

TINJAUAN YURIDIS JUAL BELI KAPAL LAUT BERUKURAN DI ATAS 7 *GROSSE TONAGE* YANG DIBUAT TANPA AKTA AUTENTIK

Iyut Yusmanita; Dr. Tashya Panji Nugraha, S.H., M.H.

Program Studi Ilmu Hukum, Fakultas Hukum dan Ilmu Politik, Universitas Muhammadiyah Surakarta

Abstrak

Praktik jual beli kapal laut berukuran di atas 7 Gross Tonnage (GT) tanpa akta autentik masih kerap dijumpai di kalangan masyarakat nelayan Indonesia, termasuk di Kabupaten Batang. Kenyataan ini menimbulkan pertanyaan yuridis mendasar karena regulasi perkapalan nasional mewajibkan penggunaan akta notariil sebagai syarat formil peralihan hak milik kapal. Penelitian ini bertujuan menganalisis dua hal, yakni akibat hukum perjanjian jual beli kapal laut berukuran di atas 7 GT yang dibuat tanpa akta autentik serta kekuatan pembuktian dokumen yang digunakan dalam transaksi tersebut. Metode yang digunakan adalah yuridis normatif dengan sumber data sekunder berupa bahan hukum primer dan sekunder yang dikumpulkan melalui studi kepustakaan dan dianalisis secara kualitatif deskriptif. Hasil penelitian menunjukkan dua dimensi yang berbeda. Pertama, berdasarkan Pasal 1320, 1338, 1457, dan 1874 KUHPerdata serta Pasal 1 ayat (2), 1 ayat (3), 4, dan 7 Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, perjanjian jual beli tersebut sah secara materiil dan mengikat para pihak. Kedua, secara yuridis formil berdasarkan Pasal 309 dan 314 KUHD *juncto* Pasal 158 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran *juncto* Pasal 30 Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan *juncto* Pasal 7 ayat (3) huruf e Permenhub Nomor 39 Tahun 2017 *juncto* Pasal 1 ayat (7) dan Pasal 15 ayat (1) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2014 tentang Jabatan Notaris, kepemilikan kapal belum beralih secara sah dari penjual kepada pembeli. Kuitansi sebagai satu-satunya dokumen transaksi memiliki kekuatan mengikat sepanjang diakui kebenarannya oleh para pihak, namun tidak bersifat sempurna sebagaimana akta autentik. Penelitian ini menegaskan bahwa kepastian hukum dalam peralihan kepemilikan kapal hanya dapat terwujud melalui akta notariil yang dilanjutkan dengan proses balik nama resmi kepada pejabat pendaftar kapal.

Kata Kunci: akibat hukum, jual beli, kapal, kekuatan pembuktian

Abstract

The practice of buying and selling sea vessels exceeding 7 Gross Tonnage (GT) without authentic deeds remains prevalent among Indonesian fishing communities, including in Batang Regency. This reality raises fundamental juridical questions, as national shipping regulations require notarial deeds as a formal prerequisite for transferring ship ownership. This study aims to analyze two issues: the legal consequences of ship sale and purchase agreements above 7 GT made without authentic deeds, and the evidentiary strength of the documents used in such transactions. The method employed is normative juridical, using secondary data comprising primary and secondary legal materials gathered through literature studies and analyzed qualitatively and descriptively. The findings reveal two distinct dimensions. First, based on Articles 1320, 1338, 1457, and 1874 of the Civil Code and Articles 1(2), 1(3), 4, and 7 of Law No. 8 of 1999 on Consumer Protection, the agreement is materially valid and legally binding

on both parties. Second, formally and juridically, pursuant to Articles 309 and 314 of the Commercial Code, Article 158 of Law No. 17 of 2008 on Shipping, Article 30 of Government Regulation No. 51 of 2002 on Shipping, Article 7(3)(e) of Ministerial Regulation No. 39 of 2017, and Articles 1(7) and 15(1) of Law No. 2 of 2014 on Notarial Duties, ship ownership has not legally transferred from the seller to the buyer. A receipt as the sole transaction document carries binding evidentiary force only insofar as both parties acknowledge its truth, but it does not possess the perfect evidentiary power of an authentic deed. This study affirms that legal certainty in ship ownership transfers can only be achieved through a notarial deed followed by formal re-registration with the authorized ship registration officer.

