri pun membutuhkan rumah tinggal.³

Hukum pertanahan Indonesia memberlakukan asas pemisahan horizontal, dimana asas pemisahan horizontal adalah kebalikan dari asas pelekatan yang mengatakan bangunan dan tanaman merupakan satu kesatuan dengan tanah. Sebaliknya, asas pemisahan horizontal menyatakan bangunan dan tanaman bukan merupakan bagian dari tanah. Sehingga konsekuensinya hak atas tanah tidak dengan sendirinya meliputi kepemilikan bangunan dan tanaman yang ada di atasnya.

¹ Febrian Putra Wedisty, Mahasiswa Prodi Hukum, Fakultas Hukum, Universitas Islam Indonesia, 2018, E-mail: 18410154@students.uii.ac.id

² Eko Rial Nugroho, S.H., M.H., Dosen Fakultas Hukum, Universitas Islam Indonesia, E-mail: 094100405@uii.ac.id

³ Ridho Muhammad, *Kemiskinan di Perkotaan*, Semarang, Unissula, 2001, hlm. 18

Berdasarkan asas pemisahan horizontal, dimungkinkan dalam satu bidang tanah yang sama terdapat beberapa hak kepemilikan atas tanah secara bersamaan. Jadi dalam sebidang tanah, ada dua hak yang melekat, yaitu : Hak primer adalah hak milik (individu ataupun hak menguasai negara), dan hak sekunder (Hak Pakai, Hak Pengelolaan, Hak Guna Bangunan, Hak Guna Usaha, dan lain-lain).⁴ Contohnya adalah rumah negara ini. Rumah negara merupakan bangunan yang berdiri diatas tanah negara yang di atasnya yaitu bangunan berupa rumah dibuat perjanjian dengan pihak lain dengan dilekatkan Hak Pakai.

Pemerintah dalam rangka menjamin dan meningkatkan kesejahteraan pegawai negeri, secara teratur mengadakan perumahan dinas bagi pegawai negeri tersebut, yang di antara rumah-rumah dinas tersebut ada yang disediakan untuk dimiliki secara sewa beli oleh pegawai yang bersangkutan untuk menjamin tersedianya rumah tinggal bagi pegawai tersebut pada masa sesudah pensiun, yang pembayarannya dipotong dari gaji pegawai negeri yang bersangkutan tiap bulannya. Pemerintah yang menjual rumah dinas kepada pegawai negeri tersebut biasanya dilakukan secara diangsur dan dibuat perjanjian sewa beli di hadapan Notaris dan ada jangka waktunya. Setelah habis jangka waktu sewa beli maka ada Surat Pelepasan Hak dari pemerintah kepada pegawai negeri yang membeli rumah dinas tersebut.

Demikian juga yang dilakukan oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yakni suatu perusahan yang bergerak dibidang jasa, khususnya jasa angkutan kereta api. PT. Kereta Api Indonesia (Persero), dalam meningkatkan jaminan sosial bagi karyawan disediakan fasilitas perumahan agar para karyawan dapat meningkatkan produktivitas kerjanya berupa rumah dinas yang merupakan aset tetap PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

Banyaknya jenis pengusahaan aset oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero), harus dikelola Perusahaan agar mampu menjaga kelanjutan bisnisnya dan mewujudkan tata kelola yang baik. Hal ini sangat relevan bagi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) selama perjalanan Perseroan, aset-aset yang dimiliki tidak sepenuhnya dikelola sesuai tata kelola. Terdapat banyak aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang digunakan pihak-pihak lain karena tumpang tindihnya status kepemilikan aset, terutama aset rumah perusahaan.⁵

Penertiban aset-aset yang dimiliki oleh PT. KAI ini membuat munculnya masalah-masalah di tengah masyarakat. Salah satunya adalah kasus sengketa Rumah Dinas PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yang ditempati atau dikuasai warga masyarakat yang hingga saat ini ada juga belum menemukan penyelesaian diantara kedua belah pihak.

Kasus yang berkenaan dengan sengketa rumah dinas PT. Kereta Api Indonesia (Persero) yaitu di sini pihak Penggugat yang bernama Harry Susanto adalah ahli waris dari Almarhum Frans Hardja Sudarma atau (Liem Djwan Giok). Almarhum Frans Hardja Sudarma atau (Liem Djwan Giok) semasa hidupnya bekerja sebagai karyawan di Djawatan Kereta Api (DKA) yang pada saat ini telah menjadi badan hukum privat berdasarkan

⁴ Susanti Ante, "Penerapan Asas Pemisahan Horizontal Terhadap Kepemilikan Hak Atas Tanah Di Kota Manado", *Lex et Societatis*, Vol. III/No.6, 2015, hlm. 81

⁵ Natasia Novita, "Evaluasi Kebijakan Pendayagunaan Aset Tetap BUMN Pada Rumah Dinas PT. KAI (Persero) Daop 8 Kota Surabaya", *Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik*, Volume 5, Surabaya:Universitas Airlangga, 2017, hlm 2

peraturan-peraturan perundang-undangan yang mengatur, dan untuk saat ini bernama PT. Kereta Api Indonesia (Persero).⁶

Urgensi penulis dalam penelitian ini yaitu penulis memiliki ketertarikan membahas penyelesaian sengketa tanah antara masyarakat dengan tanah bekas milik Belanda, *in casu* PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Dari penjelasan di atas, penulis tertarik untuk melakukan penelitian dengan judul: **“Analisis Putusan Pengadilan Nomor 1145/Pdt.G/2023/PN. Sby Mengenai Sengketa Penguasaan Tanah Bekas Milik Belanda Oleh Masyarakat dengan PT. Kereta Api Indonesia (Persero)”**.

