



SIGn Jurnal Hukum

E-ISSN: 2685 – 8606 || P-ISSN: 2685 – 8614

<https://jurnal.penerbitsign.com/index.php/sjh/article/view/v5n1-15>

Volume 5 Issue 1: April – September 2023

Published Online: August 22, 2023

Article

Sale and Purchase of Ships over GT-7 Size without Authentic Deeds in North Morowali Regency

Jual Beli Kapal Laut di Atas Ukuran GT-7 Tanpa Akta Autentik di Kabupaten Morowali Utara

Ince Mochamad Arief Ibrahim*

Universitas Hasanuddin || ariefibrahim8@gmail.com

*Corresponding Author

Winner Sitorus

Universitas Hasanuddin || winsit66@yahoo.com

Aulia Rifai

Universitas Hasanuddin || aularifai73@yahoo.com

How to cite:

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), 195-206. <https://doi.org/10.37276/sjh.v5i1.280>



This work is licensed under a CC BY-4.0 License

ABSTRACT

This research aims to discern and analyze the legal repercussions of selling and purchasing ships over GT-7 size without authentic deeds. This research uses an empirical legal research method. All collected data is then qualitatively analyzed to describe the problem and answer the research objectives. The results show that the preference of the North Morowali community leans more towards the use of receipts as evidence of the sale and purchase of ships over GT-7 size, compared to the formal mechanism of a deed of sale and purchase executed before a Notary. As a result, five ships over GT-7 size operate without Port Clearance, which inevitably places the ship's captain in a vulnerable position regarding criminal punishment: a maximum imprisonment of five years and a fine of up to IDR 600,000,000. Furthermore, the sale and purchase of ships over GT-7 size without authentic deeds have also resulted in ownership disputes among the local community, as the gross deed of ship registration still lists the previous owner's identity. Therefore, several recommendations can be proposed to the relevant stakeholders. First, the Harbor Master of Kolonodale Port should conduct intensive socialization regarding the importance of the deed of sale for ships over GT-7 size executed before a Notary. This socialization aims to ensure the clear legal status of ships, raise public awareness about safety and seaworthiness, and prevent potential criminal punishment risks for the captain. Second, as Government Officials, the Ship Registration Officer and Ship Name Transfer Recorder should collaborate with legal institutions to review ships operating in Indonesian waters without Port Clearance. Lastly, Law Enforcement should adopt a mediation approach in resolving ship ownership disputes, prioritizing aspects of justice and truth, thereby preventing further losses for the Northern Morowali community.

Keyword: Authentic Deed; Legal Repercussions; Sale and Purchase; Ship Name Transfer; Ship Registration.

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis akibat hukum jual beli kapal di atas ukuran GT-7 tanpa akta autentik. Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum empiris. Seluruh data yang terkumpul kemudian dianalisis secara kualitatif untuk mendeskripsikan masalah dan menjawab tujuan penelitian. Hasil penelitian menunjukkan bahwa masyarakat Morowali Utara lebih cenderung menggunakan kuitansi sebagai bukti jual beli kapal di atas ukuran GT-7 dibandingkan dengan mekanisme formal akta jual beli yang dibuat dihadapan Notaris. Akibatnya, lima kapal di atas ukuran GT-7 beroperasi tanpa Surat Persetujuan Berlayar, yang tentunya menempatkan nakhoda dalam posisi rentan terhadap hukuman pidana: penjara maksimal lima tahun dan denda hingga Rp 600.000.000. Selain itu, jual beli kapal di atas ukuran GT-7 tanpa akta autentik juga menimbulkan sengketa kepemilikan di antara masyarakat setempat, karena pada grosse akta pendaftaran kapal masih mencantumkan identitas pemilik sebelumnya. Oleh karena itu, beberapa rekomendasi dapat diajukan kepada pemangku kepentingan terkait. Pertama, Syahbandar Pelabuhan Kolonodale harus melakukan sosialisasi secara intensif mengenai pentingnya akta jual beli kapal di atas ukuran GT-7 yang dibuat dihadapan Notaris. Sosialisasi ini bertujuan untuk memastikan status hukum kapal yang jelas, meningkatkan kesadaran masyarakat tentang keselamatan dan kelaiklautan, serta mencegah potensi risiko hukuman pidana bagi nakhoda. Kedua, sebagai Pejabat Pemerintah, Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal harus bekerja sama dengan lembaga hukum untuk meninjau kapal yang beroperasi di perairan Indonesia tanpa Surat Persetujuan Berlayar. Terakhir, Penegak Hukum harus menggunakan pendekatan mediasi dalam penyelesaian sengketa hak milik atas kapal dengan mengutamakan aspek keadilan dan kebenaran sehingga tidak merugikan masyarakat Morowali Utara lebih lanjut.

Kata Kunci: Akibat Hukum; Akta Autentik; Balik Nama Kapal; Jual Beli; Pendaftaran Kapal.

INTRODUCTION

Amidst a geographical condition comprising thousands of islands, ships play a pivotal role as Indonesia's primary means of transportation (Kadarisman et al., 2016). The function of ships extends beyond mere transportation instruments; they symbolize unity and continuity in connecting various Indonesian islands (Malisan & Puriningsih, 2015). The availability of maritime transportation, especially ships above the GT-7 size, facilitates not just the movement of people but also the mobility of goods and services. Such fluent mobility bridges the geographical gap, often posing significant economic and socio-cultural challenges (Syafriil & Sujarwanto, 2015). For

PENDAHULUAN

Di tengah kondisi geografis yang terdiri dari ribuan pulau, kapal berperan penting sebagai alat transportasi utama Indonesia. Fungsi kapal melampaui alat transportasi belaka; kapal melambangkan kesatuan dan kesinambungan dalam menghubungkan berbagai pulau di Indonesia. Ketersediaan transportasi laut, khususnya kapal di atas ukuran GT-7, tidak hanya memudahkan pergerakan orang tetapi juga mobilitas barang dan jasa. Mobilitas lancar seperti itu menjembatani kesenjangan geografis, yang seringkali menimbulkan tantangan ekonomi dan sosial budaya yang signifikan. Misalnya, pulau-pulau yang jauh dari pusat ekonomi dapat

instance, islands distant from economic centers can receive supplies more swiftly and efficiently, while local products from remote islands can easily be sold and distributed to other regions. Furthermore, good maritime transportation access reinforces social and cultural bonds between Indonesian islands. This situation fosters the exchange of information, traditions, and culture, preserving Indonesia's cultural richness while promoting unity amidst diversity.

Ships do not merely act as inter-island connectors; they also support the continuity of socio-economic activities, especially for communities in coastal areas (Ilham & Darwan, 2015). The sustainability of these activities propels economic growth, predominantly in the maritime transportation service sector. The flourishing of the maritime transportation sector in Indonesia does not solely benefit the transport service sector. Another intriguing phenomenon is the rising trend in selling and purchasing ships over GT-7 size. The promising business prospects in this sector position it among the rapidly expanding business sectors, especially in Indonesia's coastal regions (Syafnil et al., 2020).

