

**ANALISIS STATUS TANAH *GRONDKAART* DALAM SENGKETA  
SERTIFIKAT HAK MILIK  
(STUDI PUTUSAN NOMOR 13/G/2022/PTUN.BL)**

**Okta Ainita<sup>1</sup>, M Cakra Bima<sup>2</sup>**

Fakultas Hukum, Universitas Bandar Lampung

Jl. ZA. PagarAlam No 26, Kedaton, Bandar Lampung.

E-Mail : Okta.ainita@ubl.ac.id mcakrabima1211223@student.ubl.ac.id

***Abstract***

*Grondkaart PT land dispute resolution process. Kereta Api Indonesia with the Head of the Bandar Lampung City Land Office reviewed from the Decision of the State Administrative Court Number 13/G/2022/PTUN.BDL. Whereas in the judge's consideration, which is essentially regarding the basis for grondkaart rights being recognized in the judicial system in Indonesia, this is proven by jurisprudence, namely the decision with the same dispute, Number 44/G/2019/PTUN.PLG and 19/G/2020/PTUN.BL . and as stated in article 178 of the Railway Law and the judge ordered PT. Kreta Api Indonesia to immediately carry out an inventory of state assets contained in the state's grondkaart and immediately convert them according to the rights regulated and permitted by applicable legislation. This research uses a normative juridical approach. This type of research uses descriptive research.*

***Keyword: grondkaart, Railway, Dispute, Certificate of ownership.***

**Abstrak**

Proses penyelesaian sengketa pertanahan *Grondkaart* PT. Kereta Api Indonesia dengan Kepala Kantor Pertanahan Kota Bandar Lampung ditinjau dari Putusan Pengadilan Tata Usaha Negara Nomor 13/G/2022/PTUN.BDL. Bahwa dalam pertimbangan hakim yang pada intinya mengenai alas hak grondkaart diakui dalam sistem peradilan di Indonesia hal ini di buktikan dengan yurisprudensi yaitu putusan dengan sengketa yang sama, Nomor 44/G/2019/PTUN.PLG dan 19/G/2020/PTUN.BL. dan sebagaimana di sebutkan pada pasal 178 Undang-Undang Perkeretapiian serta hakim memerintahkan PT. Kreta Api Indonesia untuk segera melakukan inventarisir asset negara yang termuat negara dalam grondkaart dan segera mengkonversikannya sesuai hak-hak yang diatur dan di benarkan oleh perundangan yang berlaku. Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis normatif. Jenis penelitian ini menggunakan penelitian deskriptif.

**Kata Kunci: grondkaart, Kereta Api, Sengketa, Sertifikat hak milik.**

## PENDAHULUAN

Undang-undang Pokok Agraria (UUPA) Pasal 2 ayat (1) yaitu atas dasar ketentuan Pasal 33 ayat 3 Undang-undang dasar Negara dan hal-hal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1, bahwa bumi, air, dan kekayaan alam yang terkandung didalamnya pada tingkat tertinggi dikuasai oleh Negara, sebagai organisasi kekuasaan seluruh rakyat. Dan Pasal 33 ayat (3) UUDNRI Tahun 1945 merupakan landasan konstitusional bagi pembentukan politik hukum dan hukum tanah nasional yang berisikan perintah untuk mewujudkan sebesar-besarnya kemakmuran rakyat Indonesia. UUPA mempunyai dua substansi dari segi berlakunya, yaitu tidak memberlakukan lagi atau bahkan mencabut hukum tanah Kolonial, dan yang kedua yaitu membangun Hukum Tanah Nasional.<sup>1</sup>

Dengan diundangkannya UUPA, Indonesia memiliki hukum pertanahan nasional baik dari segi formil maupun materil. Untuk aspek formal, jika dilihat dari kekurangan-kekurangan hukum pertanahan sebelum UUPA, hukum pertanahan kolonial tidak memberikan kepastian hukum bagi bangsa Indonesia karena kekurangan dan kekurangan tersebut. kemudian hukum

pertanahan kolonial diganti dengan Hukum Pertanahan Nasional yang dibuat oleh Indonesia. Dari segi materiilnya juga harus bersifat nasional, dengan memperhatikan tujuan, asas, dan isinya harus mewakili kepentingan nasional.

