
**KAJIAN YURIDIS PENGELOLAAN BARANG MILIK NEGARA
(BMN) TERHADAP PEMANFAATAN ASET TANAH BADAN
USAHA MILIK NEGARA (BUMN) PADA PT. KERETA API
INDONESIA (PERSERO) LINTAS JALUR REL KERETA API
PERBAUNGAN – TEBING TINGGI**

Oleh:

Rizky Rumondang¹

Muhammad Yamin Lubis²

Rosnidar Sembiring³

Abd. Rahim Lubis⁴

Universitas Sumatera Utara

Alamat: JL. Dr. T. Mansur No. 9, Padang Bulan, Kec. Medan Baru, Kota Medan,
Sumatera Utara (20155).

Korespondensi Penulis: rizkyrumondang@gmail.com

***Abstract.** PT Kereta Api Indonesia (Persero) is one of the state-owned enterprises (SOEs) operating in the railway sector, including utilizing land assets to add value to the company. However, in practice, the management of PT Kereta Api Indonesia (Persero)'s assets is not optimal due to a dualism in the understanding of land ownership between PT Kereta Api Indonesia (Persero) and the Ministry of Transportation, specifically the Directorate General of Railways. The research problem in this study is to understand the status of land ownership between PT Kereta Api Indonesia (Persero) and the Ministry of Transportation, how PT Kereta Api Indonesia (Persero) manages land assets that are still classified as Grondkaart, and how the utilization of PT Kereta Api Indonesia (Persero)'s land assets is reviewed from the perspective of existing laws and regulations. The research method used is normative legal research. Data was collected from laws and regulations, books, and interviews with the Senior Manager of Asset Protection at PT*

Received June 29, 2024; Revised July 18, 2024; July 29, 2024

**Corresponding author: rizkyrumondang@gmail.com*

**KAJIAN YURIDIS PENGELOLAAN BARANG MILIK NEGARA (BMN)
TERHADAP PEMANFAATAN ASET TANAH BADAN USAHA MILIK
NEGARA (BUMN) PADA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) LINTAS
JALUR REL KERETA API PERBAUNGAN – TEBING TINGGI**

Kereta Api Indonesia (Persero) Division I. Data collection was conducted through library research, while data analysis used a descriptive-analytical legal research approach. The study concludes that the ownership of land assets between PT Kereta Api Indonesia (Persero) and the Ministry of Transportation, from the asset management perspective, is considered state wealth that is separated based on Law Number 17 of 2003 on State Finances. However, for assets claimed by both PT Kereta Api Indonesia (Persero) and the Ministry of Transportation, administrative records must be reported to the Ministry of Finance. The separation of ownership status between PT Kereta Api Indonesia (Persero) and the Ministry of Transportation is outlined in Article 36 of Law Number 23 of 2007 on Railways. The legal status of Grondkaart as proof of control over railway land is based on the letter from the Minister of Finance/Director General of State-Owned Enterprises to the Minister of State for Agrarian Affairs/Head of the National Land Agency No. S11/MK.16/1994 dated January 24, 1995. According to regulations, land assets of PT Kereta Api Indonesia (Persero) burdened with Building Use Rights cannot be leased.

Keywords: *Land Ownership Status, Land Asset Management, Land Asset Utilization.*

Abstrak. PT Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan salah satu BUMN yang menjalankan usahanya di bidang perkeretaapian, salah satunya memanfaatkan aset tanah untuk menjadi nilai tambah pada perusahaan. Namun fakta yang terjadi di lapangan pengelolaan aset PT Kereta Api Indonesia (Persero) tidak berjalan optimal karena adanya dualisme pemahaman kepemilikan aset tanah milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan Kementerian Perhubungan c.q Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Rumusan masalah dalam penelitian ini ialah bagaimana status kepemilikan aset tanah antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan Kementerian Perhubungan, bagaimana pengelolaan aset tanah milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang masih berstatus Grondkaart, dan bagaimana pemanfaatan aset tanah PT Kereta Api Indonesia (Persero) ditinjau dari peraturan perundang-undangan. Metode penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif. Data penelitian diperoleh dari peraturan perundang-undangan, buku-buku, dan hasil wawancara dengan Senior Manager Penjagaan Aset PT Kereta Api Indonesia (Persero) Divre I. Pengumpulan data dilakukan dengan studi kepustakaan (library research), sementara analisis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah

penelitian hukum yang bersifat deskriptif analitis. Hasil penelitian menyimpulkan bahwa kepemilikan aset tanah antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan Kementerian Perhubungan dalam sudut pandang pengelolaan aset merupakan bagian dari kekayaan negara yang dipisahkan berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara, namun terhadap aset PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang juga diklaim oleh Kementerian Perhubungan, maka secara administrasi pencatatannya harus dilaporkan kepada Kementerian Keuangan. Pemisahan antara status kepemilikan aset PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan Kementerian Perhubungan dapat dilihat pada Pasal 36 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian. Kedudukan hukum Grondkaart sebagai bukti penguasaan atas tanah perkeretaapian berdasarkan pada Surat Menteri Keuangan/Dirjen Pembinaan BUMN kepada Menteri Negara Agraria/Kepala Badan Pertanahan Nasional No. S11/MK.16/1994 tanggal 24 Januari 1995. Pemanfaatan aset tanah PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang dibebani dengan Hak Guna Bangunan secara peraturan perundang-undangan tidak diperbolehkan untuk disewakan

Kata Kunci: Status Kepemilikan Aset Tanah, Pengelolaan Aset Tanah, Pemanfaatan Aset Tanah.

LATAR BELAKANG

Grondkaart yang ada saat ini merupakan produk zaman penjajahan Belanda yang keberadaannya tidak terlepas dari perjalanan sejarah yang panjang. Pembangunan rel kereta api dipicu karena adanya perkembangan yang pesat industri perkebunan tembakau pada zaman penjajahan Belanda (1840-1942). Pada tahun 1942 Pemerintah Hindia Belanda menyerah tanpa syarat kepada Jepang dan perkeretaapian Indonesia diambil alih oleh Jepang. Lalu setelah Indonesia memproklamasikan kemerdekaannya pada tanggal 17 Agustus 1945, beberapa hari kemudian dilakukan pengambilalihan stasiun dan kantor pusat kereta api yang dikuasai Jepang sekaligus menandai berdirinya Djawatan Kereta Api Indonesia Republik Indonesia (DKARI) yang terus berkembang hingga akhirnya perkeretaapian Indonesia merubah bentuknya menjadi Perseroan Terbatas PT Kereta Api (Persero) tahun 1998 dan pada tahun 2011 nama perusahaan PT Kereta Api (Persero) berubah menjadi PT Kereta Api Indonesia (Persero).

Dalam sistem hukum pertanahan Indonesia, sejak Indonesia merdeka hingga saat

**KAJIAN YURIDIS PENGELOLAAN BARANG MILIK NEGARA (BMN)
TERHADAP PEMANFAATAN ASET TANAH BADAN USAHA MILIK
NEGARA (BUMN) PADA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) LINTAS
JALUR REL KERETA API PERBAUNGAN – TEBING TINGGI**

ini hanya mengenal bentuk alas hak atas tanah berupa Sertipikat Hak Milik, Hak Guna Bangunan, Hak Guna Usaha, Hak Pakai sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Pokok-Pokok Agraria, sedangkan *Grondkaart* belum diatur dalam sistem hukum pertanahan Indonesia, sehingga mengakibatkan terjadinya tumpang tindih kepemilikan tanah.

Legalitas *Grondkaart* diatur dalam Surat Menteri Keuangan Nomor: S.11/MK.16/1994 tanggal 24 Januari 1995 yang menegaskan bahwa tanah-tanah yang terurai dalam *Grondkaart* dinyatakan sebagai tanah negara yang dipisahkan sebagai aktiva tetap¹ PERUMKA (sekarang PT Kereta Api Indonesia (Persero). Dilihat dari sisi kekuatan hukum, khususnya dalam legalitas pengaturannya *Grondkaart* diatur dalam surat menteri, sedangkan alas hak atas tanah dalam sistem hukum pertanahan Indonesia diatur dalam aturan yang setara dengan undang-undang, sehingga kedudukan *Grondkaart* dibandingkan alas hak atas tanah yang diatur dalam Undang-Undang Pokok Agraria jika dilihat dari kacamata hukum yang mengaturnya *Grondkaart* memiliki kedudukan yang lebih lemah dibandingkan alas hak atas tanah yang diatur dalam UUPA.

Fakta di lapangan ditemukan beberapa aset tanah milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan alas hak atas tanahnya masih berupa *Grondkaart* yang dikuasai oleh masyarakat/pihak lain. Kebanyakan masyarakat menguasai beberapa aset tanah milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) tersebut dengan dasar telah melakukan sewa-menyewa dengan pihak PT Kereta Api Indonesia (Persero).

Aset milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang dikuasai oleh masyarakat tersebut menimbulkan permasalahan pada saat pengajuan permohonan penerbitan sertipikat Hak Guna Bangunan pada kantor pertanahan, sebagai contoh di Kantor Pertanahan Kabupaten Serdang Bedagai sepanjang tahun 2023 pihak PT Kereta Api Indonesia (Persero) telah mengajukan permohonan penerbitan sertipikat atas beberapa bidang tanah yang menjadi aset milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) yaitu sebanyak 187 (Seratus delapan puluh tujuh) bidang tanah yang alas haknya masih berupa *Grondkaart Grondplan Tebing Tinggi - Siantar* yang dikeluarkan oleh Pemerintah Hindia

¹Aktiva tetap menurut Kasmir adalah harta atau kekayaan perusahaan yang digunakan dalam jangka panjang lebih dari satu tahun. Secara garis besar, aktiva tetap dibagi dua macam, yaitu: aktiva tetap yang berwujud (tampak fisik) seperti tanah, bangunan, mesin, kendaraan, dan lainnya, dan aktiva tetap yang tidak berwujud (tidak tampak fisik) merupakan hak yang dimiliki perusahaan, contoh hak paten, merek dagang, *goodwill*, lisensi dan lainnya. Dikutip dari Kasmir, *Bank dan Lembaga Keuangan Lainnya*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2008), Hal. 39.