Law governance and regulations become paramount with the increasing sale and purchase agreements for ships over GT-7 size (Rani & Sucipta, 2019). To provide legal certainty for parties involved in such agreements, Article 7 section (3) point e of Ministerial Regulation Number PM 39 of 2017 regulates that:

"For ships acquired through sale and purchase must be evidenced by a deed of sale and purchase executed before a Notary."

The deed of sale and purchase above is an authentic document recording agreements between parties and proof of ship ownership. In a seaworthiness context, the proof of ship ownership is a vital document mandatorily possessed by owners who acquire their ships through a sale and purchase agreement (Kongres, 2019). Its legitimacy is crucial when applying for registration until the owner obtains the gross deed of ship registration (Hana et al., 2022).

While Ministerial Regulation Number PM 39 of 2017 has regulated the requirements concerning the gross deed of ship registration, certain regions in Indonesia display non-compliance with this regulation. A case in point is the North Morowali Regency. The discrepancy in ship registration data has become a pressing concern in this regency.

According to the data from the Kolonodale Class III Port Management Unit Office, it was found that out of approximately eight ships operating in the waters of North Morowali Regency, only three possess the gross deed of ship registration. The primary reason behind this discrepancy is the absence of proof of ship ownership. Many ship transactions in the North Morowali Regency are carried out without the correct procedures, namely

menerima pasokan dengan lebih cepat dan efisien, sedangkan produk lokal dari pulau-pulau terpencil dapat dengan mudah dijual dan didistribusikan ke daerah lain. Selain itu, akses transportasi laut yang baik memperkuat ikatan sosial dan budaya antar pulau di Indonesia. Situasi ini mendorong pertukaran informasi, tradisi, dan budaya, melestarikan kekayaan budaya Indonesia sekaligus mengedepankan persatuan di tengah keragaman.

Kapal tidak hanya bertindak sebagai penghubung antar pulau; kapal juga mendukung kelangsungan kegiatan sosial ekonomi, terutama bagi masyarakat di wilayah pesisir. Keberlanjutan kegiatan tersebut mendorong pertumbuhan ekonomi, terutama di sektor jasa transportasi laut. Maraknya sektor transportasi laut di Indonesia tidak hanya menguntungkan sektor jasa transportasi. Fenomena menarik lainnya adalah meningkatnya tren penjualan dan pembelian kapal di atas ukuran GT-7. Prospek bisnis yang menjanjikan di sektor ini menempatkannya di antara sektor bisnis yang berkembang pesat, terutama di wilayah pesisir Indonesia.

Tata kelola hukum dan peraturan menjadi hal yang penting dengan meningkatnya perjanjian jual beli kapal di atas ukuran GT-7. Untuk memberikan kepastian hukum bagi para pihak yang terlibat dalam perjanjian tersebut, Pasal 7 ayat (3) huruf e Permenhub Nomor PM 39 Tahun 2017 mengatur bahwa:

"Bagi kapal yang diperoleh melalui jual beli dibuktikan dengan akta jual beli yang dibuat dihadapan Notaris."

Akta jual beli di atas merupakan dokumen autentik perjanjian pencatatan antara para pihak dan bukti hak milik atas kapal. Dalam konteks kelaiklautan, bukti hak milik atas kapal merupakan dokumen penting yang wajib dimiliki oleh pemilik yang memperoleh kapalnya melalui perjanjian jual beli. Keabsahannya sangat penting ketika mengajukan pendaftaran sampai pemilik memperoleh grosse akta pendaftaran kapal.

Sementara Permenhub Nomor PM 39 Tahun 2017 telah mengatur persyaratan mengenai grosse akta pendaftaran kapal, beberapa daerah di Indonesia menunjukkan ketidakpatuhan terhadap peraturan ini. Salah satu contohnya adalah Kabupaten Morowali Utara. Kesenjangan data pendaftaran kapal menjadi perhatian yang mendesak di kabupaten ini.

Menurut data Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Kolonodale, diketahui dari sekitar delapan kapal yang beroperasi di perairan Kabupaten Morowali Utara, hanya tiga yang memiliki grosse akta pendaftaran kapal. Alasan utama di balik perbedaan ini adalah tidak adanya bukti hak milik atas kapal. Transaksi kapal di Kabupaten Morowali Utara banyak dilakukan tanpa prosedur yang benar yaitu akta jual beli yang

a deed of sale and purchase executed before a Notary. Instead, ship buyers merely obtain a receipt of payment from the sellers as evidence of the transaction (Zalukhu et al., 2021). Regrettably, this receipt fails to satisfy the document requirements for obtaining a gross deed of ship registration, particularly for ships over GT-7 size.

Conversely, the Government mandates several requirements that every ship sailing in Indonesian waters must meet. Pertinently, Article 219 section (1) of Law Number 17 of 2008¹ regulates that:

“Every ship setting sail is required to have a Port Clearance issued by the Harbor Master.”

The role of the Harbor Master here is pivotal, not only in issuing the port clearance but also in having the authority to delay or even prohibit ships from sailing if they are deemed non-compliant with seaworthiness standards (Mandala et al., 2016). This rule prevents buyers from acquiring port clearance and introduces the risk of ownership disputes. Buyers are vulnerable, lacking proof of ship ownership and solely relying on payment receipts as transaction evidence. Legally, this creates vulnerability and jeopardizes the legal certainty of the ownership and operation of the concerned ships (Pratama & Priandhini, 2023).

Considering the complexity and urgency of ship sales and purchase agreements without authentic deeds in North Morowali Regency, the aim of this research becomes immensely vital. Specifically, this research aims to discern and analyze the legal repercussions of selling and purchasing ships over GT-7 size without authentic deeds. By understanding the scope and limitations of legal protection for these transactions, this research is anticipated to provide insights for all relevant stakeholders. Moreover, the North Morowali Regency community will better understand the risks and their rights in ship sale and purchase agreements. Consequently, the outcomes of this research could serve as a reference for the government and related institutions in formulating policies and legal actions against this practice.

METHOD

This research uses an empirical legal research method, relying on factual data to understand specific legal occurrences (*in concreto*), especially those related to sale and purchase agreements (Qamar & Rezah, 2020). This research seeks to comprehend legal practices as a social phenomenon by analysing facts or data. It examines how various social, economic, political, psychological, and anthropological factors

dibuat dihadapan Notaris. Sebaliknya, pembeli kapal hanya mendapatkan kuitansi pembayaran dari penjual sebagai bukti transaksi. Sayangnya, kuitansi ini tidak memenuhi persyaratan dokumen untuk memperoleh grosse akta pendaftaran kapal, khususnya untuk kapal di atas ukuran GT-7.

Sebaliknya, Pemerintah mengamanatkan beberapa persyaratan yang harus dipenuhi oleh setiap kapal yang berlayar di perairan Indonesia. Berkaitan dengan itu, Pasal 219 ayat (1) UU Nomor 17 Tahun 2008¹ mengatur bahwa:

“Setiap kapal yang berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar.”