Kepemilikan tanah juga dibagi jadi beberapa tingkatan mulai dari Hak milik, Hak guna bangunan, Hak guna usaha, Hak pakai, hak satuan rumah susun, dan juga tanah girik/petok/ketitir yaitu tanah bekas hak milik adat yang belum didaftarkan pada badan pertanahan setempat, Hak sekunder, Hak lain lain yang bersifat sementara.<sup>2</sup> Dalam Undang-Undang Pertanahan Nasional terdapat asas yang berlaku bagi pemilik tanah, bahwa penguasaan dan penggunaan tanah oleh siapapun harus berdasarkan hak atas tanah yang diberikan oleh undang-undang pertanahan. Landasan hak juga merupakan salah satu syarat untuk mengajukan atau memperoleh hak atas tanah, termasuk jual beli, hibah, pewarisan atau penguasaan suatu benda selama sepuluh tahun, sedangkan hak atas tanah adalah hak yang timbul karena adanya hubungan hukum antara pihak-pihak yang mempunyai hak atas tanah. hak atas tanah. subyek hukum dan tanah.

---

<sup>1</sup> Urip Santoso.2015. *Perolehan Hak Atas Tanah*, Prenadamedia, Jakarta.

<sup>2</sup>[https://www.researchgate.net/publication/356283778\\_MENGENAL\\_MACAM-MACAM\\_HAK\\_ATAS\\_TANAH\\_DI\\_INDONESIA\\_SESUAI\\_DENGAN\\_UUPA](https://www.researchgate.net/publication/356283778_MENGENAL_MACAM-MACAM_HAK_ATAS_TANAH_DI_INDONESIA_SESUAI_DENGAN_UUPA) diakses pada 4 Desember 2023, Pkl. 12.12 WIB.

Kemudian Aset Kereta Api tersebar luas di berbagai daerah dan bukti kepemilikan sering menjadi kendala, sebelum Kereta Api dibangun oleh Staat Spoorwegen (disingkat SS) yang merupakan Perusahaan Kereta Api Negara (selanjutnya disingkat PT. KAI) terlebih dahulu kepemilikannya adalah tanah Negara dialihkan kepada SS berdasarkan peraturan yang diatur dalam Staatsblad.

Penguasaan Tanah oleh PT. KAI adalah warisan dari perusahaan kereta api pada masa kolonial Belanda, bukti atas penguasaan tanah melalui *Grondkaart* yaitu untuk pengambilalihan asset-aset milik PT. KAI. Akan tetapi ada banyak masalah mengenai kepemilikan hak atas tanah tentang kedudukan atau legalitas dari *Grondkaart*, lalu untuk melegalitaskan peraturan yang berlaku maka setiap *Grondkaart* disahkan oleh Kepala Kantor Kadaster dan Residen setempat.<sup>3</sup>

Dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Pokok-Pokok Agraria (selanjutnya disingkat UUPA) yang menjadi dasar hukum pertanahan di Indonesia, tidak ada ketentuan yang mengatur tentang penggunaan *Grondkaart* sebagai alat bukti penguasaan tanah. Sesuai dengan ketentuan UUPA, Peraturan

Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah, dan Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953 tentang Penguasaan Tanah Negara, sejak Indonesia merdeka dari penjajahan, maka Undang-Undang memerintahkan setiap hak atas tanah diatur dalam Peraturan Perundang-undangan sebelumnya. Undag undnag 960 atau pada masa kolonial harus didaftarkan pada Badan Pertanahan Nasional, baik data fisik maupun data yuridis.

