



**PENERBITAN HAK PENGELOLAAN PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) YANG BERASAL DARI TANAH GRONDKAART DI KELURAHAN LENTENG AGUNG, KECAMATAN JAGAKARSA, JAKARTA SELATAN**

**ISSUANCE OF MANAGEMENT RIGHTS OF PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) ORIGINATING FROM GRONDKAART LAND IN LENTENG AGUNG URBAN VILLAGE, JAGAKARSA SUB-DISTRICT, SOUTH JAKARTA**

**Rofi Wahanisa<sup>a</sup>, Akhmad Darajati Setiawan<sup>b</sup>, Alwaahab Agirda Nugraha Effendi<sup>c</sup>,  
Sephthian Eka Adiyatma<sup>d</sup>**

**ABSTRAK**

Bukti kepemilikan atas tanah merupakan bentuk kepastian hukum seseorang sebagai pemilik hak atas tanah. Kenyataannya pembuktian hak atas tanah masih menjadi permasalahan yang menyulitkan untuk diselesaikan. Peranan perkembangan sejarah pertanahan Indonesia dari sejak berada dibawah pemerintahan Hindia Belanda hingga berdaulat sebagai sebuah negara kesatuan sangat signifikan mempengaruhi proses penyelesaian permasalahan. Salah satu bukti kepemilikan yang diwarisi pada masa kolonial yaitu *Grondkaart*, jenis penguasaan tanah yang pada saat ini masih dipegang oleh PT. Kereta Api Indonesia. Penelitian ini menelaah mengenai eksistensi *Grondkaart* setelah disahkannya Undang-Undang Pokok Agraria, yang telah banyak mengonversi hak kebendaan. Melalui metode penelitian yuridis normatif dengan menggunakan pendekatan perbandingan sebagai bentuk pembandingan dengan beberapa negara yang relevan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kedudukan *Grondkaart* merupakan tanda bukti penguasaan tanah oleh PT. KAI mengenai penguasaan sebidang lahan, eksistensinya menjadi tidak jelas pasca penerbitan UUPA namun masih dapat diperjuangkan dengan cara dialihkan menjadi penguasaan atas hak pengelolaan. Pelaksanaan penerbitan hak pengelolaan atas cakupan luasan sesuai peta *Grondkaart* merujuk pada Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah dan Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2021 tentang Hak Pengelolaan, Hak Atas Tanah, Satuan Rumah Susun, dan Pendaftaran Tanah.

**Kata kunci:** hak atas tanah; kepastian hukum; *grondkaart*.

**ABSTRACT**

*Proof of ownership of land is a form of legal certainty for an individual as the rightful owner of land rights. However, the task of proving land rights remains a challenging issue to resolve. The trajectory of Indonesia's land history, from its colonial period under the Dutch East Indies to its status as a unitary state, has significantly influenced the process of addressing this problem. One such proof of ownership inherited from the colonial era is the Grondkaart, a type of land tenure that is still held by PT Kereta Api Indonesia. This study examines the status of Grondkaart following the enactment of the Basic Agrarian Law, which has transformed numerous property rights. Utilizing normative juridical research methods, this study employs a comparative approach to juxtapose the Indonesian scenario with relevant practices in several other countries. The findings reveal that Grondkaart serves as evidence of land tenure by PT KAI concerning its control over a parcel of land. However, its status becomes ambiguous after the implementation of the UUPA, although it can still be asserted through the transfer of management rights. The execution of the transfer of management rights over the areas delineated in the Grondkaart*

<sup>a</sup> Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang, Jalan Sekaran Raya 50229 Semarang, email: rofiwahanisa@mail.unnes.ac.id.

<sup>b</sup> Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang, Jalan Sekaran Raya 50229 Semarang.

<sup>c</sup> Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang, Jalan Sekaran Raya 50229 Semarang.

<sup>d</sup> Fakultas Hukum Universitas Negeri Semarang, Jalan Sekaran Raya 50229 Semarang.

*map is governed by Government Regulation Number 24 of 1997 regarding Land Registration and Government Regulation Number 18 of 2021 concerning Management Rights, Land Rights, Flat Housing Units, and Land Registration.*

**Keywords:** *land rights; legal certainty; grondkaart.*

## PENDAHULUAN

Sesuai yang tertera di Pasal 33 ayat (3) UUD 1945 menyebutkan bahwa “bumi dan air dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya dikuasai oleh negara dan dipergunakan untuk sebesar-besar kemakmuran rakyat”. Dalam pasal yang tercantum itu dapat diartikan bahwa semua sumber daya yang ada harus berada di bawah kendali negara serta membagikan manfaat untuk seluruh masyarakat Indonesia. Sumber daya seperti yang dimaksud termasuk tanah sebagai tempat kehidupan manusia yang berada di bumi. Sehingga tanah dapat dianggap sebagai sebagian dari unsur primer pada kelangsungan kehidupan manusia.