Rumusan Masalah

Berdasarkan pendahuluan yang telah diuraikan diatas, maka dapat dirumuskan permasalahan penelitian sebagai berikut:

1. Apakah penguasaan tanah bekas milik Belanda oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dapat dikategorikan sebagai perbuatan melawan hukum?
2. Apakah PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mempunyai hak dan kewenangan melakukan perbuatan hukum terhadap tanah bekas milik Belanda?

Metode Penelitian

Jenis penelitian ini menggunakan jenis penelitian berupa hukum yuridis normatif. Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan kasus (*case approach*). Pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) yaitu merupakan jenis pendekatan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang ditangani. Sumber data penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder yang pada umumnya dalam keadaan siap terbuat, sudah diolah terlebih dahulu.⁷ Data sekunder meliputi bahan hukum primer, bahan hukum sekunder, serta bahan hukum tersier. Teknik pengumpulan data penelitian dalam penelitian ini dengan studi kepustakaan dan studi dokumen. Analisa data penelitian menggunakan analisis kualitatif.

Hasil Penelitian dan Pembahasan

Penguasaan Tanah Bekas Milik Belanda oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Bukan Perbuatan Melawan Hukum

Perbuatan melawan hukum diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdata. Pasal 1365 KUHPerdata tersebut menyatakan bahwa, “Tiap perbuatan yang melanggar hukum dan membawa kerugian kepada orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian itu karena kesalahannya untuk menggantikan kerugian tersebut”. Ganti rugi ini timbul karena adanya kesalahan bukan karena adanya perjanjian.⁸

⁶ Putusan Pengadilan Negeri Surabaya Nomor 1145/Pdt.G/2023/PN.Sby.

⁷ Soerjono Soekanto dan Sri Mahmudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, PT. Raja Grafindo, Jakarta, 2014, hlm. 24

⁸ Salim H.S., *Hukum Kontrak Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak*, Sinar Grafika, Jakarta, 2008, hlm 100

Perbuatan dalam melawan hukum dalam Bahasa Belanda dikenal dengan istilah *onrechtmatige daad*, sedangkan dalam Bahasa Inggris dikenal sebagai *torf* atau *onrecht*. Sebenarnya kata *torf* mempunyai arti kesalahan (*wrong*), namun dalam lingkup hukum kerap diartikan sebagai kesalahan yang bukan dari wanprestasi. sedangkan dalam Bahasa Indonesia disebut sebagai perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh subjek hukum dan di setiap perbuatan subjek hukum mempunyai akibat hukum.⁹

Berdasarkan catatan sejarah perkeretaapian Indonesia, Djawatan Kereta Api (DKA) merupakan cikal bakal perusahaan kereta api nasional yang terbentuk dari hasil nasionalisasi perusahaan kereta api Belanda, aset tanah dan bangunan PT. Kereta Api Indonesia (Persero), merupakan warisan perusahaan kereta api Belanda yang terkena nasionalisasi.¹⁰

Setelah kemerdekaan Indonesia pada Tahun 1945 dan pendirian negara Indonesia, pemerintah Indonesia memandang negara sebagai konkretisasi rakyat Indonesia. Oleh karena itu kepentingan masyarakat atau publik alih bentuk menjadi kepentingan negara. Pasal 33 Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 disusun berdasarkan konsep ini. Kepentingan rakyat Indonesia atas bumi, air, kekayaan alam serta cabang-cabang produksi vital dialih bentukan menjadi kepentingan negara sepanjang tujuannya untuk kemakmuran rakyat. Selanjutnya, ketentuan konstitusi atas hak menguasai negara diterapkan pada seluruh peraturan perundang-undangan Indonesia.¹¹

Adapun hal pokok dan mendasar yang diamanatkan dalam Undang-Undang Nasionalisasi adalah:

- a. Apabila Pemerintah Republik Indonesia belum memberikan kompensasi kepada pihak ketiga dalam rangka perlindungan kepada pihak ketiga, maka Pemerintah dianggap telah melakukan perbuatan yang bersifat Salah Kira Mengenai Hukum (*dwalig in het objective recht*) khususnya terhadap prosedur dan syarat dalam pelaksanaan nasionalisasi.
- b. Dengan adanya kebijakan nasionalisasi menimbulkan akibat tentang status tanah yang menjadi aset kepunyaan perusahaan kereta api Belanda, khususnya status tanah milik SS yang dikonversi menjadi Hak Pakai.