Peran Syahbandar di sini sangat penting, tidak hanya dalam mengeluarkan Surat Persetujuan Berlayar tetapi juga memiliki kewenangan untuk menunda atau bahkan melarang kapal berlayar jika dianggap tidak sesuai dengan standar kelaiklautan. Aturan ini mencegah pembeli memperoleh Surat Persetujuan Berlayar dan menimbulkan risiko sengketa kepemilikan. Pembeli rentan, tidak memiliki bukti hak milik atas kapal dan hanya mengandalkan kuitansi pembayaran sebagai bukti transaksi. Secara hukum, hal ini menimbulkan kerawanan dan membahayakan kepastian hukum atas kepemilikan dan pengoperasian kapal yang bersangkutan.

Mengingat kompleksitas dan urgensi perjanjian jual beli kapal tanpa akta autentik di Kabupaten Morowali Utara, maka tujuan dari penelitian ini menjadi sangat vital. Secara khusus, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui dan menganalisis akibat hukum jual beli kapal di atas ukuran GT-7 tanpa akta autentik. Dengan memahami ruang lingkup dan batasan perlindungan hukum atas transaksi tersebut, penelitian ini diharapkan dapat memberikan wawasan bagi seluruh pemangku kepentingan terkait. Selain itu, masyarakat Kabupaten Morowali Utara akan lebih memahami risiko dan hak-hak mereka dalam perjanjian jual beli kapal. Dengan demikian, hasil penelitian ini dapat menjadi acuan bagi pemerintah dan instansi terkait dalam merumuskan kebijakan dan tindakan hukum terhadap praktik tersebut.

METODE

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum empiris, dengan mengandalkan data faktual untuk memahami peristiwa hukum yang spesifik (*in concreto*), khususnya yang berkaitan dengan perjanjian jual beli. Penelitian ini berusaha memahami praktik hukum sebagai fenomena sosial dengan mendasarkan analisisnya pada fakta atau data. Ini mengkaji bagaimana berbagai faktor sosial, ekonomi, politik, psikologis, dan antropologis mempengaruhi perilaku

¹Law Number 17 of 2008 has been amended by Article 57 of Government Regulation in Lieu of Law Number 2 of 2022, which is enacted with Law Number 6 of 2023.

¹UU Nomor 17 Tahun 2008 telah diubah dengan Pasal 57 Perppu Nomor 2 Tahun 2022 yang ditetapkan dengan UU Nomor 6 Tahun 2023.

influence the behavior of the sale and purchase of ships over GT-7 size without authentic deeds (Irwansyah, 2021). The research took place in Kolonodale Port from May to July 2023. It utilizes both primary and secondary data sources. Primary data collection involves in-depth interviews with informants, while secondary data is done through a literature study technique. All collected data is then qualitatively analyzed to describe the problem and answer the research objectives (Sampara & Husen, 2016).

RESULTS AND DISCUSSION

The sale and purchase of ships can be categorized as a reciprocal agreement, illustrating the interactive relationship between two parties: the seller and the buyer. Every agreement, including the sale and purchase of ships, embodies a legal dimension wherein both parties must fulfil their rights and obligations. These rights and obligations ensure that each party meets its responsibilities under what has been agreed upon, minimizing the potential for disputes or injustices that may arise (Rosalinda & Aminah, 2023).

As a legal instrument, agreements are founded on the principle of freedom of contract (Hariyadi, 2020). In this regard, parties involved in an agreement have the autonomy to determine the clauses and substance of the agreement they intend to draft (Ayudiatratri & Cahyono, 2022). In the context of selling and purchasing ships, sellers and buyers can certainly tailor the detailed clauses of the agreement to their needs and desires without violating the applicable legislation.

However, amidst this flexibility, it must be acknowledged that every clause of an agreement can result in specific legal consequences, such as the emergence of new rights, alteration of existing rights, or even the revocation of rights (Hamzah & Mangarengi, 2023). Therefore, even though parties have freedom in contracting, they must understand and consider the legal repercussions of every clause in the agreement they draft, to prevent losses or disputes in the future (Putri & Silviana, 2022).

Meanwhile, in North Morowali, selling and purchasing ships over GT-7 size without authentic deeds is an undeniable reality. The involvement of authentic deeds in such agreements provides legal certainty guaranteeing the validity and legality of the agreement. However, the prevalence of violations in this region indicates a disparity between legal principles and on-the-ground reality. As revealed by Datu Awang:²

"Many ship owners in North Morowali carry out sales and purchases without involving a notary. They solely transact based on trust. Buyers provide money, and sellers hand over the ship and a payment receipt."

jual beli kapal di atas ukuran GT-7 tanpa akta autentik. Penelitian berlangsung di Pelabuhan Kolonodale pada Mei hingga Juli 2023. Penelitian ini menggunakan sumber data primer dan sekunder. Pengumpulan data primer dilakukan melalui wawancara mendalam dengan informan, sedangkan data sekunder dilakukan melalui teknik studi literatur. Seluruh data yang terkumpul kemudian dianalisis secara kualitatif untuk mendeskripsikan masalah dan menjawab tujuan penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Jual beli kapal dapat dikategorikan sebagai perjanjian timbal balik yang menggambarkan hubungan interaktif antara dua pihak: penjual dan pembeli. Setiap perjanjian, termasuk jual beli kapal, mengandung dimensi hukum dimana kedua belah pihak memiliki hak dan kewajiban yang harus dipenuhi. Hak dan kewajiban ini memastikan bahwa masing-masing pihak memenuhi tanggung jawabnya berdasarkan apa yang telah disepakati, meminimalkan potensi perselisihan atau ketidakadilan yang mungkin timbul.

Sebagai instrumen hukum, perjanjian didasarkan pada prinsip kebebasan berkontrak. Dalam kaitan ini, pihak-pihak yang terlibat dalam suatu perjanjian memiliki otonomi untuk menentukan klausul dan substansi perjanjian yang akan dibuatnya. Dalam konteks jual beli kapal, penjual dan pembeli dapat menyesuaikan detail klausul perjanjian dengan kebutuhan dan keinginannya, tentunya tanpa melanggar peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Namun, di tengah fleksibilitas tersebut, harus diakui bahwa setiap klausul dalam suatu perjanjian dapat menimbulkan konsekuensi hukum tertentu, seperti timbulnya hak baru, perubahan hak yang telah ada, atau bahkan pencabutan hak. Oleh karena itu, meskipun para pihak memiliki kebebasan dalam membuat kontrak, mereka harus memahami dan mempertimbangkan akibat hukum dari setiap klausul dalam perjanjian yang mereka buat, untuk mencegah kerugian atau perselisihan di kemudian hari.

Sementara itu, di Morowali Utara, jual beli kapal di atas ukuran GT-7 tanpa akta autentik merupakan realita yang tak terbantahkan. Keterlibatan akta autentik dalam perjanjian tersebut memberikan kepastian hukum yang menjamin keabsahan dan legalitas perjanjian tersebut. Namun, maraknya pelanggaran di wilayah ini menunjukkan adanya disparitas antara prinsip hukum dan realitas di lapangan. Diungkapkan Datu Awang, bahwa:²

"Banyak pemilik kapal di Morowali Utara melakukan jual beli tanpa melibatkan notaris. Mereka hanya bertransaksi berdasarkan kepercayaan. Pembeli memberikan uang, dan penjual menyerahkan kapal beserta kuitansi pembayaran."

