

Kekuatan Hukum GRONDKAART dan Problematikanya di Indonesia

Farida Sekti Pahlevi¹

¹ Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Ponorogo; faridasekti@iainponorogo.ac.id

ARTICLE INFO

Keywords:

Power of Law;
Grondkaart;
Legal Problems

Article history:

Received 2022-03-03
Revised 2022-05-19
Accepted 2022-06-21

ABSTRACT

Land tenure and use according to land law in Indonesia must be based on Land Rights. Land rights will give authority to the right holder to control and use the land. Grondkaart is proof of land ownership owned by PT. KAI in order to be able to control and take over assets for the benefit of railway operations. However, the legal power of Grondkaart as evidence of land rights is still in dispute. With a normative juridical analysis, this paper discusses the legal force of PT. KAI's Grondkaart, its problems in Indonesia, and the legal solution for saving PT KAI's assets. The results of this study are: First, Grondkaart can be used as proof of ownership of rights to PT.KAI's assets, but PT.KAI is obliged to register Grondkaart's land to the National Land Agency as Management Rights and/or Use Rights in order to have a strong legal standing. Second, in order to save PT KAI's Grondkaart land, in addition to being obliged to carry out land registration, it must also examine the historical history of the land, establish synergies, synchronization, and cooperation with stakeholders, and prioritize mediation and deliberation when disputes arise.

This is an open access article under the [CC BY](#) license.



Corresponding Author:

Farida Sekti Pahlevi

Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Ponorogo; faridasekti@iainponorogo.ac.id

1. PENDAHULUAN

Hukum pertanahan di Indonesia menganut asas bahwa penguasaan dan penggunaan tanah oleh siapapun dan untuk keperluan apapun harus berdasarkan hak atas tanah. Hak Atas Tanah yaitu hak yang memberikan kewenangan kepada pemegang haknya untuk memanfaatkan dan menggunakan tanah tersebut. Dalam praktiknya sering terjadi sengketa antara penguasaan tanah dengan kepemilikan tanah, salah satunya tentang kedudukan *Grondkaart* dan sertifikat hak atas tanah dalam penguasaan dan kepemilikan tanah oleh PT.KAI.

Perusahaan PT.KAI termasuk Badan Usaha Milik Negara, sehingga aset yang dimiliki atau dikuasai oleh PT.KAI merupakan aset dari negara. Tanah aset PT.KAI sendiri merupakan tanah aset instansi pemerintah dalam hal ini Departemen Perhubungan Darat cq. Direktorat Jenderal Perkeretaapian (Nugroho dkk, 2021: 928-941). Tanah-tanah aset PT.KAI yang digunakan untuk penyelenggaraan kepentingan transportasi perkeretaapian dibuktikan dengan dokumen Grondkaart. Saat ini aset total yang dimiliki PT. KAI tercatat seluas 270.670.874 m². Dari angka tersebut, baru seluar

147.512.092 m² atau 54% tanah yang sudah bersertifikat. Jumlah tersebut meliputi tanah yang berasal dari pengambilalihan aset SS, nasionalisasi aset VZ (Verenigde Spoorwegbedrijf) maupun yang diperoleh sendiri karena pengadaan tanah (Wintoko, tanpa tahun). PT. KAI selaku pemegang hak atas tanah atau hak pengelolaan, mengembang tanggung jawab secara penuh untuk mengelola, menjaga, maupun merawat aset yang sudah dimiliki. Sebab, apabila tidak dilakukan perawatan dengan serius, tanah negara aset PT.KAI dapat dianggap tanah terlantar. Sementara, penelantaran tanah termasuk sebab-sebab berakhirnya hak-hak atas tanah menurut UUPA Pasal 27, Pasal 34, dan Pasal 40 tentang Hak Milik, Hak Guna Usaha, Hak Guna Bangunan.

Seiring berjalannya waktu kekuatan hukum Grondkaart mulai dipertanyakan ketika tanah-tanah aset PT.KAI berhadapan dengan pihak lain yang memegang bukti kepemilikan dan penguasaan berupa sertifikat Hak Atas Tanah yang diterbitkan Badan Pertanahan Nasional. Keadaan ini memicu tumpang tindih kepemilikan dan penguasaan Hak Atas Tanah aset-aset yang dibuktikan dengan Grondkaart. Dengan metode analisis yuridis normatif, tulisan ini akan membahas bagaimana kekuatan hukum Grondkaart beserta problematikanya di Indonesia.

2. METODE

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif yaitu pengumpulan data primer dan sekunder sebagai bahan dasar untuk diteliti dengan cara mengadakan penelusuran terhadap peraturan-peraturan serta literatur-literatur lain berkaitan dengan permasalahan yang diteliti atau sering disebut sebagai penelitian hukum kepustakaan. Metode penelitian hukum normatif menggunakan metode pendekatan yuridis normatif. Pendekatan yuridis normatif adalah suatu pendekatan yang mengacu pada hukum dan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Penelitian ini berusaha menguraikan tentang kedudukan dan problematika hukum Grondkaart PT. KAI sebagai bukti penguasaan tanah oleh PT. Kereta Api Indonesia (Persero) sekaligus memberikan kontribusi ide untuk menjaga dan menertibkan aset-aset hak atas tanah.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1. Kekuatan Hukum Grondkaart PT. KAI

Secara etimologi, Grondkaart berasal dari gabungan kata Grond yang berarti tanah dan kaart yang berarti peta. Dengan demikian, Grondkaart berarti peta tanah. Sementara itu, secara terminologi, Grondkaart dapat diartikan sebagai surat ukur atau gambar teknis sebagai hasil pengukuran dan pemetaan tanah dengan dasar hukum berupa keputusan dan atau penetapan yang biasa digunakan sebagai referensi awal bagi proses pembuktian hak kepemilikan lahan (Sulistiowati dkk, 2021:1007-1048). Sementara itu, menurut Djoko Marihandono pakar Sejarah Guru Besar Fakultas Ilmu Pengetahuan Budaya Universitas Indonesia, Grondkaart merupakan istilah untuk menunjukkan sebuah bentang lahan yang dipetakan berdasarkan hasil pengukuran tanah oleh lembaga yang berwenang pada saat penerbitannya. Dokumen ini menjadi pengganti resmi dari bukti administrasi tentang kepemilikan lahan yang dapat dijadikan alas hak kepemilikan lahan yang sah secara hukum.

Grondkaart digunakan untuk melakukan penguasaan dan pengambilalihan tanah-tanah yang berada di dalam Grondkaart yang menjadi hak atas tanah perkeretaapian yang selama ini digunakan sebagai bukti penguasaan tanah oleh PT.KAI. Grondkaart inilah yang menjadi satu-satunya bukti yang dimiliki PT.KAI untuk melakukan pengambilalihan ulang aset-aset berupa tanah dan bangunan yang menjadi warisan perusahaan kereta api zaman Belanda.

