



PENYELESAIAN SENGKETA TANAH *GRONDKAART* MELALUI KONVERSI DEMI KEPESTIAN HUKUM DI INDONESIA

¹Achmad Raditya Putra Zein; ²Ismetullah Maulana Ghibran Alhamda

¹Fakultas Hukum, Universitas Muhammadiyah Malang, Indonesia

²Fakultas Hukum, Universitas Brawijaya, Indonesia

Email: ¹radityaputraaa67@gmail.com; ²Ghibran8899@gmail.com

Disubmit: 15-02-2023 | Direview: 10-08-2023 | Diterima: 04-09-2023

Abstract

The Grondkaart originated from the Dutch colonial era as proof of ownership, which is questionable because the revocation of the domein verklaring concept and its replacement with the concept of State Control automatically obscured the status of the Grondkaart land itself, resulting in differences of opinion between the community, judges, the government, and PT KAI. The research method used in this study is normative juridical through a legislative approach to identify legal gaps in the regulation of Grondkaart. Regulated in Government Regulation No. 8 of 1953 concerning State Land Control, Grondkaart is omitted from the provisions of the conversion of the Basic Agrarian Law (UUPA). Therefore, an application for land certification into Right of Use and/or Right of Management must be made as mandated by Article 49 (1) of Law No. 1 of 2004 concerning State Treasury in conjunction with Article 46 of Law No. 23 of 2007 concerning Railways.

Keywords: *Grondkaart, Disputes, Special Use Rights*

Abstrak

*Grondkaart berasal dari konsepsi jaman Belanda sebagai bukti kepemilikan menjadi patut dipertanyakan karena dari dicabutnya konsep *domein verklaring* menjadi konsep Hak Menguasai Negara secara otomatis mengaburkan kedudukan tanah *Grondkaart* itu sendiri, sehingga terdapat perbedaan pandangan antara masyarakat, Hakim, Pemerintah dan PT KAI. Metode Penelitian yang digunakan dalam melakukan penelitian ini adalah yuridis normatif melalui Pendekatan Perundangan untuk mengidentifikasi kekosongan hukum pengaturan *Grondkaart*. Diatur dalam PP No. 8 Tahun 1953 Tentang Penguasaan Tanah-Tanah Negara, *Grondkaart* luput dari ketentuan konversi UUPA. Sehingga harus dilakukan permohonan sertifikasi tanah menjadi Hak Pakai dan atau Hak Pengelolaan sebagaimana amanah Pasal 49 (1) Undang-Undang No. 1 Tahun 2004 Tentang Perbendaharaan Negara jo. Pasal 46 Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian.*

Kata Kunci: *Grondkaart, Sengketa, Hak Pakai*

Pendahuluan

Makna falsafah yang terkandung dalam konstitusional Pasal 33 ayat (3) Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia 1945 (untuk selanjutnya disebut UUD NRI 1945) menjelaskan bahwa BARA + K (Bumi, Air, Ruang Angkasa + Kekayaan Alam yang ada didalamnya) dikuasai negara dan peruntukkan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat Indonesia. Kemakmuran rakyat sebagai tujuan negara untuk menguasai bumi, air, ruang angkasa dan kekayaan alam yang terkandung di dalamnya harus diartikan sebagai kemakmuran sebanyak mungkin orang tanpa melanggar hak dan keadilan. Sementara itu arti pentingnya kesejahteraan dalam hubungannya dengan pemanfaatan tanah terjadi karena tujuan negara adalah mendukung untuk melengkapi usaha masyarakat agar dapat hidup sebaik dan seadil mungkin¹.

Amanah Pasal 33 ayat (3) UUD NRI 1945 dijabarkan dengan semangat yang konsisten dan progresif ke dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 Tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (untuk selanjutnya disebut UUPA). UUPA mengandung prinsip-prinsip penguasaan dan pemanfaatan tanah untuk mendorong kemajuan industri dan bidang lainnya yang pelaksanaannya tergantung pada ketersediaan tanah, namun demikian UUPA juga memberikan perhatian khusus terhadap kelompok masyarakat yang lemah termarginalkan oleh kebijakan pertanahan pada masa sebelumnya².

Achmad Sodiki menyampaikan bahwa Politik Hukum lahirnya UUPA dalam rangka “untuk mengakhiri dualisme

hukum agraria yang berlaku saat itu, yaitu berlakunya peraturan-peraturan hukum adat disamping peraturan-peraturan dari dan yang didasarkan atas hukum barat (hukum kolonial penjajah)³. Hal ini sejalan apa yang disampaikan oleh Elza Syarie yang mengatakan bahwa “UUPA sebagai momentum untuk menghapus dan mengubah sistem pertanahan pemerintah Belanda yang bersifat individualis dengan sistem dualisme menjadi bersifat kekeluargaan berdasarkan konsep hukum adat yang menerapkan sistem unifikasi dengan kodifikasi”⁴.

Senada dengan Ida Nurlinda juga menegaskan bahwa Perjalanan sejarah politik hukum agraria kolonial seharusnya sudah berakhir seiring dengan terbentuknya Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) pada tanggal 17 Agustus 1945. Namun untuk mengganti perangkat hukum kolonial ke perangkat hukum nasional, termasuk bidang hukum agraria, tidaklah mudah dan memerlukan waktu yang panjang. Peraturan-peraturan hukum agrarian kolonial beserta perangkat lembaga-lembaga hukumnya tetap berlaku, dengan dasar hukum Pasal II Aturan Peralihan UUD NRI 1945. Hal ini untuk mencegah terjadi kekosongan hukum (*rechtvacuum*). Sambil menunggu terbentuknya hukum agraria nasional, masih berlaku hukum agraria kolonial dengan penyesuaian dengan alam kemerdekaan, Pancasila dan UUD NRI 1945.⁵

Ketidaktegasan sikap tersebut menyebabkan mengakarnya hukum agraria kolonial sampai saat ini. Salah satu bukti

¹ Ida Nurlinda, *Prinsip-Prinsip Pembaharuan Agraria Perspektif Hukum* (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2009), 66.

² Nur Hasa Ismail, *Hukum Agraria Dalam Tantangan Perubahan* (Malang: Setara Press, 2018), 101.