²Interview Results with Datu Awang, as the Head of Kolonodale Class III Port Management Unit Office, on 5 July 2023.

²Hasil Wawancara dengan Datu Awang, selaku Kepala Kantor Unit Penyelenggara Pelabuhan Kelas III Kolonodale, pada 5 Juli 2023.

This expression aligns with the statement by H. Mahmud Ibrahim, asserting that:³

"In this area, the sale and purchase of ships typically only use receipts, not authentic deeds. The community feels that going through a notary prolongs the process and adds to the cost, even though we know the proper procedure should involve a notary."

The interview results indicate that the community chooses receipts as transaction evidence over authentic deeds. The primary rationale behind this choice is the perception of the extended duration and added costs when involving a notary in the ship sale and purchase process. Thus, it becomes evident that time efficiency and cost considerations are paramount for the North Morowali community, even if they compromise the legality and validity of transactions.

In port activities, the gross deed of ship registration is pivotal. Every ship operating is mandated to meet seaworthiness standards and possess a clear and recognized legal status. In this regard, Article 117 section (1) point a of [Law Number 17 of 2008](#) regulates that:

"Safety and security of maritime transport refer to the condition of fulfilling the requirements for ship seaworthiness."

Article 117 section (2) of [Law Number 17 of 2008](#) further regulates that:

"The seaworthiness of a ship, as referred to in section (1) point a, must be met by every ship in accordance with its sailing area, which includes the legal status of the ship."

Additionally, Article 154 of [Law Number 17 of 2008](#) regulates that:

"The legal status of the ship can be determined after undergoing the process of: ship measurement; ship registration; and determining the nationality of the ship."

Hence, during a sale and purchase, the procedure of ship registration becomes a vital step that the new owner must not overlook. Meanwhile, the registration of ownership rights over ships, as based on Article 5 section (1) of [Ministerial Regulation Number PM 39 of 2017](#), regulates that:

"The ownership rights of a ship that has been measured and has obtained a measurement certificate can be registered in Indonesia by the Owner to the Ship Registration Officer and Ship Name Transfer Recorder."

From the provision above, ship registration is not solely intended for ships that have never operated. Ship registration also applies to ships that have been

Ungkapan ini senada dengan pernyataan H. Mahmud Ibrahim yang menegaskan bahwa:³

"Di daerah ini biasanya jual beli kapal hanya menggunakan kuitansi, bukan akta autentik. Masyarakat merasa melalui notaris memperlama proses dan menambah biaya, padahal kita tahu prosedur yang benar harus melibatkan notaris."

Hasil wawancara menunjukkan bahwa masyarakat lebih memilih kuitansi sebagai bukti transaksi daripada akta autentik. Alasan utama di balik pilihan ini adalah persepsi akan durasi yang diperpanjang dan biaya tambahan ketika melibatkan notaris dalam proses jual beli kapal. Dengan demikian, terlihat bahwa pertimbangan efisiensi waktu dan biaya menjadi hal yang utama bagi masyarakat Morowali Utara, sekalipun hal tersebut mengkompromikan legalitas dan keabsahan transaksi.

Dalam kegiatan pelabuhan, grosse akta pendaftaran kapal sangatlah penting. Setiap kapal yang beroperasi diamankan untuk memenuhi standar kelaiklautan dan memiliki status hukum yang jelas dan diakui. Sehubungan dengan itu, Pasal 117 ayat (1) huruf a UU Nomor 17 Tahun 2008 mengatur bahwa:

"Keselamatan dan keamanan angkutan perairan yaitu kondisi terpenuhinya persyaratan kelaiklautan kapal."

Pasal 117 ayat (2) UU Nomor 17 Tahun 2008 lebih lanjut mengatur bahwa:

"Kelaiklautan kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a wajib dipenuhi setiap kapal sesuai dengan daerah pelayarannya yang meliputi status hukum kapal."

Selain itu, Pasal 154 UU Nomor 17 Tahun 2008 mengatur bahwa:

"Status hukum kapal dapat ditentukan setelah melalui proses: pengukuran kapal; pendaftaran kapal; dan penetapan kebangsaan kapal."

Dengan demikian, dalam jual beli, prosedur pendaftaran kapal menjadi langkah penting yang tidak boleh diabaikan oleh pemilik baru. Sedangkan pendaftaran hak milik atas kapal berdasarkan Pasal 5 ayat (1) Permenhub Nomor PM 39 Tahun 2017 mengatur bahwa:

"Hak milik atas kapal yang telah diukur dan mendapat surat ukur dapat didaftarkan di Indonesia oleh Pemilik kepada Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal."

Dari ketentuan di atas, pendaftaran kapal tidak semata-mata diperuntukkan bagi kapal yang belum pernah beroperasi. Pendaftaran kapal juga berlaku

³Interview Results with H. Mahmud Ibrahim, as Ship Owner in North Morowali, on 5 July 2023.

³Hasil Wawancara dengan H. Mahmud Ibrahim, selaku Pemilik Kapal di Morowali Utara, pada 5 Juli 2023.

operating and were previously registered by the former owner. In the context of ships that have been operational and previously registered, the new ship owner must apply for a name transfer (Prastica, 2018). Given the significance of the ship's legal status, a further study on ship registration and application for ship name transfer becomes a relevant and significant point to be explored more deeply.

Legal Repercussions of Operating Ships without Port Clearance

Through the ship registration process, the new ship owner obtains the gross deed of ship registration, concurrently asserting their responsibility for the ship now under their supervision (Muna et al., 2021). However, in North Morowali, there are numerous sales and purchases of ships over GT-7 size without authentic deeds, leading to the ship registration process being neglected by ship owners. In this context, Article 7 section (1) point a of Ministerial Regulation Number PM 39 of 2017 regulates that:

"The application for registration of ship ownership rights, as referred to in Article 5 section (1), must be accompanied by proof of ship ownership."

Subsequently, Article 7 section (3) point e of Ministerial Regulation Number PM 39 of 2017 regulates that:

"Proof of ship ownership, as referred to in section (1) point a, consists of: for ships acquired through sale and purchase must be evidenced by a deed of sale and purchase executed before a Notary."

New ship owners with sales and purchases of ships over GT-7 size without authentic deeds will face challenges in meeting the requirements based on the provisions above. This situation is problematic since, without undergoing the registration process, ships lack a clear and recognized legal status (Wijaya & Prajitno, 2018). Therefore, the Harbor Master will not grant Port Clearance as the ship does not meet seaworthiness requirements. In this regard, Article 219 section (3) of Law Number 17 of 2008 regulates that:

"Port Clearance, as referred to in section (1), is not given to the ship or revoked if the provisions referred to in Article 44, Article 117 section (2), Article 125 section (2), Article 130 section (1), Article 134 section (1), Article 135, Article 149 section (2), Article 169 section (1), Article 213 section (2), or Article 215 is violated."