Elemen sebelumnya di Keputusan Tata Usaha Negara (KTUN) menurut Undang-Undang Peraturan hanya bersifat tertulis, final dan konkrit, namun sejak diundangkannya Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014 tentang Administrasi Pemerintahan, unsur-unsur yang terkandung dalam KTUN semakin diperluas. Unsur-unsur KTUN sesuai dengan Pasal 87 UUAP. Dalam Perkara Putusan PTUN Nomor 13/G/2022/PTUN.BL terdapat sengketa tanah milik PT. KAI dengan BPN. Tanah yang telah diterbitkan sertifikatnya oleh Kantor Pertanahan Kota Bandar Lampung ternyata berada di atas tanah milik PT. KAI yaitu *Grondkaart* sebagai dasar hak milik PT. KAI

---

<sup>3</sup> Salma roda.2020. *Grondkaart sebagai bukti penguasaan tanah*, Prenamedia, Jakarta.

## **METODE PENELITIAN**

Bahwa penulis menggunakan jenis metode yuridis normatif dengan pendekatan berdasarkan bahan hukum utama dengan cara menelaah teori-teori, konsep-konsep, asas-asas hukum serta peraturan perundang-undangan yang berhubungan dengan penelitian. Berdasarkan latar belakang diatas. Maka penulis tertarik mengkaji, apakah yang menjadi dasar pertimbangan hakim dalam memutus sengketa tanah grondkaart.

## **PEMBAHASAN**

### **Dasar pertimbangan hakim dalam memutus sengketa tanah grondkaart**

Bahwa dalam putusan Nomor 13/G/2022/PTUN.BL hakim menimbang serta meyakini Penguasaan aset tanah PT KAI telah berlangsung sebelum lahirnya UUPA, bahkan telah ada sebelum Indonesia merdeka, jadi tanah-tanah yang dikuasai oleh PT KAI pada saat ini sudah memiliki status tanah sesuai dengan Hukum Pertanahan pada waktu itu, yaitu hukum Tanah Barat, hal ini terus berlangsung sampai diterbitkannya UUPA.

Untuk wilayah Lampung, aset yang dikuasai oleh PT KAI Devisi Regional IV Tanjung Karang adalah aset peninggalan Staatspoorwegen (SS) dan untuk tanda bukti

penguasaan aset tersebut adalah berupa Grondkaart. Untuk menyatakan bahwa sebidang tanah merupakan aset dari yang bersangkutan adalah penyerahan penguasaan tanah (Bestamming) berdasarkan Ordonansi yang dimuat dalam Staatblad Nederlands Indie, tanah yang sudah diserahkan penguasaannya otomatis menjadi aset instansi pemerintah yang bersangkutan. Berdasarkan asas Domein yang termuat dalam Agrarisch Wet dan Agrarisch Besluit, negara sebagai pemilik (Domein) tanah menyatakan bahwa jika tanah tersebut tidak ada bukti hak Eigendomnya, maka negara harus menyerahkan tanah tersebut kepada instansi untuk keperluan instansi yang bersangkutan. Begitu juga dengan tanahnya maka tanah tersebut menjadi milik dari instansi tersebut.<sup>4</sup>

Menurut asas Domein Verklaring, apabila negara (pemerintah) hendak mempunyai tanah, maka langkah-langkah pemberiannya berdasarkan Hukum Privat, yang kemudian disebut Gouvernement Ground (tanah milik pemerintah). Pengelolaan tanah negara diserahkan kepada Departemen Ven Binnenlands Bestuur (BB), yang saat ini disamakan dengan Departemen Dalam Negeri. Kewenangan pengelolaan tanah negara oleh BB dapat diberikan atau dilimpahkan

---

<sup>4</sup> <https://jurnal.um-palembang.ac.id/KHDK/article/viewFile/3456/239>

<sup>2</sup> diakses pada tanggal 5 Desember 2021, Pukul 08.28 WIB.

kepada Departemen atau Instansi Pemerintah. Dengan demikian, adanya bukti serah terima sudah cukup sebagai bukti penguasaan oleh SS, yang buktinya berupa peta yang disebut *Grondkaart*, yaitu sejenis peta tanah hasil pengukuran dan penetapan yang dilakukan untuk keperluan SS.