³ Achmad Sodiki, *Politik Hukum Agraria* (Jakarta: Konstitusi Press, 2013), 205.

⁴ Elza Syarie, *Pensertifikatan Tanah Bekas Hak Eigendom* (Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2014), i.

⁵ Ida Nurlinda, *Monograf Hukum Agraria Membangun Pluralisme Hukum Dalam Kerangka Unifikasi Hukum Agraria* (Bandung: Logoz Publishing, 2014), 17.

bahwa sulitnya melepas cengkraman dari ajengnya sistem administrasi terkait bukti-bukti peninggalan tanah dan bangunan milik perseorangan maupun badan hukum milik Belanda pada kolonial yang berbasis kartografi/peta yang dikenal dengan *Grondkaart* tanah yang digunakan sebagai sarana prasarana perkeretaapian yang tidak diatur didalam UUPA berikut aturan pelaksana konversi bekas hak-hak barat barat. Setidaknya ada dua permasalahan penting terkait dengan isu kedudukan hukum tanah *Grondkaart*. Permasalahan Pertama, lahirnya UUPA sebagai momentum untuk mengakhiri dualisme atau pluralisme di bidang pertanahan dengan memberlakukan ketentuan konversi Hak-Hak Barat (*eigendom, opstal, erf pacht*) menjadi Hak-hak sebagaimana diatur Pasal 16 UUPA tidak mengenal dan mengatur kedudukan tanah *Grondkaart*.

Konversi tanah-tanah yang tunduk kepada ex *Burgelijk Wetboek*⁶ (untuk selanjutnya disebut BW) telah diatur dalam Pasal 1 Peraturan Menteri Agraria Nomor 13 Tahun 1961 Tentang Pelaksanaan Konversi Hak *Eigendom* dan Hak-Hak Lainnya yang Aktanya Belum Diganti. Sedangkan ketentuan konversi yang pernah tunduk kepada Hukum Adat telah diatur dalam Keputusan Menteri Agraria No SK 112/Ka 1961 jo.SK 4/Ka/62 (TLN 2333 DAN 2433) Jo. PMPA No 2 Tahun 1962 jo. Surat Keputusan Menteri Dalam Negeri Nomor SK26/DDA/1970. Pada perkembangannya tanah-tanah bekas hak barat yang pernah tunduk kepada BW telah berakhir dengan diterbitkannya Keppres 32 Tahun 1979 yang menyatakan bahwa tanah-tanah tersebut telah berakhir masa konversinya dan bagi tanah-tanah yang

tidak diselesaikan haknya menjadi kembali tanah yang dikuasai oleh Negara.

Uraian tentang konversi hak-hak yang berasal dari hak barat maupun hukum adat di atas tidak menyebutkan spesifik atau secara definitif tentang kedudukan hukum tanah *Grondkaart*. Hal ini menandakan bahwa telah terjadi kekosongan hukum (*recht vacuum*) terhadap kedudukan hukum tanah *Grondkaart* pasca dilahirkannya UUPA.

Permasalahan Kedua, pergeseran konsepsi tanah negara (*staatsdomein*) pada zaman Hindia Belanda yang dikenal dengan tiga pembagian : *Gouvernement Grond, Vrij lands domein* dan *Onvrij lands domein*, kemudian diberikan kepada Perusahaan Kereta Api Negara atau disebut SS (*Staats Spoorwegen*) dan Perusahaan Kereta Api Swasta VS (*Vereniging van Nedherlands Indische Spoor en Tramweg Maatschaappij*) atau disebut juga (*Verenigde Spoorwegbedrijf*) sebagai landasan penerbitan *Grondkaart* menyebabkan kecaburan hukum (*vague norm*) tentang makna tanah negara pasca diaturnya UUPA yang tidak mengenal pembagian Tanah Negara⁷.

Konsepsi tanah negara menurut UUPA adalah tanah yang tidak dilekat dengan suatu hak atas tanah artinya tanah negara ditegaskan bukan dikuasai penuh akan tetapi merupakan tanah yang dikuasai langsung oleh negara⁸. Oleh karenanya berdasarkan pengertian tanah negara tersebut menjadikan kedudukan tanah *Grondkaart* secara histori tidak dapat dialihkan langsung sebagai aset PT KAI atau dengan kata lain PT KAI tidak mengindahkan Undang-Undang No. 1

⁶ Dian Aries Mujiburohman, "LEGALISASI TANAH-TANAH BEKAS HAK EIGENDOM," *Jurnal Yudisial* 14, no. 1 (April 30, 2021): 118, <https://doi.org/10.29123/jy.v14i1.443>.

⁷ Boedi Djatmiko Hadiatmodjo, "Tanah Negara Dan Wewenang Pemberian Haknya," *Jurnal Keadilan* 6, no. 1 (2012): 39–40.

⁸ Yuli Heriyanti, "PENERAPAN TERHADAP ASPEK HUKUM PENGUSAAN TANAH OLEH NEGARA DAN MILIK PERORANGAN DI INDONESIA," *Jurnal Pahlawan* 2, no. 1 (March 1, 2019): 13, <https://doi.org/10.31004/JP.V2I1.565>.

Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara (untuk selanjutnya disebut UU Perbendaharaan Negara)

Adapun alasan filosofis diterbitkannya UU Perbendaharaan Negara sebagai berikut:

1. Untuk mewujudkan tujuan bernegara menimbulkan hak dan kewajiban negara yang perlu dikelola dalam suatu sistem pengelolaan keuangan negara;
2. Untuk dilaksanakan secara terbuka dan bertanggung jawab untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat, yang diwujudkan dalam Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) dan Anggaran Pendapatan dan Belanja Daerah (APBD);
3. Untuk mengelola dan mempertanggungjawabkan keuangan negara diperlukan kaidah-kaidah hukum administrasi keuangan negara yang mengatur perbendaharaan negara.