Sebagai produk obyek hukum peninggalan pemerintah Hindia Belanda, Grondkaart memuat gambar penampang lahan yang disertai batas-batas lahan. Grondkaart sendiri sifatnya tetap dan final, sehingga tidak perlu ditindaklanjuti dengan SK Pemberian Hak oleh Pemerintah (Silviana, 2020: 70-83). Namun, sumber lain menyebutkan Grondkaart bukan surat bukti hak penguasaan fisik dan yuridis, melainkan hanya alat bukti kepemilikan tanah pada zaman Hindia Belanda yang memuat kesatuan warkah disertai asal mula tanah. Maka, tiada satu pihak yang dapat mengklaim benar

sepenuhnya kecuali dibuktikan melalui putusan pengadilan (Intasari, 2022:335-342). Dalam beberapa kasus, Grondkaart menjadi alat pembuktian yang kuat untuk disajikan di persidangan karena Grondkaart merupakan aset Negara yang tidak bisa dipindahtangankan begitu saja.

Pembahasan terkait Grondkaart PT.KAI tidak terlepas dari sejarah panjang perkeretapiian di Indonesia. Berawal dari Perusahaan Kereta Api Negara (Staat Spoorwegen/SS) yang membangun jalan kereta api dan beroperasi sejak tahun 1878 dengan kantor pusat di Bandung dan Perusahaan Kereta Api Swasta (Verenigde Spoorwegbedriff/VS) yang beroperasi sejak tahun 1867 dengan kantor pusat di Semarang (Sulistiowati dkk, 2021). Sebelum pelaksanaan pembangunan, terlebih dahulu dilakukan penyerahan penguasaan tanah negara kepada SS berdasarkan Peraturan yang termuat dalam Staatsblad masing-masing. Penguasaan tanah pada saat itu dibuktikan dengan Grondkaart.

Setelah dikuasakan kepada SS, maka dilakukan pengukuran dan pemetaan tanah-tanah tersebut menggunakan teknik geodesi oleh Landmester (Petugas Pengukuran/Kadaster), yang mana hasilnya akan dituangkan dalam Grondkaart. Kemudian, setiap Grondkaart harus disahkan oleh Kepala Kantor Kadaster dan Residen setempat untuk keperluan legalisasi sesuai peraturan yang berlaku (Sulistiowati dkk, 2021). Dengan demikian, Grondkaart dibuat berdasarkan surat ukur tanah oleh Kadaster (Badan Pertanahan Nasional) (Silviana, 2020: 70-83) Adapun isi dari dokumen Grondkaart meliputi lokasi tanah dan lintas, peta, batas tanah, skala dan arah, tahun pengesahan, surat ketetapan yang disahkan oleh pejabat yang berwenang, daftar pembebasan tanah, demografis dan geografis, emplasemen, dan atau depo serta jalur kereta api, legenda, angkat piket/patok kilometer, dan batas tanah.

Grondkaart memiliki fungsi yang penting, yaitu sama dengan surat tanda kepemilikan hak bagi perorangan atau badan hukum swasta. Ada dua fungsi Grondkaart beserta kekuatan hukumnya, yaitu:

1. Fungsi kepemilikan yaitu menegaskan hak kepemilikan atas lahan tersebut; Yaitu bukti kepemilikan ditunjukkan dengan adanya persetujuan atas *Grondkaart* yang dicantumkan dari pejabat kadaster (Badan Pertanahan Nasional zaman kolonial). *Grondkaart* juga memiliki kekuatan hukum yang dengan adanya pencantuman surat keputusan surat ketetapan pejabat pemerintah sesuai fungsinya. Surat keputusan atau ketetapan pejabat ini berisi penjelasan tentang riwayat tanah yang tertera dalam *Grondkaart* disertai proses kepemilikan oleh subjek yang tercatat pada *Grondkaart*. *Grondkaart* juga mempunyai kekuatan hukum dari pejabat pemerintah yang berwenang untuk mengesahkan kepemilikan lahan dan pembuktiannya, dengan dicantumkannya ketetapan Direktur Pekerjaan Umum, Direktur Badan Usaha Milik Negara, atau Direktur Perhubungan.
2. Fungsi kepentingan yaitu menunjuk pada tujuan objek yang dimuat dalam Grondkaart serta pihak-pihak yang berkepentingan atas objek di dalam Grondkaart.

Kondisi di atas menunjukkan adanya kekuatan hukum ganda terhadap keberadaan *Grondkaart*, sehingga peraturan perundang-undangan pasca kemerdekaan masih menggunakannya. Semua arsip yang melandasi *Grondkaart* dan menjelaskan kepemilikan tanah dan penggunaannya, masih tersimpan di Arsip Nasional Republik Indonesia (ANRI).

Dalam konteks penguasaan tanah perkeretaapian, Grondkaart digunakan untuk keperluan aset perusahaan kereta api negara yang terbit sejak 18 Agustus 1945, yang secara otomatis saat itu menjadi aset DKA (Djawatan Kereta Api) atau sekarang menjadi PT. Kereta Api Indonesia (Persero) (Wintoko, tanpa tahun:218). Maka, Grondkaart bagi Perusahaan perkeretaapian saat itu (Staat Spoorwegen) atau SS berfungsi sama dengan surat tanda bukti hak bagi perorangan atau badan hukum swasta. Grondkaart menguraikan dan menjelaskan batas-batas tanah yang sudah diserahkan kepada Staats Spoorwegen secara konkrit berdasarkan ordonansi atau surat pemerintah yang dimuat dalam Staatsblad atau lembaran negara masing-masing. Tanah-tanah yang termaktub dalam Grondkaart berstatus tanah Domain (Milik) negara, sehingga sudah menjadi tanah negara aset SS (Perusahaan Perkeretapiian masa kolonial) berdasarkan penyerahan penguasaan. Dengan demikian, terhadap tanah tersebut berlaku peraturan perundang-undangan perbendaharaan negara (PT.KAI, 2000:27). Sebagai akibatnya, tanah tersebut tidak dapat diberikan kepada pihak lain sebelum mendapat izin dari Menteri Keuangan selaku Bendahara Umum Negara dan Pembina Umum Kekayaan Negara. Tak hanya itu, menurut asas domain dalam hukum agraria sebagaimana termuat dalam Agrarische Wet (Staatsblad

1870 No. 55) dan Agrarisch Besluit (Staatsblad 1870 No. 118), kepada instansi pemerintah tidak diberikan surat tanda bukti hak atas tanah, tetapi dikeluarkan Grondkaart sebagai surat tanda bukti hak (Sulistiowati, 2021).

Grondkaart sebagai aset negara tidak bisa dialihkan begitu saja dengan sesuatu hak, tetapi harus melalui mekanisme lelang setelah mendapat izin Menteri Keuangan sesuai ketentuan Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 1970 serta diatur dalam Undang-Undang Perbendaharaan Negara Nomor 1 Tahun 2004 di bawah naungan Kementerian Keuangan. Selain itu, pengalihan hak atas tanah *Grondkaart* hanya dapat dilakukan apabila dalam permohonannya disertai Surat Bukti Pelepasan Hak oleh PT.KAI. Sementara itu, menurut Surat Direktorat Jenderal Pembinaan Badan Usaha Milik Negara Menteri Keuangan kepada Menteri Negara Agraria/Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor S-11/MK.16/1994 tertanggal 24 Januari 1995 menyatakan bahwa tanah-tanah yang diuraikan dalam *Grondkaart* pada dasarnya merupakan kekayaan negara yang dipisahkan sebagai aktiva tetap Perumka. Berkenaan dengan hal itu, maka tanah-tanah tersebut dimantapkan statusnya menjadi milik/kekayaan Perumka yang sekarang bernama PT.KAI (Surat Dirjen Pemb.BUMN, 1994). Maka, semua tanah aset PT. KAI berkapasitas sebagai kekayaan negara yang dipisahkan dan tunduk pada Undang-Undang Perbendaharaan Negara berdasarkan Instruksi Presiden RI Nomor 9 Tahun 1970, Keputusan Presiden RI Nomor 16 Tahun 1994 dan peraturan perundangan lainnya mengenai kekayaan negara.

