

## ANALISIS YURIDIS TERHADAP PRAKTIK JAMINAN PESAWAT UDARA DITINJAU DARI HUKUM JAMINAN INDONESIA

Duhita Pradnya Andhanaricwari, Lastuti Abubakar, Tri Handayani

Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran, Jl. Raya Bandung Sumedang KM.21,  
Hegarmanah, Kec. Jatinangor, Kabupaten Sumedang, Jawa Barat 45363

Email : [duhita16001@mail.unpad.ac.id](mailto:duhita16001@mail.unpad.ac.id), [lastuti.abubakar@unpad.ac.id](mailto:lastuti.abubakar@unpad.ac.id),  
[tri.handayani@unpad.ac.id](mailto:tri.handayani@unpad.ac.id)

Naskah Diterima: 26-06-2020 Direvisi: 05-01-2021 Disetujui: 06-01-2021 Diterbitkan: 07-01-2021

DOI: .....

### How to cite:

Andhanaricwari, Duhita, dkk., (2021). "Analisis Yuridis Terhadap Praktik Jaminan Pesawat Udara Ditinjau Dari Hukum Jaminan Indonesia", De Lega Lata: Jurnal Ilmu Hukum, 6 (1): p. 65-79

### Abstrak

Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan tidak mengatur mengenai pengikatan jaminan pesawat udara sehingga memunculkan ketidakpastian hukum, dimana timbul perbedaan pendapat terkait lembaga jaminan manakah yang dikenakan terhadap pembebanan jaminan suatu pesawat udara berdasarkan hukum jaminan Indonesia. Tujuan penelitian ini adalah untuk menganalisa ketentuan hukum jaminan yang dapat dikenakan terhadap pesawat udara dan mengetahui praktik penjaminan pesawat udara di Indonesia. Metode yang digunakan adalah penelitian hukum normatif dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan, dikaji berdasarkan teori hukum dalam praktik pelaksanaan berkenaan dengan masalah penelitian. Hasil penelitian menunjukkan bahwa tidak ada ketentuan perundang-undangan yang mengatur secara jelas mengenai pembebanan jaminan pesawat udara di Indonesia. Jaminan hipotik yang dinilai relevan karena mengatur jaminan benda tidak bergerak, tidak dapat dilaksanakan sebab tidak ada regulasi pelaksana yang melandasi perihal pembebanan hipotik pesawat udara sehingga tidak dapat melahirkan jaminan kebendaan. Oleh karenanya, pembebanan jaminan pesawat udara dilaksanakan dengan jaminan fidusia dengan objek jaminan komponen-komponen pesawat udara. Pelaksanaan pembebanan jaminan pesawat udara (secara keseluruhan) hanya didasarkan atas kesepakatan para pihak yang dituangkan dalam perjanjian dan itikad baik untuk menjaga reputasi para pihak, artinya kedudukan kreditur hanya sebagai kreditur konkuren atau dengan kata lain kedudukan kreditur lemah karena tidak memiliki hak-hak kebendaan sebagaimana pemegang jaminan kebendaan.

**Kata kunci: Pembebanan Jaminan, Pesawat Udara**

### Abstract

*Law No. 1 of 2009 concerning Aviation doesn't regulate the attachment of aircraft collateral, which creates legal uncertainty, where differences of opinion arise regarding which collateral institution is used in the attachment of an aircraft collateral under Indonesian guarantee law. The purpose of this research is to analyze the provisions of the guarantee law that can be attached on aircraft and find out the practice of aircraft collateral in Indonesia. The method*

*Analisis Yuridis Terhadap...* (Andhanaricwari, Duhita, dkk) 65

*used in this research is normative legal research using a statutory approach, related to legal theory in the practice of implementation that concerns the problem under research. The results showed that there were no regulation that clearly stipulated the attachment of aircraft collateral in Indonesia. Mortgage that is considered relevant because it regulates collateral for immovable objects, can't be implemented because there are no implementing regulations that underlie the attachment of aircraft mortgages so that it can't give birth to material collateral. This resulted in the attachment of aircraft collateral carried out with fiduciary with the guarantee object being aircraft components. The implementation of airplane collateral attachment is only based on the agreement of the parties and in good faith to protect the reputation of the parties, meaning that the creditor's position is only as a concurrent creditor or in other words the creditor's position is weak because creditor doesn't have material rights as material collateral holder.*