Ketiga prinsip tersebut di atas diturunkan pada norma-norma batang tubuhnya yang salah satunya saling bertentangan baik secara asas, maksud dan tujuan terkait kedudukan tanah *Grondkaart* sebagai bagian aset PT KAI sebagai berikut:

1. Pasal 49 ayat (1) UU Perbendaharaan Negara, berbunyi : "Barang milik negara/daerah yang berupa tanah yang dikuasai Pemerintah Pusat/Daerah harus disertifikatkan atas nama pemerintah Republik Indonesia/pemerintah daerah yang bersangkutan".
2. Pasal 49 ayat (3) UU Perbendaharaan Negara, berbunyi: "Tanah dan bangunan milik negara/daerah yang tidak dimanfaatkan untuk kepentingan penyelenggaraan tugas pokok dan fungsi instansi yang bersangkutan, wajib diserahkan

pemanfaatannya kepada Menteri.

Pertentangan norma atau *conflict of norm* di atas tidak dapat merepresentasikan kedudukan tanah *Grondkaart* yang pada kenyataannya: **Pertama**, ada yang telah dikuasai, dimiliki, dimanfaatkan dan dipelihara oleh PT KAI, **Kedua**, ada tanah *Grondkaart* yang dikuasai, dimiliki, dimanfaatkan dan dipelihara oleh pihak lain selain PT KAI, sehingga hal ini menimbulkan sengketa. Mengingat Pasal 46 ayat (1) Undang-Undang No. 23 Tahun 2007 (untuk selanjutnya disebut UU Perkeretaapian) menyebutkan bahwa "Tanah yang terletak di ruang milik jalur kereta api dan ruang manfaat jalur kereta api disertifikatkan sesuai dengan peraturan perundang-undangan". Dengan demikian Pasal 46 ayat (1) UU Perkeretaapian telah mempersempit makna (*demagogic*) kedudukan tanah *Grondkaart* hanya pada tanah yang dikuasai, dimanfaatkan dan dipelihara oleh PT KAI, berakibat tidak mengakomodasi tanah-tanah *Grondkaart* yang tidak dikuasai, dimanfaatkan dan dipelihara oleh PT KAI, sehingga hal ini menyulitkan PT KAI dalam melakukan pelaksanaan amanat Pasal 46 ayat (1) UU Perkeretaapian di atas terhadap tanah-tanah *Grondkaart* yang tidak dipergunakan sebagaimana mestinya. Oleh sebab itu menjadi sangat sentral dalam mengidentifikasi, memahami dan mengusulkan konsep hukum materil terhadap tanah *Grondkaart* (Undang-Undang) kedepan (futuristik)

Metode yang digunakan pada penelitian ini adalah yuridis normatif. Pendekatan yang digunakan dalam penulisan ini adalah dengan menggunakan metode Pendekatan *Statute Approach* (Pendekatan Perundang-Undangan) dan *Conceptual Approach* (Pendekatan Konsep). Pendekatan menggunakan *Statute Approach* (Peraturan Perundang-undangan) dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan

regulasi yang bersangkut paut dengan isu hukum tanah peninggalan Belanda yang berkaitan dengan rel kereta api atau yang lebih dikenal dengan tanah *Grondkaart*. Pendekatan Konseptual digunakan untuk

Pembahasan

A. Kedudukan Hukum Tanah *Grondkaart* dalam Sistem Hukum Pertanahan Indonesia

Tanah yang menjadi persengketaan hingga saat ini salah satunya tanah yang dikuasai negara yang diberikan kepada PT KAI yakni *Grondkaart*. *Grondkaart* secara bahasa berasal dari bahasa Belanda yang terdiri dari *Grond* berarti tanah dan *Kaart* berarti peta. *Grondkaart* ini merupakan bukti penguasaan hak atas tanah⁹ yang dipegang oleh *Staatspoor*. *Grondkaart* berbentuk kartografi yang merupakan peta penampang lahan. Fungsinya merujuk pada kepemilikan dan kepentingan, karena *Grondkaart* dibuat berdasarkan hasil pengukuran tanah yang dilakukan oleh petugas Kadaster (*landmeter*) atau dinas pertanahan era kolonial, kemudian juga disahkan oleh dinas atau instansi terkait yang dilengkapi dengan rujukan arsip pendukungnya.

Oleh karena itu, baik *Grondkaart* maupun arsip kelengkapannya berfungsi sebagai alas hak sekaligus sumber informasi otentik dan objektif atau peristiwa pada jamannya. *Grondkaart* memiliki Kekuatan hukum pertama kali tahun 1895 (*Besluit van Gouverneur General* tanggal 14 Oktober 1895 No. 7) mengenai *Grondkaart* sebagai pengganti resmi dari bukti administrasi tentang kepemilikan lahan (*domein*). Mengenai

memahami konsep-konsep kepastian hukum kedudukan akan hak atas tanah *Grondkaart* dalam hukum positif di Indonesia.

penguasaannya sesuai analisa penulis berdasarkan secara historis pada saat zaman penjajahan adalah penguasaan yang dilakukan dengan cara di *besteming*-kan berupa HGB kepada Perusahaan Kereta Api sejak zaman penjajahan.

Pada kenyataannya Peraturan perundang-undangan terkait nasionalisasi aset perusahaan kereta api tidak mengatur jelas untuk melakukan pensertifikatan bahkan juga tidak menjelaskan *Grondkaart* sebagai alat bukti hak kepemilikan dan penguasaan tanah, dimana kemudian terdapat regulasi jelas dalam peraturan perundang-undangan bidang pertanahan selain UUPA yakni UU Perkeretaapian yang tercantum dalam Pasal 46 ayat (1) dan Pasal 86 yang intinya mengamanahkan bahwa tanah di ruang milik jalur kereta api serta pemanfaatannya disertifikatkan, selanjutnya tanah yang penguasaannya berada di Pemerintah, Pemerintah Daerah, atau Badan Usaha untuk membangun prasarana perkeretaapian diamanahkan untuk melakukan pensertifikatan.”.¹⁰

Kekosongan aturan hukum atas tanah *Grondkaart* di dalam UUPA sebagai induk dari peraturan hukum pertanahan nasional, membuka perdebatan dikarenakan perbedaan penggunaan dasar hukum yang diterapkan dalam melakukan perbuatan-perbuatan hukum yang berkenaan dengan tanah. Aturan tentang *Grondkaart* mengacu kepada undang-undang nasionalisasi aset barang-barang

⁹ I Made Suwitra, “LAND POSSESSION RIGHTS AND ITS AFFAIR,” *Jurnal IUS Kajian Hukum Dan Keadilan* 2, no. 3 (2014), <https://doi.org/10.12345/IUS.V2I6.180>.