The regulations above are clear legal repercussions for selling and purchasing ships over GT-7 size without authentic deeds. A ship operating without Port Clearance will face legal repercussions for criminal

bagi kapal yang telah beroperasi dan didaftarkan sebelumnya oleh pemilik sebelumnya. Dalam konteks kapal yang telah beroperasi dan terdaftar sebelumnya, pemilik kapal yang baru harus mengajukan permohonan balik nama. Mengingat pentingnya status hukum kapal, kajian lebih lanjut tentang pendaftaran kapal dan permohonan balik nama kapal menjadi hal yang relevan dan signifikan untuk ditelaah lebih dalam.

Akibat Hukum Mengoperasikan Kapal Tanpa Surat Persetujuan Berlayar

Melalui proses pendaftaran kapal, pemilik kapal baru memperoleh grosse akta pendaftaran kapal sekaligus menyatakan tanggung jawabnya atas kapal yang sekarang berada di bawah pengawasannya. Namun, di Morowali Utara banyak terjadi jual beli kapal di atas ukuran GT-7 tanpa akta autentik sehingga proses pendaftaran kapal terbengkalai oleh pemilik kapal. Dalam konteks ini, Pasal 7 ayat (1) huruf a Permenhub Nomor PM 39 Tahun 2017 mengatur bahwa:

"Permohonan pendaftaran hak milik atas kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 5 ayat (1) wajib dilengkapi dengan bukti hak milik atas kapal."

Selanjutnya, Pasal 7 ayat (3) huruf e Permenhub Nomor PM 39 Tahun 2017 mengatur bahwa:

"Bukti hak milik atas kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf a, terdiri atas: bagi kapal yang diperoleh melalui jual beli dibuktikan dengan akta jual beli yang dibuat dihadapan Notaris."

Pemilik kapal baru dengan jual beli kapal di atas ukuran GT-7 tanpa akta autentik akan menghadapi tantangan dalam memenuhi persyaratan berdasarkan ketentuan di atas. Situasi ini bermasalah karena tanpa melalui proses pendaftaran, kapal tidak memiliki status hukum yang jelas dan diakui. Oleh karena itu, Syahbandar tidak akan memberikan Surat Persetujuan Berlayar karena kapal tersebut tidak memenuhi persyaratan kelaiklautan. Sehubungan dengan itu, Pasal 219 ayat (3) UU Nomor 17 Tahun 2008 mengatur bahwa:

"Surat Persetujuan Berlayar sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak diberikan pada kapal atau dicabut apabila ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 44, Pasal 117 ayat (2), Pasal 125 ayat (2), Pasal 130 ayat (1), Pasal 134 ayat (1), Pasal 135, Pasal 149 ayat (2), Pasal 169 ayat (1), Pasal 213 ayat (2), atau Pasal 215 dilanggar."

Ketentuan tersebut di atas merupakan akibat hukum yang jelas bagi jual beli kapal di atas ukuran GT-7 tanpa akta autentik. Sebuah kapal yang beroperasi tanpa Surat Persetujuan Berlayar akan menghadapi akibat hukum atas pelanggaran pidana. Dalam konteks

violations. In this context, Article 323 section (1) of [Law Number 17 of 2008](#) regulates that:

“A captain sailing without a Port Clearance issued by the Harbor Master, as referred to in Article 219 section (1), is punishable by imprisonment of up to 5 (five) years and a fine of up to Rp 600,000,000.00 (six hundred million rupiah).”

Nevertheless, several ships at Kolonodale Port continue to operate even though their owners have not registered them. As revealed by Datu Awang:

“So far, about eight ship units are operating at Kolonodale Port. However, only three ships over GT-7 size have the gross deed of ship registration.”

The interview above depicts a surprising situation regarding maritime operations in North Morowali waters. Out of eight operational ship units, astonishingly, more than half, i.e., five ship units, do not have a gross deed of ship registration. These five ships sail without possessing Port Clearance, an essential document mandated by [Law Number 17 of 2008](#).

Delving deeper, Article 219 section (1) of [Law Number 17 of 2008](#) explicitly mentions the obligation of every ship to possess Port Clearance issued by the Harbor Master before operating. Hence, ships operating without Port Clearance are violating this provision. Even more gravely, Article 323 section (1) of [Law Number 17 of 2008](#) affirms criminal punishment for captains sailing without Port Clearance. A potential imprisonment of up to five years and a fine of IDR 600,000,000 is not trivial.

This situation underscores the importance of ship registration and the possession of Port Clearance for every ship operating in Indonesian waters, especially in North Morowali Regency. Thus, the authorities must take decisive action and conduct more intensive socialization, especially for ship owners, regarding the importance of having proof of ship ownership in the form of a deed of sale and purchase executed before a Notary. This condition ensures the ship ownership registration process runs smoothly under prevailing legislation. Meanwhile, new ship owners without the gross deed of ship registration but possessing a deed of sale and purchase executed before a Notary are encouraged to register to obtain Port Clearance promptly.

Ship Ownership Disputes

In addition to obstructing the registration process of ships, the sale and purchase of ships over GT-7 size without authentic deeds can also hinder the name

ini, Pasal 323 ayat (1) UU Nomor 17 Tahun 2008 mengatur bahwa:

“Nakhoda yang berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar sebagaimana dimaksud dalam Pasal 219 ayat (1) dipidana dengan pidana penjara paling lama 5 (lima) tahun dan denda paling banyak Rp 600.000.000,00 (enam ratus juta rupiah).”

Meski demikian, beberapa kapal di Pelabuhan Kolonodale tetap beroperasi meski pemiliknya belum mendaftarkannya. Seperti yang diungkapkan oleh Datu Awang:

“Sejauh ini ada sekitar delapan unit kapal yang beroperasi di Pelabuhan Kolonodale. Namun, hanya tiga kapal di atas ukuran GT-7 yang memiliki grosse akta pendaftaran kapal.”

Wawancara di atas menggambarkan situasi yang mengejutkan terkait operasi maritim di perairan Morowali Utara. Dari delapan unit kapal yang beroperasi, yang mengherankan, lebih dari setengahnya, yakni lima unit kapal, tidak memiliki grosse akta pendaftaran kapal. Kelima kapal tersebut berlayar tanpa memiliki Surat Persetujuan Berlayar, dokumen penting yang diamanatkan UU Nomor 17 Tahun 2008.

Menggali lebih dalam, Pasal 219 ayat (1) UU Nomor 17 Tahun 2008 secara tegas menyebutkan kewajiban setiap kapal untuk memiliki Surat Persetujuan Berlayar yang dikeluarkan oleh Syahbandar sebelum beroperasi. Oleh karena itu, kapal yang beroperasi tanpa Surat Persetujuan Berlayar melanggar ketentuan ini. Lebih parah lagi, Pasal 323 ayat (1) UU Nomor 17 Tahun 2008 menegaskan pidana bagi nakhoda yang berlayar tanpa Surat Persetujuan Berlayar. Ancaman pidana penjara maksimal lima tahun dan denda Rp 600.000.000 bukanlah hal yang sepele.