Belanda pada tanggal 24 Maret 1939.

Pada saat proses pemeriksaan data fisik dan data yuridis oleh tim dari Kantor Pertanahan Kabupaten Serdang Bedagai telah ditemukan sebanyak 47 (Empat puluh tujuh) bidang tanah milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang di atasnya terdapat bangunan milik masyarakat atau bersinggungan dengan bangunan masyarakat tanpa disertai keterangan atas legalitas pendirian bangunan di atas tanah milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) tersebut, disamping itu tim pemeriksa data yuridis dan data fisik pada Kantor Pertanahan Serdang Bedagai juga menemukan ada sebanyak 76 (Tujuh puluh enam) bidang tanah milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang disewakan kepada masyarakat berdasarkan Surat Perjanjian Sewa-Menyewa di sepanjang Jalur Lintas Perbaungan – Tebing Tinggi, namun tanpa disertai peta bidang tanah yang menjadi objek sewa-menyeua itu dilakukan, sehingga mempersulit tim untuk menginventarisir bidang tanah mana saja milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang telah disewakan kepada masyarakat. Bagaimana status kepemilikan aset tanah antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan Kementerian Perhubungan? Bagaimana pengelolaan aset tanah milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang masih berstatus *Grondkaart*? Bagaimana pemanfaatan aset tanah PT Kereta Api Indonesia (Persero) ditinjau dari peraturan perundang-undangan?

METODE PENELITIAN

Jenis penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah Penelitian Yuridis Normatif. Dalam penelitian ini berdasarkan jenis penelitian yakni Penelitian Yuridis Normatif maka sumber datanya adalah data sekunder. Pengumpulan data dalam melaksanakan penelitian ini menggunakan metode studi pustaka (*Library Research*) atau studi dokumen (*document study*). Analisis data penelitian ini menggunakan metode pendekatan yuridis normatif. Teknik analisis data yang digunakan di dalam penelitian ini adalah penelitian hukum yang bersifat deskriptif analitis.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Status Kepemilikan Aset Tanah Antara Pt Kereta Api Indonesia (Persero) Dengan Kementerian Perhubungan

**KAJIAN YURIDIS PENGELOLAAN BARANG MILIK NEGARA (BMN)
TERHADAP PEMANFAATAN ASET TANAH BADAN USAHA MILIK
NEGARA (BUMN) PADA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) LINTAS
JALUR REL KERETA API PERBAUNGAN – TEBING TINGGI**

PT Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan suatu badan usaha yang berbadan hukum yang tidak sepenuhnya sama persis dengan badan hukum dalam konsep hukum perdata. Jika badan hukum dalam konsep hukum perdata merupakan entitas yang benar-benar otonom dan mandiri yang hanya tunduk pada ketentuan undang-undang serta peraturan internal lainnya, maka PT Kereta Api Indonesia (Persero) disamping merupakan entitas yang otonom, tetapi juga merupakan badan hukum publik yang berkewajiban melaksanakan tugas dan tanggung jawab negara dalam penyelenggaraan di bidang perkeretaapian. Artinya PT Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan perpanjangan tangan negara yang masih tetap berada di bawah kontrol negara dari segi pendanaan dan pembiayaan juga berlaku pula pengawasan yang secara konstitusional oleh DPR dan BPK dengan menggunakan prinsip pemeriksaan yang berbeda agar dapat berjalan sesuai dengan prinsip *good corporate governance*. Sebagai bentuk kontrol negara kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) ialah negara membebankan PNBP (Penerimaan Negara Bukan Pajak) terhadap penggunaan sarana dan prasarana yang dikelola oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero).

Sejak berlakunya Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang BUMN menegaskan status PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai perusahaan yang dikelola oleh negara.² Hal ini bermula dari mulai berlakunya Undang-Undang Nomor 86 Tahun 1958 tentang Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Milik Belanda yang mengatur bahwa seluruh perusahaan peninggalan Belanda diambil alih secara penuh menjadi milik pemerintah Republik Indonesia.³ Implikasi dari berlakunya Undang-Undang Nomor 86 Tahun 1958 tentang Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Milik Belanda tersebut menyebabkan PT Kereta Api Indonesia (Persero) secara penuh milik negara Republik Indonesia. Oleh karena PT Kereta Api Indonesia (Persero) statusnya adalah BUMN maka seluruh aset PT Kereta Api Indonesia (Persero) menjadi aset kekayaan negara yang dipisahkan.⁴ Artinya secara langsung maupun tidak langsung dapat dikatakan bahwa operasionalnya PT Kereta Api Indonesia (Persero) tetap menggunakan APBN. Maksud

² Badan Usaha Milik Negara, yang selanjutnya disebut BUMN adalah badan usaha yang seluruh atau sebagian besar modalnya dimiliki oleh negara melalui penyertaan secara langsung yang berasal dari kekayaan negara yang dipisahkan.

³ Republik Indonesia Undang-Undang Nomor 86 Tahun 1958 tentang Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Milik Belanda Pasal 1

⁴ Kekayaan Negara yang dipisahkan adalah kekayaan negara yang berasal dari Anggaran Pendapatan dan Belanja Negara (APBN) untuk dijadikan penyertaan modal negara pada Persero dan/atau Perum serta perseroan terbatas lainnya.

dan tujuan pendirian BUMN adalah untuk menyelenggarakan kemanfaatan umum berupa penyediaan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan memadai bagi pemenuhan hajat hidup orang banyak.

Pemerintah Republik Indonesia sebagai pemegang saham terbesar PT Kereta Api Indonesia (Persero) melimpahkan tugas dan kewenangannya dalam hal pembinaan dan pengawasan BUMN kepada Menteri BUMN berdasarkan Pasal 2 Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 2003 tentang Pelimpahan Kedudukan, Tugas, dan Kewenangan Menteri Keuangan pada Perusahaan Perseroan (Persero), Perusahaan Umum (Perum), dan Perusahaan Jawatan (Perjan) kepada Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara dan oleh karena itu dalam hal pengelolaan BUMN sebagai perusahaan yang berorientasi mencari keuntungan pengawasannya di bawah Menteri BUMN. Namun dalam hal penatausahaan setiap penyertaan modal negara berikut perubahannya di dalam BUMN serta kegiatan penatausahaan negara dalam hal ini aset milik BUMN pengawasannya di bawah Kementerian Keuangan.⁵

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara juga mengatur hubungan keuangan antara pemerintah dengan perusahaan negara dalam hal ini PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang diatur dalam Pasal 24 yaitu Pemerintah dapat memberikan pinjaman/hibah/penyertaan modal kepada perusahaan negara dengan terlebih dahulu ada penetapan dalam APBN dan Menteri Keuangan melakukan pembinaan dan pengawasan kepada perusahaan negara. Pemerintah Pusat juga dapat melakukan penjualan dan/atau privatisasi perusahaan negara setelah mendapat persetujuan DPR. Setelah APBN ditetapkan dengan undang-undang, pelaksanaannya dituangkan lebih lanjut dengan Keputusan Presiden. Pemerintah Pusat segera menyusun Laporan Realisasi Semester Pertama APBN dan prognosis untuk 6 (enam) bulan berikutnya lalu disampaikan kepada DPR selambat-lambatnya pada akhir Juli tahun anggaran yang bersangkutan untuk dibahas bersama antara DPR dan Pemerintah Pusat.

Berdasarkan penjelasan di atas maka dapat disimpulkan bahwa aset PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang secara hak menjadi milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) maka pengelolaan asetnya sepenuhnya kewenangannya di bawah PT Kereta Api

⁵ Republik Indonesia Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 2003 tentang Pelimpahan Kedudukan, Tugas, dan Kewenangan Menteri Keuangan pada Perusahaan Perseroan (Persero), Perusahaan Umum (Perum), dan Perusahaan Jawatan (Perjan) kepada Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara dan oleh karena itu dalam hal pengelolaan BUMN Pasal 3

**KAJIAN YURIDIS PENGELOLAAN BARANG MILIK NEGARA (BMN)
TERHADAP PEMANFAATAN ASET TANAH BADAN USAHA MILIK
NEGARA (BUMN) PADA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) LINTAS
JALUR REL KERETA API PERBAUNGAN – TEBING TINGGI**

Indonesia (Persero) dengan pelaksanaan pengelolaannya diawasi oleh Kementerian BUMN sebagai pemegang saham yang mewakili pemerintah. Namun terhadap aset PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang juga diklaim oleh pihak lain dalam hal ini yang sering terjadi aset PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan aset Kementerian Perhubungan, maka secara administrasi pencatatannya harus dilaporkan kepada Kementerian Keuangan.