¹⁰ Lihat Pasal 46 ayat (1) jo Pasal 86 Republik Indonesia, “Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian,” Pub. L. No. 23 (2007).

milik perseorangan ataupun Badan Hukum Belanda berikut aturan pelaksanaannya akibatnya menimbulkan banyak persepsi yang menyebabkan timbulnya sengketa tanah *Grondkaart*. Permasalahan ini harus segera dituntaskan karena pengabaian terhadap masalah ini akan muncul terus menerus yang justru akan menjauhkan keadilan itu hadir ditengah-tengah masyarakat, maka diperlukanlah suatu pembaruan hukum agraria di Indonesia mengingat *Grondkaart* merupakan peninggalan dan warisan zaman Belanda, dimana Indonesia harus melakukan suatu pembaruan hukum menyesuaikan dengan kondisi hukum positif saat ini.

Menyadur pendapat Harto Juwono timbulnya permasalahan mengenai tanah *Grondkaart* disebabkan 5 hal sebagaimana berikut : (1) PT Kereta Api Indonesia hanya mempunyai dokumen *Grondkaart* tetapi tidak mempunyai kelengkapan arsip pendukungnya, (2) Badan Pertanahan Nasional tidak mengetahui/ memiliki data base *Grondkaart*, (3) PT Kereta Api Indonesia tidak melaporkan salinan *Grondkaart*-nya kepada Badan Pertanahan Nasional, (4) Badan Pertanahan Nasional dalam kewenanganya juga berhak menerbitkan alas hak tanah lainnya di atas tanah *Grondkaart* selama para pihak yang mengajukannya telah memenuhi subtansi dan prosedur pendaftaran tanah, dengan catatan tidak dilakukan pembatalan oleh PT KAI atas dasar penerbitan alas hak tersebut, (5) Sistem hukum pertanahan nasional atau secara definitif tidak mengenal istilah *Grondkaart*, melainkan menghindaki agar PT KAI mendasarkan penggunaan dan pemilikan suatu obyek tanah termasuk berdasarkan sertifikat¹¹.

Uraian di atas lebih detailnya Penulis jabarkan dengan mempertimbangkan aspek budaya hukum dalam penegakan hukum tanah *Grondkaart* sebagaimana berikut :

Pertama, PT Kereta Api Indonesia hanya mempunyai dokumen *Grondkaart* tetapi tidak mempunyai kelengkapan arsip pendukungnya. Arsip pendukung yang dimaksud adalah SK tanda telah ada proses administrasi atas dikeluarkannya dokumen yang dijadikan arsip. Hal ini terjadi pada saat warga negara Belanda/Pemerintah Belanda meninggalkan Indonesia peta *Grondkaart* diserahkan kepada PT Kereta Api Indonesia sedangkan SK sebagai administrasi diserahkan kepada Balai Harta Peninggalan yang saat sekarang berada di ANRI (Arsip Nasional Indonesia).

Kedua, Badan Pertanahan Nasional tidak mengetahui/ memiliki data base *Grondkaart* atau dalam bahasa yang lain tidak mewarisi dokumen *Grondkaart* sebelum Belanda meninggalkan Indonesia. *Grondkaart* diwarisi/diberikan kepada Balai Harta Peninggalan yang pada saat sekarang berada di Arsip Nasional Indonesia (ANRI) dan PT Kereta Api sebagai Jawatan yang berhubungan langsung dengan *Grondkaart* sehingga BPN tidak mengetahui data *Grondkaart* berada dimana saja, sehingga rawan terjadi konflik tumpang tindih terhadap tanah-tanah yang menjadi aset PT Kereta Api. **Ketiga**, PT Kereta Api Indonesia tidak melaporkan atau memberikan salinan *Grondkaart*-nya kepada Badan Pertanahan Nasional. Hal ini menjadi patut dipertanyakan dan bertentangan dengan semangat yang diamanahkan dalam Pasal 1 ayat (2) dan (3) Undang-Undang No. 14 Tahun 2008 tentang Keterbukaan Informasi

¹¹ "Wawancara Dengan Harto Juwono Mantan, Staff Ahli Direktorat Aset Tanah Dan Bangunan PT KAI, Virtual Zoom Meet, 5 Juli 2021," 2021.

Publik yang menyebutkan bahwa Informasi Publik adalah informasi yang dihasilkan, disimpan, dikelola, dikirim, dan/atau diterima oleh suatu badan publik yang berkaitan dengan penyelenggara dan penyelenggaraan negara dan/atau penyelenggara dan penyelenggaraan badan publik lainnya yang sesuai dengan undang-undang ini serta informasi lain yang berkaitan dengan kepentingan publik. Sikap PT KAI yang demikian dapat dipahami dikarenakan *Grondkaart* termasuk arsip vital yang tidak dapat diperbarui dan tidak tergantikan apabila rusak atau hilang. Hal ini sesuai dengan Pasal 44 (1) Undang-Undang No. 43 Tahun 2009 tentang Kearsipan.

Keempat, Badan Pertanahan Nasional tidak bisa menolak pengajuan sertifikasi dari pihak ketiga atau sudah terlanjur menerbitkan sertifikat kepada Pihak Ketiga. Kewenangan BPN adalah membantu Presiden dalam pengurusan dan pembinaan pertanahan sesuai dengan UUPA dan peraturan perundang-undangan lainnya yang meliputi pengelolaan, penggunaan, penguasaan dan pemilikan tanah serta hal-hal lain yang berkaitan dengan tanah. Hal ini sesuai dengan Pasal 19 ayat (1) UUPA hanya bertujuan tunggal semata-mata untuk menjamin kepastian hukum, maka berdasarkan Pasal 3 Peraturan Pemerintah Nomor 24 tahun 1997 tujuan pendaftaran tanah untuk memberikan kepastian hukum dan perlindungan hukum kepada pemegang hak atas tanah dan hak-hak lain yang terdaftar agar dengan mudah dapat membuktikan dirinya sebagai pemegang hak yang bersangkutan¹².