Ketika Undang-Undang RI Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA) diterbitkan, tanah-tanah *Grondkaart* merupakan *hak beheer* DKA (Djawatan Kereta Api). *Hak beheer* merupakan hak yang tanahnya digunakan untuk kepentingan suatu instansi yang bersangkutan. Berlandaskan Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 ditegaskan oleh instansi pemerintah dengan hak penguasaan (*beheer*) itu sejak 24 September 1960 dialihkan menjadi Hak Pengelolaan dan Hak Pakai berlaku selama dipergunakan, walaupun masih ada yang belum bersertifikat. Hal ini sesuai dengan Peraturan Pemerintah RI Nomor 8 Tahun 1953 dan Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965. Sementara, untuk tanah *Grondkaart* yang belum didaftarkan sertifikat, berangsur-angsur dalam proses persertifikatan (Nugroho, dkk, 2021).

Grondkaart hanya berfungsi sebagai petunjuk yang menjelaskan bahwa tanah yang diuraikan dalam *Grondkaart* itu merupakan kekayaan negara, jadi *Grondkaart* itu fungsinya sama dengan surat tanda bukti hak penguasaan yang dimiliki oleh PT. Kereta Api Indonesia. PT. Kereta Api Indonesia berhak atas tanah *Grondkaart* berdasarkan ketentuan Undang-Undang Perbendaharaan Negara dan juga dikuatkan dalam beberapa putusan pengadilan yang bisa dianggap berlaku untuk seluruh aset PT. Kereta Api Indonesia. Hal ini diperkuat dengan Putusan Mahkamah Agung RI Nomor: 2505 K/Pdt/1989 dan Putusan Mahkamah Agung RI Nomor: 1262/K/Pdt/2014 yang telah menjadi yurisprudensi MA, yang menyatakan keberadaan *Grondkaart* merupakan bukti hak. Legalitas *Grondkaart* semakin menguat dengan terbitnya Surat Menteri Keuangan kepada Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor: S-11/MK.16/1994 yang menyatakan bahwa *Grondkaart* merupakan hasil alas bukti kepemilikan aset oleh Perumka yang saat ini telah diubah namanya menjadi PT.KAI (Silviana, 2020:70-83). Selain itu, putusan Pengadilan yang turut menguatkan kedudukan hukum *Grondkaart* yaitu Putusan Pengadilan Negeri Semarang Nomor 227/Pdt.G/PN.Smg. yang menyatakan bahwa hingga kini, *Grondkaart* tetap berlaku tetapi tetap harus didaftarkan ke BPN untuk mendapatkan Sertifikat Hak Pakai atau Hak Pengelolaan oleh PT.KAI. Hal ini memiliki landasan hukum:

1. Pasal 2 Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953 menyatakan: "Tanah *Grondkaart* berada dalam penguasaan (*in beheer*) DKA atau sekarang PT.KAI.
2. Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor SK.681/DJA/1986 tanggal 1 November 1986 yang menyebutkan bahwa tanah *Grondkaart* berada dalam penguasaan (*in beheer*) PJKa sekarang PT.KAI.
3. Kesimpulan Rapat Kerja Badan Pertanahan Nasional Tahun 1991 dirumuskan tanah-tanah PERUMKA atau sekarang PT.KAI berasal dari aset perusahaan Kereta Api Negara (SS) dan aset Perusahaan Kereta Api Swasta yang telah dinasionalisasi.

Namun sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku, PT. Kereta Api Indonesia berkewajiban untuk mendaftarkan *Grondkaart* menjadi Hak Pengelolaan atau Hak Pakai sehingga bukti hak penguasaan tersebut dapat dijadikan sebagai suatu bukti kepemilikan hak atas tanah yang benar dan kuat. Hak Pakai dan Hak Pengelolaan ini akan absah ketika Hak Penguasaan atas tanah negara didaftarkan ke Kantor Pendaftaran Tanah dan diterbitkan sertifikat Hak Pakai atau Hak Pengelolaan sebagai tanda bukti haknya. Maka, meskipun telah ada ketentuan tentang *Grondkaart* yang dialihkan menjadi Hak Pakai atau Hak Pengelolaan sesuai ketentuan perundang-undangan yang berlaku, PT.KAI tetap wajib mendaftarkan ke BPN untuk mendapatkan sertifikat sebagai tanda bukti yang kuat atas hak atas tanah.

Berdasarkan ketentuan perundang-undangan yaitu Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria dan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian memerintahkan agar setiap hak-hak atas tanah harus disertifikatkan (Wintoko, *tanpa tahun*:220). Namun, Boedi Harsono menyatakan bahwa tanah yang dikuasai instansi-instansi pemerintah termasuk golongan tanah hak, meskipun belum bersertifikat.

3.2. Problematika *Grondkaart* PT KAI di Indonesia

Persoalan status hukum tanah *Grondkaart* dapat dikatakan cukup rumit. Sebagai warisan peninggalan Belanda, statusnya kepemilikan tanah *Grondkaart* untuk kegiatan perkeretaapian masih sering menimbulkan problematika yang kompleks. Terdapat tiga aspek untuk memahami problematika status kepemilikan tanah yang berasal dari tanah *Grondkaart* yang difungsikan untuk kegiatan perkeretaapian, yaitu:

1. Aspek Subyek Pemegang Hak. Pasca kemerdekaan, terdapat empat periodisasi:
 - a. *Pertama*, periode pengelolaan dan pengoperasian perkeretaapian langsung dilakukan oleh Pemerintah melalui pembentukan satu unit kerja di lingkungan Kementerian/Departemen Perhubungan (Djawatan Kereta Api Republik Indonesia) yang dibentuk pada tahun 1946 dan Djawatan Kereta Api yang dibentuk pada tahun 1950 dan berlangsung sampai 1963. Artinya, kekayaan berupa tanah dikuasai dan diurus oleh Kementerian/departemen perhubungan (Sulistiowati dkk, 2021).
 - b. *Kedua*, periode pengelolaan dan pengoperasian perkeretaapian dilakukan oleh perusahaan yaitu Perusahaan Negara Kereta Api dalam kurun waktu 1963-1971 dan Perusahaan Jawatan KA pada kurun waktu 1971-1990, tetapi orientasi kegiatannya lebih pada penyediaan pelayanan kebutuhan publik di salah satu bidang transportasi darat. Perusahaan belum memiliki kedudukan mandiri sebagaimana halnya sebuah perusahaan berbadan hukum. Pada kurun waktu ini, dianut asas tidak adanya pemisahan kekayaan antara kekayaan perusahaan dengan kekayaan (aset) Kementerian/Departemen Perhubungan (Sulistiowati dkk, 2021).
 - c. *Ketiga*, periode transisional dari periode penyediaan jasa pelayanan publik ke periode kegiatan usaha murni dalam pengelolaan dan pengoperasian perkeretaapian melalui pergantian Perusahaan Jawatan KA menjadi Perusahaan Umum (PERUM) KA selama periode 1990-1998. PERUMKA berada dalam kedudukan semi-mandiri yang ditandai dengan: 1) Adanya dua fungsi yang masih harus dijalankan oleh PERUMKA yaitu fungsi pemberian pelayanan jasa angkutan dengan harga pelayanan yang disubsidi oleh Negara dan fungsi pencarian keuntungan melalui kegiatan usaha lain; 2) Sebagian kekayaan PERUMKA sudah diserahkan kepada Perumka sebagai kekayaan yang dipisahkan dan penyerahannya didasarkan pada asas penyerahan nyata atau fisik (Sulistiowati dkk, 2021). 3) Khusus tanah yang sudah diwarisi dari pra-kemerdekaan termasuk yang dibeli dari anggaran pemerintah tetap berlaku asas tidak adanya pemisahan kekayaan sehingga menjadi kepunyaan pemerintah cq. Departemen/Kementerian Perhubungan.
 - d. *Keempat*, periode kemandirian penuh sebagai pelaku kegiatan usaha dalam pengelolaan dan pengoperasian perkeretaapian yaitu dengan adanya pergantian PERUMKA menjadi perusahaan