Keywords: legal consequences, sale and purchase, ship, evidential force

1. PENDAHULUAN

Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang terletak di antara Samudra Hindia dan Samudra Pasifik. Wilayah perairan yang sangat luas menjadikan sektor kelautan, termasuk transportasi laut dan kepemilikan kapal, sebagai elemen strategis dalam pembangunan nasional. Kapal laut tidak hanya bernilai ekonomis tinggi, tetapi juga memiliki kedudukan yang signifikan dalam sistem hukum perdata dan hukum dagang Indonesia.

Kapal laut berukuran di atas 7 Gross Tonnage (GT) termasuk dalam kategori benda bergerak yang wajib didaftarkan berdasarkan ketentuan Pasal 314 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) dan Pasal 158 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (UU Pelayaran). Pendaftaran kapal bertujuan memberikan kepastian hukum terhadap status kepemilikan, memungkinkan pembebanan hipotek, serta memberikan identitas kebangsaan kepada kapal. Setiap peralihan hak milik kapal yang telah terdaftar wajib dilakukan melalui akta jual beli yang dibuat di hadapan notaris, sebagaimana diatur dalam Pasal 7 ayat (3) huruf e Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 39 Tahun 2017 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal (Permenhub Nomor 39 Tahun 2017).

Kenyataan di lapangan menunjukkan kondisi yang berbeda. Transaksi jual beli kapal berukuran di atas 7 GT sering kali dilakukan secara di bawah tangan, yakni hanya dengan kuitansi yang ditandatangani para pihak tanpa melibatkan notaris. Salah satu kasus yang terjadi di Kabupaten Batang adalah jual beli kapal KM. HARAPAN berukuran 27 GT antara Daryono selaku penjual dan Taryoso selaku pembeli, dengan nilai transaksi Rp270.000.000,- pada tanggal 25 Juni 2016. Transaksi tersebut hanya dituangkan dalam kuitansi pembayaran dan disertai penyerahan grosse akta, tanpa melalui proses balik nama secara resmi.

Praktik semacam ini mendorong munculnya sejumlah pertanyaan yuridis. Pertama, bagaimana akibat hukum perjanjian jual beli kapal berukuran di atas 7 GT yang dibuat tanpa

akta autentik? Kedua, bagaimana kekuatan pembuktian dokumen yang digunakan dalam transaksi tersebut? Penelitian ini bertujuan menjawab kedua pertanyaan tersebut melalui analisis normatif yang komprehensif terhadap peraturan perundang-undangan, doktrin, dan yurisprudensi yang relevan.

Studi ini memiliki urgensi yang jelas. Ketidaktahuan masyarakat nelayan terhadap prosedur hukum yang benar dalam jual beli kapal berpotensi menimbulkan sengketa kepemilikan di masa depan, menghambat akses pembeli terhadap fasilitas kredit berbasis jaminan kapal, serta memperlemah posisi hukum pembeli dalam segala urusan administratif perkapalan. Pemahaman yang baik atas akibat hukum dan kekuatan pembuktian transaksi semacam ini diharapkan dapat mendorong masyarakat untuk mematuhi prosedur hukum yang berlaku.

2. METODE

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan yuridis normatif, yaitu metode penelitian hukum yang menitikberatkan pada analisis norma hukum, peraturan perundang-undangan, dan doktrin hukum yang berlaku. Pendekatan ini dipilih karena persoalan yang dikaji bersifat normatif, yakni mengenai akibat hukum dan kekuatan pembuktian suatu tindakan hukum yang diukur berdasarkan ketentuan peraturan yang ada.

Jenis data yang digunakan adalah data sekunder yang terdiri atas dua kategori. Bahan hukum primer meliputi KUHP, KUHD, Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen (UUPK), UU Pelayaran, Peraturan Pemerintah Nomor 51 Tahun 2002 tentang Perkapalan (PP Perkapalan), Permenhub Nomor 39 Tahun 2017, serta Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2004 tentang Jabatan Notaris (UUJN). Bahan hukum sekunder meliputi buku, jurnal ilmiah, hasil penelitian terdahulu, dan literatur hukum yang relevan.