Kelima, Publik tidak mengenal istilah *Grondkaart*, masyarakat lebih

mengenal lembaga sertifikat tanah sebagai bukti kepemilikan tanah dari pada *Grondkaart*. wajar karena *Grondkaart* lahir dan melembaga pada masa kolonial Belanda, hak-hak sejenis atau hak-hak lama peninggalan Belanda sudah di konversi menjadi Hak Atas Tanah sebagaimana diatur dalam UUPA. Hal ini pula yang menjadi keistimewaan dari *Grondkaart* yang sampai sekarang masih dipergunakan.

B. Konversi Hak Pakai Khusus Untuk Menjamin Kepastian Hukum di Indonesia

Berdasarkan penjelasan di atas, diperlukan adanya pembaruan hukum pertanahan untuk mengakomodasi kedudukan tanah *Grondkaart* dengan tetap mempertimbangkan nilai ide dasar terlebih dahulu yang kemudian dirumuskan jadi kesatuan norma dan dikumpulkan dalam satu peraturan perundang-undangan. Dengan demikian, pembaruan hukum pertanahan ini memiliki landasan filosofis untuk mengadakan kesatuan dan kesederhanaan hukum pertanahan agar dapat menjamin kepastian hukum. Urgensi pentingnya dilakukan pembaruan hukum pertanahan nasional khususnya terkait tanah *Grondkaart* dengan melihat regulasi yang ada menjadi 4 (empat) pokok yaitu:

- 1) Pelaksanaan dari amanah Pancasila, UUD NRI 1945, UUPA dan TAP MPR No. IX/MPR/2001 Ketetapan Majelis Permusyawaratan Rakyat Republik Indonesia, Nomor IX/MPR/2001 tentang Pembaruan Agraria dan Pengelolaan Sumber Daya Alam demi pembangunan untuk mencapai kepastian hukum.
- 2) Mengatasi persoalan tanah *Grondkaart* dengan memperhatikan

¹² Lihat Pasal 3 Republik Indonesia, "Peraturan Pemerintah No. 24 Tahun 1997 Tentang Pendaftaran Tanah" (1997).

- amanah seperti dari UU Perkeretaapian dan UUPA serta peraturan pelaksananya untuk melakukan pendaftaran tanah untuk disertifikatkan sebagai bukti alas kepemilikan hak;
- 3) Mengatasi adanya perbedaan pandangan kedudukan *Grondkaart* antara masyarakat, instansi terkait pertanahan, pemerintah, PT KAI, dan penegak hukum yang dilatarbelakangi oleh kekosongan aturan (*Recht Vacuum*) aturan yang kabur dan kurang jelas (*Vague Norm*) serta konflik aturan (*Conflict of Norm*)
 - 4) Mengatasi adanya tumpang tindih kedudukan antara sertifikat dan *Grondkaart* untuk penguasaan dan kepemilikan atas tanah.

Implementasi dari pembaruan hukum pertanahan terkait dengan kedudukan tanah *Grondkaart* kedepan adalah dengan cara mengkonversi *Grondkaart* menjadi Hak Pakai Khusus terutama tanah-tanah yang diatasnya telah dilekat rel-rel kereta api. Adapun alasan yang mendasar mengapa *Grondkaart* diberikan Hak Pakai Khusus sebagaimana diatur dalam Pasal 41 ayat (2) huruf a UUPA sebagaimana berikut:

Pertama, amanah Peraturan Perundang-undangan. Hal ini sesuai dengan Pasal 1, Pasal 3 (2) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 1953 tentang Penguasaan Tanah-Tanah Negara *jo.* Pasal 1 dan Pasal 2 Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 tentang Pelaksanaan Konversi Hak Penguasaan Atas Tanah Negara dan Ketentuan-Ketentuan Tentang Kebidjaksanaan Selandjutnya (s.d.u. dengan Per.Men Agraria 1/1966 dan Per.

Mendagri 5/1974). Pada Pasal 1 Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 tentang Pelaksanaan Konversi Hak Penguasaan Atas Tanah Negara dan Ketentuan-Ketentuan Tentang Kebidjaksanaan Selandjutnya menyebutkan bahwa¹³:

“Hak Penguasaan atas tanah Negara sebagaimana dimaksud dalam Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953, jang diberikan kepada Departemen-Departemen, direktorat dan Daerah Swatantra sebelum berlakunya peraturan ini sepandjang tanah-tanah tersebut hanya dipergunakan untuk kepentingan instansi-instansi itu sendiri dikonversi menjadi Hak Pakai, sebagai dimaksud dalam Undang-Undang Pokok Agraria, jang berlangsung selama tanah tersebut dipergunakan untuk keperluan itu oleh instansi jang bersangkutan”.

Pasal 2 Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 Tentang Pelaksanaan Konversi Hak Penguasaan Atas Tanah Negara dan Ketentuan-Ketentuan Tentang Kebidjaksanaan Selandjutnya juga menyebutkan bahwa:

“Djika tanah Negara sebagai dimaksud dalam pasal 1, selain dipergunakan untuk kepentingan instansi-instansi itu sendiri, dimaksudkan djuga untuk dapat diberikan dengan sesuatu hak kepada pihak ketiga, maka penguasaan tersebut di atas dikonversi mendjadi Hak Pengelolaan sebagai dimaksud dalam Pasal 5 dan 6, jang berlangsung selama tanah tersebut dipergunakan untuk keperluan itu oleh instansi yang bersangkuatan”.

Sejalan dengan pemberian kepada orang atau badan hukum yang dapat

¹³ Republik Indonesia, “Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 Tentang Pelaksanaan Konversi Hak Penguasaan Atas Tanah Negara Dan

Ketentuan-Ketentuan Tentang Kebidjaksanaan Selandjutnya” (1965).

menguasai tanah dengan Hak Pakai, maka apabila pemegang Hak Pakai tidak lagi memenuhi syarat sebagaimana diatur dalam Pasal 39 ayat (1) PP Nomor 40 Tahun 1996 wajib dalam satu tahun pemegang hak melepaskan atau mengalihkan hak itu pada pihak lain yang memenuhi syarat Pasal 40 (ayat (1). Oleh karena itu, apabila satu tahun Hak Pakai itu tidak dilepaskan atau dialihkan, hak tersebuthapus karena hukum dengan ketentuan hak-hak pihak lain yang terkait di atas tanah tersebut tetap diperhatikan sebagaimana diatur dalam Pasal 48 ayat (2)¹⁴.