Perseroan KAI (PT.KAI) sejak tahun 1998. Kemandirian penuh menjadikan PT.KAI berkedudukan sebagai subyek hukum dengan kekayaan yang terpisah.

Jika dilihat dari periodisasi pengelolaan dan pengoperasian perkeretaapian pasca kemerdekaan berdasarkan hubungan hukum antara subyek dengan kekayaan terutama benda tetap yaitu tanah, dapat dipahami bahwa pada periode terakhir, sejak terjadinya perubahan bentuk perusahaan menjadi Perseroan, PT.KAI sudah berkedudukan sebagai subyek hukum yang mandiri. Maka, PT.KAI sejatinya secara normatif sudah dapat berstatus sebagai subyek pemilik atas semua kekayaan baik yang berupa benda bergerak maupun benda tidak bergerak yaitu tanah yang sudah dipisahkan dan diserahkan oleh Pemerintah kepada PT.KAI.

Namun, secara empiris kekayaan berupa benda tidak bergerak yaitu tanah belum diikuti dengan tindakan pemisahan dan penyerahan dari Pemerintah sebagai pendiri perusahaan perseroan kepada PT.KAI sebagai subyek hukum yang mandiri. Akibatnya, kekayaan berupa tanah masih tetap kepemilikannya berada di tangan Pemerintah, sementara PT KAI sudah mengklaim dirinya sebagai pemilik hak atas tanah karena secara normatif sudah ada penyerahan kekayaan kepada dirinya (Sulistiowati dkk, 2021).

2. Aspek Macam-macam Hak Atas Tanah. Menurut perspektif aspek macam-macam Hak Atas Tanah, ada beberapa periodisasi sebagai berikut:

a. Periode sebelum tahun 1953 (Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953)

Tanah-tanah yang digunakan oleh SS pada masa ini berstatus sebagai tanah *in beheer* yaitu bagian dari tanah Hak Milik (Domein) Negara yang diserahkan dalam penguasaan SS sebagai salah satu Unit Kerja Pemerintah Hindia Belanda yang ditujukan untuk pelaksanaan kegiatan angkutan perkeretaapian. Tanah yang diserahkan “dalam penguasaan (*in beheer*)” unit kerja tersebut diuraikan dalam *Grondkaart*, yaitu peta yang memuat letak lokasi tanah, luas, dan batas tanah atau bisa disebut surat ukur. Sebutan “*in Beheer*” terhadap tanah yang diserahkan kepada SS dan bukan hak atas tanah, mempertimbangkan: *Pertama*, SS itu berkedudukan sebagai perusahaan negara yang sama kedudukannya dengan unit kerja Pemerintah Hindia Belanda yaitu Departemen atau Jawatan. Maka, SS tidak berkedudukan sebagai badan hukum yang berdiri sendiri. Akibatnya, SS dianggap tidak mempunyai kekayaan sendiri termasuk tanah merupakan bagian dari kekayaan negara. *Kedua*, tanah yang diserahkan dalam penguasaan SS masih berstatus Tanah Hak Milik (Domein) Negara. Artinya, SS hanya menguasai tanah secara fisik sebagai lokasi penyelenggaraan kegiatan pelayanan dan usaha perkeretaapian (Sulistiowati dkk, 2021).

b. Periode 1953-1960

Masa ini dilakukan penataan kembali pemanfaatan tanah “dalam penguasaan” departemen dan jawatan, melalui Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953 dengan berlandaskan prinsip, tanah yang sudah diserahkan dalam penguasaan tetap berstatus Tanah Hak Milik Negara sebagaimana *Staatsblad* 1911 Nomor 110 yaitu asas *Domeinverklaring* yang diatur *Agrarische Wet dan Agrarische Besluit*.

c. Periode 1960-selanjutnya

Pada masa ini, diberlakukan Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria yang disebut UUPA. Terbitnya UUPA menghapuskan keberadaan Hak Domein (Milik) Negara yang menjadi dasar keberadaan *Grondkaart* yang bermakna “Tanah Dalam Penguasaan” Kementerian, Jawatan, atau Pemerintah Daerah. Akibatnya, “tanah dalam penguasaan” tidak memiliki landasan hukum dan status hukumnya menjadi kabur. Hal ini disebabkan oleh: *pertama*, tanah dalam penguasaan tidak berstatus sebagai hak atas tanah karena hanya menjadi bagian dari Tanah Hak Milik Negara, sementara hak ini telah dihapuskan oleh UUPA. *Kedua*, UUPA sendiri baik dalam dasar-dasar dan ketentuan pokoknya maupun ketentuan-ketentuan konversinya, tidak menyebut dan mengatur secara tegas “tanah dalam penguasaan” yang digunakan oleh kementerian, jawatan, atau pemerintah daerah. Namun, Pasal 58 UUPA memberi peluang bagi berlakunya peraturan perundang-undangan yang tidak

dicabut atau tidak bertentangan dengan UUPA agar tetap berlaku. *Pertama*, Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953 yang mengatur "Tanah dalam Penguasaan". Maka, tanah dalam penguasaan harus tetap dijaga keberlangsungannya, termasuk yang berada dalam penguasaan Kementerian Perhubungan, Tenaga, dan Pekerjaan Umum yang digunakan oleh unit kerjanya yaitu Djawatan Kereta Api. *Kedua*, fakta empiris bahwa "Tanah dalam penguasaan" kementerian, jawatan, atau pemerintah daerah baik sebagian maupun seluruhnya masih digunakan sebagai tempat penyelenggaraan kepentingan atau tugas yang dibebankan kepada masing-masing pihak.