Pengumpulan data dilakukan melalui studi kepustakaan. Wawancara dengan para pihak yang terlibat dalam kasus KM. HARAPAN digunakan sebagai data pendukung untuk memperkuat analisis dan memperjelas konteks faktual. Metode analisis data yang digunakan adalah kualitatif deskriptif analitis, yakni menganalisis secara mendalam hubungan antara fakta hukum dengan norma-norma yang berlaku guna menghasilkan kesimpulan yang sistematis dan terstruktur.

3. HASIL DAN PEMBAHASAN

3.1 Gambaran Umum Kasus Jual Beli KM. HARAPAN

Subjek hukum dalam penelitian ini adalah dua orang nelayan yang berdomisili di Kelurahan Karangasem Utara, Kecamatan Batang, Kabupaten Batang, Jawa Tengah. Pihak pertama adalah Daryono, seorang nelayan berusia 47 tahun yang berperan sebagai penjual. Pihak kedua adalah Taryoso, seorang nelayan berusia 41 tahun yang berperan sebagai pembeli. Objek transaksi adalah kapal laut KM. HARAPAN dengan spesifikasi panjang 14,65 meter, lebar 5,60 meter, dalam 1,60 meter, dan ukuran kotor 27 GT. Nilai transaksi yang disepakati sebesar Rp270.000.000,- (dua ratus tujuh puluh juta rupiah), dilaksanakan pada 25 Juni 2016.

Transaksi tersebut dilakukan semata-mata berdasarkan kesepakatan lisan yang kemudian dituangkan dalam kuitansi pembayaran yang ditandatangani oleh kedua belah pihak. Bersamaan dengan itu, penjual menyerahkan grosse akta kapal kepada pembeli sebagai bukti kepemilikan sebelumnya. Namun, tidak ada proses balik nama yang dilakukan kepada pejabat pendaftar kapal. Pihak pembeli menyatakan memilih tidak melakukan balik nama karena merasa cukup dengan penguasaan fisik dan dokumen kapal, serta didasari atas hubungan kepercayaan antarpihak yang sudah saling mengenal baik.

3.2 Akibat Hukum Ditinjau dari Hukum Perdata dan Perlindungan Konsumen

Perjanjian jual beli kapal KM. HARAPAN dapat dianalisis terlebih dahulu dari perspektif hukum perdata umum. Pasal 1320 KUHPerdata menetapkan empat syarat sahnya perjanjian, yaitu kesepakatan para pihak, kecakapan untuk membuat perikatan, suatu objek tertentu, dan kausa yang halal. Keempat unsur ini terpenuhi seluruhnya dalam transaksi tersebut. Daryono dan Taryoso keduanya telah dewasa secara hukum, yaitu masing-masing berusia 47 dan 41 tahun. Objek perjanjian jelas, yakni KM. HARAPAN berukuran 27 GT. Kausa transaksinya pun halal karena tidak bertentangan dengan undang-undang. Subekti menyatakan bahwa kesepakatan terwujud ketika kehendak dua pihak bersesuaian secara timbal balik, dan hal itu telah terbukti melalui penandatanganan kuitansi oleh keduanya (SUBEKTI, 2005).

Pasal 1457 KUHPerdata mempertegas bahwa jual beli adalah persetujuan di mana satu pihak mengikatkan diri untuk menyerahkan suatu barang dan pihak lain membayar harga yang dijanjikan. Dalam kasus ini, penjual menyerahkan kapal beserta grosse akta, sementara pembeli membayar penuh harga yang disepakati. Salim H.S. menyatakan bahwa penjual berkewajiban menyerahkan barang dan pembeli berkewajiban membayar harga, dan kedua kewajiban itu telah dipenuhi (S, 2003). Pasal 1338 KUHPerdata menambahkan bahwa semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi yang membuatnya dan harus

dilaksanakan dengan itikad baik. Penyerahan fisik kapal, grosse akta, dan pelunasan harga menjadi bukti kuat itikad baik para pihak.

