

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan penyajian data empiris, yuridis serta analisa yang telah dilakukan oleh penulis, maka terhadap penelitian ini dapat ditarik beberapa kesimpulan, yaitu :

1. Kedudukan PT KAI (Persero) dalam penyewaan tanah perkeretaapian dengan masyarakat di Kota Padang bertentangan dengan UUPA. Tanah yang disewakan berstatus tanah Negara, kendati sudah menjadi aset PT KAI (Persero) dalam bentuk hak atas tanah, PT KAI (Persero) juga tidak dapat menyewakan tanah. Karena, yang bisa menyewakan tanah hanya pemilik tanah. Sementara PT KAI (Persero) tidak bisa mempunyai Hak Milik atas tanah. Jika PT KAI (Persero) bagian dari Negara, Negara tidak boleh menyewakan tanah, karena Negara tidak pemilik tanah. Selain itu, penyewaan tanah hanya boleh untuk bangunan, dengan perjanjian yang dibuatkan oleh Pejabat Pembuat Akta Tanah (PPAT). Dengan itu perjanjian tersebut batal demi hukum.

2. Meski perjanjian ini batal demi hukum, faktanya, perjanjian tersebut terus berlangsung. PT KAI (Persero) terus menyewakan tanah bagi masyarakat. Praktiknya, perjanjian tersebut berlangsung secara terus menerus. Karena, tidak ada yang merasa dirugikan dengan perjanjian tersebut. Dalam hal ini, Negara secara umum selaku pemegang hak menguasai Negara tidak merasa dirugikan, dan menuntut akibat perjanjian yang dibuat PT KAI (Persero). Jika nanti digugat

oleh pihak yang berkepentingan, maka pada saat itu akan perjanjian tersebut dibatalkan oleh Pengadilan.

3. Penyewaan tanah perkeretaapian oleh PT KAI (Persero) dapat membahayakan tanah Negara bagi kepastian hukum. Penyewaan tanah tersebut dapat menyulut konflik, di kemudian hari. Sebab, setelah disewakan, tanah akan ditempati oleh masyarakat. Ketika diambil kembali, masyarakat enggan, tak jarang terjadi melakukan perlawanan.

B. Saran

1. Tanah asset Perkeretaapian yang masih dalam bentuk *groondkart* sebaiknya didaftarkan agar diperoleh sertifikat. Khusus untuk jalur rel perkeretaapian didaftarkan oleh Kementrian Perhubungan selaku Negara pengelola jalur kereta api. Lahan diluar jalur rel jika ingin dilakukan pemanfaatan dengan kerjasama pihak ketiga, hendaknya disertifikatkan oleh PT KAI (Persero) dalam bentuk hak pengelolaan.
2. Jika PT KAI (Persero) ingin memanfaatkan tanah non aktif perkeretaapian untuk dimaksimalkan sebagai pendapatan Negara, sebaiknya tanah-tanah tersebut di sertifikatkan dalam bentuk hak pengelolaan. Kemudian dapat dilakukan pemanfaatan melalui kerjasama dengan pihak ketiga, apakah dalam bentuk Kerjasama Operasi (KSO), bangun guna serah dan bangun serah guna. Dengan itu dapat dilahirkan Hak Guna Bangunan atau Hak Pakai diatas Hak Pengelolaan.
3. Sebaiknya, PT KAI (Persero) menghentikan penyewaan tanah pada masyarakat. Karena perjanjian sewa menyewa tanah tersebut bertentangan

dengan undang-undang. Jika memang tidak dibutuhkan, jangan dialihkan pada pihak lain penguasaannya. Serahkan kembali pada Negara, agar dapat dimanfaatkan oleh instansi pemerintah lainnya, atau dapat cadangkan bagi kepentingan umum lainnya.