Selanjutnya apabila dikaitkan dengan ketentuan konversi tidak disebutkan jelas pada Peraturan di atas apakah dikonversi menjadi Hak Pakai Privat atau Hak Pakai Publik. Hal ini menjadi dasar atau pintu masuk usulan Penulis untuk mengukuhkan dan menguatkan bahwa tanah-tanah *Grondkaart* kedepan khususnya tanah-tanah yang di atasnya telah ada bangunan berupa rel kereta api/jalur kereta api dikonversi menjadi **Hak Pakai Khusus**. Hal ini sejalan dengan pendapat A.P Parlindungan menyatakan bahwa “Hak Pakai yang dipunyai Badan Hukum Publik disebut Hak Pakai publik *right to use*, yaitu menggunakan untuk waktu yang tidak terbatas selama pelaksanaan tugas, namun tidak *right of dispossession*, yang dimaksud disini adalah tidak dapat dialihkan dalam bentuk apapun kepada pihak ketiga dan juga tidak dapat dijadikan obyek Hak Tanggungan¹⁵.

Hal ini juga dikuatkan oleh Jarot Widya Muliawan Pemberian status hak pakai terhadap tanah-tanah yang diperuntukkan untuk pembangunan bagi

kepentingan umum merupakan pemberian **hak yang sifatnya khusus** karena menggunakan tanah negara untuk kepentingan tertentu sesuai kepentingan umum yang dimaksud. Khusus juga karena tidak ada jangka waktu untuk subjek hak pakai atas tanah negara tersebut sebagaimana Pasal 45 ayat (3) UUPA. Pemegang hak pakai berhak menguasai dan mempergunakan tanah yang diberikan dengan hak pakai sesuai keperluannya. Namun pemegang hak pakai juga berkewajiban memelihara dengan baik tanah dan bangunan yang ada di atasnya serta menjaga kelestarian lingkungan hidup, menyerahkan kembali tanah yang diberikan kepada negara sesudah hak pakai tersebuthapus dan menyerahkan sertifikat hak pakai yang telah hapus kepada Kepala Kantor Pertanahan¹⁶.

Senada dengan Jarot Widya Muliawan, Urip santoso juga menguatkan bahwa Hak Pakai Tanpa Batas Waktu tidak boleh digunakan untuk kepentingan yang selain pelayanan publik. Perubahan pemanfaatan tanah untuk kepentingan lain yang bukan pelayanan publik menyebabkan hapusnya Hak Pakai tersebut karena penggunaannya tidak sesuai lagi dengan tujuan pemberiannya. Oleh karenanya, Hak Pakai Tanpa Batas Waktu dilekat dengan sifat khusus yaitu: (a). Berdasarkan Pasal 52 jo. Pasal 54 ayat (1) PP 40/1996, Hak Pakai ini tidak boleh diperalihkan haknya kepada pihak lain seperti dijual, ditukarkan, dihibahkan, dan dimasukkan sebagai modal penyertaan dalam usaha. Bahkan tanah-tanah tersebut tidak dapat diperalihkan pemanfaatannya seperti disewakan kepada pihak lain¹⁷.

¹⁴ Republik Indonesia, “Peraturan Pemerintah No.40 Tahun 1996 Tentang Hak Guna Usaha, Hak Guna Bangunan Dan Hak Atas Tanah” (1996).

¹⁵ A.P Parlindungan, *Konversi Hak-Hak Atas Tanah* (Bandung: Mandar Maju, 1990), 66.

¹⁶ Jarot Widya Muliawan, *Cara Mudah Pahami Sertifikasi Tanah Aset Desa Melalui Konsep 3 in 1 in the Land Acquisition* (Malang: Inteligensia Media, 2019), 102–4.

¹⁷ Urip Santoso, “PENGUNAAN TANAH ASSET PEMERINTAH KOTA SURABAYA OLEH

Hal ini juga ditegaskan oleh Weirasi Enginte yang mengatakan bahwa Hak Pakai Tanpa Batas Waktu dilekat dengan sifat khusus yaitu: (a). Berdasarkan Pasal 52 jo. Pasal 54 ayat (1) PP 40/1996, Hak Pakai ini tidak boleh diperalihkan haknya kepada pihak lain seperti dijual, ditukarkan, dihibahkan, dan dimasukkan sebagai modal penyertaan dalam usaha. Bahkan tanah-tanah tersebut tidak dapat diperalihkan pemanfaatannya seperti disewakan kepada pihak lain. Tindakan memperalihkan dengan cara-cara tersebut akan berakibat terganggunya pemberian pelayanan kepada masyarakat; (b). Berdasarkan Pasal 52 jo. Pasal 53 PP No. 40/1996, Hak Pakai Tanpa Batas Waktu tidak boleh dijadikan jaminan hutang dengan dibebani Hak Tanggungan karena penempatan sebagai jaminan berpotensi terjadinya peralihan hak kepada pihak lain jika hutang yang dijamin tidak terbayar, karena pelayanan masyarakat akan terganggu¹⁸.

Apabila dikaitkan dengan tanah *Grondkaart* terutama tanah yang di atasnya terdapat rel-rel kereta api memenuhi persyaratan untuk diberikan Hak Pakai Khusus karena jalur kereta api/rel kereta api sifatnya adalah tetap dan tidak berubah sama halnya dengan jalan raya atau jalan transportasi darat pada umumnya yang dipergunakan dalam waktu yang lama dalam hal ini adalah untuk dipergunakan sebagai sarana transportasi kereta api.

Kedua, memenuhi syarat Subyek Hak Atas Tanah. Hal ini ditegaskan dalam Pasal 4 UUPA dan Penjelasan Umum

PIHAK KETIGA DALAM BENTUK IZIN PEMAKAIAN TANAH (PERSPEKTIF HUKUM PERTANAHAN)," *Perspektif* 23, no. 3 (September 30, 2018): 151, <https://doi.org/10.30742/perspektif.v23i3.654>.