Ketidaktepatan atau ketidakpastian terkait status hukum tanah dalam penguasaan kemudian diakhiri dengan terbitnya Peraturan Menteri Agraria (PMA) Nomor 9 Tahun 1965 tentang Pelaksanaan Konversi Hak Penguasaan Atas Tanah Negara yang memuat penegasan (PMA No 9 Tahun 1965):

- 1) Status Tanah dalam penguasaan berkedudukan sebagai hak atas tanah;
 - 2) Macam-macam hak atas tanah yang dilekati pada tanah bekas hak penguasaan setelah dilakukan konversi, ada dua: *Pertama*, Hak Penguasaan dialihkan menjadi Hak Pakai Selama Digunakan. Hak ini akan melekat dalam jangka waktu tertentu dan akan berlangsung selama tanah dipergunakan untuk melaksanakan kepentingan atau tugas yang dibebankan kepada instansi yang bersangkutan. *Kedua*, Hak Penguasaan dialihkan menjadi Hak Pengelolaan (PMA No 9 Tahun 1965). Jika mencermati pemakaian tanah untuk penyelenggaraan transportasi kereta api, maka tanah yang tertuang dalam *Grondkaart* hanya digunakan tempat mendukung penyelenggaraan angkutan atau transportasi kereta api. Maka, tanah *Grondkaart* hanya dapat dikonversi menjadi Hak Pakai Selama Digunakan. Artinya sejak pemberlakuan PMA Nomor 9 Tahun 1965 tanah yang semula berstatus dalam penguasaan atau yang kemudian hak penguasaan itu sudah berstatus sebagai hak pakai selama digunakan. Bagi pemegang haknya wajib mendaftarkan hak tersebut dan menadapat sertifikat resmi. PT. KAI selaku pemegang hak atas tanah atau hak pengelolaan, mengemban tanggung jawab secara penuh untuk mengelola, menjaga, maupun merawat aset yang sudah dimiliki. Sebab, apabila tidak dilakukan perawatan dengan serius, tanah negara aset PT.KAI dapat dianggap tanah terlantar. Sementara, penelantaran tanah termasuk sebab-sebab berakhirnya hak-hak atas tanah menurut UUPA Pasal 27, Pasal 34, dan Pasal 40 tentang Hak Milik, Hak Guna Usaha, Hak Guna Bangunan.
 - 3) Subyek yang dapat mempunyai Hak Pakai Selama Digunakan dan Hak Pengelolaan yang berasal dari peralihan Hak Penguasaan yang tertuang dalam *Grondkaart*. Subyek pemegang Hak Pakai Selama Digunakan adalah atas nama instansi pemerintah yaitu Departemen Perhubungan Darat, Pos, Telekomunikasi, dan Pariwisata. Menurut ketentuan Pasal 1 jo. Pasal 4 dan Pasal 5 Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 bahwa Hak Pakai Selama Digunakan yang berasal dari konversi Hak Penguasaan hanya dapat dimiliki oleh subyek yang berstatus sebagai instansi pemerintah. Badan hukum yang bukan instansi pemerintah tidak mungkin bisa menjadi subyek hak atas tanah.
3. Aspek Penyertaan Modal Pemerintah Berupa Tanah kepada BUMN

Tanah *Grondkaart* termasuk dalam pembendaharaan negara atau Barang Milik Negara. Sementara, menurut Peraturan Pemerintah RI Nomor 71 Tahun 2016 tentang Penyertaan dan Penatausahaan Modal Negara pada Badan Usaha Milik Negara dan Perseroan Terbatas dapat diketahui bahwa barang milik negara merupakan salah satu aset dalam penyertaan modal negara dalam BUMN. Setiap penyertaan modal negara yang berasal dari APBN harus ditetapkan dengan Peraturan Pemerintah. Akibatnya, modal negara yang diserahkan akan berubah status menjadi modal BUMN, yang semula milik negara akan berubah status menjadi aset milik BUMN. Menurut Peraturan Pemerintah RI Nomor 2 Tahun 2014 jo. Peraturan Pemerintah RI Nomor 28 Tahun 2020, penyertaan modal Pemerintah ke BUMN merupakan bentuk pengalihan kepemilikan BMN dari Pemerintah ke BUMN.

Kemudian, penyertaan modal menyebabkan berubahnya status para pihak sehingga Pemerintah menjadi pemilik saham dari modal yang ditanamkan di BUMN. Intinya, pengalihan kepemilikan BMN melalui penyertaan modal dari pemerintah ke BUMN selain mengubah status kepemilikan aset dari semula milik negara menjadi milik BUMN, juga mengubah status negara yang semula sebagai pemilik aset menjadi pemegang saham dalam BUMN. Berlandaskan Penetapan Peraturan Pemerintah tentang Penyertaan Modal Negara (Pemerintah) dan Penandatanganan Berita Acara Serah Terima Barang, proses Penyertaan Modal Negara kepada PT KAI sudah selesai atau berakhir. Maka, pemerintah sudah berstatus sebagai pemegang saham pada PT.KAI yang besaran sahamnya sudah ditentukan oleh Menteri Keuangan, dan pemerintah sudah mempunyai hak untuk mendapatkan deviden dari keuntungan kegiatan usaha PT KAI, dan PT KAI sudah mempunyai hak untuk menguasai secara fisik dan memanfaatkan barang baik barang bergerak maupun tidak bergerak termasuk tanah sebagai pendukung penyelenggaraan kegiatan usaha transportasi kereta api. Artinya, PT KAI hanya berwenang memanfaatkan tanah yang disertakan sebagai modal, dan belum berwenang sebagai pemegang hak atas tanah (PMA No 9 Tahun 1965).

Problematika tanah *Grondkaart* PT.KAI tidak berhenti pada ketiga aspek di atas. Berikut ini ada beberapa persoalan yang muncul terkait tumpang tindih status kepemilikan tanah *Grondkaart* PT.KAI.

1. Sengketa status kepemilikan tanah *Grondkaart* antara PT.KAI dengan masyarakat setempat

Sengketa ini disebabkan oleh hak kepemilikan atas tanah yang dikuasai PT. KAI. Masyarakat mengklaim hak atas tanah yang ditempati dengan alasan PT.KAI menelantarkan tanah tersebut selama berpuluh-puluh tahun hingga akhirnya masyarakat menolak apabila terjadi penggusuran dilakukan oleh PT. KAI. Awal mula sengketa ini ialah *planning* reaktivasi rel kereta api untuk digunakan kembali dengan berpegang pada *Grondkaart* (Wintoko, *tanpa tahun*:221). Kondisi tersebut juga berkorelasi dengan masih adanya beberapa tanah PT. KAI yang belum dialihkan status haknya menjadi hak pengelolaan atau hak pakai.

2. Sengketa Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan PT. KAI tentang Pembangunan kawasan TOD

Pasca pengakuan kedaulatan dalam Konferensi Meja Bundar, terjadi nasionalisasi terhadap tanah milik SS beserta pengelolaannya yang kemudian diserahkan pada Djawatan Kereta Api (sekarang PT.KAI) pada 28 September 1945 setelah pembayaran ganti kerugian. Sebagai akibatnya, terjadi perubahan status seluruh aset perkeretaapian yang semula berstatus aset negara yang tidak dipisahkan menjadi aset kekayaan negara yang dipisahkan (PP No. 57 Tahun 1990). Namun, terjadi persoalan ketika Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 tidak memuat ketentuan terperinci terkait prosedur penyerahan tanah yang disertakan menjadi modal PT KAI. Akibatnya, status tanah untuk mendukung penyelenggaraan perkeretaapian menjadi obyek yang disengketakan antara Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan PT. KAI. Sebab, di satu sisi Ditjen Perkeretaapian mengaku bahwa tanah *Grondkaart* berada dalam Rumaja dan Rumija yang menjadi kawasan dibangunnya *Transit Oriented Development (TOD)* yang merupakan miliknya. Maka, Ditjen Perkeretaapian mengajukan klaim bahwa pihak yang seharusnya berhak mengadakan perjanjian investasi pembangunan kawasan TOD dengan investor adalah mereka sebagai wakil Kementerian Perhubungan, dan bukan PT.KAI (Surat Dirjen Perkeretaapian 2012). Keadaan ini menyulut sengketa tanah antara Ditjen Perkeretaapian dengan PT.KAI. Bahkan, semakin runyam ketika ada rencana untuk pengoptimalan pemanfaatan tanah di stasiun-stasiun kereta api melalui perjanjian pemanfaatan tanah dengan pihak ketiga untuk mengembangkan kawasan hunian dan bisnis yang terintegrasi dengan staisun kereta api dengan nama TOD (Surat Dirjen Perkeretaapian 2012).