Sangat bermanfaatnya peranan tanah dalam kelangsungan hidup manusia menjadi sulit untuk memisahkan antara tanah dengan setiap kegiatan yang dilakukan manusia pada bumi ini. Tanah menjadi aset yang vital dan merupakan modal pembangunan nasional karena beragam manfaat pada kehidupan masyarakat Indonesia, dalam segi sosiologis, ekologis serta ekonomis yang berkewajiban untuk dijaga serta diatur secara jelas sehingga fungsi dan tujuan pemerintahan Indonesia mampu tercapai. Tanah merupakan satu diantara banyaknya sumber daya alam yang bernilai penting dan strategis sehingga harus diurus, dikelola, dilindungi dan juga dimanfaatkan secara berkelanjutan agar dapat memberikan kesejahteraan untuk masyarakat Indonesia.<sup>1</sup>

Peraturan tanah di Negara Indonesia terdapat Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria yang juga dikenal dan sering disebut sebagai UUPA. Hukum agraria masuk ke bagian hukum administrasi negara, Sebagian besar terdiri dari peraturan perundang-undangan yang menyediakan dasar hukum bagi pemerintah kolonial untuk dapat melaksanakan kebijakannya yang tercantum pada *Agrarische Wet 1870*<sup>2</sup>.

Seiring berjalannya perkembangan kehidupan manusia harus sejalan juga pada berkembangnya hukum yang digunakan untuk mengatur semua aspek kehidupan secara komprehensif guna tercapainya kepastian hukum. Dengan diberlakukannya UUPA, terjadilah perubahan yang mendasar dalam ranah agraria, yaitu perubahan dari Hukum Agraria Kolonial menjadi Hukum Agraria Nasional yang mempunyai sifat unifikasi hukum, sederhana dan menjamin kepastian hukum bagi seluruh rakyat Indonesia<sup>3</sup>.

---

<sup>1</sup> G Kartasapoetra, *Hukum Tanah: Jaminan UUPA Bagi Keberhasilan Pendayagunaan Tanah*, Cetak 2 (Jakarta: PT. Rineka Cipta, 1991), 1.

<sup>2</sup> Boedi Harsono, *Hukum Agraria Indonesia: Sejarah Pembentukan Undang-Undang Pokok Agraria, Isi dan Pelaksanaannya*, Cetakan Kesembilan, Edisi Revisi (Jakarta: Djambatan, 2003), 2.

<sup>3</sup> Muchsin, *Hukum Agraria Indonesia: Dalam Perspektif Sejarah Revisi* (Bandung: Refika Aditama, 2019), 2.

Persoalan mengenai pertanahan seringkali menjadi suatu perselisihan antara perorangan, kemudian perorangan dengan masyarakat, atau mungkin juga antar pemerintah sendiri. Peningkatan jumlah penduduk serta pembangunan infrastruktur membuat kebutuhan tanah semakin meningkat. Namun, semakin bertambahnya kebutuhan itu berlawanan arah dengan ketersediaan tanah dimana semakin hari ke hari menjadi makin terbatas. Banyak masalah yang berkaitan dengan pertanahan timbul dan terus menjadi sumber konflik antara masyarakat dan pemerintah di Indonesia. Oleh sebab itu, bukti penguasaan dan juga kepemilikan atas tanah menjadi faktor yang sangat penting dalam memberikan suatu perlindungan dan juga dasar bagi setiap orang baik individu/perorangan, masyarakat, badan hukum maupun pemerintah dalam memanfaatkan tanah untuk menunjang kehidupannya maupun melaksanakan tugas atau fungsinya.

Permasalahan yang kerap terjadi terkait penguasaan atau kepemilikan atas suatu bidang tanah adalah terhadap tanah *Grondkaart*. Sertipikat Hak Atas Tanah dibutuhkan dan dibuat untuk mengokohkan keabsahan hukum *Grondkaart* sebagai tanda bukti kepemilikan hak atas tanah perkeretaapian. Namun kedudukan *Grondkaart* sebagai tanda bukti kepemilikan tanah PT. Kereta Api Indonesia (PT.KAI) (Persero) masih sering menimbulkan masalah pada masyarakat. Permasalahan tumpang tindih kepemilikan maupun terbitnya hak atas tanah milik pihak lain diatas tanah *Grondkaart* masih sering terjadi. Oleh karena itu perlu dilakukan upaya dari Pemerintah dan juga PT. KAI (Persero) sendiri agar asetnya yang masih berstatus *Grondkaart* untuk segera didaftarkan menjadi sertifikat hak atas tanah.