¹⁸ Weirasi Enginte, Muhammad Yamin, and Zaidar Zaidar, "KAJIAN YURIDIS PENGALIHAN HAK PAKAI PUBLIK (SUDI DI BELANG BENANGKA KABUPATEN ACEH TENGAH),"

UUPA angka II butir (2) yang menyatakan bahwa Negara dapat memberikan tanah yang dikuasai oleh negara kepada orang atau badan hukum dengan suatu hak atas tanah menurut peruntukan dan keperluannya misalnya hak milik, hak guna usaha,hak guna bangunan atau hak pakai atau memberikannya dalam pengelolaan kepada sesuatu Badan Penguasa (Departemen, jawatan atau Daerah Swatantra) untuk dipergunakan bagi pelaksanaan tugasnya masing-masing.

Penjabaran lebih lanjut mengenai Instansi Pemerintah yang dapat diberikan tanah juga terdapat di dalam Pasal 6 ayat (2) dan (3) Peraturan Menteri dalam Negeri Nomor 5 Tahun 1974 tentang Ketentuan-Ketentuan Mengenai Penyediaan dan Pemberian Tanah Untuk Keperluan Perusahaan yang menyebutkan bahwa "yang dapat diberi tanah untuk *Industrial Estate* adalah Badan-Badan Hukum yang didirikan menurut hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia yang seluruh modalnya adalah berasal dari Pemerintah dan/atau Pemerintah Daerah". Pada ayat (3) dijelaskan bahwa "Industrial Estate yang seluruh modalnya berasal dari Pemerintah atau dari Pemerintah dan Pemerintah Daerah dapat berbentuk Perusahaan Umum (PERUM), Perusahaan Perseroan (PERSERO) atau bentuk lain menurut peraturan perundang-undangan yang berlaku."¹⁹

Subyek Hak atas Tanah yang berbentuk Badan Hukum/ Instansi Pemerintah juga diklasifikasi dalam Surat

Jurnal Ilmiah Abdi Ilmu 14, no. 2 (January 3, 2022): 159–70,
<https://jurnal.pancabudi.ac.id/index.php/abdiilmu/article/view/4050>.

¹⁹ Republik Indonesia, "Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 5 Tahun 1974 Tentang Ketentuan-Ketentuan Mengenai Penyediaan Dan Pemberian Tanah Untuk Keperluan Perusahaan" (1974).

Kepala Badan Pertanahan Nasional tanggal 4 Mei 1992 Nomor 500-1255 Perihal Petunjuk Pelaksanaan tentang Tata Cara Pengurusan Hak dan Penyelesaian Sertifikat Tanah yang Dikuasai oleh Pemerintah pada point I Pengertian tentang Instansi Pemerintah dan Tanah-Tanah yang dikuasai menyebutkan bahwa :

“Pada dasarnya pengertian mengenai **Instansi Pemerintah** yang dapat menjadi subyek hak atas tanah adalah termasuk pula BUMN/BUMD dan Bank-Bank Pemerintah, namun mengingat untuk BUMN/BUMD dan Bank-Bank Pemerintah berlaku prosedur dan tata cara tersendiri maka petunjuk pelaksana ini hanya diperlakukan khusus bagi Instansi Pemerintah tertentu terdiri dari : a. Lembaga Tertinggi Negara/Tinggi Negara, b. Departemen, c. Lembaga Pemerintah Non Departemen.”

Berdasarkan delapan peraturan dan Pasal 49 ayat 3 PP No 18 Tahun 2021 tentang Hak Pengelolaan, Hak Atas Tanah, Satuan Rumah Susun dan Pendaftaran Tanah tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa yang dapat diklasifikasi sebagai Instansi Pemerintah itu terdiri dari:

1. Lembaga Teringgi/Tinggi Negara;
2. Departemen;
3. Lembaga Pemerintah Non Departemen;
4. Lembaga lainnya yang dibentuk oleh Presiden misalnya Otoritas;
5. Badan Usaha Milik Negara;
6. Pemerintah Daerah Otonom;
7. Badan Usaha Milik Daerah.

Tujuh klasifikasi di atas apabila dikaitkan dengan PT KAI sebagai subyek hak atas tanah telah memenuhi sebagai subyek Hak Atas Tanah pemegang Hak Pakai Khusus, hal ini sebagaimana dikuatkan kedudukannya pada Pasal 1 angka 10 Undang-Undang No. 13 Tahun 1992 jo. Undang-Undang No. 23 Tahun

2007 tentang Perkeretapihan yang menyebutkan bahwa “Badan Penyelenggara adalah sebagai BUMN yang melaksanakan penyelenggaraan angkutan kereta api”.

Pasal 1 Peraturan Menteri Agraria No. 9 Tahun 1965 tentang Pelaksanaan Konversi Hak Penguasaan Atas Tanah Negara dan Ketentuan-Ketentuan Tentang Kebidjaksanaan Selandjutnya. Hak Penguasaan atas Tanah Negara sebagai dimaksud dalam Peraturan Pemerintah No. 8 Tahun 1953, yang diberikan kepada Departemen-departemen, Direktorat-direktorat dan Daerah-daerah Swatantra sebelum berlakunya Peraturan ini sepandjang tanah-tanah tersebut hanja dipergunakan untuk kepentingan instansi itu sendiri dikonversi menjadi Hak Pakai, sebagai dimaksud dalam UUPA, jang berlangsung selama tanah tersebut dipergunakan untuk keperluan itu oleh instansi jang bersangkutan.

Apabila dikaitkan dengan PP No 18 Tahun 2021 tentang Hak Pengelolaan, Hak Atas Tanah, Satuan Rumah Susun, dan Pendaftaran Tanah sebagai aturan pelaksana dari Pasal 142 dan Pasal 185 huruf b Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja ketentuan Hak Pakai Khusus diatur di dalam Pasal 49 ayat (1) huruf b yang mana Hak Pakai Khusus diberikan kepada: Instansi Pemerintah Pusat; Pemerintah Daerah; Pemerintah desa; dan Perwakilan negara asing dan perwakilan badan internasional.