Pada prakteknya terjadinya pencatatan aset ganda antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan DJKA yang menyebabkan adanya dualisme pemahaman kepemilikan aset. Dualisme pemahaman kepemilikan aset PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan Dirjen Perkeretaapian Kementerian Perhubungan Republik Indonesia tidak terlepas pada pemahaman mengenai pengelolaan fasilitas sarana dan prasarana perkeretaapian. Sesuai dengan ketentuan Pasal 35 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian prasarana perkeretaapian umum dan perkeretaapian khusus meliputi:

1. Jalur Kereta api;
2. Stasiun Kereta Api; dan
3. Fasilitas Operasi Kereta Api.

Berdasarkan Pasal 36 Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian jalur kereta api meliputi:

1. Ruang Manfaat Jalur Kereta Api

Ruang manfaat jalur kereta api terdiri dari jalan rel dan bidang tanah di kiri dan kanan jalan rel beserta ruang di kiri, kanan, atas, dan bawah yang digunakan untuk konstruksi jalan rel dan penempatan fasilitas operasi kereta api serta bangunan pelengkap lainnya. Ruang manfaat jalur kereta api diperuntukkan bagi pengoperasian kereta api dan merupakan daerah yang tertutup untuk umum. Batas ruang manfaat jalur kereta api diukur dari sisi terluar jalan rel beserta bidang tanah di kiri dan kanannya seluas 6 (Enam) meter dari jalur rel kereta api yang merupakan Barang Milik Negara (BMN) aset dari Kementerian Perhubungan c.q Direktorat Jenderal (Dirjen) Perkeretaapian Indonesia.⁶

⁶ Dari hasil wawancara tanggal 10 Januari 2024 dengan Dedi Akmal selaku Senior Manager PT Kereta Api Indonesia (Persero) Divre I Sumatera Utara bahwa belakangan ini diketahui ada penambahan panjang Rumaja (Ruang Manfaat Jalur) menjadi 12 m (dua belas meter) dari rel yang dikuasai oleh Dirjen Perkeretaapian dan berstatus menjadi Barang Milik Negara, sehingga lahan yang dikuasai oleh PT Kereta Api diluar dari 12 m (dua belas meter) namun belum terdapat ketentuan tertulis mengenai penambahan

2. Ruang Milik Jalur Kereta Api

Ruang milik jalur kereta api adalah bidang tanah di kiri dan di kanan ruang manfaat jalur kereta api yang digunakan untuk pengamanan konstruksi jalan rel. Ruang milik jalur kereta api di luar ruang manfaat jalur kereta api dapat digunakan untuk keperluan lain atas izin dari pemilik jalur dengan ketentuan tidak membahayakan konstruksi jalan rel dan fasilitas operasi kereta api.

Batas Ruang milik jalur kereta api untuk jalan rel yang terletak pada permukaan tanah diukur dari batas paling luar sisi kiri dan kanan ruang manfaat jalur kereta api. Batas Ruang milik jalur kereta api merupakan ruang di sisi kiri dan kanan ruang manfaat jalur kereta api yang lebarnya paling rendah 6 (Enam) meter yang merupakan aset milik PT Kereta Api Indonesia (Persero).

3. Ruang Pengawasan Jalur Kereta Api

Ruang pengawasan jalur kereta api adalah bidang tanah atau bidang lain di kiri dan di kanan ruang milik jalur kereta api untuk pengamanan dan kelancaran operasi kereta api.

Batas Ruang pengawasan jalur kereta api untuk jalan rel yang terletak pada permukaan diukur dari batas paling luar sisi kiri dan kanan daerah milik jalan kereta api. Batas ruang pengawasan jalur kereta api merupakan ruang di sisi kiri dan kanan ruang milik jalur kereta api yang lebarnya paling rendah 9 (Sembilan) meter yang merupakan aset milik PT Kereta Api Indonesia (Persero).

Sengkarut sengketa dualisme kepemilikan aset tanah PT Kereta Api Indonesia (Persero) terjadi karena ada perbedaan pemahaman dalam pengelolaan dan kepemilikan aset, seperti contohnya dalam pembangunan stasiun Lubuk Pakam yang dilakukan oleh Dirjen Perkeretaapian di atas tanah milik PT Kereta Api Indonesia (Persero), sebelum pengjerjaannya Dirjen Perkeretaapian meminta BASTPL (Berita Acara Serah Terima Penyerahan Lahan) yang dalam hal ini hanya untuk pengjerjaannya saja, namun bukan sebagai penyerahan lahan secara hak, lalu setelah pengjerjaan stasiun Dirjen Perkeretaapian harus menyerahkan BASTPK (Berita Acara Serah Terima Penyerahan Kembali) kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero), namun dikarenakan peruntukan dari pembangunan

panjang jalur tersebut, tetapi pada prakteknya ada beberapa daerah yang oleh BPN hanya dikabulkan sepanjang 6 m (enam meter) yang dapat dibebaskan dan dikuasai oleh Dirjen Perkeretaapian

**KAJIAN YURIDIS PENGELOLAAN BARANG MILIK NEGARA (BMN)
TERHADAP PEMANFAATAN ASET TANAH BADAN USAHA MILIK
NEGARA (BUMN) PADA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) LINTAS
JALUR REL KERETA API PERBAUNGAN – TEBING TINGGI**

stasiun tersebut untuk menjalankan fungsi sosial dimana fungsi sosial tidak hanya dalam atau pada hak milik, tetapi semua hak atas tanah, baik yang bersifat privat semata maupun bersifat publik karena sekalipun ditetapkan sebagai tanah yang dimiliki atau aset Negara selain harus diabdiikan untuk sebesar-besarnya kemakmuran rakyat juga harus mengalah jika kepentingan umum menghendaki,⁷ sehingga PT Kereta Api Indonesia (Persero) memberikan lahan tersebut kepada Dirjen Perkeretaapian setelah dilakukan rapat antara seluruh manajer dalam satu Divre.⁸

PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengakui aset Ruang Manfaat Jalur (Rumaja) menjadi aset negara (Barang Milik Negara) yang dikelola oleh Direktorat Jenderal Perkeretaapian. Konsekuensi dari pengakuan ini PT Kereta Api Indonesia (Persero) diharuskan membayar TAC (*Track Access Charge*) kepada pemerintah berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 62 Tahun 2013 Tentang Pedoman Perhitungan Biaya Penggunaan Prasarana Perkeretaapian Milik Negara dan berkewajiban melaksanakan IMO.⁹

TAC (Track Access Charge) adalah biaya yang harus dibayar oleh Penyelenggara Sarana Perkeretaapian untuk penggunaan prasarana perkeretaapian yang dimiliki atau dioperasikan oleh Penyelenggara Prasarana Perkeretaapian, sedangkan untuk melakukan dan pengoperasian prasarana perkeretaapian (rel kereta api) milik pemerintah menggunakan dana pemerintah melalui skema pendanaan IMO (Infrastructure Maintenance and Operation). Skema pelaksanaan IMO (Infrastructure Maintenance and Operation) ini diserahkan kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai badan usaha penyelenggara perkeretaapian karena pemerintah kekurangan SDM (Sumber Daya Manusia). Biaya perawatan pengoperasian prasarana perkeretaapian melalui skema IMO (Infrastructure Maintenance and Operation) adalah dana yang disediakan oleh pemerintah untuk melaksanakan pekerjaan perawatan dan pengoperasian prasarana perkeretaapian milik negara.

⁷ Mhd. Yamin Lubis dan Abdul Rahim Lubis, *Pencabutan Hak, Pembebasan dan Pengadaan Tanah*, (Bandung: Mandar Maju, 2022), Hal. 22

⁸ Hasil Wawancara dengan Dedi Akmal selaku Senior Manager Penjagaan Aset Divre I Sumatera Utara pada tanggal 10 Januari 2024

⁹ Hasil Wawancara dengan Dedi Akmal selaku Senior Manager Penjagaan Aset Divre I Sumatera Utara pada tanggal 10 Januari 2024

*PT Kereta Api Indonesia (Persero) berkewajiban membayar TAC (Track Access Charge) kepada pemerintah berdasarkan Pasal 2 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 62 Tahun 2013 Tentang Pedoman Perhitungan Biaya Penggunaan Prasarana Perkeretaapian Milik Negara yang mengatur bahwa setiap badan usaha penyelenggara sarana perkeretaapian yang menggunakan prasarana perkeretaapian milik negara wajib membayar biaya penggunaan prasarana perkeretaapian. Sedangkan mekanisme untuk melakukan perawatan dan pengoperasian prasarana perkeretaapian milik pemerintah melalui skema pendanaan IMO (*Infrastructure Maintenance and Operation*) dilaksanakan oleh *PT Kereta Api Indonesia (Persero)* berdasarkan Pasal 13 Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 53 Tahun 2012 tentang Kewajiban Pelayanan Publik dan Subsidi Angkutan Perintis Bidang Perkeretaapian, Biaya Penggunaan Prasarana Perkeretaapian Milik Negara, serta Perawatan dan Pengoperasian Prasarana Perkeretaapian Milik Negara bahwa pemerintah dapat menyelenggarakan prasarana perkeretaapian milik negara melalui penugasan kepada BUMN penyelenggara prasarana perkeretaapian. Berdasarkan Perpres tersebut Kementerian Perhubungan kemudian menerbitkan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KP.900 Tahun 2016 tanggal 30 Desember 2016 tentang Penugasan kepada *PT Kereta Api Indonesia (Persero)* untuk melaksanakan perawatan dan pengoperasian prasarana perkeretaapian milik negara.*

Ruang lingkup pekerjaan Perawatan dan Pengoperasian Prasarana meliputi kegiatan perawatan prasarana perkeretaapian yang terdiri dari perawatan berkala dan perbaikan untuk mengembalikan fungsinya agar laik operasi serta pengoperasian prasarana kereta api. Perawatan tersebut terdiri dari perawatan jalur kereta api, perawatan jembatan, perawatan stasiun kereta api, dan perawatan fasilitas operasi kereta api, sedangkan pekerjaan pengoperasian prasarana perkeretaapian meliputi pengaturan dan pengendalian perjalanan kereta api, pengoperasian persinyalan, telekomunikasi dan instalasi listrik aliran atas, pengaturan langsiran, pemeriksaan dan penjagaan jalan rel, jembatan, terowongan dan pintu perlintasan resmi dijaga, pelumasan wesel dan pintu perlintasan, dan Pekerjaan K3 (Kebersihan, Keindahan, Keamanan).