*Grondkaart* digunakan dengan teknik geodesi oleh landmester (Petugas Pengukuran Kadaster) untuk memenuhi legalitasnya sesuai dengan peraturan yang berlaku saat itu, maka setiap *Grondkaart* disahkan oleh Kepala Kantor Kadaster dan residen setempat. Setelah lahirnya UUPA, semua bentuk penguasaan atas tanah yang sebelumnya tunduk pada Hukum Tanah Barat harus dikonversi menjadi Hak Atas Tanah yang sesuai dengan ketentuan UUPA. Konversi sendiri di atur dalam UUPA pada bagian kedua mengenai Ketentuan-ketentuan Konversi. Konversi hak atas tanah juga termasuk tanah-tanah yang dikuasai oleh PT KAI. Meskipun di dalam UUPA tidak di atur mengenai konversi tanah yang dikuasai oleh instansi pemerintah, namun aturan lebih lanjut di atur melalui Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 Tentang Pelaksanaan Konversi Hak Penguasaan Atas Tanah Negara dan ketentuan-ketentuan tentang kebijakan selanjutnya. Berdasarkan ketentuan tersebut, tanah PT KAI dikonversi menjadi

Hak Pakai atau Hak Pengelolaan. Selama hak pakai tanah tersebut digunakan sendiri juga diperuntukkan bagi pihak lain atau pihak ketiga. Jadi, secara de jure tanah-tanah tersebut telah menjadi hak pakai dan hak pengelolaan tapi masih ada kewajiban lain yang harus dipenuhi oleh setiap instansi yang menggunakan tanah negara, yaitu keharusan untuk mendaftarkan hak atas tanah tersebut ke Kantor Pertanahan.<sup>5</sup>

Penggunaan dan pengelolaan tanah negara oleh PT KAI dengan kewajiban untuk melakukan pendaftaran tanah tersebut, diberikan perlakuan dan kesempatan yang sama, baik perusahaan kereta api bekas SS maupun bekas VS. Sejak berdirinya Djawatan Kereta Api Republik Indonesia (DKARI) aset bekas SS secara otomatis menjadi asetnya, akan tetapi tidak memiliki Hak Atas Tanah pada waktu sebelum berlakunya UUPA. Kemudian dengan adanya Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 1953 tanahnya menjadi tanah negara yang berada di bawah penguasaan Djawatan Kereta Api (DKA). Berbeda dengan tanah VS, di atas tanah SS ada hak konsesi, eigendom dan opstal, tetapi setelah adanya nasionalisasi secara otomatis tanahnya menjadi tanah yang dikuasai langsung oleh negara. Selanjutnya oleh negara penguasaannya berada di bawah DKA, maka tanah tersebut menjadi tanah yang berada di bawah

---

<sup>5</sup>Juosfiel Sadpri Pansariang. Oktober 2014. *Proses Dan Syarat Untuk Memperoleh Hak*

*Milik Atas Tanah D Indonesia. Lex Privatum. Vol. 2. No. 3. hlm. 3.*

penguasaan (In Beheer) dari DKA. Dengan demikian Ketentuan Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 berlaku baik bagi SS maupun bagi VS.

Dengan demikian dapatlah dijelaskan bahwa bila dilihat dari asal muasal pemberian hak penguasaan yang berdasarkan pada ketentuan Hukum Barat maka *Grondkaart* dapat dijadikan bukti terhadap penguasaan hak atas tanah, hal ini dikuatkan dengan adanya ketentuan Surat Menteri Keuangan/Dirjen Pembinaan BUMN Kepada Menteri Agraria/Kepala BPN No.S-11/MK.16/1994 tanggal 24 Januari 1995 yang menyatakan bahwa *Grondkaart* dan sertifikat mempunyai bentuk yang sama yaitu sama-sama merupakan suatu ketetapan (*Beschikking*), namun kedudukan *Grondkaart* tidak dapat disamakan dengan sertifikat Hak Atas Tanah yang berlaku menurut Hukum Pertanahan sekarang ini.<sup>6</sup>