Tinjauan dari perspektif UUPK pun memperkuat keabsahan materiil transaksi ini. Pembeli sebagai konsumen berdasarkan Pasal 1 ayat (2) UUPK telah mendapatkan kapal dalam kondisi fisik yang baik dan layak operasi. Penjual selaku pelaku usaha berdasarkan Pasal 7 UUPK telah memenuhi kewajibannya dengan memberikan informasi yang jujur mengenai kondisi kapal. Hak konsumen atas informasi yang benar, jelas, dan jujur sebagaimana dimaksud Pasal 4 UUPK telah terpenuhi melalui penyerahan grosse akta asli dan penjelasan kondisi kapal secara langsung.

Berdasarkan seluruh analisis dari perspektif KUHPerdara dan UUPK, serta didukung oleh doktrin dari Subekti, Salim H.S., dan Sutan Remy Sjahdeini, dapat disimpulkan bahwa perjanjian jual beli KM. HARAPAN sah secara materiil dan mengikat para pihak. Akibat hukumnya adalah munculnya hak dan kewajiban yang bersifat mengikat: penjual wajib menjamin ketenangan kepemilikan pembeli, dan pembeli berhak menuntut pemenuhan seluruh janji penjual, termasuk kesediaan membantu pengurusan balik nama di kemudian hari.

3.3 Akibat Hukum Ditinjau dari Hukum Dagang dan Regulasi Perkapalan

Dari perspektif hukum dagang dan regulasi perkapalan, gambaran hukumnya berbeda secara signifikan. Pasal 309 KUHD mendefinisikan kapal sebagai semua alat berlayar, apapun nama dan sifatnya, sehingga KM. HARAPAN dengan jelas termasuk dalam kategori ini. Pasal 314 KUHD menetapkan bahwa kapal berukuran paling sedikit 20 m³ isi kotor (setara 7 GT) dapat dibukukan dalam register kapal sesuai peraturan. Setelah terdaftar, kapal diperlakukan seperti benda tidak bergerak dalam hal peralihan hak miliknya, yang berarti penyerahan secara fisik saja tidak cukup untuk memindahkan kepemilikan secara hukum. Prof. R. Soekardono menegaskan bahwa kapal yang tidak didaftarkan tidak mungkin memperoleh bukti kebangsaan dan tidak bisa berlayar secara resmi (Soekardono, 1987).

Pasal 158 UU Pelayaran mewajibkan pendaftaran kapal berukuran minimal 7 GT kepada Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal (P3BK). Grosse akta yang diterbitkan saat pendaftaran berfungsi sebagai bukti hak milik yang sah. Pasal 30 ayat (1) PP Perkapalan mewajibkan pemegang hak baru untuk mengajukan permohonan pembuatan akta dan pencatatan balik nama paling lambat tiga bulan sejak peralihan terjadi, dengan melampirkan bukti kepemilikan, identitas pemilik, grosse akta sebelumnya, dan surat ukur. Pasal 7 ayat (3) huruf e Permenhub Nomor 39 Tahun 2017 secara eksplisit menyatakan bahwa kapal yang

diperoleh melalui jual beli wajib dibuktikan dengan akta jual beli yang dibuat di hadapan notaris.

Dalam kasus KM. HARAPAN, seluruh persyaratan formil tersebut tidak terpenuhi. Kapal masih tercatat atas nama Daryono dalam register kapal Indonesia, meskipun secara fisik telah dikuasai sepenuhnya oleh Taryoso sejak Juni 2016 dan telah melampaui batas waktu tiga bulan yang ditentukan oleh PP Perkapalan. Herlien Budiono menyatakan bahwa peralihan hak milik kapal wajib mengikuti mekanisme levering yang dibuktikan dengan dokumen resmi (Budiono, 2018). Muhammad Akbar menambahkan bahwa akta jual beli notariil merupakan syarat mutlak utama dalam pendaftaran balik nama kapal (Akbar, 2026).