PT. KAI (Persero) sebagai Badan Usaha Milik Negara tercatat menguasai sebidang tanah yang terletak di Kelurahan Lenteng Agung Jakarta Selatan seluas  $\pm 65.000\text{m}^2$  sesuai dengan *Grondkaart* tanggal 12 Oktober 1932 Nomor 17. Penguasaan tanah PT. KAI (Persero) sebagaimana disebutkan diatas telah dimanfaatkan dan dikelola sebagai jalur rel dan juga sebagai Stasiun Tanjung Barat. Pada tahun 2018 PT. KAI (Persero) melakukan pendaftaran hak melalui Kantor Pertanahan Jakarta Selatan terhadap bidang tanah seluas  $\pm 14.769\text{m}^2$  yang merupakan tanah yang berasal dari *Grondkaart* tanggal 12 Oktober 1932 Nomor 17 seluas  $\pm 65.000\text{m}^2$ . Pendaftaran tanah aset PT. KAI (Persero) merupakan salah satu bentuk pengamanan tanah secara administrasi, dalam informasi yang dihimpun sudah banyak kegiatan pendaftaran tanah dilakukan oleh PT. KAI (Persero) yang berasal dari tanah *Grondkaart* salah satunya adalah tanah yang dimanfaatkan dalam kebutuhan operasional Stasiun Tanjung Barat, sehingga menjadi hal yang menarik untuk dilakukan penelitian terkait kedudukan dan pelaksanaan kegiatan pendaftaran tanah yang berasal dari tanah *Grondkaart*. Oleh karena itu rumusan masalah yang akan dijawab melalui tulisan ini adalah: 1) Bagaimana kedudukan Tanah *Grondkaart* sebagai bukti penguasaan hak atas tanah?; 2) Bagaimana pelaksanaan penerbitan Hak Pengelolaan yang berasal dari Tanah *Grondkaart*?

Penulis dalam penelitian ini menggunakan metode penelitian yuridis normatif<sup>4</sup>, penelitian yang dipakai masuk ke dalam kategori penelitian deskriptif analitis<sup>5</sup>. Teknik analisis data penelitian hukum normatif melibatkan proses dimana data diperoleh dan kemudian dianalisis secara deskriptif kualitatif atau analisa pada data yang tidak dapat dihitung. Hasil analisis bahan hukum ini kemudian ditafsirkan dengan metode interpretasi. Hasil dari interpretasi tersebut kemudian disusun menjadi uraian yang logis dan sistematis<sup>6</sup>. Penulis juga mencoba melakukan pendekatan *comparative approach* yang berusaha mencari praktik di negara-negara lain yang dianggap sesuai.

## PEMBAHASAN

### Eksistensi Tanah *Grondkaart* atas penerbitan Hak Pengelolaan

Bentuk penguasaan tanah secara garis besar dapat diklasifikasikan menjadi dua bagian yakni fisik dan yuridis. Pemahaman dalam penguasaan tanah dalam arti yuridis didasarkan pada suatu hak dijamin oleh hukum dan mengizinkan pemegang/pemilik hak untuk menguasai dan mengelola tanah secara fisik. Namun maksud dari penguasaan tanah secara fisik berlaku sebaliknya dimana penguasaan fisik tanah tidak selalu mengikuti pemegang hak secara yuridis<sup>7</sup>.

Berdasarkan UU Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA), terdapat pembagian-pembagian hak penguasaan tanah seperti Hak Bangsa Indonesia, Hak Menguasai dari Negara, Hak Ulayat/Masyarakat Adat, dan Hak Individual<sup>8</sup>. Sesuai pembagian hak penguasaan tanah dalam UUPA, terdapat Hak Menguasai dari Negara yang diatur dalam pasal 2 (dua) yang mana hak ini menegaskan bahwa kewenangan atas tanah bersifat publik sebagai bentuk kontradiksi dengan konsep domain yang dianut oleh pemerintahan kolonial<sup>9</sup>.

Kata *Grondkaart* terbentuk dari kombinasi *Grond* memiliki arti tanah kemudian *Kaart* yang memiliki arti peta. Sehingga *Grondkaart* memiliki arti peta tanah secara bahasa. Kata *Grondkaart* dalam terminologi diterjemahkan menjadi gambar teknis atau surat ukur yang merupakan output dari pelaksanaan pengukuran dan pemetaan tanah sebagai data dasar dalam upaya pembuktian hak kepemilikan lahan<sup>10</sup>.

---

<sup>4</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum* (Jakarta: Kencana Media Prenanda Group, 2014).

<sup>5</sup> B. Arief Sidharta, *Mewissen tentang Pengembangan Hukum, Ilmu Hukum, Teori Hukum dan Filsafat Hukum* (Bandung: Refika Aditama, 2007), 56-57.

<sup>6</sup> Soerjono Soekanto and Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat* (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2001), 13.

<sup>7</sup> Harsono, *Op.Cit*, 23.

<sup>8</sup> *Ibid*, 264.

<sup>9</sup> *Ibid*, 268.

<sup>10</sup> Sulistiowati 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 (2021), <https://doi.org/10.21143/jhp.vol50.no4.2868>.

Selama ini *Grondkaart* digunakan untuk melakukan penguasaan pada suatu hamparan tanah yang menjadi hak atas tanah milik kereta api. Tanah yang tergambar pada *Grondkaart* digunakan sebagai tanda penguasaan tanah oleh PT. Kereta Api Indonesia (PT.KAI) dan merupakan satu-satunya bukti yang dimiliki oleh PT. KAI untuk melakukan penguasaan kembali atas aset tanah dan bangunan yang merupakan warisan dari perusahaan kereta api pada masa pemerintahan kolonial Belanda<sup>11</sup>. Menurut Ana Silviana, *Grondkaart* merupakan produk hukum peninggalan pemerintahan kolonial Belanda yang bersifat tetap dan final sehingga memerlukan adanya tindak lanjut dengan SK Pemberian Hak oleh Pemerintah<sup>12</sup>. Namun Virgia Intisari mengemukakan bahwa *Grondkaart* bukanlah bukti hak penguasaan fisik dan yuridis, namun hanya alat bukti kepemilikan tanah pada zaman pemerintahan kolonial Belanda yang berisi data pengukuran tanah serta pencantuman historikal perolehan tanah/warkah Sehingga data tersebut tidak dapat dianggap benar dan final kecuali dapat dibuktikan lewat putusan pengadilan<sup>13</sup>.