Adapun perusahaan-perusahaan milik Belanda yang dinasionalisasikan salah satunya adalah: Perusahaan Kereta Api milik Pemerintah Belanda (*Staats SpoorWegen* atau disingkat "SS") dan Perusahaan Kereta Api milik Swasta Belanda (*Veregniging Van NederlandsIndische Spoeren Tramweg Maatschappijk* atau disingkat "VS"). Selain badan hukum SS dan VS yang dinasionalisasikan, termasuk di dalamnya terdapat aset-aset yang dimiliki oleh perusahaan Kereta Api Belanda tersebut, antara lain tanah dan bangunan.

Pengertian penguasaan dapat dipakai dalam arti fisik, juga dalam arti yuridis. Ada penguasaan beraspek privat dan beraspek publik. Penguasaan dalam arti yuridis adalah penguasaan yang dilandasi hak yang dilindungi oleh hukum dan pada umumnya memberi

⁹ Wirjono Prodjodikoro, *Perbuatan Melanggar Hukum dari Sudut Hukum Perdata*, Mandar Maju, Yogyakarta, 2000, hlm 7.

¹⁰ PT. Kereta Api Indonesia (Persero), "Sejarah Perkeretaapian Indonesia", <https://heritage.kai.id/page/sejarah-perkeretapiian>, diakses 20 Januari 2025

¹¹ Budiman, *Hukum Kontrak dan Penyelesaian Sengketa dari Prespektif Sekretaris*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2005, hlm. 20.

kewenangan kepada pemegang hak untuk menguasai secara fisik tanah yang dihaki, misalnya pemilik tanah mempergunakan atau mengambil manfaat dari tanah yang dihaki, tidak diserahkan kepada pihak lain.¹²

Konsep Hak Menguasai Negara berasal dari konsep hukum adat yang sudah lama dilakukan oleh bangsa Indonesia jauh sebelum terbentuknya Indonesia sebagai negara. Kepentingan publik dalam hukum adat, lebih didahulukan dari pada kepentingan pribadi atau individu. Dengan kata lain hukum adat didasarkan pada konsep perlindungan kepentingan publik atau kepentingan komunal.¹³ Dengan demikian benda atau properti yang penting untuk kepentingan umum seperti air, sumber daya alam, tanah dan juga ilmu pengetahuan, harus dimiliki bersama atau dikuasai bersama oleh masyarakat.

Di dalam *Veregniging Van Nederlands Indische Spooren Tramweg Maatschappijk* (VS) yang merupakan perusahaan kereta api milik swasta Belanda tersebut, terdapat 12 (dua belas) perusahaan kereta api swasta Belanda diantaranya¹⁴ *Nederlansch Indische Spoorweg Maatschappij*, *Semarang Joana Stoomtram Maatschappij* (SJS), *Semarang Cheribon Stoomtram Maatschappij* (SCS), *Serajoedal Stoomtram Maatschappij* (SDS), dan sebagainya. Sebagaimana diamanatkan di dalam Undang-Undang Nomor 86 Tahun 1958 tentang Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Milik Belanda (selanjutnya disebut Undang-Undang Nasionalisasi) bahwa negara di dalam melakukan tindakan menasionalisasikan perusahaan milik swasta Belanda, wajib memberikan kompensasi sesuai dengan ketentuan dalam peraturan perundang-undangan di bidang perbendaharaan Negara, yang ditetapkan dengan peraturan pemerintah.

Adapun hal pokok dan mendasar yang diamanatkan dalam Undang-Undang Nasionalisasi adalah:

- a. Apabila Pemerintah Republik Indonesia belum memberikan kompensasi kepada pihak ketiga dalam rangka perlindungan kepada pihak ketiga, maka Pemerintah dianggap telah melakukan perbuatan yang bersifat Salah Kira Mengenai Hukum (*dwaling in het objective recht*) khususnya terhadap prosedur dan syarat dalam pelaksanaan nasionalisasi.¹⁵
- b. Dengan adanya kebijakan nasionalisasi menimbulkan akibat tentang status tanah yang menjadi aset kepunyaan perusahaan kereta api Belanda, khususnya status tanah milik SS yang dikonversi menjadi Hak Pakai.¹⁶

Pada saat berbentuk Perusahaan Jawatan Kereta Api kedudukannya berada di dalam lingkungan Departemen Perhubungan. Adanya pengalihan bentuk usaha Perusahaan Negara Kereta Api menjadi Perusahaan Jawatan Kereta Api maka Perusahaan Negara Kereta Api dinyatakan bubar pada saat berdirinya Perusahaan Jawatan Kereta Api tersebut. Semua usaha dan kegiatan segenap pegawai, beserta seluruh aktiva dan pasiva Perusahaan Negara

¹² Urip Santoso, *Hukum Agraria dan Hak-Hak Atas Tanah*, Prenada Media, Jakarta, 2008, hlm. 73.

¹³ Budiman, *Hukum Kontrak dan Penyelesaian Sengketa dari Presfektif Sekretaris*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2005, hlm. 20.

¹⁴ Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1959 tentang Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Milik Belanda, Pasal 2

¹⁵ Bondan Kanumoyoso, *Nasionalisasi Perusahaan Belanda Di Indonesia*, Penerbit Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2001, hlm. 10.