**KAJIAN YURIDIS PENGELOLAAN BARANG MILIK NEGARA (BMN)
TERHADAP PEMANFAATAN ASET TANAH BADAN USAHA MILIK
NEGARA (BUMN) PADA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) LINTAS
JALUR REL KERETA API PERBAUNGAN – TEBING TINGGI**

PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai operator kereta berkewajiban membayar TAC (*Track Access Charge*) kepada pemerintah dan juga menanggung biaya penyusutan (ID), sedangkan pemerintah hanya berkewajiban menanggung dana IMO (*Infrastructure Maintenance and Operation*). Pendapatan dari biaya penggunaan prasarana perkeretaapian yang dibayarkan melalui skema TAC (*Track Access Charge*) kepada pemerintah akan disetorkan kepada Kas Negara sebagai PNBP (Penerimaan Negara Bukan Pajak) yang besarannya ditetapkan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan. Biaya penggunaan prasarana perkeretaapian milik negara dihitung berdasarkan beban biaya penggunaan prasarana perkeretaapian yang meliputi biaya perawatan, biaya pengoperasian dan penyusutan prasarana dengan memperhitungkan prioritas pengoperasian kereta api yang telah disetujui dan ditetapkan oleh Menteri.

Besaran PNBP (Penerimaan Negara Bukan Pajak) yang harus dibayarkan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai penggunaan prasarana perkeretaapian kepada pemerintah diatur dalam Pasal 2 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku pada Kementerian Perhubungan.

Dalam hal penghapusbukuan¹⁰ berdasarkan Peraturan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor Per-02/MBU/2010 tentang Tata Cara Penghapusbukuan dan Pemindahtanganan Aktiva Tetap Badan Usaha Milik Negara yaitu RUPS/Menteri dan/atau Dewan Komisaris/Dewan Pengawas sesuai dengan kewenangannya berdasarkan anggaran dasar memberikan pertimbangan dan/atau persetujuan atau penolakan hanya terhadap usul Penghapusbukuan dan/atau Pemindahtanganan Aktiva Tetap yang disampaikan Direksi.

Alasan terjadinya Penghapusbukuan aset milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) dilakukan karena Pemindahtanganan dan Kondisi Tertentu.¹¹ Adapun

¹⁰ Republik Indonesia, Peraturan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor Per-02/MBU/2010 tentang Tata Cara Penghapusbukuan dan Pemindahtanganan Aktiva Tetap Badan Usaha Milik Negara Pasal 1 angka 12 Penghapusbukuan adalah setiap tindakan menghapuskan Aktiva Tetap BUMN dari pembukuan atau neraca BUMN

¹¹ Republik Indonesia, Peraturan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor Per-02/MBU/2010 tentang Tata Cara Penghapusbukuan dan Pemindahtanganan Aktiva Tetap Badan Usaha Milik Negara Bab II, Pasal 3

Kondisi Tertentu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b meliputi Penghapusbukuan terhadap Aktiva Tetap yang:

1. Hilang;
2. Musnah;
3. Rusak yang tidak dapat dipindah tangankan (total lost);
4. Biaya pemindah tanganannya lebih besar daripada nilai ekonomis yang diperoleh dari pemindah tangangan tersebut;
5. Dibongkar untuk dibangun kembali atau dibangun menjadi Aktiva Tetap yang lain yang anggarannya telah ditetapkan oleh RUPS/Menteri mengenai pengesahan RKAP;
6. Dibongkar untuk tidak dibangun kembali sehubungan dengan adanya program lain yang direncanakan dalam RKAP;
7. Berdasarkan peraturan perundang-undangan dan/atau putusan Pengadilan yang berkekuatan hukum tetap, Aktiva Tetap tersebut tidak lagi menjadi milik atau dikuasai oleh BUMN

Pengelolaan Aset Tanah Pt Kereta Api Indonesia (Persero) Yang Masih Berstatus *Grondkaart*

PT Kereta Api Indonesia (Persero) sesuai dengan Lampiran Surat Kepala Badan Pertanahan Nasional Nomor 500-1255 Tanggal 4 Mei 1992 termasuk dalam pengertian instansi pemerintah dalam bentuk badan hukum negara yang menguasai dan mengelola tanah negara dikarenakan PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang diperbolehkan melaksanakan usaha pengelolaan aset yang dalam konteks aturan pertanahan adalah dimungkinkannya kerja sama dengan pihak ketiga dengan pemberian Hak Guna Bangunan di atas Hak Pengelolaan, termasuk apabila dalam bentuk sewa harus diberikan hak atas tanah (Hak Guna Bangunan/Hak Pakai) kepada penyewa diatas Hak Pengelolaan dalam Peraturan Menteri BUMN Nomor PER-04/MBU/08/2017 tentang Pedoman Kerja Sama BUMN dalam rangka pemanfaatan aset bilamana memenuhi ketentuan kerja sama. Selain itu juga untuk melakukan pelaksanaan kerja sama pemanfaatan aset PT Kereta Api Indonesia (Persero) merujuk kepada Keputusan Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) No.KEP.U/KL.104/V/1/KA-2017 tentang Petunjuk Pelaksanaan Pendayagunaan Aset Tetap Jangka Panjang dan Keputusan

**KAJIAN YURIDIS PENGELOLAAN BARANG MILIK NEGARA (BMN)
TERHADAP PEMANFAATAN ASET TANAH BADAN USAHA MILIK
NEGARA (BUMN) PADA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) LINTAS
JALUR REL KERETA API PERBAUNGAN – TEBING TINGGI**

Direksi PT Kereta Api Indonesia (Persero) No.KEP.U/KA.102/IV/1/KA-2016 tentang Petunjuk Pelaksana Aset Tetap Perusahaan Untuk Jangka Waktu Sampai Dengan 5 (lima) Tahun, tentunya Peraturan tersebut disusun sedemikian rupa dengan mengacu kepada Peraturan Menteri BUMN No.PER04/MBU/08/2017.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan terhadap Dedi Akmal selaku Senior Manajer Penjagaan Aset PT Kereta Api Indonesia (Persero) Divre I Sumatera Utara, latar belakang kebijakan pemanfaatan aset PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan cara menyewakan aset tanah milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) kepada masyarakat di sekitar pinggiran rel kereta api, disamping tujuannya untuk mendapatkan profit berupa pemasukan tambahan bagi perusahaan juga bertujuan untuk menjaga aset-aset milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) agar tidak diambil oleh pihak lain. Kebijakan untuk menyewakan aset tanah PT Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan bagian dari kontrol perusahaan terhadap aset-aset milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) agar dapat terjaga dari segi fungsi, manfaat, maupun kualitasnya, karena dengan menyewakan aset tanah PT Kereta Api Indonesia (Persero) secara tidak langsung tanah tersebut akan dijaga dan dirawat oleh masyarakat penyewa.

Dari hasil wawancara juga disebutkan dasar hukum kebijakan PT Kereta Api Indonesia (Persero) menyewakan aset tanah yang masih berupa *Grondkaart* tersebut mengacu pada ketentuan sebagaimana diatur dalam hukum perdata, perusahaan akan melakukan perjanjian sewa-menyewa dengan masyarakat penyewa. Dalam perjanjian sewa-menyewa tersebut diatur mengenai identitas para pihak, objek sewa (letak dan luas), hak dan kewajiban KAI dengan penyewa, larangan, status perjanjian (perjanjian baru atau perpanjangan), jangka waktu sewa, harga dan tata cara pembayaran sewa, denda, asuransi, saksi, pernyataan dan jaminan, berakhirnya perjanjian, penggunaan objek sewa untuk kepentingan negara dan/atau KAI, penambahan luas objek sewa, sarana milik penyewa, perawatan dan pemeliharaan objek sewa, ganti rugi, *force majeure*, penyelesaian perselisihan, pajak dan biaya lainnya, pengawasan, prinsip keterpisahan, kerahasiaan, korespondensi, pengembalian objek sewa, penundaan pelaksanaan perjanjian, dan ketentuan lain-lain.

Selain perjanjian sewa aset PT Kereta Api Indonesia (Persero), penyewa juga harus menyetujui Surat Pernyataan yang dikeluarkan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang pada pokoknya menyatakan:

1. Bersedia mematuhi segala ketentuan dan peraturan yang berlaku atas persewaan tanah milik PT Kereta Api Indonesia (Persero);
2. Membayar uang sewa kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) sesuai dengan harga sewa yang telah ditentukan;
3. Bertanggung jawab sepenuhnya atas segala resiko yang timbul akibat pemakaian tanah milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang disewa;
4. Mengakui tanah yang disewa adalah benar tanah milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) dan tidak akan mengalihkannya kepada siapapun kecuali ada izin tertulis dari PT Kereta Api Indonesia (Persero);
5. Tidak akan mengagunkan tanah yang disewa kepada Bank/Lembaga keuangan, maupun kepada Pihak lainnya;
6. Bersedia mengosongkan dan menyerahkan kembali tanah kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam kondisi baik dan terawat serta bebas dari segala macam hak dan kewajiban serta tanggung jawab di atasnya setelah berakhirnya jangka waktu perjanjian ini atau pada saat tidak melakukan kewajiban pembayaran, atau pada saat terlambat melakukan kewajiban pembayaran pada waktunya atau pada saat terjadinya pembatalan perjanjian dan/atau pada saat objek perjanjian akan dimanfaatkan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) atau pemerintah yang timbul atas adanya kebijakan pemerintah terkait dengan pengembangan Prasarana dan Sarana Perkeretaapian dengan tidak menuntut penggantian biaya dalam bentuk apapun;
7. Apabila dilanggar ketentuan dalam pemakaian tanah milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang disewa, maka bersedia dituntut sesuai dengan hukum yang berlaku;
8. Apabila terjadi silang sengketa di atas lahan tersebut maka akan diselesaikan sendiri tanpa melibatkan pihak PT Kereta Api Indonesia (Persero).

Bentuk bangunan yang dibangun oleh masyarakat penyewa harus berbentuk semi permanen agar dapat bisa dirubuhkan sewaktu-waktu pada saat perusahaan atau pemerintah membutuhkan lahan atau tanah atas bangunan tersebut dan jika masa sewa telah berakhir.