*Grondkaart* yang dijadikan dasar oleh PT. KAI untuk penguasaan ulang aset tidak dapat dipisahkan dari sejarah pembangunan perkeretaapian di Indonesia. Perusahaan Kereta Api Negara atau Staat Spoorwegen (SS) dimaksudkan untuk membangun jalan kereta api dan mengoperasikannya sejak tahun 1878. Selain itu terdapat Perusahaan Kereta Api Swasta atau Verenigde Spoorwegbedrijf (VS) yang telah beroperasi dari tahun 1867. Teknis pelaksanaan pengoperasian perkeretaapian tersebut dimulai dari penyerahan penguasaan tanah negara oleh SS didasarkan pada Peraturan yang dimuat pada Staatsblad masing-masing dan penguasaan tanah pada masa tersebut dibuktikan melalui *Grondkaart*<sup>14</sup><sup>15</sup>.

*Grondkaart* berisikan uraian dan penjelasan mengenai batasan tanah yang sudah diserahkan kepada SS secara tegas, sesuai dengan surat pemerintah yang terkandung pada Staatsblad atau lembaran negara masing-masing. Tanah-tanah yang tergambar dan dimuat dalam *Grondkaart* berkedudukan sebagai tanah milik negara, dan berdasarkan pelaksanaan penyerahan kekuasaan menjadi aset SS. Oleh karena itu, terhadap upaya hukum atas tanah tanah yang tercantum dalam *Grondkaart* tetap mengacu pada peraturan perundang-undangan pembendaharaan negara<sup>16</sup>.

---

<sup>11</sup>Farida Sekti Pahlevi, "Kekuatan Hukum *Grondkaart* dan Problematikanya di Indonesia," *AL-MANHAJ: Jurnal Hukum dan Pranata Sosial Islam* 4, no. 1 (2022), <https://doi.org/10.37680/almanhaj.v4i1.1522>.

<sup>12</sup>Ana Silvianna, "*Grondkaart*: Problematika Hukum dan Penyelesaiannya (Analisis Kasus antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan PT Pura Barutama Kudus Jawa Tengah)," *Law, Development and Justice Review* 3, no. 1 (2020), <https://doi.org/10.14710/ldjr.v3i1.7871>.

<sup>13</sup>Virgia Intansari and Irene Eka Sihombing, "Analisis *Grondkaart* Milik PT. KAI (Persero) Sebagai Bukti Kepemilikan Hak Atas Tanah," *Reformasi Hukum Trisakti* 3, no. 4 (2021), <https://doi.org/https://doi.org/10.25105/refor.v4i2.13606>.

<sup>14</sup>Sulistiowati, Ismail, and Rahman, "Status Kepemilikan dan Pemanfaatan Tanah *Grondkaart* di Stasiun Depok Baru, Lenteng Agung dan Tanjung Barat," 1008.

<sup>15</sup>Sulistiowati, dkk, *Op.Cit.* 1008.

<sup>16</sup>Dasrin Zen and PT. Kereta Api (Persero), *Tanah Kereta Api : Suatu Tinjauan Historis, Hukum Agraria/Pertanahan dan Hukum Pembendaharaan Negara* (Semarang: Seksi Hukum PT. Kereta Api (Persero), 2000), 27.

*Grondkaart* yang digunakan sebagai tanda kepemilikan hak bagi individu atau kelompok/perusahaan memiliki 2 (dua) fungsi yaitu:<sup>17</sup>

1. Fungsi kepentingan yang mengacu untuk kepentingan pemanfaatan objek tanah yang terkandung dalam *Grondkaart* dan juga pihak/subjek yang terlibat atas objek tanah dalam *Grondkaart*. Hal tersebut menggambarkan bahwa terdapat kekuatan hukum ganda atas eksistensi *Grondkaart*, yang menyebabkan peraturan perundang-undangan setelah kemerdekaan masih mengakui dan memakainya;
2. Fungsi kepemilikan yang menegaskan hak kepemilikan atas tanah yang ditandai dengan persetujuan terhadap *Grondkaart* yang tercantum dan diautentifikasi oleh pejabat kadaster sebagai Badan Pertanahan Nasional zaman pemerintahan kolonial Belanda. Hal tersebut menjadikan *Grondkaart* diberi kekuatan hukum oleh pejabat pemerintah yang mempunyai wewenang untuk melakukan legalisasi kepemilikan lahan dan bukti-buktinya, dengan mencantumkan ketetapan Direktur PU (Pekerjaan Umum), Direktur BUMN (Badan Usaha Milik Negara), atau Direktur Perhubungan.