¹⁶ *Ibid.*, hlm 40

Kereta Api beralih kepada Perusahaan Jawatan Kereta Api, dengan ketentuan bahwa susunan dan nilai dari aktiva dan pasiva Perusahaan Negara Kereta Api yang beralih kepada Perusahaan Jawatan Kereta Api sebagaimana yang tercantum dalam neraca penutupan Perusahaan Negara Kereta Api yang telah diperiksa oleh Direktorat Akuntan Negara dan disahkan oleh Menteri Perhubungan.

Berdirinya Perusahaan Negara Kereta Api sebagai perwujudan dari Undang-Undang Nomor 19 Prp. Tahun 1960 tentang Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang tentang Perusahaan Negara. Perusahaan Negara Kereta Api merupakan peleburan dari Perusahaan Jawatan Kereta Api yang dengan Ordonansi tanggal 15 September 1939 (*stb. 1939 Nomor 556*) ditetapkan sebagai perusahaan negara dalam arti Pasal 2 *Indische Bedrijfswet* (*stb. 1927 Nomor 419* yang terakhir diubah dengan *stb. 1936 Nomor 445*).

Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api Indonesia berubah status menjadi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) (selanjutnya disebut "PT. KAI Persero"), sekarang di bawah Kementerian Badan Usaha Milik Negara (BUMN), ternyata tidak diikuti dengan peralihan status tanah dan bangunan sebagai penyertaan modal Negara kepada PT. KAI Persero. Sehingga menimbulkan konflik dan sengketa kepemilikan hak atas tanah, karena status kepemilikan atas tanah dan bangunan eks perusahaan kereta api Belanda tersebut menjadi jelas.

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

Kasus sengketa yang terjadi di Surabaya, dimulai Penggugat menempati rumah dinas tersebut secara turun temurun selama lebih dari 20 (dua puluh) tahun sejak orang tuanya bekerja atau karyawan dari perusahaan kereta api Belanda yang ada di wilayah Republik Indonesia hingga perusahaan kereta api Belanda tersebut dinasionalisasi menjadi perusahaan kereta api Indonesia (PJKA). Rumah yang menjadi objek sengketa tersebut merupakan fasilitas rumah tempat tinggal yang diberikan kepada orang tua Penggugat, dalam hal ini Frans Hardja Sudarma sebagai karyawan perusahaan kereta api Belanda.

Adanya tindakan pengosongan oleh Tergugat (PT. Kereta Api Indonesia (Persero)) terhadap Penggugat yang sudah lebih dari 20 (dua puluh) tahun menempati rumah dinas eks kereta api, sebagai pemicu adanya perselisihan atau sengketa antara Penggugat dan Tergugat. Tergugat memberikan alasan atas tindakan pengosongan tersebut adalah untuk penertiban dan pendataan aset tanah dan bangunan eks kereta api Belanda tersebut.

Sengketa Tergugat (PT. Kereta Api Indonesia (Persero)) dengan Penggugat sebagai penghuni rumah dinas juga dipicu ketidakjelasan pendataan status tanah dan peralihan hak atas tanah dari Kementerian Pekerjaan Umum dan Perumahan sebagai Pembina Rumah Negara, Kementerian Keuangan sebagai Pengelola Rumah Negara, dan Kementerian Perhubungan sebagai Pengguna Rumah Negara. Penggugat berpendapat bahwa PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tidak memiliki wewenang dan/atau kekuasaan apapun untuk

menentukan atau melakukan hal-hal apapun yang menyangkut rumah negara yang saat ini dihuni atau ditempati Penggugat dan keluarganya. Namun disisi lain Tergugat (PT. Kereta Api Indonesia (Persero)) berpendapat bahwa mereka mempunyai hak atas rumah yang dihuni Penggugat sehingga Tergugat melakukan tindakan-tindakan yang memiliki kewenangan terhadap rumah negara yang ditempati Penggugat.

Mengenai aset-aset semua milik Jawatan Kereta Api beralih menjadi milik Perusahaan Umum Kereta Api dan hingga berdirinya PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tahun 1999, maka semua aset milik Perusahaan Umum Kereta Api sekarang menjadi milik PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dan termasuk menjadi bagian dari Daftar Rincian Aktiva tetap (milik Perumka) Daerah Operasi 8 Surabaya posisi 31 Mei 1999, dan objek sengketa yang terletak di Jalan Kalasan Nomor 28 Kelurahan Pacarkeling, kecamatan Tambaksari Kota Surabaya termasuk dalam bagian aktiva tetap yang digunakan dalam operasi perusahaan milik PT. KAI yang tidak dijual.