3. Pertentangan Klaim Subyek Hukum yang Berhak atas Kepemilikan Tanah *Grondkaart*

Pertentangan klaim sebagai subyek hukum atas tanah ini bermula ketika ada pertentangan asas pembedaan barang bergerak dengan barang tak bergerak dengan asas penyamaan barang bergerak dengan barang tak bergerak. Akibatnya timbul persepsi bahwa adanya penetapan pengalihan kekayaan Perumka kepada PT KAI dalam Peraturan Pemerintah RI Nomor 19 Tahun 1998 dan adanya Berita Acara Serah Terima Kekayaan serta telah dikuasainya secara fisik, kepemilikan semua barang bergerak maupun barang tetap termasuk tanah sudah berpindah kepada PT.KAI. Padahal, menurut hukum pertanahan dan hukum perjanjian kepemilikan tanah belum beralih karena belum mengikuti mekanisme yang diatur dalam ketiga bidang tersebut masih terbuka untuk dianggap sebagai miliknya pemerintah cq. Kementerian Perhubungan (Surat Dirjen Perkeretaapian 2012).

4. Pertentangan asas penyerahan nyata dengan asas penyerahan yuridis

Asas penyerahan nyata menyatakan bahwa satu barang bergerak yang diperoleh melalui alas hak yang sah atau hubungan hukum yang sah seperti perjanjian jual beli, hibah, tukar menukar, dan penyertaan modal akan berpindah hak kepemilikannya atas barang bergerak itu kepada pembeli, penerima hibah, penerima penukaran, dan penerima penyertaan modal setelah dilakukan penyerahan nyata barang bergerak oleh pihak pertama. Sementara itu, asas penyerahan yuridis menyatakan bahwa suatu barang tidak bergerak yang diperoleh melalui alas hak atau hubungan yang sah seperti perjanjian jual beli, hibah, tukar menukar, dan penyertaan modal akan berpindah hak kepemilikannya setelah dilakukan penyerahan secara yuridis sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan.

Jika obyek berupa barang tetap berupa tanah, maka penyerahan secara yuridis itu harus memenuhi: *Pertama*, dengan pendaftaran Tanah dengan akta pemindahtanganan yang dibuat di hadapan dan oleh Pejabat Pembuat Akta Tanah yang akan diikuti dengan pendaftaran di Kantor Pertanahan. *Kedua*, pemindahtanganan harus sesuai ketentuan Peraturan Pemerintah RI Nomor 40 Tahun 1999 tentang HGU, HGB, Hak Pakai dan Pemenag/Ka.BPN No. 9 Tahun 1999 tentang Tata Cara Pemberian dan Pembatalan Hak Atas Tanah Negara dan Hak Pengelolaan. Pemindahtanganan barang bergerak dan barang tetap yaitu tanah melalui penyertaan modal pemerintah kepada PT.KAI tunduk pada asas penyerahan nyata. Dianutnya asas penyerahan nyata dalam pemindahtanganan tanah milik instansi pemerintah yang berasal dari *Grondkaart* di lingkungan stasiun Kereta Api berdampak pada proses pemisahan kekayaan yaitu tanah dari instansi pemerintah cq. Kementerian Perhubungan kepada PT. KAI sebagai bagian dari obyek penyertaan modal. Dengan adanya penyerahan nyata dan tidak diikuti dengan penyerahan yuridis, maka pemisahan kekayaan berupa tanah harus dinilai tidak pernah terjadi karena meskipun secara fisik tanah tersebut sudah berada dalam penguasaan PT KAI namun secara yuridis kepemilikan hak atas tanah tidak pernah berpindah kepada PT KAI. PT.KAI yang menguasai secara fisik mengklaim dirinya sebagai pemilik atau pemegang hak atas tanah, namun sebaliknya karena secara yuridis hak kepemilikan belum berpindah maka wajar Pemerintah cq. Kementerian Perhubungan masih mengklaim dirinya sebagai pemegang hak atas tanah. Maka, subyek yang berhak atas tanah yang digunakan untuk kegiatan perkeretaapian masih tetap berada di tangan Pemerintah(Surat Dirjen Perkeretaapian 2012).

5. Persengketaan tanah *Grondkaart* PT KAI dengan pihak lain yang memiliki sertifikat hak atas tanah

Hak atas tanah *Grondkaart* PT.KAI sering dihadapkan pada sertifikat hak atas tanah yang dikeluarkan Badan Pertanahan Nasional kepada pihak lain atas obyek tanah yang sama. Padahal, tanah negara *beheer* PT KAI, jika didaftarkan melalui permohonan hak atas tanah Negara adalah menjadi prioritas PT KAI. Pihak lain dapat mengajukan permohonan hak atas tanah negara dengan persyaratan alas hak Surat Pelepasan Hak dari PT.KAI. Selama pihak lain tersebut tidak dapat menunjukkan Surat Pelepasan Hak tersebut, maka Badan Pertanahan Nasional berkewajiban menolak permohonan hak atas tanah *beheer* PT KAI. Namun, pada faktanya BPN pernah mengabulkan permohonan Hak Guna Bangunan dengan terbitnya Surat

Keputusan Pemberian Hak Guna Bangunan atas permohonan Tanah Negara, yang mana obyeknya adalah aset PT KAI sehingga terbitlah Sertifikat Hak Guna Bangunan bagi pihak lain di atas tanah *beheer* PT.KAI, padahal pihak pemohon tidak mencantumkan Surat Pelepasan Hak dari PT.KAI. Sementara, menurut UUPA alat bukti kepemilikan tanah (sertifikat) masih dapat diperbaiki dan dapat dibatalkan apabila ada cacat hukum dalam penerbitannya (Silvianna, 2020).

3.3. Solusi Hukum Penyelamatan Aset PT.KAI

Melihat problematika tanah *Grondkaart* PT.KAI yang sering menjadi objek sengketa, maka pihak PT. KAI harus segera melakukan upaya penyelamatan aset-aset yang dimiliki. Adapun solusi hukum yang dapat dilakukan PT.KAI sebagai berikut.