Situasi ini menegaskan pentingnya pendaftaran kapal dan kepemilikan Surat Persetujuan Berlayar bagi setiap kapal yang beroperasi di perairan Indonesia, khususnya di Kabupaten Morowali Utara. Dengan demikian, pihak berwenang harus mengambil tindakan tegas dan melakukan sosialisasi yang lebih intensif, khususnya bagi para pemilik kapal, mengenai pentingnya memiliki bukti hak milik atas kapal berupa akta jual beli yang dibuat dihadapan Notaris. Kondisi ini memastikan proses pendaftaran hak milik atas kapal berjalan lancar sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku. Sementara itu, pemilik kapal baru yang tidak memiliki grosse akta pendaftaran kapal tetapi memiliki akta jual beli yang dibuat di hadapan Notaris dianjurkan untuk segera mendaftarkan guna mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar.

Sengketa Hak Milik atas Kapal

Selain menghambat proses pendaftaran kapal, jual beli kapal di atas ukuran GT-7 tanpa akta autentik

transfer process for ships previously registered by the former owner. In this regard, Article 18 section (1) of [Ministerial Regulation Number PM 39 of 2017](#) regulates that:

“For every transfer of ownership rights of a registered ship, the new ship owner must apply for a name transfer application to the Ship Registration Officer and Ship Name Transfer Recorder at the place where the ship is registered, using the SPKE form, no later than 3 (three) months since the transfer.”

Article 18 section (2) point a of [Ministerial Regulation Number PM 39 of 2017](#) regulates that:

“The application, as referred to in section (1), must be accompanied by: proof of the transfer of ship ownership.”

Furthermore, Article 18 section (3) point a of [Ministerial Regulation Number PM 39 of 2017](#) regulates that:

“Proof of the transfer of ship ownership, as referred to in section (2) point a, can be in the form of: a deed of sale and purchase executed before a Notary.”

The provisions above provide legal protection and introduce legal repercussions should ship owners neglect these regulations (Yasin, 2022). In this context, selling and purchasing ships over GT-7 size without authentic deeds can lead to various legal complications. Among them, it could trigger protracted ownership disputes because the gross deed of ship registration still lists the identity of the former ship owner. As revealed by Datu Awang:

“A few decades ago in North Morowali, two related ship businessmen conducted a sale without a Notary and a ship name transfer, as the seller and buyer trusted each other. However, this transaction ended in a dispute when the buyer accused the seller of defaulting for not transferring the profit rights as agreed.”

The interview above depicts disputes arising from selling and purchasing ships over GT-7 size without authentic deeds. However, the payment receipts used in the transaction above legally stand as written evidence, as regulated in Article 1866 of the [Civil Code](#). This assertion is reinforced by Article 1874 of the [Civil Code](#), which regulates that:

“By signing a private document, affixing a thumbprint is equated with a dated declaration from a Notary or another official appointed by law, stating that the thumbprint affixer is known to him or has been introduced to

juga dapat menghambat proses balik nama kapal yang sebelumnya didaftarkan oleh pemilik lama. Sehubungan dengan itu, Pasal 18 ayat (1) Permenhub Nomor PM 39 Tahun 2017 mengatur bahwa:

“Pada setiap pengalihan hak milik atas kapal yang telah didaftar, pemilik kapal yang baru harus mengajukan permohonan balikhnama kepada Pejabat Pendaftar dan Pejabat Balikhnama Kapal di tempat kapal didaftar melalui SPKE paling lama 3 (tiga) bulan semenjak peralihan.”

Pasal 18 ayat (2) huruf a Permenhub Nomor PM 39 Tahun 2017 mengatur bahwa:

“Permohonan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) wajib dilengkapi dengan: bukti pengalihan hak milik atas kapal.”

Selanjutnya, Pasal 18 ayat (3) huruf a Permenhub Nomor PM 39 Tahun 2017 mengatur bahwa:

“Bukti pengalihan hak milik atas kapal sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf a dapat berupa: akta jual beli yang dibuat dihadapan Notaris.”

Ketentuan di atas memberikan perlindungan hukum dan menimbulkan akibat hukum apabila pemilik kapal mengabaikan peraturan tersebut. Dalam konteks ini, jual beli kapal di atas ukuran GT-7 tanpa akta autentik dapat menimbulkan berbagai komplikasi hukum. Di antaranya, bisa memicu sengketa kepemilikan yang berlarut-larut karena dalam grosse akta pendaftaran kapal masih mencantumkan identitas pemilik kapal lama. Seperti yang diungkapkan oleh Datu Awang:

“Beberapa dekade lalu di Morowali Utara, dua pengusaha kapal terkait melakukan penjualan tanpa Notaris dan balik nama kapal, karena penjual dan pembeli saling percaya. Namun, transaksi ini berakhir dengan sengketa ketika pembeli menuduh penjual melakukan wanprestasi karena tidak mengalihkan hak keuntungan sesuai kesepakatan.”

Wawancara di atas menggambarkan sengketa yang timbul dari jual beli kapal di atas ukuran GT-7 tanpa akta autentik. Akan tetapi kuitansi pembayaran yang digunakan dalam transaksi di atas sah sebagai alat bukti tertulis, sebagaimana diatur dalam Pasal 1866 KUHPerduta. Penegasan ini diperkuat dengan Pasal 1874 KUHPerduta yang mengatur bahwa:

“Dengan penandatanganan sebuah tulisan di bawah tangan disamakan pembubuhan suatu cap jempol dengan suatu pernyataan yang bertanggal dari seorang Notaris atau seorang pejabat lain yang ditunjuk undang-undang yang menyatakan bahwa pembubuh cap jempol itu dikenal olehnya atau telah diperkenalkan kepadanya, bahwa isi akta

him, that the contents of the deed have been explained to that person, and that, thereafter, the thumbprint was affixed to the writing in the presence of the official."

The provision above elucidates the parity between signing a private document and affixing a thumbprint with a statement from a Notary or another official appointed by law. The emphasis lies on the authority and legitimacy of the transaction. Even if not conducted before a Notary, a privately signed document recognized by an authorized official after the thumbprint is affixed holds equivalent power to a deed executed before a Notary. Through the legal protection theory proposed by [Rahardjo \(2000\)](#), a payment receipt indeed has legal force, though not as strong as a deed of sale and purchase executed before a Notary. However, the fundamental principle of civil law must still apply where the agreed contract binds both parties.

Although a private agreement can provide a legal basis in the context of agreements between sellers and buyers, there are strict limitations in the administrative realm and broader regulations. Article 18 of [Ministerial Regulation Number PM 39 of 2017](#) is the primary reference in this context. Based on these provisions, a payment receipt alone is insufficient for a buyer wishing to assume ship ownership and make it official in administration.

Delving deeper into the analysis, [Ministerial Regulation Number PM 39 of 2017](#) underscores the pivotal role of an authentic deed in transactions involving objects with significant economic and juridical value, such as ships. In this case, an authentic deed of sale and purchase executed before a Notary ensures that both parties have met and carefully considered all terms and conditions. The authentic deed also ensures that rights transfer over ships over GT-7 size is properly and legally documented. Therefore, while a payment receipt plays a role in determining the initial agreement between the parties, for higher formal and legal purposes, the deed of sale and purchase executed before a Notary becomes indispensable.