Bahwa dalam pertimbangan hakim, dengan adanya Ketidacermatan Tergugat dalam menerbitkan Objek Sengketa *a quo* serta kurangnya ketelitian dalam melakukan tahapan prosedur administrasi penerbitan sebuah KTUN yang berakibat pada hilangnya hak seseorang atas lahannya, maupun hilangnya hak Tergugat Intervensi *a quo* karena telah melakukan transaksi peralihan hak atas tanah dimana Tergugat II Intervensi

bertransaksi dengan Pihak yang secara hukum tidak berkapasitas untuk melakukannya, dan mengingat Penjelasan Pasal 42 Undang-undang Nomor 23 Tahun 2007 tentang perkeretaapian menyebutkan: "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." Berdasarkan penjelasan tersebut batas ruang jalur kereta api sampai garis sempadan rel kereta api adalah 6 meter. Dengan kata lain jarak 6 meter dari kanan dan kiri rel kereta api harus bebas dari apa saja yang dapat membahayakan kegiatan perkeretaapian sebagaimana disebutkan pula pada Pasal 178 UU Perkeretaapian yang berbunyi; "Setiap orang dilarang membangun gedung, membuat tembok, pagar, tanggul, bangunan lainnya, menanam jenis pohon yang tinggi, atau menempatkan barang pada jalur kereta api yang dapat mengganggu pandangan bebas dan membahayakan keselamatan perjalanan kereta api." Yang jika dihubungkan dengan fakta persidangan tentang lokasi lahan terbitnya Objek Sengketa *a quo* Maka terbitnya Sertipikat Hak Milik tersebut terbit di atas lahan yang tidak patut karena berpotensi membahayakan keselamatan masyarakat yang tentu saja melanggar Asa Keadilan;

---

<sup>6</sup> Farida Sekti Pahlevi. Juni 2022. *Kekuatan Hukum Grondkaart dan Problematikanya di Indonesia*. Vol. 4. No. 1. hlm. 72.

oleh karena itu Pengadilan berkesimpulan bahwa kesalahan administrasi yang dilakukan Tergugat dalam menerbitkan objek sengketa termasuk pada kualifikasi cacat hukum dalam aspek prosedural dan substansial;

Menimbang, bahwa berdasarkan pengaturan peraturan perundang-undangan maupun beberapa literatur mengenai *Grondkaart* Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1960 Tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (UUPA) *juncto* Keputusan Presiden RI Nomor 16 Tahun 1994 *juncto* Instruksi Presiden Nomor 9 Tahun 1970 tanah-tanah *Grondkaart* itu merupakan hak "*Beheer*" yang menguraikan dan menjelaskan secara konkrit batas-batas tanah yang sudah diserahkan kepada PT. KAI/ SS yang diuraikan dalam *Grondkaart* tersebut statusnya adalah tanah negara, namun kualitasnya sudah menjadi aset SS, sehingga terhadap tanah tersebut berlaku peraturan perundang-undangan perbendaharaan negara dan Semua tanah aset PT. Kereta Api (Persero) berkapasitas sebagai kekayaan negara yang dipisahkan yang selanjutnya tunduk kepada Undang-Undang Perbendaharaan Negara dan peraturan perundangan lainnya mengenai kekayaan negara dan dengan Tanah-tanah yang sudah diuraikan dalam *Grondkaart* tersebut sudah menjadi kekayaan negara, maka tidak dapat diberikan kepada pihak lain sebelum mendapat izin dari Menteri

Keuangan selaku Bendahara Umum Negara dan Pembina Umum Kekayaan Negara; yang jika dihubungkan dengan fakta persidangan *a quo* tidak pernah terjadi proses perpindahan Hak dari PT. KAI selaku Penggugat *in litis* terhadap pihak manapun terlebih lagi melalui mekanisme sebagaimana diatur dalam peraturan-peraturan tersebut;