1. Melakukan pendaftaran tanah *Grondkaart* menjadi Hak Pengelolaan dan/atau Hak Pakai

Menurut Peraturan Menteri Agraria Nomor 1 Tahun 1966 jo. Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965, suatu instansi pemerintah yang masih menguasai hak *beheer* atas tanah haruslah dialihkan menjadi Hak Pengelolaan dan Hak Pakai untuk didaftarkan di Badan Pertanahan Nasional agar mendapatkan sertifikat sebagai tanda bukti. Kewajiban ini didasarkan pada Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Pasal 46 ayat (1) menyatakan bahwa Tanah yang terletak di ruang milik jalur kereta api dan ruang manfaat jalur kereta api disertifikatkan sesuai dengan peraturan perundang-undangan. Selain itu, Pasal 86 UU ini juga menyebutkan bahwa Tanah yang sudah dikuasai oleh Pemerintah Daerah atau Badan Usaha dalam rangka pembangunan prasarana perkeretaapian disertifikatkan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan di bidang pertanahan (Pasal 46 jo. Pasal 86 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian).

Adapun tujuan pendaftaran tanah menurut Peraturan Pemerintah RI Nomor 24 Tahun 1997 Pasal 3 yaitu:

- a. Untuk menjamin kepastian hukum dan perlindungan hukum kepada pemegang hak atas suatu bidang tanah, satuan rumah susun, dan hak-hak lain yang terdaftar untuk memudahkan pembuktian dirinya sebagai pemegang hak yang bersangkutan;
- b. Untuk penyediaan informasi kepada pihak-pihak yang berkepentingan termasuk Pemerintah guna memudahkan dalam mencari data yang diperlukan untuk pengambilan keputusan dan pembuatan hukum terkait bidang-bidang tanah yang sudah terdaftar;
- c. Untuk penertiban administrasi pertanahan (Pasal 3 Peraturan Pemerintah RI Nomor 24 Tahun 1997).

2. Meneliti riwayat historis tanah *Grondkaart* beserta alat buktinya

Guna menghindari adanya sengketa pertanahan antara PT.KAI dengan pihak lain, maka perlu dilakukan penelisikan riwayat tanah. Riwayat tanah bertujuan untuk menggali lebih dalam asal muasal tanah tersebut apakah menjadi milik seseorang atau publik yang sifatnya berbadan hukum maupun tidak berbadan hukum. Dengan demikian, asal muasal suatu alas hak atas tanah dapat diperinci dengan transparan dan jelas untuk mengantisipasi adanya klaim dari pihak lain (Wintoko, *tanpa tahun*: 218).

3. Sinergi, Sinkronisasi, dan Kerjasama antara para pihak pemangku kepentingan

Perlunya gagasan sinergitas, sinkronisasi, dan standar operasional kerjasama PT.KAI dengan Badan Pertanahan agar tidak ada tumpang tindih pengambilan keputusan atas kejelasan status Tanah *Grondkaart* yang menjadi tanah negara dengan Hak Pakai dan Hak Pengelolaan. Hal ini sebagai upaya mencegah dan meminimalisasi adanya persengketaan antara PT.KAI sebagai pemegang kekuasaan tanah *Grondkaart* dengan BPN dalam mengeluarkan penetapan untuk permohonan sertifikat Hak Atas Tanah bagi tanah *Grondkaart* PT.KAI oleh pihak lain.

4. Menempuh jalur mediasi dan musyawarah ketika terjadi sengketa

Langkah alternatif lain yang dapat dilakukan ialah musyawarah dan mediasi dengan pihak-pihak terkait disertai kehadiran ahli untuk mencari solusi yang memberikan manfaat bagi semua pihak (Wintoko, *tanpa tahun*: 218).

Peraturan perundang-undangan lain yang mengatur tentang pengamanan dan pemanfaatan aset BUMN dalam hal ini tanah aset PT. KAI adalah Undang-undang Pembendaharaan Negara yang termuat dalam *Staatsblad* 1925 Nomor 448 sebagaimana telah diubah dan ditambah terakhir dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Pembendaharaan Negara, dan Peraturan Perundang-undangan lainnya mengenai kekayaan Negara sebagaimana yang telah disebutkan di atas, bahwa tanah-tanah PT. KAI yang diuraikan dalam *grondkaart* adalah kekayaan Negara (Nasrul, 2018:540).

Berdasarkan surat Menteri Keuangan Nomor S-11/MK.16/1994 tanggal 24 Januari 1995, menegaskan bahwa tanah-tanah yang diuraikan dalam *grondkaart* pada dasarnya adalah merupakan kekayaan Negara yang dipisahkan, dan melalui surat tersebut Menteri Keuangan juga meminta kepada Menteri Agraria/Badan Pertanahan Nasional agar:

- a) Terhadap tanah PT. KAI yang dimanfaatkan melalui kerjasama dengan pihak ketiga supaya diterbitkan sertifikat atas nama PT. KAI.
- b) Terhadap tanah PT. KAI yang diduduki oleh pihak lain yang tidak berdasarkan kerjasama dengan PT. KAI, supaya tidak diterbitkan sertifikat tanah atas nama pihak lain tersebut, sebelum terlebih dahulu memperoleh izin/ persetujuan Menteri Keuangan.
- c) Apabila pemanfaatan tanah PT. KAI dilakukan dengan kerjasama dengan pihak ketiga maka terhadap tanah aset PT. KAI diterbitkan sertifikat hak pengelolaan lahan atas nama PT. KAI sedangkan pada pihak ketiga diterbitkan sertifikat Hak Guna Bangunan atau Hak Pakai di atas Hak Pengelolaan tersebut Dengan diterbitkan Hak Pengelolaan atas nama PT. KAI walaupun diatasnya diterbitkan Hak Guna Bangunan atas nama pihak ketiga, namun Hak Pengelolaan tetap ada/berlaku, sehingga tanah aset PT KAI akan selalu terjaga.

Prinsip-prinsip yang harus diperhatikan dalam pelaksanaan kerjasama pemanfaatan aset tetap sesuai dengan Peraturan Menteri BUMN No.PER-13/MBU/08/2017 adalah sebagai berikut:

- 1) Kerja sama dilakukan dengan memperhatikan asas transparansi, kemandirian, akuntabilitas, pertanggungjawaban, serta kewajaran.
- 2) Kerja sama dilakukan dengan memperhatikan asas kemanfaatan.
- 3) Kerja sama harus sesuai dengan peruntukannya berdasarkan ketentuan peraturan perundang-undangan.
- 4) Kerja sama tidak mengganggu kegiatan usaha utama BUMN.
- 5) Kerja sama dilakukan untuk jangka waktu tertentu yang dicantumkan dalam perjanjian dan tidak diperkenankan melakukan pendayagunaan aset tetap tanpa batas waktu.
- 6) Kerja sama mengutamakan sinergi antara BUMN dan/atau anak perusahaan BUMN dan/atau perusahaan terafiliasi BUMN dan peningkatan peran serta usaha nasional.
- 7) Aset tetap yang dikerjasamakan dilarang untuk digunakan oleh Mitra, kecuali diatur lain dalam Peraturan Menteri BUMN No.PER13/MBU/08/2017 tanggal 21 Agustus 2017.
- 8) Selain organ persero atau organ perum, pihak manapun dilarang ikut campur dalam proses dan pengambil keputusan mengenai pendayagunaan aset tetap dengan memperhatikan peraturan perundang-undangan.
- 9) Direksi bertanggung jawab atas pelaksanaan pendayagunaan aset tetap untuk kepentingan perusahaan, serta menjamin bebas dari tekanan, paksaan, dan campur tangan dari pihak lain.
- 10) Direksi wajib mengevaluasi perjanjian pendayagunaan aset tetap yang belum dilaksanakan, apabila Direksi berpendapat bahwa perjanjian yang sudah ditandatangani BUMN atau belum memberikan keuntungan yang optimal, dengan tetap memperhatikan peraturan perundang-undangan.