Masyarakat penyewa juga mendapatkan bantuan CSR (*Corporate Social Responsibility*) dari perusahaan dalam bentuk fasilitas umum yang dibutuhkan oleh

**KAJIAN YURIDIS PENGELOLAAN BARANG MILIK NEGARA (BMN)
TERHADAP PEMANFAATAN ASET TANAH BADAN USAHA MILIK
NEGARA (BUMN) PADA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) LINTAS
JALUR REL KERETA API PERBAUNGAN – TEBING TINGGI**

masyarakat penyewa, berupa WC, kamar mandi, fasilitas musolla, fasilitas kemasyarakatan, fasilitas olahraga, PT Kereta Api Indonesia (Persero) juga memiliki program rel klinik berupa obat gratis dengan difasilitasi dokter umum, dokter gigi, dan dokter mata. Dana CSR (*Corporate Social Responsibility*) yang dianggarkan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) setiap tahunnya sebesar Rp100.000.000 (Seratus juta rupiah).¹²

Praktek sewa menyewa aset tanah di sepanjang Jalur Lintas Perbaungan – Tebing Tinggi tersebut sudah berlangsung sejak lama melalui suatu perjanjian standar yang telah ditetapkan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) selaku pihak yang menyewakan tanah, perjanjian tersebut mengatur hubungan para pihak yang mengikat perjanjian tersebut dalam bentuk tertulis yang dibuat oleh pihak yang posisinya lebih kuat dan tidak dapat diubah kecuali ditentukan lain. Kemudian apabila perjanjian sewa-menyewa tersebut sudah mendapatkan persetujuan dari kedua belah pihak maka artinya para pihak sepakat untuk melaksanakan perjanjian sewa-menyewa dengan rasa tanggung jawab dan didasari kepentingan bersama serta untuk selanjutnya kedua belah pihak dapat menjalankan praktik sewa-menyewa tanah milik PT Kereta Api Indonesia (Persero).

Dalam hal jika PT Kereta Api Indonesia (Persero) membutuhkan lahan yang telah disewakan tersebut kepada masyarakat penyewa, maka PT Kereta Api Indonesia (Persero) akan melakukan pemutusan hubungan sewa-menyewa, namun proses pemutusan hubungan sewa-menyewa tersebut tidak serta merta langsung dilakukan kepada masyarakat penyewa. PT Kereta Api Indonesia (Persero) akan melakukan beberapa tahapan diantaranya sosialisasi kepada masyarakat penyewa kemudian memberikan kompensasi berupa fasilitas untuk melakukan pembongkaran bangunan milik masyarakat dan fasilitas angkutan untuk mengangkut barang milik masyarakat penyewa untuk berpindah ke lokasi yang baru, namun jika pada prosesnya terjadi kendala di lapangan seperti penolakan dari masyarakat penyewa, maka upaya mediasi akan tetap dilakukan, namun jika upaya mediasi gagal maka PT Kereta Api Indonesia (Persero) akan melakukan upaya represif dengan memberikan Surat Peringatan (SP) I sampai dengan

¹² Hasil Wawancara dengan Dedi Akmal selaku Senior Manager Penjagaan Aset Divre I Sumatera Utara pada tanggal 10 Januari 2024

Surat Peringatan (SP) III kemudian akan melakukan pembongkaran bangunan dengan dibantu oleh aparat yang berwenang.¹³

Pemanfaatan Aset Tanah Pt Kereta Api Indonesia (Persero) Ditinjau Dari Peraturan Perundang-Undangan

1. Penyewaan Tanah PT Kereta Api Indonesia (Persero) Dilihat dari UUPA

Ketentuan tentang sewa tanah hanya diatur secara sumir, terdapat beberapa pasal yang mengatur tentang hak sewa yaitu Pasal 16 angka (1) huruf e yang menyebutkan hak sewa sebagai salah satu hak atas tanah dan dalam penjelasan pasalnya tidak menerangkan yang dimaksud dengan hak sewa. Pengaturan mengenai hak sewa untuk tanah pertanian diatur dalam Pasal 53 UUPA, yaitu hak sewa tanah pertanian termasuk hak-hak yang sifatnya sementara. Bersifat sementara karena hak-hak tersebut diusahakan untuk dihapus dalam waktu singkat. Berdasarkan Pasal 10 UUPA masyarakat atau pihak penyewa tanah milik diwajibkan untuk mengerjakan atau mengusahakannya sendiri tanah pertaniannya secara aktif dengan mencegah cara-cara pemerasan. Pengaturan Hak Sewa untuk Bangunan diatur dalam Pasal 44 UUPA yang menyebutkan bahwa “Seseorang atau suatu badan hukum mempunyai hak sewa atas tanah, apabila ia berhak mempergunakan tanah milik orang lain untuk keperluan bangunan dengan membayar kepada pemiliknya sejumlah uang sebagai sewa. Pembayaran uang sewa dapat dilakukan satu kali atau pada tiap-tiap waktu tertentu sebelum atau sesudah tanahnya dipergunakan. Perjanjian sewa tanah yang dimaksudkan dalam pasal ini tidak boleh disertai syarat-syarat yang mengandung unsur-unsur pemerasan.” Selanjutnya dalam Pasal 45 UUPA yang dapat menjadi pemegang hak sewa adalah: a. warga-negara Indonesia; b. orang asing yang berkedudukan di Indonesia; c. badan hukum yang didirikan menurut hukum Indonesia dan berkedudukan di Indonesia; d. badan hukum asing yang mempunyai perwakilan di Indonesia.

Berdasarkan Pasal 44 yang berhak untuk menyewakan tanah ialah pihak yang memiliki hak kepemilikan, namun disini PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang

¹³ Hasil Wawancara dengan Dedi Akmal selaku Senior Manager Penjagaan Aset Divre I Sumatera Utara pada tanggal 10 Januari 2024

**KAJIAN YURIDIS PENGELOLAAN BARANG MILIK NEGARA (BMN)
TERHADAP PEMANFAATAN ASET TANAH BADAN USAHA MILIK
NEGARA (BUMN) PADA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) LINTAS
JALUR REL KERETA API PERBAUNGAN – TEBING TINGGI**

menyewakan aset tanahnya kepada pihak ketiga bukanlah merupakan pemilik dari tanah karena ia tidak memegang Hak Milik, namun Hak Guna Bangunan.

2. Penyewaan Tanah PT Kereta Api Indonesia (Persero) Dilihat dari KUHPerdata

Sewa menyewa menurut Pasal 1548 KUHPerdata adalah suatu persetujuan dengan mana pihak yang satu mengikatkan dirinya untuk memberikan kepada pihak lainnya kenikmatan dari suatu barang selama waktu tertentu dan dengan pembayaran suatu harga oleh pihak tersebut belakangan itu disanggupi pembayarannya.

Menurut Yahya Harahap sewa menyewa adalah persetujuan antara pihak yang menyewakan dengan pihak penyewa. Pihak yang menyewakan menyerahkan barang-barang yang hendak disewa kepada pihak penyewa untuk dinikmati sepenuhnya.¹⁴ Wirjono Projodikoro juga berpendapat bahwa sewa menyewa adalah sebagai salah satu bentuk perjanjian yang diatur dalam KUHPerdata dan merupakan perjanjian timbal balik yang mengacu kepada asas konsensualitas dan merupakan salah satu jenis perjanjian yang sering terjadi dalam kehidupan di masyarakat.¹⁵

Dalam bentuk perjanjian sewa menyewa di dalam UUPA memang tidak ditentukan secara tegas, tetapi dapat digunakan ketentuan hukum perdata dengan asas hukum sebelum ditentukan yang baru maka ketentuan lama masih berlaku, maka dalam perjanjian sewa tanah di dalam KUHPerdata berlaku juga dalam penyewaan tanah tanah di dalam UUPA, boleh lisan dan juga tulisan. Kebebasan dalam Pasal 1320 KUHPerdata yang pada pokoknya menyatakan bahwa jika adanya kesepakatan para pihak untuk mengikatkan dirinya dalam suatu perjanjian sewa menyewa, para pihak dalam hal ini Vice President atas nama PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai pihak yang menyewakan dengan masyarakat penyewa merupakan pihak yang cakap sebagaimana yang diatur dalam Pasal 1330 KUHPerdata, adanya suatu sebab tertentu yaitu bahwa bidang tanah yang disewakan oleh masyarakat bidang tanah yang nyata adanya dan tidak terdapat sengketa didalamnya sebagai wujud perlindungan hukum kepada penyewa, tetapi objek yang disewakan oleh pihak PT Kereta Api Indonesia (Persero) menurut Pasal 1337 KUHPerdata dilarang oleh undang-undang yaitu UUPA, maka perjanjian sewa menyewa tanah adalah tidak sah demi hukum.

¹⁴ M. Yahya Harahap, *Segi – Segi Hukum Perjanjian*, (Bandung: Alumni, 1986), Hal. 53

¹⁵ R. Wirjono Projodikoro, *Hukum Perjanjian dan Perikatan*, (Jakarta: Pradya Paramita, 1987), Hal. 57

3. Penyewaan Tanah PT Kereta Api Indonesia (Persero) Dilihat dari Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas

Perseroan Terbatas diatur dalam Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas yang memiliki pengertian yaitu badan hukum yang didirikan berdasarkan perjanjian, melakukan kegiatan usaha dengan modal dasar yang seluruhnya terbagi atas saham dan memenuhi persyaratan yang ditetapkan dalam undang-undang ini secara peraturan pelaksanaannya. Pasal 7 Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas menyatakan bahwa perseroan didirikan oleh 2 (dua) orang atau lebih sebagaimana dimaksud pada angka 1, dan ketentuan pada angka 5, serta angka 6 tidak berlaku bagi Persero yang seluruh sahamnya dimiliki oleh negara yang dalam Penjelasannya bahwa yang dimaksud dengan Persero adalah Badan Usaha Milik Negara yang berbentuk perseroan yang modal terbagi dalam saham seluruhnya atau sebagian minimalnya 51% (Lima puluh satu persen) dimiliki oleh negara dan memiliki tujuan ialah mengejar keuntungan. Modalnya adalah kekayaan negara yang dipisahkan dan usahanya bermacam-macam, salah satunya PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang mengelola transportasi kereta api.