Menimbang bahwa berdasarkan fakta hukum yang terungkap dalam persidangan *a quo* bahwa lahan terbitnya objek Sengketa adalah diatas lahan asset Penggugat, serta mengingat PP Nomor 24 Tahun 1997 Pasal 1 angka 6 yang menyatakan bahwa; "Data fisik adalah keterangan mengenai letak, batas dan luas bidang tanah dan satuan rumah susun yang didaftar, termasuk keterangan mengenai adanya bangunan atau bagian bangunan di atasnya," Pasal 1 angka 7 yang menyatakan bahwa: "Data yuridis adalah keterangan mengenai status hukum bidang tanah dan satuan rumah susun yang didaftar, pemegang haknya dan hak pihak lain serta beban-beban lain yang membebaninya." Dan Pasal 1 angka 8 yang menyatakan bahwa: Ajudikasi adalah kegiatan yang dilaksanakan dalam rangka proses pendaftaran tanah untuk pertama kali, meliputi Pengumpulan dan Penetapan Kebenaran Data Fisik dan Data Yuridis mengenai satu atau beberapa obyek pendaftaran tanah untuk keperluan pendaftarannya", maka Pengadilan menyimpulkan bahwa objek Sengketa terbit

berdasarkan Data Fisik dan Data Yuridis dalam suatu proses Ajudikasi yang tidak dapat dipertanggung jawabkan secara hukum, begitu pula jika dihubungkan dengan Asas-asas Umum Pemerintahan yang Baik (AAUPB) dalam aspek prosedural substansial objek sengketa, menurut Pengadilan hal tersebut bertentangan dengan asas Kecermatan dimana Tergugat *a quo* tidak memastikan dan memeriksa kebenaran data fisik dan data yuridis tersebut dengan cermat.

Menimbang, bahwa berdasarkan Peraturan Menteri Agraria Nomor 9 Tahun 1965 ditegaskan bahwa tanah-tanah yang dikuasai oleh instansi pemerintah dengan hak penguasaan (*beheer*) itu sejak berlakunya Undang-undang Pokok Agraria dikonversi menjadi Hak Pengeolaan dan Hak Pakai, baik yang berasal dari pengambilalihan aset PT. KAI, nasionalisasi aset PT. KAI maupun yang diperoleh sendiri karena pengadaan tanah, dalam penertiban administrasinya ada yang sudah mempunyai sertipikat, namun juga masih ada yang belum bersertipikat sebagaimana begitulah yang terjadi dalam sengeta *a quo* yang meskipun terhadap keadaan seperti itu tidak serta merta menghilangkan Hak Penggugat atas lahan tersebut dikarenakan lahan tersebut sejatinya adalah milik negara, namun demi ketertiban Umum dan meminimalisir potensi kerugian yang akan diderita pihak lain dikarenakan

ketidaktertiban administrasi pertanahan yang tidak di hindari secara preventif baik oleh pihak Penggugat *a quo* PT. KAI maupun Tergugat *a quo* Kepala Kantor Pertanahan, serta mengingat Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria *juncto* Peraturan Pemerintah Nomor 24 Tahun 1997 tentang Pendaftaran Tanah *juncto* Peraturan Pemerintah No mor 8 Tahun 1953 Tentang Penguasaan Tanah Negara, maka sebagai kontrol yuridis terhadap tindakan administrasi baik yang seharusnya atau tidak seharusnya dilakukan, sebagaimana Undang-undang memerintahkan untuk PT. KAI segera melakukan inventarisir aset negara yang termuat dalam *Grondkaart* dan segera mengkonversikannya sesuai Hak-hak yang diatur dan dibenarkan oleh peraturan-perundangan yang berlaku;