Dengan demikian diharapkan PT. KAI harus segera melakukan penyertifikatan tanah aset yang belum memiliki status hak atas tanah, agar seluruh tanah aset PT KAI yang dikuasai saat ini memiliki status hak yang jelas sebagaimana yang diatur dalam hukum pertanahan yang berlaku, dan perlu

adanya sosialisasi SOP terkait pemanfaatan aset-aset PT. KAI dengan pihak ketiga, agar dapat mewujudkan pengambilan keputusan bisnis yang tepat dan dapat dipertanggungjawabkan.

4. KESIMPULAN

Penelitian yang telah dilakukan dapat disimpulkan bahwa *Grondkaart* merupakan sebagai surat ukur atau gambar teknis sebagai hasil pengukuran dan pemetaan tanah dengan dasar hukum berupa keputusan dan atau penetapan yang biasa digunakan sebagai referensi awal bagi proses pembuktian hak kepemilikan lahan. *Grondkaart* PT.KAI merupakan bukti kepemilikan hak atas tanah negara yang dikuasai PT.KAI, sehingga PT.KAI dapat mengambil alih dan menguasai aset-aset tanah negara hasil nasionalisasi perusahaan perkeretapiian Belanda (SS dan VS). PT. Kereta Api Indonesia berhak atas tanah *Grondkaart* berdasarkan ketentuan Undang-Undang Perbendaharaan Negara dan juga dikuatkan dalam beberapa putusan pengadilan yang bisa dianggap berlaku untuk seluruh aset PT. Kereta Api Indonesia. Hal ini diperkuat dengan Putusan Mahkamah Agung RI Nomor: 2505 K/Pdt/1989 dan Putusan Mahkamah Agung RI Nomor: 1262/K/Pdt/2014 yang telah menjadi yurisprudensi MA, yang menyatakan keberadaan *Grondkaart* merupakan bukti hak.

Legalitas *Grondkaart* semakin menguat dengan terbitnya Surat Menteri Keuangan kepada Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor: S-11/MK.16/1994 yang menyatakan bahwa *Grondkaart* merupakan hasil alas bukti kepemilikan aset oleh Perumka yang saat ini telah diubah namanya menjadi PT.KAI. Namun, PT.KAI memiliki kewajiban menurut peraturan perundang-undangan untuk mendaftarkan tanah *Grondkaart* ke BPN untuk mendapat sertifikat Hak Pakai dan/atau Hak Pengelolaan yang resmi. Dengan demikian, kedudukan tanah *Grondkaart* PT.KAI menjadi kuat. Hal ini sangat penting mengingat, tanah *Grondkaart* ini banyak menjadi obyek sengketa terkait legalitas dan kekuatan hukumnya di Indonesia. Baik antara PT.KAI dengan masyarakat, PT.KAI dengan pemerintah, maupun PT.KAI dengan pihak lain baik perorangan juga badan hukum.

REFERENSI

- Ana Silvianna, "Grondkaart; Problematika Hukum dan Penyelesaiannya", *Law, Development & Justice Review*, Vol. 3, No. 1, 2020, 70-83, <https://doi.org/10.14710/ldjr.v3i1.7871>
- Chandra, Rizky Yulia, Santi, IGA Gangga & Prasetyo, Agung Basuki. "Kekuatan Hukum Grondkaart Milik Intasari, Virgia. "Analisi Grondkaart Milik PT.KAI (Persero) Sebagai Bukti Kepemilikan Hak Atas Tanah". *Reformasi Hukum Trisakti*, 4(2), 2022.
- Nugroho, Septian Ikhwan, Isnaeni, Diyan & M.Muhibbin. "Akibat Hukum Tanah Grondkaart yang Dikuasai PT.Kereta Api Indonesia Setelah Berlakunya UUPA Nomor 5 Tahun 1960". *Jurnal Ilmiah Ilmu Hukum Dinamika*, 27(7), 2021.
- Oky Nasrul "Pemanfaatna Tanah Aset PT. Kereta Api Oleh Pihak Ketiga". *KANUN Jurnal Ilmu Hukum*. Fakultas Hukum Universitas Syiah Kuala Vol 20, No 3 (2018), 525-546.
- PT.Kereta Api Indonesia (Studi Kasus Penguasaan Tanah di Kelurahan Tanjung Mas Kota Semarang". *Diponegoro Law Journal*, 6(1), 2017.
- PT. Kereta Api (Persero). *Tanah Kereta Api Suatu Tinjauan Historis, Hukum Agraria / Pertanahan dan Hukum Perbendaharaan Negara*. Semarang: Seksi Hukum PT. Kereta Api (Persero). 2000.
- Silvianna, Ana. "Grondkaart; Problematika Hukum dan Penyelesaiannya". *Law, Development & Justice Review*, 3(1), 2020.
- Sulistiowati, Nurhasan Ismail, and Taufiq El Rahman, "STATUS KEPEMILIKAN DAN PEMANFAATAN TANAH GRONDKAART DI STASIUN DEPOK BARU, LENTENG AGUNG, DAN TANJUNG BARAT," *Jurnal Hukum & Pembangunan* 50, no. 4 (July 7, 2021): 1007-1048, <https://doi.org/10.21143/jhp.vol50.no4.2868>.
- Virgia Intasari, "Analisi Grondkaart Milik PT.KAI (Persero) Sebagai Bukti Kepemilikan Hak Atas Tanah", *Reformasi Hukum Trisakti*, Vol. 4, No. 2, 2022, 335-342.

Wintoko, Dhudy Hario. "Peralihan Hak Atas Tanah Milik Negara PT. Kereta Api Indonesia (KAI) Ditinjau dari Perspektif Hukum Perdata", Program Studi S1 Hukum, Fakultas Ilmu Sosial dan Ilmu Politik, Universitas Tidar (tanpa volume), (tanpa nomor) link: <http://jom.untidar.ac.id/index.php/lontarmerah/article/download/726/pdf>

Undang-Undang RI Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA).

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian.

Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1990 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Jawatan (Perjan) Kereta Api Menjadi Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api.

Peraturan Pemerintah RI Nomor 8 Tahun 1953 tentang Penguasaan Tanah-Tanah Negara.

Peraturan Pemerintah RI Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah.

Peraturan Pemerintah RI Nomor 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroan (Persero).

Peraturan Pemerintah RI Nomor 40 Tahun 1999 tentang Hak Guna Usaha, Hak Guna Bangunan, Hak Pakai.

Peraturan Pemerintah RI Nomor 71 Tahun 2016 tentang Penyertaan dan Penatausahaan Modal Negara pada Badan Usaha Milik Negara dan Perseroan Terbatas.

Peraturan Pemerintah RI Nomor 28 Tahun 2020 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah.

Peraturan Menteri Agraria (PMA) Nomor 9 Tahun 1965 tentang Pelaksanaan Konversi Hak Penguasaan Atas Tanah Negara.