### **Penerbitan Hak Pengelolaan yang Berasal dari Tanah *Grondkaart***

**B**erdasarkan Undang-undang Nomor 5 Tahun 1960 (UUPA) yang saat ini masih dijadikan dasar hukum pertanahan di Indonesia, tidak dijelaskan ketentuan-ketentuan yang mendikte tentang pemanfaatan *Grondkaart* sebagai bukti yang sah dalam penguasaan tanah. Ketentuan yang tegas dijelaskan dalam Undang-undang Nomor 5 Tahun 1960 (UUPA), PP Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah, serta PP Nomor 8 Tahun 1953 tentang Penguasaan Tanah Negara adalah memerintahkan untuk tiap-tiap hak atas tanah yang dianut sebelum tahun 1960 atau sebelum UUPA diundangkan atau yang dimaksud kali ini adalah hak-hak tanah yang sudah ada pada masa pemerintahan kolonial Belanda harus didaftarkan ke Badan Pertanahan Nasional secara fisik dan yuridis.

Merujuk pada Undang-Undang RI Nomor 5 Tahun 1960 (UUPA) yang diterbitkan, tanah *Grondkaart* dianggap sebagai tanah dengan hak penguasaan (hak *beheer*) kepada Djawatan Kereta Api (DKA). Hak *beheer* tersebut adalah hak di mana tanahnya dipakai atau dimanfaatkan untuk keperluan Lembaga atau instansi. Didasarkan oleh UUPA tersebut, telah ditegaskan bahwa hak penguasaan (*beheer*) mulai dari 24 September 1960 dialihkan menjadi Hak Pengelolaan dan Hak Pakai tersebut berlaku selama tanah dipergunakan, meskipun masih ada tanah yang belum memiliki sertifikat. Sesuai dengan yang tertera pada Peraturan Pemerintah Republik Indonesia (PP) Nomor 8 Tahun 1953 tentang Penguasaan Tanah-Tanah Negara dan Peraturan Menteri (PERMEN) Agraria Nomor 9 Tahun 1965 tentang Pelaksanaan Konversi Hak Penguasaan Atas Tanah Negara dan Ketentuan-ketentuan tentang Kebijakan Selanjutnya. Sejalan dengan peraturan yang telah disahkan tersebut, tanah yang

---

<sup>17</sup>Pahlevi, "Kekuatan Hukum *Grondkaart* dan Problematikanya di Indonesia," 71.

tercatat dalam *Grondkaart* dan belum memiliki sertifikat, sedang dalam proses bertahap untuk disertifikasikan<sup>18</sup>.

Dalam kasus-kasus yang terjadi pada beberapa kesempatan, *Grondkaart* menjadi alat pembuktian yang memiliki kekuatan yang mutlak dan digunakan dalam persidangan dikarenakan *Grondkaart* adalah aset negara yang tidak dapat dipindah tangan kepada pihak lain. Kekuatan hukum *Grondkaart* milik PT. KAI (Persero) berfungsi sebagai petunjuk yang menginformasikan bahwa tanah yang tergambar dan tertulis dalam *Grondkaart* adalah kekayaan negara, sehingga *Grondkaart* milik PT. KAI (Persero) secara umum dianggap sebagai tanda bukti hak penguasaan yang dikuasai oleh PT. KAI (Persero). Sehubungan dengan hal tersebut, PT. KAI (Persero) memiliki hak atas tanah *Grondkaart* dan wajib mendaftarkan pensertipikatan *Grondkaart* tersebut menjadi Hak Pengelolaan atau Hak Pakai sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Hak Pengelolaan yang dimaksud adalah hak menguasai negara, jika kita merujuk pada ketentuan Pasal 33 Ayat (3) Undang-Undang Dasar Tahun 1945. Kalimat dikuasai tidaklah sama dengan kepemilikan, melainkan merupakan konsep memberikan negara kekuasaan penuh untuk mengatur, menyelenggarakan, menentukan mengenai penggunaan dan menetapkan kebijakan terkait penggunaan dan pemeliharaan hak atas sumber daya agraria, serta urusan hukum baik hubungan hukum serta perbuatan hukum yang berkaitan dengan hal tersebut, yang tujuannya mencapai kesejahteraan yang semaksimal mungkin bagi seluruh rakyat dan terdapat keadilan sosial di Indonesia.<sup>19</sup>

Berkenaan dengan hal tersebut, kewenangan negara untuk menguasai, jika negara ingin disebut sebagai "pemilik", hal tersebut perlu dimengerti pada kerangka hukum publik (*publiekrechtelijk*), bukan sebagai pemilik (*eigenaar*) dalam arti keperdataan (*privat rechtelijk*) yang bersifat pribadi.<sup>20</sup> Dalam keberadaannya Hak Pengelolaan tergolong sebagai elemen dari hak menguasai negara yang bersifat publik, yang berarti bahwa kewenangan untuk menguasainya adalah publik, sehingga negara menjadi otoritas tertinggi, memiliki wewenang untuk mengalokasikan, mengontrol, memiliki, dan memanfaatkan tanah di Indonesia, yang menyediakan kepastian hukum dan keadilan bagi semua warga negara Indonesia.<sup>21</sup>

PT. KAI (Persero) sebagai badan usaha milik Negara tercatat menguasai sebidang tanah yang terletak di Kelurahan Lenteng Agung Jakarta Selatan seluas ±65.000m<sup>2</sup> sesuai dengan *Grondkaart* tanggal 12 Oktober 1932 Nomor 17. Berdasarkan Surat Keputusan Mendagri Nomor 681 Tahun 1986 menyebutkan bahwa tanah Negara yang diuraikan dalam *Grondkaart* adalah

---

<sup>18</sup> Zen and (Persero), *Tanah Kereta Api: Suatu Tinjauan Historis, Hukum Agraria/Pertanahan dan Hukum Pembendaharaan Negara*, 47.