Dalam hal ini PT. Kereta Api memiliki bukti Yurisprudensi atau putusan yang telah memiliki kekuatan hukum yang tetap yaitu perkara nomor: 44/G/2019/PTUN.PLG di Pengadilan Tata Usaha Negara Palembang dan perkara nomor: 19/G/2020/PTUN.BDL di Pengadilan Tata Usaha Negara Bnadar Lampung, dengan hal tersebut hakim telah mempertimbangkan dan mengakibatkan putusanj sebagai berikut:

Akibat dari putusan Perkara Nomor 13/G/2022/PTUN.BL adalah mengabulkan gugatan Penggugat untuk seluruhnya,

menyatakan batalnya sertifikat hak milik No.78/Bu. R Kecamatan Bumi Raya Tanggal 12 Desember 2000, dengan surat ukur No. 79 Tahun 2022 tanggal 17 Januari 2020, dengan luas 617 M2 terletak di Kelurahan Bumi Raya, Kelurahan Bumi Waras, Kota Bandar Lampung atas nama dari Dewi Puspitasari. Mewajibkan tergugat untuk mencabut Sertifikat Hak Milik No.78/Bu. R Kecamatan Bumi Raya Tanggal 12 Desember 2000, dengan surat ukur No. 79 Tahun 2022 tanggal 17 Januari 2020, dengan luas 617 M2 terletak di Kelurahan Bumi Raya, Kelurahan Bumi Waras, Kota Bandar Lampung atas nama dari Dewi Puspitasari.

## **PENUTUP**

Berdasarkan pembahasan dan Analisa masalah tersebut, dapat disimpulkan: Pertimbangan hakim dalam memutus sengketa tanah *Grondkaart* adalah Peraturan Perbendaharaan Negara dan seluruh aset tanah PT. KAI mempunyai kewenangan untuk memisahkan kekayaan Negara yang kemudian tunduk pada Undang-Undang Perbendaharaan Negara dan peraturan perundang-undangan lainnya mengenai kekayaan Negara dan tanah-tanah yang diuraikan dalam *Grondkaart* sudah merupakan kekayaan Negara, sehingga tidak dapat diberikan kepada pihak lain sebelum mendapat izin dari Menteri.

Bagian Keuangan sebagai Bendahara Umum Negara dan Wali Amanat Umum Kekayaan Negara. Sengketa tanah *Grondkaart* sudah ada sejak zaman Hindia Belanda dan menjadi aset negara. Meskipun telah terdapat peraturan mengenai pelaksanaan konversi hak milik atas tanah, namun tanah *Grondkaart* tidak dapat menjadi hak milik kecuali telah mendapat persetujuan dari Menteri Keuangan, sehingga masyarakat yang bertempat tinggal dan menetap di dalamnya.<sup>7</sup>

Bahwa yang pada intinya hakim berpendapat serta menimbang dan memutuskan tanah *grondkaart* memiliki alas hukum yang di akui dan di buktikan dengan putusan yurisprudensi atau putusan yang berkekuatan hukum tetap yaitu Nomor 44/G/2019/PTUN.PLG dan 19/G/2020/PTUN.BL. hal itulah yang kemudian hakim dalam memutus sengketa tanah *grondkaart* dengan mudah untuk mempertimbangkan dari segi aspek hukum dalam hal ini yurisprudensi.

Dalam pertimbangan hakim masih banyak di temukan tanah PT. KAI yang belum bersertipikat sebagaimana begitulah yang terjadi dalam sengketa *a quo* yang meskipun terhadap keadaan seperti itu tidak serta merta menghilangkan Hak Penggugat atas lahan tersebut dikarenakan lahan

---

<sup>7</sup>[http://repository.stpn.ac.id/305/1/DI NAR%20W.%20Wardhani 1.pdf](http://repository.stpn.ac.id/305/1/DI%20NAR%20W.%20Wardhani%201.pdf) diakses pada tanggal 11 Desember 2023, Pukul 12.20 WIB.

tersebut sejatinya adalah milik negara, namun demi ketertiban Umum dan meminimalisir potensi kerugian yang akan diderita pihak lain dikarenakan ketidaktertiban administrasi pertanahan yang tidak di hindari secara preventif baik oleh pihak Penggugat *a quo* PT. KAI .

