

BAB IV

PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian pada pembahasan bab sebelumnya, maka dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. Akibat hukum perjanjian jual beli kapal laut berukuran di atas 7 GT yang dibuat tanpa akta autentik berdasarkan Pasal 1320, Pasal 1338, Pasal 1457, dan Pasal 1874 KUHPerdara *jo.* Pasal 1 ayat (2), Pasal 1 ayat (3), Pasal 4, dan Pasal 7 UUPK serta berdasarkan sejumlah doktrin dan yurisprudensi perjanjian jual beli kapal laut tersebut sah dan mengikat para pihak. Secara yuridis formil akibat hukum perjanjian jual beli kapal laut berukuran di atas 7 GT yang dibuat tanpa akta autentik berdasarkan Pasal 309 dan Pasal 314 KUHD *jo.* Pasal 158 UU Pelayaran *jo.* Pasal 30 PP Perkapalan *jo.* Pasal 7 ayat (3) huruf e Permenhub Nomor 39 Tahun 2017 *jo.* Pasal 1 ayat (7) dan Pasal 15 ayat (1) UUJN serta berdasarkan sejumlah doktrin dan yurisprudensi perjanjian jual beli kapal laut tersebut kepemilikannya belum sah beralih dari pihak penjual kepada pihak pembeli.
2. Kekuatan pembuktian perjanjian jual beli kapal laut berukuran di atas 7 GT yang dibuat tanpa akta autentik yang hanya didasarkan oleh kuitansi berdasarkan Pasal 1868 dan Pasal 1875 KUHPerdara serta berdasarkan sejumlah doktrin dan yurisprudensi maka kekuatan pembuktian perjanjian jual beli kapal laut tersebut sah dan mengikat para pihak sepanjang diakui kebenarannya oleh para pihak sepanjang diakui kebenarannya namun tidak bersifat sempurna atau memaksa sebagaimana akta autentik.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka dapat disarankan sebagai berikut:

1. Para pihak yang melakukan transaksi jual beli kapal laut berukuran di atas 7 GT dengan menggunakan kuitansi atau surat di bawah tangan sebaiknya meningkatkan kekuatan pembuktiannya melalui pembuatan perjanjian tertulis yang lebih lengkap dan sesuai dengan ketentuan hukum. Perjanjian tersebut perlu memuat isi kesepakatan para pihak secara rinci, dilengkapi tanda tangan di atas meterai yang sah, serta disaksikan oleh minimal dua orang saksi untuk mengurangi risiko sengketa atau pengingkaran di kemudian hari. Upaya tersebut dapat menjadi bentuk perlindungan hukum sementara sebelum para pihak memiliki kemampuan untuk membuat akta autentik di hadapan Notaris.
2. Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan, khususnya pada wilayah pesisir, diharapkan dapat menyusun kebijakan khusus mengenai penyesuaian biaya jasa Notaris dan biaya balik nama kapal bagi nelayan tradisional. Penyesuaian tersebut diperlukan untuk mengurangi beban biaya administrasi maritim yang selama ini dianggap cukup berat oleh masyarakat nelayan. Kebijakan yang lebih terjangkau dapat meningkatkan kesadaran masyarakat pesisir untuk melakukan transaksi dan pendaftaran kapal secara resmi sesuai ketentuan hukum yang berlaku.