Ketiadaan akta autentik menimbulkan beberapa akibat hukum formil yang serius bagi pembeli. Pertama, pembeli tidak dapat mengajukan balik nama kepada P3BK karena persyaratan dokumen tidak terpenuhi. Kedua, pembeli tidak memiliki dasar hukum yang kuat untuk menggunakan kapal sebagai objek jaminan hipotek kepada lembaga keuangan. Ketiga, status kepemilikan kapal tetap tercatat atas nama penjual, sehingga jika terjadi sengketa atau penjual meninggal dunia, posisi pembeli menjadi sangat rentan. Pasal 1 ayat (7) dan Pasal 15 ayat (1) UUJN menegaskan bahwa akta notaris merupakan satu-satunya instrumen yang memiliki kekuatan pembuktian tertinggi dalam proses hukum dan administrasi perkapalan.

Meskipun demikian, yurisprudensi memberikan celah perlindungan bagi pembeli beritikad baik. Putusan Mahkamah Agung Nomor 1230 K/Sip/1980 dalam perkara Lian Gaw melawan Tjoa Gwat Kiam menetapkan bahwa pembeli yang telah membayar lunas dan menguasai objek secara fisik berhak mendapatkan perlindungan hukum meskipun belum memiliki akta resmi. Putusan Mahkamah Agung Nomor 1391 K/Pdt/2011 menegaskan bahwa hambatan administratif tidak boleh membatalkan hak yang diperoleh dengan itikad baik. Putusan Pengadilan Negeri Bekasi Nomor 567/Pdt.G/2018/PN.Bks juga memberikan peluang bagi pembeli untuk menempuh jalur pengadilan guna memvalidasi peralihan hak jika penjual tidak kooperatif.

Berdasarkan analisis terhadap Pasal 309 dan 314 KUHD, Pasal 158 UU Pelayaran, Pasal 30 PP Perkapalan, Pasal 7 ayat (3) huruf e Permenhub Nomor 39 Tahun 2017, serta Pasal 1 ayat (7) dan 15 ayat (1) UUJN, dapat disimpulkan bahwa secara yuridis formil kepemilikan KM. HARAPAN belum beralih secara sah dari Daryono kepada Taryoso. Peralihan kepemilikan yang sah baru dapat terwujud setelah akta jual beli notariil dibuat dan balik nama tercatat dalam daftar kapal Indonesia atas nama pembeli.

3.4 Kekuatan Pembuktian Perjanjian Jual Beli Tanpa Akta Autentik

Kekuatan pembuktian merupakan aspek krusial yang menentukan sejauh mana suatu dokumen dapat digunakan untuk membuktikan hak seseorang di hadapan hukum. Dalam transaksi KM. HARAPAN, satu-satunya dokumen yang tersedia adalah kuitansi pembayaran yang ditandatangani oleh kedua belah pihak.

Pasal 1868 KUHPerdara mendefinisikan akta autentik sebagai akta yang dibuat dalam bentuk yang ditentukan undang-undang oleh atau di hadapan pejabat umum yang berwenang. Akta autentik memiliki kekuatan pembuktian yang sempurna, yakni mencakup tiga dimensi sekaligus: kekuatan pembuktian lahiriah (keaslian dokumen tidak perlu dibuktikan ulang), kekuatan pembuktian formil (kebenaran tanda tangan dan pernyataan pejabat), serta kekuatan pembuktian materiil (kebenaran isi akta mengikat para pihak). R. Subekti menyatakan bahwa akta autentik adalah tulisan yang sengaja dibuat untuk dijadikan bukti suatu peristiwa hukum oleh pejabat yang berwenang (SUBEKTI, 2005). Kuitansi jual beli kapal tidak memenuhi satupun kriteria akta autentik karena dibuat tanpa campur tangan pejabat umum.

Pasal 1874 KUHPerdara mendefinisikan akta di bawah tangan sebagai tulisan yang ditandatangani tanpa perantaraan pejabat umum. Sudikno Mertokusumo menyatakan bahwa akta di bawah tangan sengaja dibuat untuk keperluan pembuktian oleh para pihak yang berkepentingan tanpa bantuan pejabat umum (Sudikno, 1998). Kuitansi yang ditandatangani Daryono dan Taryoso termasuk dalam kategori ini.