Perlu ditegaskan bahwa Hak Pakai Khusus ini diperuntukkan terhadap tanah yang terletak dalam batas daerah manfaat jalan kereta api dan daerah milik jalan kereta api sedangkan untuk tanah yang terletak di luar daerah milik jalan kereta api dan tanah daerah lingkungan kerja stasiun kereta api diberikan dengan Hak Pengelolaan.

Usulan penulis ini kiranya tepat karena tanah-tanah yang terletak dalam batas daerah manfaat jalan kereta api diberikan dengan Hak Pakai Khusus karena sifat dari jalan rel kereta api sifatnya permanen/tetap dan tidak dipindah-pindah berfungsi sebagai sarana prasarana perkeretaapian. Hal ini sejalan dengan Pasal 60 ayat (3) PP Nomor 18 Tahun 2021

Kesimpulan

Kedudukan hukum tanah *Grondkaart* diatur dalam (Besluit van Gouverneur General tanggal 14 Oktober 1895 No.7) dan dikokohkan dengan PP Nomor 8 Tahun 1953 Tentang Penguasaan Tanah -Tanah Negara yang lahir 6 tahun sebelum lahirnya UUPA menyebabkan *Grondkaart* tidak diatur dalam ketentuan konversi UUPA. Kedudukan *Grondkaart* diatur kembali pada Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 Tentang Pelaksanaan Konversi Hak Penguasaan Atas Tanah Negara dan Ketentuan Kebijaksanaan selanjutnya,

tentang Hak Pengelolaan, Hak Atas Tanah, Satuan Rumah Susun, dan Pendaftaran Tanah yang menyebutkan bahwa “Hak pakai selama dipergunakan tidak dapat dijadikan jaminan utang dengan dibebani hak tanggungan, tidak dapat beralih, dialihkan kepada pihak lain, atau diubah haknya.”.

dengan kewajiban melakukan permohonan sertifikasi tanah menjadi Hak Pakai dan Hak Pengelolaan sebagaimana amanah Pasal 49 (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 Tentang Perbendaharaan Negara jo. Pasal 46 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 Tentang Perkeretaapian. Konversi tanah yang berasal dari hak-hak barat sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 Tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria seharusnya mengatur pula tentang Tanah *Grondkaart* sehingga berkepastian hukum.

DAFTAR PUSTAKA

- Enginte, Weirasi, Muhammad Yamin, and Zaidar Zaidar. “KAJIAN YURIDIS PENGALIHAN HAK PAKAI PUBLIK (SUDI DI BELANG BENANGKA KABUPATEN ACEH TENGAH).” *Jurnal Ilmiah Abdi Ilmu* 14, no. 2 (January 3, 2022): 159–70. <https://jurnal.pancabudi.ac.id/index.php/abdiilmu/article/view/4050>.
- Hadiatmodjo, Boedi Djatmiko. “Tanah Negara Dan Wewenang Pemberian Haknya.” *Jurnal Keadilan* 6, no. 1 (2012).
- Heriyanti, Yuli. “PENERAPAN TERHADAP ASPEK HUKUM PENGUASAAN TANAH OLEH NEGARA DAN MILIK PERORANGAN DI INDONESIA.” *Jurnal Pahlawan* 2, no. 1 (March 1, 2019): 12–18. <https://doi.org/10.31004/JP.V2I1.565>.
- I Made Suwitra. “LAND POSSESSION RIGHTS AND ITS AFFAIR.” *Jurnal IUS Kajian Hukum Dan Keadilan* 2, no. 3 (2014). <https://doi.org/10.12345/IUS.V2I6.180>.
- Indonesia, Republik. Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 tentang Pelaksanaan Konversi Hak Penguasaan Atas Tanah Negara dan Ketentuan-Ketentuan tentang Kebidjaksanaan Selanjutnya (1965).
- . Peraturan Menteri dalam Negeri Nomor 5 Tahun 1974 tentang Ketentuan-Ketentuan Mengenai Penyediaan dan Pemberian Tanah Untuk Keperluan Perusahaan (1974).

- _____. Peraturan Pemerintah No. 24 tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah (1997).
- _____. Peraturan Pemerintah No.40 tahun 1996 tentang Hak Guna Usaha, Hak Guna Bangunan dan Hak Atas Tanah (1996).
- _____. Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Pub. L. No. 23 (2007).
- Ismail, Nur Hasa. *Hukum Agraria Dalam Tantangan Perubahan*. Malang: Setara Press, 2018.
- Mujiburohman, Dian Aries. “LEGALISASI TANAH-TANAH BEKAS HAK EIGENDOM.” *Jurnal Yudisial* 14, no. 1 (April 30, 2021): 117. <https://doi.org/10.29123/jy.v14i1.443>.
- Muliawan, Jarot Widya. *Cara Mudah Pahami Sertifikasi Tanah Aset Desa Melalui Konsep 3 in 1 in the Land Acquisition*. Malang: Inteligensia Media, 2019.
- Nurlinda, Ida. *Monografi Hukum Agraria Membangun Pluralisme Hukum Dalam Kerangka Unifikasi Hukum Agraria*. Bandung: Logoz Publishing, 2014.
- _____. *Prinsip-Prinsip Pembaharuan Agraria Perspektif Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2009.
- Parlindungan, A.P. *Konversi Hak-Hak Atas Tanah*. Bandung: Mandar Maju, 1990.
- Santoso, Urip. “PENGGUNAAN TANAH ASET PEMERINTAH KOTA SURABAYA OLEH PIHAK KETIGA DALAM BENTUK IZIN PEMAKAIAN TANAH (PERSPEKTIF HUKUM PERTANAHAN).” *Perspektif* 23, no. 3 (September 30, 2018): 151. <https://doi.org/10.30742/perspektif.v23i3.654>.
- Sodiki, Achmad. *Politik Hukum Agraria*. Jakarta: Konstitusi Press, 2013.
- Syarief, Elza. *Pensertifikatan Tanah Bekas Hak Eigendom*. Jakarta: Kepustakaan Populer Gramedia, 2014.
- “Wawancara Dengan Harto Juwono Mantan, Staff Ahli Direktorat Aset Tanah Dan Bangunan PT KAI, Virtual Zoom Meet, 5 Juli 2021,” 2021.