CONCLUSIONS AND SUGGESTIONS

Based on the results and discussion, it can be concluded that the preference of the North Morowali community leans more towards the use of receipts as evidence of the sale and purchase of ships over GT-7 size, compared to the formal mechanism of a deed of sale and purchase executed before a Notary. However, the importance of having a gross deed of ship registration, especially in operations and seaworthiness, is often overlooked. As a result, five ships over GT-7 size operate without Port Clearance, which inevitably places

telah dijelaskan kepada orang itu, dan bahwa setelah itu cap jempol tersebut dibubuhkan pada tulisan tersebut di hadapan pejabat yang bersangkutan."

Ketentuan di atas menjelaskan bahwa ada persamaan antara menandatangani dokumen di bawah tangan dengan membubuhkan cap jempol dengan keterangan yang diberikan oleh Notaris atau pejabat lain yang ditunjuk oleh undang-undang. Penekanannya terletak pada otoritas dan legitimasi transaksi. Sekalipun tidak dilakukan di hadapan Notaris, dokumen yang ditandatangani di bawah tangan yang diakui oleh pejabat yang berwenang setelah cap jempol dibubuhkan mempunyai kekuatan yang setara dengan akta yang dibuat di hadapan Notaris. Melalui teori perlindungan hukum yang dikemukakan oleh Rahardjo, kuitansi pembayaran memang memiliki kekuatan hukum, meskipun tidak sekuat akta jual beli yang dibuat dihadapan Notaris. Namun asas dasar hukum perdata tetap harus berlaku dimana kontrak yang disepakati mengikat kedua belah pihak.

Meskipun akta di bawah tangan dapat memberikan dasar hukum dalam konteks perjanjian antara penjual dan pembeli, namun ada batasan ketat dalam ranah administrasi dan peraturan yang lebih luas. Pasal 18 Permenhub Nomor PM 39 Tahun 2017 menjadi acuan utama dalam konteks ini. Berdasarkan ketentuan tersebut, kuitansi pembayaran saja tidak cukup bagi pembeli yang ingin mengambil alih kepemilikan kapal dan meresmikannya secara administrasi.

Menggali analisis lebih dalam, Permenhub Nomor PM 39 Tahun 2017 menggarisbawahi peran penting akta autentik dalam transaksi yang melibatkan objek yang memiliki nilai ekonomi dan yuridis yang signifikan, seperti kapal. Dalam hal ini, akta jual beli autentik yang dibuat di hadapan Notaris memastikan bahwa semua syarat dan ketentuan telah dipenuhi dan dipertimbangkan dengan cermat oleh kedua belah pihak. Akta autentik juga memastikan bahwa pengalihan hak atas kapal di atas ukuran GT-7 didokumentasikan dengan baik dan sah. Oleh karena itu, meskipun kuitansi pembayaran berperan dalam menentukan kesepakatan awal antara para pihak, untuk tujuan formal dan hukum yang lebih tinggi, akta jual beli yang dibuat di hadapan Notaris menjadi sangat diperlukan.

KESIMPULAN DAN SARAN

Berdasarkan hasil dan pembahasan dapat disimpulkan bahwa masyarakat Morowali Utara lebih cenderung menggunakan kuitansi sebagai bukti jual beli kapal di atas ukuran GT-7 dibandingkan dengan mekanisme formal akta jual beli yang dibuat dihadapan Notaris. Namun, pentingnya memiliki grosse akta pendaftaran kapal, terutama dalam operasi dan kelaiklautan, sering diabaikan. Akibatnya, lima kapal di atas ukuran GT-7 beroperasi tanpa Surat Persetujuan

the ship's captain in a vulnerable position regarding criminal punishment: a maximum imprisonment of five years and a fine of up to IDR 600,000,000. Furthermore, the sale and purchase of ships over GT-7 size without authentic deeds have also resulted in ownership disputes among the local community, as the gross deed of ship registration still lists the previous owner's identity.

Based on the conclusions above, several recommendations can be proposed to the relevant stakeholders. First, the Harbor Master of Kolonodale Port should conduct intensive socialization regarding the importance of the deed of sale for ships over GT-7 size executed before a Notary. This socialization aims to ensure the clear legal status of ships, raise public awareness about safety and seaworthiness, and prevent potential criminal punishment risks for the captain. Second, as Government Officials, the Ship Registration Officer and Ship Name Transfer Recorder should collaborate with legal institutions to review ships operating in Indonesian waters without Port Clearance. Lastly, Law Enforcement should adopt a mediation approach in resolving ship ownership disputes, prioritizing aspects of justice and truth, thereby preventing further losses for the Northern Morowali community.

Berlayar, yang tentunya menempatkan nakhoda dalam posisi rentan terhadap hukuman pidana: penjara maksimal lima tahun dan denda hingga Rp 600.000.000. Selain itu, jual beli kapal di atas ukuran GT-7 tanpa akta autentik juga menimbulkan sengketa kepemilikan di antara masyarakat setempat, karena pada grosse akta pendaftaran kapal masih mencantumkan identitas pemilik sebelumnya.

Berdasarkan kesimpulan di atas, beberapa rekomendasi dapat diajukan kepada pemangku kepentingan terkait. Pertama, Syahbandar Pelabuhan Kolonodale harus melakukan sosialisasi secara intensif mengenai pentingnya akta jual beli kapal di atas ukuran GT-7 yang dibuat dihadapan Notaris. Sosialisasi ini bertujuan untuk memastikan status hukum kapal yang jelas, meningkatkan kesadaran masyarakat tentang keselamatan dan kelaiklautan, serta mencegah potensi risiko hukuman pidana bagi nakhoda. Kedua, sebagai Pejabat Pemerintah, Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama Kapal harus bekerja sama dengan lembaga hukum untuk meninjau kapal yang beroperasi di perairan Indonesia tanpa Surat Persetujuan Berlayar. Terakhir, Penegak Hukum harus menggunakan pendekatan mediasi dalam penyelesaian sengketa hak milik atas kapal dengan mengutamakan aspek keadilan dan kebenaran sehingga tidak merugikan masyarakat Morowali Utara lebih lanjut.