PT Kereta Api Indonesia (Persero) bukanlah perusahaan perseroan terbatas biasa, melainkan perseroan terbatas dari negara dalam bidang usaha transportasi kereta api berdasarkan Akta Perubahan yang dibuat di hadapan Imas Fatimah, S. H., Sp.N., Notaris di Jakarta tanggal 13 September 1999 No. 14, yang pada pokoknya dalam Pasal 3 mengatur mengenai maksud dan tujuan serta kegiatan usaha yang dilakukan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah:¹⁶

- a. Usaha pengangkutan orang dan atau barang dengan kereta api;
- b. Usaha angkutan pra dan purna angkutan kereta api, intermodal dan bongkar muat;
- c. Usaha penyediaan prasarana dan sarana kereta api dan komponennya;
- d. Pengoperasian prasarana kereta api;
- e. Usaha penyewaan sarana dan atau prasarana serta fasilitas perkeretaapian;
- f. Usaha perawatan sarana kereta api;
- g. Jasa konsultasi perawatan perkeretaapian;
- h. Jasa pemborongan perawatan perkeretaapian;

¹⁶ Akta Notaris Imah Fatimah, S.H. Nomor 14 Tanggal 13 September 1999

**KAJIAN YURIDIS PENGELOLAAN BARANG MILIK NEGARA (BMN)
TERHADAP PEMANFAATAN ASET TANAH BADAN USAHA MILIK
NEGARA (BUMN) PADA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) LINTAS
JALUR REL KERETA API PERBAUNGAN – TEBING TINGGI**

- i. Jasa pengadaan barang dan jasa lainnya yang berkaitan dengan perawatan perkeretaapian;
- j. Usaha pemanfaatan tanah, bangunan, fasilitas, dan jasa keahlian di bidang perkeretaapian;
- k. Usaha keagenan di bidang transportasi;
- l. Usaha Pendidikan dan pelatihan di bidang pereketaapian;
- m. Usaha penunjang prasarana, sarana, dan operasi kereta api serta kemanfaatan umum.

Meskipun dalam Akta Notaris tersebut tertulis salah satu lingkup usaha yang dilakukan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam poin (j) adalah “Usaha pemanfaatan tanah, bangunan, fasilitas, dan jasa keahlian di bidang perkeretaapian”, sesungguhnya usaha PT Kereta Api Indonesia (Persero) tidak murni sama dengan perseroan terbatas biasa, maka dalam hal kegiatan usahanya tidak sama dengan badan hukum biasa yang dapat melakukan semua perbuatan hukum dari perorangan, karena badan hukum ini badan hukum publik, maka dalam hal kegiatan usahanya harus melalui rencana dan persetujuan pemegang saham terbesar, dalam hal ini negara melalui Menteri BUMN. Dalam BUMN tidak semua kegiatan usaha perorangan dapat dilakukan oleh negara, karena negara badan hukum publik maka usaha yang boleh dilakukan oleh negara adalah usaha untuk hajat hidup orang banyak sesuai dengan konstitusi negara Republik Indonesia yakni Pasal 33 ayat (1) UUD 1945. Oleh karena itu, usaha negara dalam bentuk perseroan terbatas adalah usaha eksklusif, maka kebebasan usaha privat untuk badan hukum publik dibatasi.

Penyelenggaraan usaha pemanfaatan aset tanah PT Kereta Api Indonesia (Persero) melalui sewa-menyewa haruslah mengacu pada ketentuan yang diatur dalam UUPA. Hal ini karena PT Kereta Api Indonesia (Persero) merupakan BUMN yang salah satu tugas dan fungsinya adalah penyelenggara transportasi umum dibidang perkeretaapian. Dalam hal penyelenggaraan usaha pemanfaatan tanah harus sesuai dengan kepentingan kelancaran operasional kereta api karena mekanisme Pengelolaan usaha ini dilakukan dengan pembentukan Undang-Undang Perkeretaapian dan penggunaannya adalah untuk kepentingan umum, dan menyangkut hajat orang banyak sebagaimana diamanatkan dalam konstitusi negara,

bahwa usaha-usaha yang menyangkut hajat hidup orang banyak dilakukan oleh negara.

Hak atas tanah, baik dalam PT biasa maupun dalam PT Kereta Api Indonesia (Persero) mengacu kepada UUPA dan UUPA tidak memberikan hak milik kepada perusahaan ini, maka dengan sendirinya PT biasa dan PT Kereta Api Indonesia (Persero) tidak bisa melakukan penyewaan tanah pada pihak ketiga, sekalipun untuk mendirikan bangunan rumah tinggal, ruko, dan lainnya karena yang dapat melakukan penyewaan tanah untuk bangunan adalah perorangan ataupun badan hukum yang ditentukan undang-undang untuk memiliki hak milik. Hanya hak milik atas tanahlah yang dapat disewakan, sesungguhnya ini tidak termasuk hak atas tanah, tetapi merupakan perjanjian penggunaan dan pemakaian tanah bagi pihak ketiga. Perjanjian ini objeknya adalah hak atas tanah, maka hak sewa dalam UUPA tidak dibuktikan hak atas tanahnya dan tidak perlu didaftarkan, bahkan bentuk dan cara melakukannya dapat dilakukan dengan lisan dan tulisan.

4. Penyewaan Tanah PT Kereta Api Indonesia (Persero) Dilihat dari Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

Dalam transportasi kereta api yang dikelola oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) dalam Undang-Undang Perkeretaapian terlihat dalam Pasal 84 ayat (1) ditegaskan bahwa pengadaan tanah untuk pembangunan prasarana perkeretaapian dilaksanakan berdasarkan rencana induk perkeretaapian.¹⁷ Kemudian pada ayat (2) pasal tersebut ditegaskan bahwa pembangunan prasarana perkeretaapian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) disosialisasikan kepada masyarakat, baik pada tahap perencanaan maupun pelaksanaannya, terutama yang tanahnya diperlukan untuk pembangunan prasarana perkeretaapian. Lalu pada ayat (3) disebutkan bahwa pemegang hak atas tanah, pemakai tanah negara, atau masyarakat hukum adat, termasuk tanah ulayat yang tanahnya diperlukan untuk pembangunan prasarana perkeretaapian berhak mendapat ganti kerugian sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan di bidang pertanahan.

¹⁷ rencana induk perkeretaapian adalah rencana pengembangan jaringan prasarana perkeretaapian, baik yang memuat jaringan jalur kereta api yang telah ada maupun rencana jaringan jalur kereta api yang akan dibangun.

**KAJIAN YURIDIS PENGELOLAAN BARANG MILIK NEGARA (BMN)
TERHADAP PEMANFAATAN ASET TANAH BADAN USAHA MILIK
NEGARA (BUMN) PADA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) LINTAS
JALUR REL KERETA API PERBAUNGAN – TEBING TINGGI**

PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah perusahaan umum khusus untuk mengelola transportasi untuk rakyat banyak, maka sarana tanah yang dibutuhkan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) dilakukan dengan pengadaan tanah untuk kepentingan umum, usaha yang boleh dipacu untuk meraih keuntungannya ialah usaha angkutan kereta apinya dan aset PT Kereta Api Indonesia (Persero) lainnya untuk kepentingan umum, namun tetap tidak dapat diperjualbelikan, tidak dapat dihibahkan, tidak dapat dijadikan jaminan utang, tidak dapat dimanfaatkan dalam usaha profitnya PT Kereta Api Indonesia (Persero), dalam undang-undang hanya ditetapkan PT Kereta Api Indonesia (Persero) boleh punya tanah untuk kepastian hukum usaha transportasinya adalah hak pakai khusus dan hak pengelolaan. Meskipun dimungkinkan hak pengelolaan dapat diperjanjikan dengan pihak ketiga, tetapi harus diartikan bahwa di atas hak pengelolaan yang sebagian tanahnya diberikan kepada pihak ketiga dapat diberikan hak pakai dan hak guna bangunan, semua harus berorientasi untuk menunjang tugasnya yakni dalam usaha operasional transportasi kereta api.

Pasal 36 memberikan pembagian jalur kereta api yang terdiri dari ruang manfaat jalur kereta api (rumaja) memiliki fungsi yaitu konstruksi jalan rel termasuk bidang tanah untuk penempatan fasilitas operasi kereta api dan bangunan pelengkap lainnya, ruang milik jalur kereta api (rumija) memiliki fungsi yaitu untuk pengamanan konstruksi jalan rel dan juga dapat digunakan untuk keperluan lain atas izin dari pemilik jalur dengan ketentuan tidak membahayakan konstruksi jalan rel dan fasilitas operasi kereta api, dan ruang pengawasan jalur kereta api (ruwasja) memiliki fungsi yaitu untuk pengamanan dan kelancaran operasi kereta api. Berdasarkan tiga hal tersebut jika diadakan sewa aset PT Kereta Api Indonesia (Persero) kepada pihak dikhawatirkan akan mengganggu tiga fungsi operasi perkeretaapian tersebut.

5. Penyewaan Tanah PT Kereta Api Indonesia (Persero) Dilihat dari Peraturan Pemerintah Nomor 18 Tahun 2021 Tentang Hak Pengelolaan, Hak Atas Tanah, Satuan Rumah Susun, dan Pendaftaran Tanah.