<sup>19</sup>Triadi Kurniawan, "Pemberian Hak Guna Bangunan di Atas Bagian Tanah Hak Pengelolaan," *Keadilan: Jurnal Fakultas Hukum Universitas Tulang Bawang* 18, no. 1 (2020), <https://doi.org/10.37090/keadilan.v18i1.293>.

<sup>20</sup>Jack Reynold Ayamiseba and Ida Nurlinda, *Prinsip-Prinsip Pembaharuan Agraria* (Jakarta: Rajawali Pers, 2009), 61.

<sup>21</sup>Dwi Kusumo Wardhani, "Disharmoni Antara RUU Cipta Kerja Bab Pertanahan dengan Prinsip-Prinsip UU Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA) Tahun 2020", *Jurnal Komunikasi Hukum* 6, no. 2 (2020): 440-55, <https://interoperabilitas.perpusnas.go.id/record/iframe/1122495>.

tanah Negara yang dikuasai dan menjadi Aset Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA). Penguasaan tanah PT. KAI (Persero) sebagaimana disebutkan diatas telah dimanfaatkan dan dikelola sebagai jalur rel dan juga sebagai stasiun Tanjung Barat. Kemudian pada tahun 1990, terjadi pengalihan bentuk dari Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) menjadi Perum Kereta Api berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1990. Peraturan Pemerintah tersebut berisikan penjelasan besarnya modal Perum Kereta Api adalah sama dengan nilai seluruh aset negara yang telah diinvestasikan ke dalam Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) pada saat dialihkan, kecuali infrastruktur inti seperti jalur kereta api, perlintasan, jembatan, terowongan, perangkat sistem persinyalan dan telekomunikasi, instalasi sentral listrik serta listrik aliran atas, dan tanah dimana bangunan tersebut berdiri.

Selanjutnya tindak lanjut peralihan bentuk dari Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA) menjadi Perum Kereta Api, Menteri Keuangan mengeluarkan Surat Keputusan Nomor 194/KMK.016/1994 tanggal 26 Mei 1994 terkait Penetapan Modal Perum Kereta Api Per 1 Januari 1991, dimana dalam lampirannya terdapat aset tanah Tanjung Barat yang berstatus Tanah *Grondkaart*. Pada tahun 2018 PT. KAI (Persero) melakukan pendaftaran hak untuk diterbitkan sertifikat Hak Pengelolaan melalui Kantor Pertanahan Jakarta Selatan terhadap bidang tanah seluas ±14.769 m<sup>2</sup> di Kelurahan Tanjung Barat, Kecamatan Jagakarsa, Jakarta Selatan yang merupakan sebagian tanah yang berasal dari *Grondkaart* tanggal 12 Oktober 1932 Nomor 17.

Proses penerbitan Hak Pengelolaan yang berawal dari Tanah *Grondkaart* merujuk pada PP Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah dan PP Nomor 18 Tahun 2021 tentang Hak Pengelolaan, Hak Atas Tanah, Satuan Rumah Susun, dan Pendaftaran Tanah. Berdasarkan pasal 5 ayat (1) PT. KAI (Persero) sebagai BUMN merupakan salah satu subjek hukum yang dapat diberikan Hak Pengelolaan, selain itu tanah *Grondkaart* yang dimohonkan merupakan objek tanah yang dapat diberikan Hak Pengelolaan karena *Grondkaart* termasuk dalam kategori Tanah Negara berdasarkan Pasal 1 angka (3) PP Nomor 24 Tahun 1997 tentang pendaftaran tanah jo. Pasal 1 angka (10) PERMEN Agraria dan Tata Ruang/ Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 17 Tahun 2016 tentang Penataan Pertanahan di Wilayah Pesisir dan Pulau-Pulau Kecil.

Bidang tanah yang dimohon oleh PT. KAI (persero) telah dikuasai secara yuridis dan fisik, hal ini dapat dilihat dalam Surat Keputusan Pemberian Hak Atas Tanah dengan Nomor: 54/HPL/KEM-ATR/BPN/V/2020 tanggal 29 Mei 2020. Berdasarkan Surat Keputusan Pemberian Hak Atas Tanah yang telah terbit tersebut, maka PT. KAI (Persero) melakukan pendaftaran penerbitan sertifikat Hak Pengelolaan di Kantor Pertanahan Kota Administrasi Jakarta Selatan sehingga saat ini telah terbit Hak Pengelolaan Nomor 1/Tanjung Barat tanggal 14 Oktober 2020 atas nama PT. KAI (Persero) seluas ±14.769 m<sup>2</sup> yang berasal dari Tanah