Dasar kepemilikan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) atas objek sengketa tersebut didasarkan berbagai dasar hukum yang berlaku, yaitu:¹⁷

- a. Pengumuman Menteri Perhubungan, Tenaga, dan Pekerjaan Umum Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 1950;
- b. Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953 tentang Penguasaan Tanah-Tanah Negara;
- c. Undang-Undang Nomor 86 Tahun 1958 tentang Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Milik Belanda;
- d. Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria;
- e. Peraturan Pemerintah Nomor 22 Tahun 1963 tentang Pendirian Perusahaan Negara Kereta Api (PNKA);
- f. Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 1971 tentang Pengalihan Bentuk Usaha Perusahaan Negara Kereta Api menjadi Perusahaan Jawatan (Perjan);
- g. Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1990 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Jawatan (Perjan) Kereta Api menjadi Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api;
- h. Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 tentang Peralihan Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan (Persero);
- i. Sertifikat Hak Pakai Nomor 05 tertanggal 19 Juli 2000.

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) Mempunyai Hak dan Kewenangan Melakukan Perbuatan Hukum Terhadap Tanah Bekas Milik Belanda

PT. Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan perusahaan milik negara yang didirikan berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan. Aset yang dikuasai PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai perusahaan milik negara merupakan aset negara,

¹⁷ Sudargo Harahap, "Kajian Hukum Aset Negara dalam Pengelolaan PT Kereta Api Indonesia (Persero)", *Jurnal Hukum dan Kebijakan Publik*, Volume 4, Nomor 1, Jakarta, 2016, hlm. 45-46.

baik aset perkeretaapian maupun non perkeretaapian seperti tanah, rumah perusahaan, bangunan dinas dan lain-lain.¹⁸

Adanya ketentuan Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 tentang Pelaksanaan Konversi Hak Menguasai Negara (selanjutnya disebut PMA 9/1965) yang mengatur mengenai konversi tanah-tanah yang dikuasai pemerintah, tidak terkecuali tanah-tanah yang dikuasai PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Pengaturan dalam PMA 9/1965 memberikan pemahaman bahwa hak menguasai negara dikonversi menjadi hak pakai apabila digunakan untuk kepentingan pemerintah dan dikonversi menjadi hak pengelolaan jika diperuntukkan bagi orang lain atau pihak ketiga. Pelaksanaan konversi tersebut harus didaftarkan kepada Kantor Pendaftaran Tanah (sekarang Kantor Pertanahan) agar mendapatkan pencatatan terhadap konversi tersebut.¹⁹

Semua tanah aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) berkapasitas sebagai kekayaan negara yang dipisahkan dan tunduk kepada Undang-Undang Perbendaharaan Negara, Instruksi Presiden RI Nomor 9 Tahun 1970, Keputusan Presiden RI Nomor 16 Tahun 1994 dan peraturan perundangan lainnya mengenai kekayaan negara.²⁰ Berdasarkan ketentuan hukum perbendaharaan negara, tanah aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) baik yang sudah bersertifikat maupun yang belum, tidak boleh dilepaskan kepada pihak ketiga jika tidak ada izin dari Menteri Keuangan terlebih dahulu. Walaupun tanah aset PT.Kereta Api Indonesia (Persero) belum bersertifikat atau masih berstatus tanah negara.

Walaupun sudah terdapat ketentuan mengenai *grondkaart* yang dikonversi menjadi Hak Pakai atau Hak Pengelolaan, sesuai dengan ketentuan perundang-undangan yang berlaku PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mempunyai kewajiban untuk mendaftarkan ke Badan Pertanahan Nasional guna mendapatkan bukti berupa sertifikat sebagai tanda bukti yang kuat hak atas tanah.

Tanah yang pernah dan telah dikuasai PT. Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan peninggalan perusahaan kereta api jaman Belanda. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) melakukan penguasaan fisik tanah-tanah dengan menggunakan hak yang salah satunya adalah *grondkraat* atau peta blok sebagai bukti hukum penguasaan aset-aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero).²¹ Grondkaart mempunyai 2 (dua) fungsi yaitu, *pertama*, fungsi kepemilikan adalah fungsi untuk menegaskan hak kepemilikan atas lahan tersebut, *kedua*, fungsi kepentingan menunjuk pada tujuan objek yang dimuat dalam *grondkaart* serta pihak-pihak yang berkepentingan atas objek di dalam *grondkaart*.

Pengelolaan tanah aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) harus dilaksanakan dengan baik, secara yuridis dan fisik. Tanah yang berasas hukum suatu hak akan mendapatkan kepastian hukum terkait subjek dan objek hukumnya. Selain itu tanah tersebut secara fisik

¹⁸ Septian Joko Walijurrahman, Icha Cahyaning Fitri, "Persewaan Aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) di Emplasmen Bonosare Lintas Surabaya-Panurakan Sebagai Hunian", *Jurnal Ilmiah Multidisiplin Terpadu*, Volume 8 Nomor 7, Juli 2024, hlm. 903

¹⁹ Agus Tresna," Penguasaan Tanah PT. Kereta Api (Persero) Oleh Masyarakat di Desa Soreang, Kecamatan Soreang, Kabupaten Bandung (Studi Tentang Potensi Konflik Tanah dan Prospek Solusinya), *Skrripsi*,Badan Pertanahan Nasional, Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional, Yogyakarta, 2007, hlm.4

²⁰ Sudargo, *Op.Cit*. hlm. 32

²¹ Andreas Subiakto et.al., "Perlindungan Hukum terhadap Pemegang Sertifikat Tanah yang Diterbitkan", *Jurnal Nuansa Kenotariatan*, Volume 3, Nomor 2, januari-Juni 2018, hlm. 106

harus dikuasai, dikelola dan dimanfaatkan sesuai peruntukan haknya. Namun kenyataannya tanah yang dikuasai PT. Kereta Api Indonesia (Persero) masih banyak yang belum beralaskan hak, dan banyak aset berupa tanah PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dikuasai oleh masyarakat baik yang mempunyai ijin maupun yang melakukan okupasi secara liar.