Pemberian Hak Guna Bangunan kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) oleh Badan Pertanahan Nasional ialah harus melaksanakan kewajibannya sebagai pemegang hak yaitu yang terdapat dalam Pasal 42 huruf a “melaksanakan pembangunan dan/atau mengusahakan tanahnya sesuai dengan tujuan peruntukan dan

persyaratan sebagaimana ditetapkan dalam keputusan pemberian haknya paling lama 2 (dua) tahun sejak hak diberikan;” melihat dari peruntukan dari haknya tersebut adalah untuk “prasarana perkeretaapian.” Jika dilihat dari Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian apa yang menjadi definisi dari prasarana perkeretaapian dalam Pasal 1 angka 3 prasarana perkeretaapian adalah jalur kereta api, stasiun kereta api, dan fasilitas operasi kereta api agar kereta api dapat dioperasikan. Sewa menyewa yang dilakukan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) terhadap pihak ketiga tidaklah dapat dibenarkan karena sewa menyewa yang dilakukan tidak dimaksudkan dari apa yang menjadi bagian dari prasarana perkeretaapian.

Namun jika hak yang diberikan kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) yaitu Hak Pengelolaan, berdasarkan Pasal 8 angka (1) maka penggunaan dan pemanfaatan seluruh atau sebagian tanahnya untuk digunakan sendiri atau dikerjasamakan dengan pihak lain sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) huruf b dapat diberikan Hak Atas Tanah berupa hak guna usaha, hak guna bangunan dan/atau hak pakai di atas Hak Pengelolaan sesuai dengan sifat dan fungsinya. Namun tetap juga pihak ketiga sebagai penyewa tidak diberikan hak apapun hanya sebatas perjanjian sewa menyewa saja.

KESIMPULAN DAN SARAN

Kesimpulan

1. Status kepemilikan aset tanah antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia dalam sudut pandang pengelolaan aset merupakan bagian dari kekayaan negara yang dipisahkan berdasarkan Undang – Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara yang dalam pelaksanaannya aset PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang secara hak menjadi milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) maka pengelolaan asetnya sepenuhnya kewenangannya di bawah PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan pelaksanaan pengelolaannya diawasi oleh Kementerian BUMN sebagai pemegang saham yang mewakili pemerintah, namun terhadap aset PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang juga diklaim oleh pihak lain dalam hal ini yang sering terjadi aset PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan aset Kementerian Perhubungan, maka secara

**KAJIAN YURIDIS PENGELOLAAN BARANG MILIK NEGARA (BMN)
TERHADAP PEMANFAATAN ASET TANAH BADAN USAHA MILIK
NEGARA (BUMN) PADA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) LINTAS
JALUR REL KERETA API PERBAUNGAN – TEBING TINGGI**

administrasi pencatatan harus dilaporkan kepada Kementerian Keuangan. Pemisahan antara status kepemilikan aset PT. Kereta Api Indonesia (Persero) dengan Kementerian Perhubungan Cq. Direktorat Jenderal Perkeretaapian dapat dilihat dari aturan Pasal 36 Undang – Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian terdiri dari: 1) ruang manfaat jalur kereta api yang statusnya milik Pemerintah dalam hal ini Direktorat Jenderal Perkeretaapian Kementerian Perhubungan; 2) ruang milik jalur kereta api statusnya milik PT. Kereta Api Indonesia (Persero); 3) ruang pengawasan jalur kereta api statusnya milik PT. Kereta Api Indonesia (Persero).

2. Pengelolaan aset milik PT Kereta Api Indonesia (Persero) yang masih berstatus *Grondkaart* didasarkan kepada ketentuan umum pertanahan dan peraturan perundang-undangan perkeretaapian yang menyatakan bahwa tanah-tanah yang diuraikan dalam *Grondkaart* pada dasarnya merupakan kekayaan negara yang dipisahkan sebagai aktiva tetap Perumka dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA) sebagai dasar hukum pertanahan di Indonesia tidak diatur sebagai bukti penguasaan tanah. Kedudukan hukum *Grondkaart* sebagai bukti penguasaan atas tanah perkeretaapian dapat dilihat pada Surat Menteri Keuangan/Dirjen Pembinaan BUMN kepada Menteri Negara Agraria/Kepala Badan Pertanahan Nasional No. S-11/MK.16/1994 tanggal 24 Januari 1995. *Grondkaart* juga menjadi alat bukti dalam pendaftaran tanah pada beberapa putusan pengadilan di Indonesia, seperti Putusan Pengadilan Tata Usaha Negara Semarang Nomor: 002/G/2017/PT UN.Smg, Putusan Pengadilan Tinggi Jawa Tengah Nomor: 472/Pdt/2021/PTSmg, Putusan Pengadilan Tinggi Jawa Timur Nomor 727/PDT/2020/PT SBY, dan Putusan Mahkamah Agung Nomor 1619 K/Pdt/2018.
3. Pemanfaatan aset tanah PT Kereta Api Indonesia (Persero) dapat dilakukan dengan pemberian Hak Guna Bangunan apabila digunakan sendiri untuk melaksanakan tugas pokok dan fungsinya dapat diberikan Hak Pengelolaan apabila digunakan selain untuk kepentingan sendiri juga dapat melakukan kerja sama dengan pihak ketiga dengan memberikan Hak Guna Bangunan/Hak Pakai di atas Hak Pengelolaan, akan tetapi dalam praktek PT Kereta Api Indonesia (Persero) menyewakan aset tanahnya kepada pihak lain sedangkan hak yang

dibebani kepada PT Kereta Api Indonesia (Persero) adalah Hak Guna Bangunan (HGB) di atas Tanah Negara bukan merupakan Hak Pakai ataupun Hak Pengelolaan yang dalam peraturan perundang-undangan seperti UUPA, KUHPerdata, Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian, Undang-Undang Cipta Kerja tidak diperbolehkan untuk disewakan. Perjanjian sewa yang dilakukan oleh PT Kereta Api Indonesia (Persero) dengan pihak penyewa melibatkan PT Kereta Api Indonesia (Persero) sebagai pemegang hak atas tanah dengan pihak ketiga mengacu pada Pasal 1548 KUHPerdata dengan prinsip-prinsip yang harus diperhatikan dalam pelaksanaan perjanjian sewa aset tetap sesuai dengan Peraturan Menteri BUMN No. PER13/MBU/08/2017, namun tidak sesuai dengan peraturan perundang-undangan

Saran

1. Agar Pemerintah seharusnya mengambil kebijakan melalui mediasi dan menuangkannya dalam bentuk nota kesepahaman untuk menyelesaikan permasalahan dualisme pemahaman kepemilikan aset antara PT Kereta Api Indonesia (Persero) dan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia cq. Direktorat Jenderal Perkeretaapian dengan melibatkan beberapa pihak diantaranya DPR, Kementerian Perhubungan, PT Kereta Api Indonesia (Persero), dan Kementerian Keuangan.
2. Agar pemerintah mengeluarkan kebijakan menertibkan tanah-tanah yang masih berstatus *Grondkaart* dengan melibatkan Kementerian Keuangan, Kementerian BUMN, Kementerian Agraria dan Tata Ruang/Badan Pertanahan Nasional, serta Pemerintah Provinsi dan Kabupaten/Kota agar tanah-tanah yang statusnya bersifat *Grondkaart* dapat berubah menjadi Sertifikat Hak Atas Tanah sebagaimana yang diatur dalam UUPA sebagai bukti hak atas tanah yang kuat.
3. Pemerintah perlu melakukan pengawasan terhadap pihak-pihak dari PT Kereta Api Indonesia (Persero) pada saat penyewaan aset sebagai bentuk pemanfaatan aset kepada pihak lain, khususnya terhadap aset-aset yang masih berstatus *Grondkaart*, hal ini dilakukan agar aset yang disewakan tersebut penggunaannya sesuai dengan tujuannya peruntukannya, sehingga nilai kualitas dan nilai kuantitas

**KAJIAN YURIDIS PENGELOLAAN BARANG MILIK NEGARA (BMN)
TERHADAP PEMANFAATAN ASET TANAH BADAN USAHA MILIK
NEGARA (BUMN) PADA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) LINTAS
JALUR REL KERETA API PERBAUNGAN – TEBING TINGGI**

dari aset tersebut tidak berkurang.

DAFTAR REFERENSI

Buku

Ahmad, Sujadi. 2015. *Si Ular Besi Antar Jonan jadi Menteri*. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.

Anoraga, Pandji. 1995. *BUMN, Swasta dan Koperasi Tiga Ekonomi*. Jakarta: Dunia Pustaka Jaya.

Arikunto, Suharsimi. 2002. *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Praktek*, (Jakarta: Rineka Cipta).

Bruggink, J.J. 1999. *Tentang Hukum*. Cetakan Kedua. Bandung: Citra Aditya Bakti.

Harahap, M. Yahya. 1986. *Segi – Segi Hukum Perjanjian*, Bandung: Alumni.

Hartanto, J.Andy. 2014. *Panduan Lengkap Hukum Praktis Kepemilikan Tanah*. Laksbang Justitia: Surabaya

Jusup, Al Haryono. 2011. *Dasar-Dasar Akuntansi*. Yogyakarta: Badan Penerbit STE YKPN.

Kalo, S. *Perbedaan Persepsi Mengenai Penguasaan Tanah dan Akibatnya Terhadap Masyarakat Petani di Sumatera Timur pada Masa Kolonial yang Berlanjut pada Masa Kemerdekaan, Orde Baru dan Reformasi*, Universitas Utara.

Kasmir. 2008. *Bank dan Lembaga Keuangan Lainnya*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.

Lubis, M. Solly. 1994. *Filsafat Ilmu dan Penelitian*. Bandung: Mandar Maju.

Lubis, Mhd. Yamin dan Abd. Rahim Lubis. 2012. *Hukum Pendaftaran Tanah*. Bandung: Mandar Maju.

----- 2022. *Pencabutan Hak, Pembebasan dan Pengadaan Tanah*. Bandung: Mandar Maju.

Lubis, Mhd. Yamin. 2022. *Hukum Tanah dalam Lingkar Agraria*. Bandung: Mandar Maju.