*Grondkaart*

Peta penguasaan tanah pada zaman pemerintahan Kolonial Belanda yang dibuat oleh lembaga yang berwenang dan dipergunakan sebagai klaim penguasaan dan pemilikan oleh PT. KAI (Persero). Sebagaimana *Grondkaart* tanggal 12 Oktober 1932 Nomor 17 seluas ± 65.000m<sup>2</sup>

*PERJAN - PERUM*

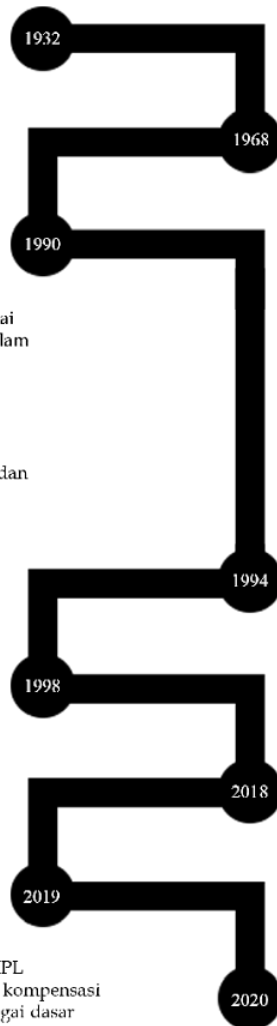
Pengalihan Bentuk Perusahaan Jawatan (PERJAN) Kereta Api menjadi Perusahaan Umum (PERUM) Kereta Api berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 57 Tahun 1990 Pasal 8 Ayat (2) Besarnya modal Perusahaan adalah sama dengan nilai seluruh kekayaan Negara yang telah tertanam di dalam Perusahaan Jawatan (PERJAN) Kereta Api pada saat dialihkan kecuali prasarana pokok berupa jalan kereta api, perlintasan, jembatan, terowongan, perangkat persinyalan dan telekomunikasi, instalasi sentral listrik beserta aliran atas, dan tanah dimana bangunan tersebut terletak serta tanah daerah milik dan manfaat jalan kereta api.

*PERUM - PERSERO*

Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api menjadi Perusahaan Perseroaan (Persero) berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998

*Permasalahan Pencatatan Ganda atas Tanah Stasiun Tanjung Barat*

Terdapat permasalahan terkait klaim kepemilikan lahan antara Kementerian Perhubungan cq PT. KAI Diskresi Menteri ATR/BPN tanggal 26 Januari 2019 terhadap tanah seluas ± 15.710m<sup>2</sup> akan diberikan HPL kepada PT. KAI, dengan syarat PT.KAI memberikan kompensasi sebesar nilai rupiah yang disetor ke Kas Negara sebagai dasar Kementerian Perhubungan melakukan penghapusan dari daftar inventarisasi aset.

*SK Menteri Dalam Negeri*

Surat Keputusan Mendagri Nomor 681 Tahun 1986 menyebutkan bahwa tanah Negara yang diuraikan dalam *grondkaart* adalah tanah Negara yang dikuasai dan menjadi Aset Perusahaan Jawatan Kereta Api (PJKA)

*Keputusan Menteri Keuangan*

Tindaklanjut pengalihan bentuk menjadi PERUM Kereta Api, Menteri Keuangan mengeluarkan Surat Keputusan Nomor 194/KMK.016/1994 tanggal 26 Mei 1994 terkait Penetapan Modal Perum Kereta Api Per 1 Januari 1991, dimana lampirannya terdapat aset tanah Stasiun Tanjung Barat

*Permohonan Pendaftaran Hak*

Permohonan pengukuran dalam rangka penerbitan sertifikat Hak Pengelolaan atas bidang tanah seluas ± 15.710m<sup>2</sup> yang telah dikuasai dan dimanfaatkan sebagai stasiun Tanjung Barat

*SK Pembelian HPL (29 Mei)*

Menteri ATR/BPN mengeluarkan Surat keputusan Pembuatan HPL kepada PT. KAI, dengan Surat Nomor 54/HPL/KEM-ATR/BPN/2020

*Penerbitan Hak Pengelolaan (HPL)*

HPL No. 01 Lenteng Agung atas Nama PT. KAI seluas 14.769m<sup>2</sup> (dengan syarat) kepada PT.KAI untuk memenuhi kewajibannya penyelesaian pencatatan ases dengan Kementerian Perhubungan sesuai SK Pemberian Hak.