Pasal 1875 KUHPerdara memberikan ketentuan penting mengenai kekuatan pembuktian akta di bawah tangan. Tulisan di bawah tangan yang diakui kebenarannya oleh orang yang dihadapkan kepadanya memiliki kekuatan pembuktian yang sempurna seperti akta autentik bagi orang yang menandatangani, ahli warisnya, serta orang yang mendapat hak dari mereka. Kata kunci di sini adalah frasa “diakui kebenarannya.” Selama kedua pihak, yakni Daryono dan Taryoso, mengakui kebenaran tanda tangan dan isi kuitansi tersebut, maka kuitansi tersebut memiliki kekuatan mengikat di antara keduanya. Namun, apabila salah satu pihak menyangkal tanda tangan tersebut, beban pembuktian beralih kepada pihak yang menggunakan kuitansi itu sebagai alat bukti.

Perbedaan mendasar antara kuitansi di bawah tangan dengan akta autentik terletak pada jangkauan kekuatan pembuktiannya. Kuitansi hanya berlaku secara internal di antara para pihak yang membuatnya dan tidak dapat digunakan untuk menuntut perubahan data dalam

register kapal negara. Akta autentik, sebaliknya, memiliki kekuatan pembuktian yang bersifat sempurna dan menyeluruh, termasuk terhadap pihak ketiga dan otoritas administratif.

Yurisprudensi turut memberikan panduan interpretasi dalam hal ini. Putusan Nomor 135/PDT.G/2021/PN.Pbr menunjukkan bahwa pengadilan dapat menyatakan jual beli di bawah tangan sah dan berharga menurut hukum apabila didukung bukti pelunasan yang tidak terbantahkan dan adanya itikad baik dari pembeli. Putusan Mahkamah Agung Nomor 1230 K/Sip/1980 menetapkan bahwa pembeli beritikad baik yang telah membayar lunas dan menguasai objek secara terbuka wajib dilindungi hukum. Perlindungan ini bersifat kondisional dan situasional karena bergantung pada pengakuan para pihak serta kesediaan pengadilan untuk memvalidasi transaksi.

Kesimpulan dari analisis kekuatan pembuktian ini adalah bahwa kuitansi jual beli KM. HARAPAN memiliki kekuatan pembuktian yang sah dan mengikat bagi para pihak sepanjang kebenarannya diakui, namun tidak bersifat sempurna atau memaksa sebagaimana akta autentik. Kekuatan pembuktian tersebut terbatas pada hubungan internal antara penjual dan pembeli saja, tanpa mampu memicu perubahan data kepemilikan dalam sistem administrasi perkapalan negara.

3.5 Perbandingan dengan Penelitian Terdahulu

Penelitian ini memiliki kesamaan temuan dengan beberapa penelitian sebelumnya. (Zalukhu et al., 2021) dalam penelitiannya mengenai peralihan kapal di atas GT-7 di Kota Sibolga menyimpulkan bahwa secara yuridis formil kapal sebagai objek jual beli belum sah beralih dari penjual kepada pembeli, namun secara materiil telah beralih karena kapal dikuasai dan digunakan oleh pembeli. Temuan ini selaras dengan kesimpulan penelitian ini. (Ibrahim et al., 2023) dalam tesisnya mengenai kasus di Kabupaten Morowali Utara menyatakan bahwa pemegang kuitansi jual beli kapal tidak memiliki perlindungan hukum yang kuat karena kuitansi bukan alat bukti yang sempurna untuk membuktikan peralihan kepemilikan.

Kebaruan penelitian ini terletak pada kedalaman analisis multidimensi yang mengintegrasikan perspektif KUHPdata, KUHD, UUPK, UU Pelayaran, PP Perkapalan, Permenhub, dan UUJN secara bersamaan dalam satu kerangka analisis, dengan menggunakan kasus konkret dari Kabupaten Batang sebagai objek kajian. Pendekatan ini menghasilkan pemetaan akibat hukum yang lebih komprehensif dibandingkan penelitian sebelumnya yang hanya menitikberatkan pada satu atau dua peraturan tertentu.