REFERENCES

- Ayudiatry, S., & Cahyono, A. B. (2022). The Legality of Grants by Foreign Citizens on Land Objects in Indonesia: Case Studies of Court Decisions. *SIGn Jurnal Hukum*, 4(1), 30-45. <https://doi.org/10.37276/sjh.v4i1.131>
- Colonial Regulations, *Staatsblad* Number 23 of 1847 on the *Burgerlijk Wetboek voor Indonesie*/the Civil Code. <https://jdih.mahkamahagung.go.id/legal-product/kitab-undang-undang-hukum-perdata/detail>
- Government Regulation in Lieu of Law of the Republic of Indonesia Number 2 of 2022 on Job Creation (State Gazette of the Republic of Indonesia of 2022 Number 238, Supplement to the State Gazette of the Republic of Indonesia Number 6841). <https://peraturan.go.id/id/perppu-no-2-tahun-2022>
- Hamzah, Y. A., & Mangarengi, A. A. (2023). The Authority of PPAT in Making AJB Related to Heritage Land Owned by a Minor. *SIGn Jurnal Hukum*, 4(2), 364-375. <https://doi.org/10.37276/sjh.v4i2.253>
- Hana, N. A., Parameshwara, P., & Fadlan, F. (2022). Analisis Yuridis terhadap Proses Pendaftaran Kapal untuk Mewujudkan Kepastian Hukum Status Kapal pada Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam. *Jurnal Syntax Fusion: Jurnal Nasional Indonesia*, 2(12), 901-915. <https://doi.org/10.54543/fusion.v2i12.230>
- Hariyadi, H. (2020). Restrukturisasi Utang sebagai Upaya Pencegahan Kepailitan pada Perseroan Terbatas. *SIGn Jurnal Hukum*, 1(2), 119-135. <https://doi.org/10.37276/sjh.v1i2.61>
- Ilham, C. I., & Darwan, W. (2015). Keseimbangan antara Pendapatan dengan Biaya Operasional Kapal Penyeberangan Lintas Jangkar-Kalianget. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 2(1), 25-34. <http://dx.doi.org/10.54324/j.mtl.v2i1.126>
- Irwansyah. (2021). *Penelitian Hukum: Pilihan Metode & Praktik Penulisan Artikel* (Revision Edition). Mirra Buana Media.
- Kadarisman, M., Yuliantini, Y., & Majid, S. A. (2016). Formulasi Kebijakan Sistem Transportasi Laut. *Jurnal Manajemen Transportasi & Logistik*, 3(2), 161-183. <http://dx.doi.org/10.54324/j.mtl.v3i2.101>
- Kongres, E. (2019). Peran Shipbroker dalam Sale and Purchase of Second Hand Vessel. *DIH: Jurnal Ilmu Hukum*, 15(2), 113-123. <https://doi.org/10.30996/dih.v15i2.2473>

- Law of the Republic of Indonesia Number 17 of 2008 on Sailing (State Gazette of the Republic of Indonesia of 2008 Number 64, Supplement to the State Gazette of the Republic of Indonesia Number 4849). <https://www.dpr.go.id/jdih/index/id/144>
- Law of the Republic of Indonesia Number 6 of 2023 on Enactment of Government Regulation In Lieu of Law Number 2 of 2022 on Job Creation Into Law (State Gazette of the Republic of Indonesia of 2023 Number 41, Supplement to the State Gazette of the Republic of Indonesia Number 6856). <https://www.dpr.go.id/jdih/index/id/1825>
- Malisan, J., & Puriningsih, F. S. (2015). Pemberdayaan Pelayaran Rakyat untuk Angkutan Antar Pulau dalam Rangka Pengembangan Wilayah Kepulauan di Kawasan Timur Indonesia. *Warta Penelitian Perhubungan*, 27(1), 1-10. <http://dx.doi.org/10.25104/warlit.v27i1.769>
- Mandala, E., Setyadiharja, R., Jefri, J., Renaldi, R., & Mulyani, N. (2016). Implementasi Kebijakan Penerbitan Surat Persetujuan Berlayar (SPB). *JIP (Jurnal Ilmu Pemerintahan): Kajian Ilmu Pemerintahan dan Politik Daerah*, 1(2), 249-269. <https://doi.org/10.24905/jip.v1i2.603>
- Muna, Z., Purwangka, F., & Mawardi, W. (2021). Implementasi Kelaiklautan Kapal pada Armada yang Berbasis di Pelabuhan Perikanan Samudra (PPS) Kutaraja. *Albacore: Jurnal Penelitian Perikanan Laut*, 5(2), 133-146. <https://doi.org/10.29244/core.5.2.133-146>
- Prastica, A. S. W. (2018). Keterlibatan Notaris dalam Proses Penjaminan Hipotek Kapal Laut. *Perspektif: Kajian Masalah Hukum dan Pembangunan*, 23(1), 28-34. <https://doi.org/10.30742/perspektif.v23i1.671>
- Pratama, R. N., & Priandhini, L. (2023). Kewenangan Notaris dalam Pembuatan Tanda Bukti Ahli Waris pada Peralihan Hak Milik Atas Kapal. *Jurnal Usm Law Review*, 6(1), 260-278. <http://dx.doi.org/10.26623/julr.v6i1.6418>
- Putri, D. A. M., & Silviana, A. (2022). The Transfer of Land Rights through Oral Grants: A Case Studies of Court Decision. *SIGn Jurnal Hukum*, 4(1), 99-112. <https://doi.org/10.37276/sjh.v4i1.176>
- Qamar, N., & Rezah, F. S. (2020). *Metode Penelitian Hukum: Doktrinal dan Non-Doktrinal*. CV. Social Politic Genius (SIGn).
- Rahardjo, S. (2000). *Ilmu Hukum*. PT. Citra Aditya Bakti.
- Rani, M., & Sucipta, P. R. (2019). Perlindungan Asuransi terhadap Kapal Pompong sebagai Alat Pengangkutan Niaga di Kota Tanjungpinang. *UIR Law Review*, 3(1), 38-51. [https://doi.org/10.25299/uirlrev.2019.vol3\(01\).2868](https://doi.org/10.25299/uirlrev.2019.vol3(01).2868)
- Regulation of Minister of Transportation of the Republic of Indonesia Number PM 39 of 2017 on the Registration and Nationality of Ships (Bulletin Gazette of the Republic of Indonesia of 2017 Number 733). <https://peraturan.go.id/id/permenhub-no-pm39-tahun-2017>
- Rosalinda, F., & Aminah, A. (2023). Legal Consequences of Violating the Obligations of Prospective Intern Notary: A Study of Legislation. *SIGn Jurnal Hukum*, 5(1), 126-140. <https://doi.org/10.37276/sjh.v5i1.269>
- Sampara, S., & Husen, L. O. (2016). *Metode Penelitian Hukum*. Kretakupa Print.
- Syafnil, H. R., Putera, R. E., & Azre, I. A. (2020). Pengawasan Kapal Wisata Bahari di Kota Pariaman. *Jurnal Administrasi Publik dan Pembangunan (JPP)*, 2(2), 92-99. <https://doi.org/10.20527/jpp.v2i2.3140>
- Syafril, K. A., & Sujarwanto, S. (2015). Pengembangan Pelayaran Perintis pada Perintis Pulau-Pulau Terisolir di Kepulauan Riau. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, 17(2), 45-53. <https://doi.org/10.25104/transla.v17i2.1411>
- Wijaya, P. A. P. D., & Prajitno, A. A. A. (2018). Tanggung Jawab Notaris terhadap Kesalahan dalam Pembuatan Akta yang Dilakukan oleh Notaris Penggantinya. *Perspektif: Kajian Masalah Hukum dan Pembangunan*, 23(2), 112-120. <https://doi.org/10.30742/perspektif.v23i2.684>
- Yasin, Z. (2022). Pengaturan Perlindungan Hukum terhadap Kreditur dalam Eksekusi Objek Hipotek Kapal Laut yang Dijaminkan ke Bank Berdasarkan Perspektif Perundang-Undangan. *Recital Review*, 4(1), 114-139. <https://doi.org/10.22437/rr.v4i1.14089>
- 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), 10-26. <https://doi.org/10.46576/lj.v2i1.1448>