Dari pembahasan dan kesimpulan diatas penulis dapat memberi saran untuk PT. KAI, Badan Pertanahan Negara serta Masyarakat, Bahwa masyarakat harus tahu dan memahami pada pasal 178 Undang-Undang Perkeretapian yang berbunyi “Setiap orang dilarang membangun Gedung, membuat tembok, pagar, tanggul, bangunan lainnya, menanam jenis pohon yang tinggi atau menempatkan barang pada jalur kreta api yang dapat mengganggu pandangan bebas dan membahayakan keselamatan perjalanan kreta api. Yang pada prinsip nya

#### **DAFTAR PUSTAKA**

##### **Jurnal**

Juosfiel Sadpri Pansariang. Oktober 2014. *Proses Dan Syarat Untuk Memperoleh Hak Milik Atas Tanah D Indonesia*. Lex Privatum. Vol. 2. No. 3. hlm. 3.

Farida Sekti Pahlevi. Juni 2022. *Kekuatan Hukum Grondkaart dan Problematikanya di Indonesia*. Vol. 4. No. 1. hlm. 72.

Sulistiowati, Nurhasan Ismail, Taufiq El Rahman. November 2020. *Status Kepemilikan dan Pemanfaatan Tanah Grondkaart di Stasiun Depok Baaru*, Lenteng

seluruh masyarakat yang berada atau bertempat tinggal dalam wilayah PT. KAI harus segera melakukan perpindahan sebelum sengketa ini timbul Kembali.

Dari adanya implikasi dari sengketa diatas, Untuk pihak Kantor pertanahan harus lebih aktif dalam bersosialisasi membuat, mengecek serta menangani persoalan tanah, Karena jika tidak selektif maka banyak pihak yang dirugikan dengan adanya penerbitan sertifikat yang tidak sesuai.

Untuk PT.KAI harus dapat memelihara benda serta aset yang tersebar di berbagai daerah Indonesia, tidak hanya dengan memasang patok melainkan diurus dan selalu dipantau guna kelancaran dan tidak terjadi kesalahpahaman antar PT.KAI dengan pihak yang bersangkutan atau bersengketa.

Agung, dan Tanjung Barat. Vol. 50. No. 4 hlm. 1009.

Virgia Intansari, Irene Eka Sihombing. November 2021. *Analisis Grondkaart Milik PT. KAI (PERSERO) Sebagai Bukti Kepemilikan Hak Atas Tanah*. Vol. 4. No. 2. Hlm 324.

##### **Undang-undang**

Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

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

Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2014  
tentang Administrasi Pemerintahan

Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2007  
tentang Perkretaapian

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2004  
tentang Perbendaharaan Negara

#### **Buku**

Urip Santoso.2015. *Perolehan Hak Atas Tanah*, Prenadamedia, Jakarta.

Salma roda.2020. *Grondkaart sebagai bukti penguasaan tanah*, Prenamedia, Jakarta.

Isnaini, Anggreni A. Lubis.2022. *Hukum Agraria Kajian Komprehensif*, Pustaka Prima, Medan.

Julius Sembiring.2016. *Tanah Negara*, Kencana, Jakarta.

I Gusti Ayu Gangga Santi Dewi.2020. *Hukum Agraria di Indonesia*, Jakad Media Publishing, Surabaya.

#### **Lain-Lain**

<https://www.researchgate.net/publication/356283778> MENGENAL MACAM-MACAM HAK ATAS TANAH DI INDONESIA SESUAI DENGAN UUPA

<https://jurnal.um-palembang.ac.id/KHDK/article/viewFile/3456/2392%20diakses%20pada%20tanggal%205>

<https://digilib.uns.ac.id/dokumen/detail/110648/KEDUDUKAN-GRONDKAART-SEBAGAI-ALAT-BUKTI-PENDAFTARAN-TANAH-DI-INDONESIA>