Di dalam sengketa antara Penggugat (anggota masyarakat) dan Tergugat (PT. Kereta Api Indonesia (Persero)) dalam Perkara Nomor 1145/Pdt.G/2023/PN.Sby. tersebut bahwa Penggugat mendalilkan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) telah melakukan tindakan-tindakan yang seolah-olah merupakan pihak yang memiliki kewenangan terhadap objek sengketa yang dihuni Penggugat dan keluarganya, sehingga perbuatan Tergugat bagi Penggugat merupakan suatu perbuatan melawan hukum.²² Penggugat juga mendalilkan secara yuridis belum memiliki kewenangan apapun atas objek sengketa, sehingga segala tindakan hukum yang dilakukan Tergugat (PT. Kereta Api Indonesia (Persero)) tidak sah karena tidak adanya entitas atau *legal standing in judicio* dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Penggugat berpandangan bahwa PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tidak mempunyai entitas atau *legal standing in judicio* atas objek sengketa, maka segala perbuatan hukum termasuk perjanjian-perjanjian yang dibuat dengan Penggugat adalah cacat subjektif karena pihak PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tidak memiliki kewenangan atas objek sengketa.²³

Dalil-dalil yang disampaikan Penggugat dibantah oleh Tergugat dengan jawaban bahwa Tergugat adalah pemilik yang sah atas tanah dan bangunan sebagai objek sengketa, karena objek sengketa tersebut terdaftar atas nama Departemen Perhubungan Republik Indonesia cq. Perumka yang saat ini menjadi PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Objek sengketa tersebut tidak pernah dialihkan hak penguasaannya kepada siapapun dan masih terdaftar sebagai aset atau aktiva tetap milik Tergugat.²⁴ Tergugat juga menyampaikan bantahan dengan memberikan bukti otentik kepemilikan objek sengketa dengan menunjukkan Sertipikat Hak Pakai Nomor 05 tanggal 19 Juli 2000, Gambar Situasi Nomor 113 Tahun 1995 seluas 416.980 m² terdaftar atas nama Departemen Perhubungan Republik Indonesia cq. Perumka yang saat ini menjadi PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

Majelis Hakim Pemeriksa Perkara Nomor 1145/Pdt.G/2023/PN.Sby dalam pertimbangan hukumnya khususnya dalam gugatan rekompensi menyatakan bahwa majelis hakim telah mempertimbangkan tentang hak kepemilikan atas objek sengketa terbukti bahwa Penggugat (Tergugat Rekompensi) bukan sebagai pemilik objek sengketa.²⁵ Fakta hukumnya bahwa Penggugat (Tergugat Rekompensi) menempati dan menguasai objek sengketa tanpa hak dan tanpa ijin dari Tergugat (Penggugat Rekompensi) yang merupakan suatu perbuatan melanggar hak (subjektif) orang lain dan menimbulkan kerugian pihak lain sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 KUHPPerdata, dan sebelumnya sudah diberikan peringatan agar segera mengembalikan objek sengketa tersebut, namun tidak dilakukan Penggugat (Tergugat Rekompensi) dan tetap menempati serta menguasainya.

²² Putusan Pengadilan Surabaya Nomor 1145/Pdt.G/2023/PN.Sby, hlm.7

²³ Putusan Pengadilan Surabaya Nomor 1145/Pdt.G/2023/PN.Sby, hlm.9

²⁴ Putusan Pengadilan Surabaya Nomor 1145/Pdt.G/2023/PN.Sby, hlm.20-21

²⁵ Putusan Pengadilan Surabaya Nomor 1145/Pdt.G/2023/PN.Sby, hlm.103.

Majelis hakim juga berpendapat bahwa objek sengketa yang ditempati dan dikuasai Penggugat (Tergugat Rekonpensi) telah terbukti sebagai milik Tergugat (Penggugat Rekonpensi) sesuai dengan Sertipikat Hak Pakai Nomor 05 tanggal 19 Juli tahun 2000. Majelis hakim mempertimbangkan karena objek sengketa tidak dalam penguasaan Tergugat (Penggugat Konvensi) maka Penggugat (Tergugat Rekonpensi) untuk mengosongkan dan menyerahkan objek sengketa kepada Tergugat (Penggugat Rekonpensi) dalam keadaan baik dan kosong.