## Linimasa Penerbitan Hak Pengelolaan yang Berasal dari Tanah *Grondkaart* Milik PT. KAI (Persero)

*Grondkaart*. Hal tersebut menunjukkan bahwa dalam penerbitan Hak Pengelolaan yang berasal dari Tanah *Grondkaart* dapat dilaksanakan dengan memperhatikan kelengkapan dokumen yuridis dan penguasaan fisik tanah yang dimohonkan dengan mengacu pada peraturan perundang-undangan yang berlaku. Secara mendetail, penerbitan Hak Pengelolaan yang berasal dari Tanah *Grondkaart* milik PT. KAI (Persero) dapat dilihat pada lini masa berikut:

## PENUTUP

### Simpulan

Kedudukan Tanah *Grondkaart* sebagai tanda bukti penguasaan tanah PT. Kereta Api Indonesia (Persero). Merujuk pada Undang-Undang RI Nomor 5 Tahun 1960 (UUPA) bahwa Tanah *Grondkaart* dianggap sebagai tanah hak penguasaan (hak *beheer*) kepada DKA (Djawatan Kereta Api) yang dapat dimanfaatkan sesuai dengan kepentingannya. Berlandaskan UUPA, telah ditegaskan bahwa hak penguasaan (*beheer*) sejak 24 September 1960 dapat dialihkan menjadi Hak Pengelolaan dan Hak Pakai yang berlaku selama dipergunakan. Pelaksanaan penerbitan Hak Pengelolaan yang berasal dari Tanah *Grondkaart* mengacu pada pada Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah dan Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2021 tentang Hak Pengelolaan, Hak Atas Tanah, Satuan Rumah Susun, dan Pendaftaran Tanah dengan memperhatikan kelengkapan dokumen yuridis dan penguasaan fisik tanah yang dimohonkan.

### Saran

Pemanfaatan Tanah *Grondkaart* sebagai bukti yang sah dalam penguasaan tanah tidak diatur dalam UUPA, namun hak-hak tanah yang sudah ada pada masa pemerintahan kolonial belanda termasuk Tanah *Grondkaart* harus segera didaftarkan ke Badan Pertanahan Nasional secara fisik dan yuridis karena Tanah *Grondkaart* kerap menimbulkan sengketa dan konflik pertanahan. Pengakuan sebagaimana pemerintah melakukan konversi hak atas tanah yang dianut ketika hukum agraria Belanda sehingga dapat dipergunakan menjadi hak utuh dan diakui di Indonesia. *Grondkaart* pada dasarnya memiliki hanya menjadi bukti atas pengelolaan maka anjuran/perintah pemerintah terhadap PT. KAI untuk segera mengajukan hak pengelolaan atau hak pakai agar permasalahan tanah dapat diminimalisir dari segi kekuatan pembuktian di Pengadilan.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Ayamiseba, Jack Reynold, and Ida Nurlinda. *Prinsip-Prinsip Pembaharuan Agraria*. Jakarta: Rajawali Pers, 2009.
- Harsono, Boedi. *Hukum Agraria Indonesia: Sejarah Pembentukan Undang-Undang Pokok Agraria, Isi dan Pelaksanaannya, Cetakan Kesembilan, Edisi Revisi*. Jakarta: Djambatan, 2003.
- Kartasapoetra, G. *Hukum Tanah: Jaminan UUPA Bagi Keberhasilan Pendayagunaan Tanah*. Cetak 2. Jakarta: PT. Rineka Cipta, 1991.
- Marzuki, Peter Mahmud. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana Media Prenanda Group, 2014.
- Muchsin. *Hukum Agraria Indonesia : Dalam Perspektif Sejarah Revisi*. Bandung: Refika Aditama, 2019.
- Sidharta, B. Arief. *Meuwissen tentang Pengembangan Hukum, Ilmu Hukum, Teori Hukum dan*

*Filsafat Hukum*. Bandung: Refika Aditama, 2007.

Soerjono Soekanto, and Sri Mamudji. *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2001.

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

## Jurnal

Intansari, Virgia, and Irene Eka Sihombing. "Analisis *Grondkaart* Milik PT. KAI (Persero) Sebagai Bukti Kepemilikan Hak Atas Tanah." *Reformasi Hukum Trisakti* 3, no. 4 (2021). <https://doi.org/https://doi.org/10.25105/refor.v4i2.13606>.

Kurniawan, Triadi. "Pemberian Hak Guna Bangunan di Atas Bagian Tanah Hak Pengelolaan." *Keadilan: Jurnal Fakultas Hukum Universitas Tulang Bawang* 18, no. 1 (2020). <https://doi.org/10.37090/keadilan.v18i1.293>.

Pahlevi, Farida Sekti. "Kekuatan Hukum *Grondkaart* dan Problematikanya di Indonesia." *AL-MANHAJ: Jurnal Hukum dan Pranata Sosial Islam* 4, no. 1 (2022). <https://doi.org/10.37680/almanhaj.v4i1.1522>.

Silvianna, Ana. "*Grondkaart*: Problematika Hukum dan Penyelesaiannya (Analisis Kasus Antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan PT Pura Barutama Kudus Jawa Tengah)." *Law, Development and Justice Review* 3, no. 1 (2020). <https://doi.org/10.14710/ldjr.v3i1.7871>.

Sulistiowati, 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 (2021). <https://doi.org/10.21143/jhp.vol50.no4.2868>.

Wardhani, Dwi Kusumo. "Disharmoni antara RUU Cipta Kerja Bab Pertanahan dengan Prinsip-Prinsip UU Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA) Tahun 2020." *Jurnal Komunikasi Hukum* 6, no. 2 (2020): 440-55. <https://interoperabilitas.perpusnas.go.id/record/iframe/1122495>.

## Peraturan Perundang-undangan

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