4. PENUTUP

Penelitian ini menghasilkan dua kesimpulan utama yang saling melengkapi. Pertama, perjanjian jual beli kapal laut KM. HARAPAN berukuran 27 GT yang dibuat hanya dengan kuitansi di bawah tangan adalah sah secara materiil dan mengikat para pihak berdasarkan Pasal 1320, 1338, 1457, dan 1874 KUHPdata serta Pasal 1 ayat (2), 1 ayat (3), 4, dan 7 UUPK. Seluruh syarat sahnya perjanjian terpenuhi dan kedua pihak telah menjalankan kewajiban utamanya dengan itikad baik. Namun, secara yuridis formil berdasarkan Pasal 309 dan 314 KUHD *juncto* Pasal 158 UU Pelayaran *juncto* Pasal 30 PP Perkapalan *juncto* Pasal 7 ayat (3) huruf e Permenhub Nomor 39 Tahun 2017 *juncto* Pasal 1 ayat (7) dan 15 ayat (1) UUJN, kepemilikan kapal belum beralih secara sah dari penjual kepada pembeli. Peralihan formil baru terjadi setelah akta jual beli notariil dibuat dan balik nama tercatat dalam daftar kapal Indonesia.

Kedua, kekuatan pembuktian kuitansi jual beli berdasarkan Pasal 1868 dan 1875 KUHPdata adalah sah dan mengikat para pihak sepanjang kebenarannya diakui oleh keduanya, tetapi tidak bersifat sempurna sebagaimana akta autentik. Kuitansi tidak memiliki kekuatan untuk mengubah data kepemilikan dalam register kapal dan tidak dapat digunakan sebagai landasan formil untuk pembebanan hipotek.

Berdasarkan temuan ini, pembeli kapal berukuran di atas 7 GT sangat disarankan untuk segera melakukan proses balik nama kepada P3BK paling lambat tiga bulan setelah transaksi, didahului dengan pembuatan akta jual beli notariil. Pemerintah melalui instansi terkait perlu meningkatkan sosialisasi prosedur hukum yang benar dalam jual beli kapal kepada masyarakat nelayan, khususnya di daerah pesisir yang masih banyak melakukan transaksi secara informal.

PERSANTUNAN

Penulis menyampaikan terima kasih kepada Dr. Tashya Panji Nugraha, S.H., M.H., selaku dosen pembimbing yang telah memberikan bimbingan, arahan, dan masukan yang sangat berharga selama proses penelitian dan penyusunan artikel ini. Terima kasih juga kepada Dekan Fakultas Hukum dan Ilmu Politik Universitas Muhammadiyah Surakarta, Prof. Dr. Kelik Wardiono, S.H., M.H., atas dukungan akademik yang diberikan. Penulis juga mengucapkan terima kasih kepada Daryono dan Taryoso yang bersedia menjadi narasumber dalam penelitian ini.

DAFTAR PUSTAKA

- Budiono, H. (2018). Asas keseimbangan bagi hukum perjanjian Indonesia. *Jurnal Hukum IUS QUIA IUSTUM*, 25(2).
- Ibrahim, I. M. A., Sitorus, W., & Rifai, A. (2023). Sale and Purchase of Ships over GT-7 Size without Authentic Deeds in North Morowali Regency. *SIGn Jurnal Hukum*, 5(1).
<https://doi.org/10.37276/sjh.v5i1.280>
- S, S. H. (2003). HOKUM KONTRAK Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak. In *Jakarta: Sinar Grafika* (Number 22).
- SUBEKTI. (2005). Рок-Рок-Рок Hukum Perdata. *Ghalia Indonesia*, 1.
- Sudikno, M. (1998). Hukum Acara Perdata Indonesia. In *Yogyakarta: Liberty*.
- Zalukhu, A., Purba, H., Leviza, J., & Harianto, D. (2021). PERALIHAN KAPAL BERBOBOT DI ATAS 7GT DENGAN AKTA JUAL BELI BAWAH TANGAN DI KOTA SIBOLGA. *Law Jurnal*, 2(1). <https://doi.org/10.46576/lj.v2i1.1448>