Tergugat dalam hal ini adalah PT. Kereta Api Indonesia (Persero) berdasarkan legalitas yuridis yang diperoleh dari peraturan perundang-undangan yang berlaku sebagai entitas sah kepemilikan tanah bekas milik Belanda yang dikuasai dan dimiliki sebagaimana diatur dalam beberapa aturan sebelum UUPA dan pasca UUPA, dan tidak terkecuali tanah sebagai objek sengketa yang dipersengketakan Penggugat (anggota masyarakat) yang menempati dan menguasai dengan Tergugat yang dalam hal ini PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Legalitas yuridis lainnya yang menyatakan bahwa PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai pemilik yang sah adalah adanya Sertipikat Hak Pakai Nomor 05 tanggal 19 Juli tahun 2000, Gambar Situasi Nomor 113 Tahun 1995 terdaftar atas nama Departemen Perhubungan Republik Indonesia cq. Perumka sekarang PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

Hal ini yang dasar hukum yang otentik dan kuat bagi Tergugat atau PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai pemilik yang sah atas objek sengketa tersebut. Sebaliknya, maka dengan adanya bukti yang tidak terbantahkan oleh Penggugat (anggota masyarakat), Penggugat menempati dan menguasai objek sengketa tersebut secara melawan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 KUHPPerdata.

Di dalam sengketa antara Penggugat (anggota masyarakat) dan Tergugat (PT. Kereta Api Indonesia (Persero)) dalam Perkara Nomor 1145/Pdt.G/2023/PN.Sby. tersebut bahwa Penggugat mendalilkan PT. Kereta Api Indonesia (Persero) telah melakukan tindakan-tindakan yang seolah-olah merupakan pihak yang memiliki kewenangan terhadap objek sengketa yang dihuni Penggugat dan keluarganya, sehingga perbuatan Tergugat bagi Penggugat merupakan suatu perbuatan melawan hukum.²⁶ Penggugat juga mendalilkan secara yuridis belum memiliki kewenangan apapun atas objek sengketa, sehingga segala tindakan hukum yang dilakukan Tergugat (PT. Kereta Api Indonesia (Persero)) tidak sah karena tidak adanya entitas atau *legal standing in judicio* dari PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Penggugat berpandangan bahwa PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tidak mempunyai entitas atau *legal standing in judicio* atas objek sengketa, maka segala perbuatan hukum termasuk perjanjian-perjanjian yang dibuat dengan Penggugat adalah cacat subjektif karena pihak PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tidak memiliki kewenangan atas objek sengketa.

Mengingat bahwa Tergugat dalam hal ini PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai satu-satunya pemilik yang sah atas objek gugatan maka Tergugat dapat melakukan perbuatan hukum apapun baik itu pengelolaan dan pengurusan termasuk penguasaan fisik ataupun yuridis terhadap tanah dan bangunan. Sebenarnya Tergugat dalam hal ini PT. Kereta Api Indonesia (Persero) telah melakukan upaya persuasif kepada Penggugat dalam

²⁶ Putusan Pengadilan Surabaya Nomor 1145/Pdt.G/2023/PN.Sby, hlm.7

kapasitasnya sebagai pemilik yang sah atas objek sengketa agar Penggugat melakukan perjanjian sewa menyewa dengan Tergugat dalam hal ini PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

Namun tawaran persuasif Tergugat dalam hal ini PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tidak diindahkan oleh Penggugat dan tetap tidak beritikad baik untuk mengembalikan objek sengketa tersebut. Hal ini terbukti di dalam persidangan bahwa Penggugat tidak dapat membuktikan dengan alat bukti yang otentik dan kuat bahwa penguasaan atas objek sengketa tersebut adalah benar. Namun fakta hukumnya sebaliknya bahwa penempatan dan penguasaan atas objek sengketa dikategorikan sebagai perbuatan melawan hukum.

Berdasarkan uraian analisa dan pembahasan di atas maka, PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mempunyai hak dan kewenangan melakukan perbuatan hukum terhadap tanah bekas milik Belanda karena PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai pemilik yang sah tanah bekas milik Belanda yang dijadikan objek sengketa dengan anggota masyarakat berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan Sertifikat Hak Pakai. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai pemilik yang sah atas objek gugatan, maka PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mempunyai hak dan kewenangan melakukan perbuatan hukum baik pengelolaan dan pengurusan termasuk penguasaan fisik terhadap tanah dan bangunan tersebut.

Penutup

Kesimpulan

Berdasarkan analisa dan pembahasan tersebut maka kesimpulan yang dapat disampaikan adalah:

1. Penguasaan tanah bekas milik Belanda oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) tersebut bukan merupakan perbuatan melawan hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1365 KUHPerdata. Hal ini disebabkan penguasaan tanah bekas milik Belanda oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) telah sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan adanya bukti otentik berupa Sertifikat Hak Pakai atas nama Pemegang Hak Departemen Perhubungan Republik Indonesia c.q. Perumka berkedudukan di Jakarta sebagai kepemilikan atas objek sengketa.
2. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mempunyai hak dan kewenangan melakukan perbuatan hukum terhadap tanah bekas milik Belanda karena PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai pemilik yang sah tanah bekas milik Belanda yang dijadikan objek sengketa dengan anggota masyarakat berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan Sertifikat Hak Pakai. PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai pemilik yang sah atas objek gugatan, maka PT. Kereta Api Indonesia (Persero) mempunyai hak dan kewenangan melakukan perbuatan hukum baik pengelolaan dan pengurusan termasuk penguasaan fisik terhadap tanah dan bangunan tersebut.