Manullang, Fernando M. 2007. *Menggapai Hukum Berkeadilan: Tinjauan Hukum Kodrat dan Antinomi Nilai*. Jakarta: Buku Kompas.

Nurhayati, Yati. 2014. *Sejarah Kereta Api Indonesia*. Klaten: Rizki Mandiri.

Otto, Jan Michiel dalam Shidarta. 2006. *Moralitas Profesi Hukum Suatu Tawaran Kerangka Berfikir*. Bandung: PT Revika Aditama.

Prodjodikoro, R. Wirjono. 1987. *Hukum Perjanjian dan Perikatan*. Jakarta: Pradya Paramita.

S, Maria Farida Indrati. 2007. *Ilmu Perundang-Undangan: Jenis, Fungsi dan materi Muatan*. Yogyakarta: Kanisius

Santoso, Urip. 2005. *Hukum Agraria & Hak-Hak Atas Tanah*. Jakarta: Prenada Media.

Sinar, Tengku Luckman. 2006. *Sejarah Medan Tempo Doeloe*. Medan: Perwira.

Siregar, D. Doli. *Manajemen Aset*. Jakarta: Satyatama Graha Tara, 2004

Skousen, Smith. 2005. *Akuntansi Intermediate*, Edisi Kelimabelas, Jilid Kedua, Alih Bahasa Nugroho Widjayanto. Jakarta: Salemba Empat.

Soekamto, Surjono dan Sri Mamuji. 1985. *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta: Rajawali Press.

Soekanto, Soerjono. 1981. *Pengantar Penelitian Hukum*. Jakarta: Universitas Indonesia.

Soemarso. 2005. *Akuntansi Suatu Pengantar*. Edisi Revisi. Jakarta: Salemba Empat.

Soesangobeng, Herman. 2012. *Filosofi, Asas, Ajaran, Teori Hukum Pertanahan, dan Agraria*. Yogyakarta: STPN Pres.

Subramanyam K. R dan John J. Wild. 2010. *Analisis Laporan Keuangan*. Jakarta: Salemba Empat, Edisi 10.

Sukmadinata, Nana Syaodih. 2008. *Metode Penelitian Pendidikan*. Bandung: PT Remaja Rosdakarya.

Sunggono, Bambang. 2016. *Metodologi Penelitian Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

Syahrani, Ridwan. 1999. *Rangkuman Intisari Ilmu Hukum*. Bandung: Citra Aditya Bakti,

Syahrum dan Salim. 2012. *Metodologi Penelitian Kuantitatif*. Bandung: Citapustaka Media.

Wardhani, Dinar W, dkk. 2023. *Kedudukan Grondkaart Sebagai Alat Bukti Pendaftaran Tanah Di Indonesia*. Surakarta: Prosiding Nasional Universitas Abdurachman Saleh Situbondo, Fakultas Hukum, Universitas Sebelas Maret.

Wasino dkk., 2014. *Sejarah Nasionalisasi Aset-Aset BUMN: Dari Perusahaan Kolonial Menuju Perusahaan Nasional*. Jakarta: Kementerian Badan Usaha Milik Negara Republik Indonesia.

**KAJIAN YURIDIS PENGELOLAAN BARANG MILIK NEGARA (BMN)
TERHADAP PEMANFAATAN ASET TANAH BADAN USAHA MILIK
NEGARA (BUMN) PADA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) LINTAS
JALUR REL KERETA API PERBAUNGAN – TEBING TINGGI**

Zen, Dasrin dan PT Kereta Api (Persero). 2008. *Tanah Kereta Api (Suatu Tinjauan Historis, Hukum Agraria/Pertanahan dan Hukum Perbendaharaan Negara*, (Bandung: Divisi Grafika PT Kereta Api (Persero).

Peraturan Perundang-undangan

Republik Indonesia Undang-Undang Nomor 86 Tahun 1958 tentang Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Milik Belanda

Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria

Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2003 tentang Keuangan Negara

Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara

Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004 tentang Perbendaharaan Negara

Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang Perkeretaapian

Republik Indonesia, Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah

Republik Indonesia, Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 1998 tentang Pengalihan Bentuk Perusahaan Umum (Perum) Kereta Api Menjadi Perusahaan Perseroan (Persero)

Republik Indonesia, Peraturan Pemerintah Nomor 41 Tahun 2003 tentang Pelimpahan Kedudukan, Tugas, dan Kewenangan Menteri Keuangan pada Perusahaan Perseroan (Persero), Perusahaan Umum (Perum), dan Perusahaan Jawatan (Perjan) kepada Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara

Republik Indonesia, Peraturan Pemerintah Nomor 6 Tahun 2006 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara/Daerah,

Republik Indonesia, Peraturan Pemerintah Nomor 28 Tahun 2020 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 27 Tahun 2014 tentang Pengelolaan Barang Milik Negara

Republik Indonesia, Peraturan Menteri Badan Usaha Milik Negara Nomor Per-02/MBU/2010 tentang Tata Cara Penghapusbukuan dan Pemindahtanganan Aktiva Tetap Badan Usaha Milik Negara

Republik Indonesia, Peraturan Menteri Keuangan Nomor 115/PMK.06/2020 diatur mengenai Pengelolaan Barang Milik Negara

Karya Tulis Ilmiah

Sprague. C, dalam Eddy Mulyadi Soepardi. 2009. *Memahami Kerugian Keuangan Negara sebagai Salah Satu unsur Tindak pidana Korupsi.* makalah pada ceramah ilmiah FH Universitas Pakuan, pada tanggal 24 Januari 2009

Jurnal

Claudia Soleman, Perjanjian Sewa Menyewa Sebagai Perjanjian Bernama Berdasarkan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, *Lex Privatum*, Vol. 6, No. 5, 2018.

Listyowati Sumanto, dkk, State Land Assets Legal Protection of Indonesian Railway System Based on Grondkaart in Semarang City, *International Journal of Social Service and Research*, 27 September 2022.

M.Yamin Lubis dan Zaidar, Pendaftaran Tanah Dalam Mewujudkan Kepastian Hukum Atas Kepemilikan Tanah dan Upaya Meminimalisir Konflik Pertanahan, *Jurnal Hukum Samudra Keadilan*, Volume 13, Nomor 2, Juli-Desember 2018.

OK. Saidin, Nasionalisasi Perusahaan-Perusahaan Milik Belanda Atas Tanah Konsesi Kesultanan Deli: Studi Awal Hilangnya Hak-hak atas Sumber Daya Alam Masyarakat Adat, *Jurnal Yustisia*. Vol. 4 No. 1 Januari - April 2015.

Sudibya, dkk, Restructuration of PTKAI (Persero) Land Assets on the Railway Track of the Railway Infrastructure, *International Journal of Business, Economics, and Law*, Vo. 13, Issue 4 August 2017.

Sulistiwati, dkk, Status Kepemilikan dan Pemanfaatan Tanah Grondkaart di Stasiun Depok Baru, Lenteng Agung, dan Tanjung Barat, *Jurnal Hukum & Pembangunan* 50, No. 4, 7 Juli 2021.

Yustyawan, Gde Yogi, Siti Hamidah, dan Hariyanto Susilo, "Aspek Pertanggungjawaban Pidana Notaris Pada Pembuatan Akta Pihak (Studi Putusan Mahkamah Agung Nomor 1099/Pid/2010," *Jurnal IUS Kajian Hukum Dan Keadilan* 6, No. 2 (2018).

Website

**KAJIAN YURIDIS PENGELOLAAN BARANG MILIK NEGARA (BMN)
TERHADAP PEMANFAATAN ASET TANAH BADAN USAHA MILIK
NEGARA (BUMN) PADA PT. KERETA API INDONESIA (PERSERO) LINTAS
JALUR REL KERETA API PERBAUNGAN – TEBING TINGGI**

KPK: Ada catatan ganda aset PT KAI dengan Kemenhub,
<https://www.antaranews.com/berita/671837/kpk-ada-catatan-ganda-aset-pt-kai-dengan-kemenhub>, diakses pada tanggal 1 September 2023 Pukul 10.00 WIB

Baru 53 Persen Aset Lahan Tersertifikat, Dirut PT KAI Minta Dukungan Menteri ATR,
<https://www.kompas.tv/nasional/325109/baru-53-persen-aset-lahan-tersertifikat-dirut-pt-kai-minta-dukungan-menteri-atr>, diakes pada tanggal 16 September 2023 Pukul 22.00 WIB.

PT Kereta Api Indonesia, Sejarah Perkeretaapian, <https://heritage.kai.id/page/sejarah-perkeretaapian>, diakses pada tanggal 10 Desember 2023 Pukul 15.50 WIB

https://www.kai.id/corporate/about_kai/ diakses pada tanggal 14 Januari 2023 Pukul 11.40 WIB

Data Aset Masih Rancu, Komisi V Akan Panggil PT KAI dan Dirjen Perkeretaapian,
<https://www.dpr.go.id/berita/detail/id/22547/t/javascript>, diakses pada tanggal 03 Januari 2024 Pukul 15.34 WIB

https://ppid.kai.id/media/konten/110_gambaran_umum_unit_kerja.pdf diakses pada tanggal 14 Januari 2024 Pukul 12.49 WIB

PT Kereta Api Indonesia (Persero) dan Entitas Anak, *Laporan Kekuangan Konsolidasian Interim untuk Periode Enam Bulan yang Berakhir pada tanggal 30 Juni 2020 dan 2019, dan Laporan Konsolidasian untuk Tahun-tahun yang Berakhir pada tanggal 30 Juni 2020 dan 31 Desember 2019*,
<https://emiten.kontan.co.id/perusahaan/563/PT-Kereta-Api-Indonesia-Tbk>
diakses pada tanggal 30 Maret 2023 Pukul 15.10 WIB

Wawancara

Wawancara dengan Dedi Akmal selaku Senior Manager Penjagaan Aset Divre I Sumatera Utara pada tanggal 10 Januari 2024