Saran

Berdasarkan kesimpulan yang telah diuraikan, maka saran yang dapat disampaikan adalah:

1. Pertama, PT Kereta Api Indonesia (Persero) untuk melakukan legalisasi aset berupa tanah bekas milik Belanda dengan cara mengajukan permohonan Hak Pakai atas tanah yang belum memiliki Sertifikat Hak Pakai, dan untuk tanah yang telah memiliki Sertifikat Hak Pakai perlu dilakukan sosialisasi kepada masyarakat sebagai bentuk pensiasatan pengumuman, supaya masyarakat mengetahui kejelasan kepemilikannya.
2. Adanya tindakan pencegahan atau menghindari terjadi penguasaan terhadap tanah-tanah PT.Kereta Api (Persero) oleh pihak ketiga, maka PT.Kereta Api (Persero) wajib mengelola tanah tersebut baik dari segi fisik maupun yuridisnya.

Daftar Pustaka

- Agus Tresna," Penguasaan Tanah PT. Kereta Api (Persero) Oleh Masyarakat di Desa Soreang, Kecamatan Soreang, Kabupaten Bandung (Studi Tentang Potensi Konflik Tanah dan Prospek Solusinya), Skripsi,Badan Pertanahan Nasional, Sekolah Tinggi Pertanahan Nasional, Yogyakarta, 2007.
- Andreas Subiakto et.al., "Perlindungan Hukum terhadap Pemegang Sertifikat Tanah yang Diterbitkan", *Jurnal Nuansa Kenotariatan*, Volume 3, Nomor 2, januari-Juni 2018.
- Bondan Kanumoyoso, *Nasionalisasi Perusahaan Belanda Di Indonesia*, Penerbit Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2001.
- Bondan Kanumoyoso, *Nasionalisasi Perusahaan Belanda Di Indonesia*, Penerbit Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 2001.
- Budiman, *Hukum Kontrak dan Penyelesaian Sengketa dari Presfektif Sekretaris*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2005.
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
- Natasia Novita, "Evaluasi Kebijakan Pendayagunaan Aset Tetap BUMN Pada Rumah Dinas PT. KAI (Persero) Daop 8 Kota Surabaya", *Jurnal Kebijakan dan Manajemen Publik*, Volume 5, Surabaya:Universitas Airlangga, 2017.
- Peraturan Kepala Badan Pertanahan Nasional Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2013 tentang Pelimpahan Kewenangan Pemberian Hak Atas Tanah dan Kegiatan Pendaftaran Tanah.
- Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2021 tentang Hak Pengelolaan, Hak Atas Tanah, Satuan Rumah Susun, dan Pendaftaran Tanah.
- Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1959 tentang Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Milik Belanda.
- Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1994 tentang Rumah Negara.
- PT. Kereta Api Indonesia (Persero), "Sejarah Perkeretaapian Indonesia", <https://heritage.kai.id/page/sejarah-perkeretapian>
- Putusan Pengadilan Negeri Surabaya Nomor 1145/Pdt.G/2023/PN.Sby.
- Ridho Muhammad, *Kemiskinan di Perkotaan*, Semarang, Unissula, 2001.
- Salim H.S., *Hukum Kontrak Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak*, Sinar Grafika, Jakarta, 2008.
- Septian Joko Waluyurrahman, Icha Cahyaning Fitri, "Persewaan Aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) di Emplasmen Bonosare Lintas Surabaya-Panurakan Sebagai Hunian", *Jurnal Ilmiah Multidisiplin Terpadu*, Volume 8 Nomor 7, 2024.
- Soerjono Soekanto dan Sri Mahmudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, PT. Raja Grafindo, Jakarta, 2014.

Prosiding Seminar Hukum Aktual

Meneropong Masa Depan Pelindungan Pekerja Migran Indonesia

- Sudargo Harahap, "Kajian Hukum Aset Negara dalam Pengelolaan PT Kereta Api Indonesia (Persero)", *Jurnal Hukum dan Kebijakan Publik*, Volume 4, Nomor 1, Jakarta, 2016.
- Susanti Ante, "Penerapan Asas Pemisahan Horizontal Terhadap Kepemilikan Hak Atas Tanah Di Kota Manado", *Lex et Societatis*, Vol. III/No.6, 2015.
- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945
- Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.
- Undang-Undang Nomor 3 Prp. Tahun 1960 tentang Penguasaan Benda-Benda Tetap Milik Perseorangan Warga Negara Belanda.
- Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria;
- Undang-Undang Nomor 86 Tahun 1958 tentang Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Milik Belanda;
- Urip Santoso, *Hukum Agraria dan Hak-Hak Atas Tanah*, Prenada Media, Jakarta, 2008.
- Wirjono Prodjodikoro, *Perbuatan Melanggar Hukum dari Sudut Hukum Perdata*, Mandar Maju, Yogyakarta, 2000.