**Keywords:** *Collateral Attachment, Aircraft*

## **PENDAHULUAN**

Negara Republik Indonesia merupakan negara kepulauan, yang disatukan oleh wilayah perairan mengakibatkan kebutuhan akan pengangkutan udara sebagai sarana yang menghubungkan antar pulau sangat diperlukan dengan tujuan mempersingkat waktu tempuh. Tidak hanya sebagai sarana yang menghubungkan wilayah nasional, tetapi juga menghubungkan wilayah antar negara atau internasional. Berdasarkan data lalu lintas angkutan udara yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, jumlah penumpang yang datang pada tahun 2018 sejumlah 14.699.203 dan jumlah penumpang yang berangkat sejumlah 14.585.138. Angka tersebut terus bertambah dibandingkan tahun-tahun sebelumnya dan menempatkan Indonesia pada 10 besar pasar penumpang pesawat di dunia menurut *International Air Transport Association* (IATA). Semakin meningkatnya mobilitas orang, baik di dalam negeri maupun secara global, mendorong perusahaan penerbangan untuk meningkatkan pelayanan udara dengan melakukan pengadaan pesawat udara lebih banyak dan memperkuat armadanya dengan pesawat udara yang layak terbang. Hal tersebut tercermin pada jumlah pesawat udara terdaftar yang semakin bertambah setiap tahunnya.

Suady Husin dalam Zainuddin (2019) Istilah hukum tata usaha Negara sejarahnya dijumpai pada Pasal 108 Undang-Undang Dasar Sementara Indonesia Serikat Tahun 1950 yang menyebut “pemutusan tentang sengketa yang mengenai hukum tata usaha diserahkan kepada pengadilan yang mengadili perkara perdata ataupun kepada alat-alat perlengkapan lain, tetapi jika demikian seboleh-bolehnya dengan jaminan yang serupa tentang keadilan dan kebenaran. Dengan demikian, permasalahan pesawat udara dan berbagai implikasinya juga dapat diberlakukan dengan hukum tata usaha negara.

Perkembangan industri penerbangan Indonesia juga ditandai dengan bertambahnya jumlah perusahaan penerbangan nasional sejak diterbitkannya Keputusan Menteri Perhubungan terkait dengan penerbangan bertarif rendah (*low cost carrier*). Salah satu persyaratan perusahaan penerbangan, baik yang berjadwal maupun tidak berjadwal, harus mempunyai dan menguasai pesawat udara dengan kuantitas tertentu. Bagi perusahaan transportasi udara niaga berjadwal harus memiliki paling sedikit 5 (lima) unit pesawat udara dan menguasai paling sedikit 5 (lima) unit pesawat udara. Bagi perusahaan transportasi udara niaga tidak berjadwal harus memiliki paling sedikit 1 (satu) unit pesawat udara dan menguasai paling sedikit 2 (dua) unit pesawat udara.

Pengadaan pesawat udara merupakan hal yang membutuhkan biaya besar. Pesawat Boeing dengan tipe 737, salah satu tipe pesawat Boeing paling laku, dijual dengan harga termurah sebesar US\$ 89,1 juta atau setara dengan Rp 1,2 triliun per unit dengan tipe 737-700 dan tipe terbaru yaitu Boeing 737 MAX 8 dijual seharga US\$ 121,6 juta atau setara dengan Rp 1,7 triliun per unit. Oleh karena pengadaan pesawat udara membutuhkan pembiayaan yang sangat besar tersebut, maka keberadaan sumber dana eksternal di luar modal pendiri dan kas perusahaan menjadi faktor yang tidak dapat terelakkan. Bahkan dapat dikatakan mustahil untuk memenuhi kebutuhan pengadaan armada pesawat udara oleh perusahaan sendiri (Hanafiah Ponggawa & Partners Lawyer, 2015, h. 49) sehingga perusahaan penerbangan harus mencari sumber pendanaan dengan memanfaatkan jasa lembaga pembiayaan melalui mekanisme sewa guna usaha (*leasing*).

Pasal 1 Angka 5 Peraturan Presiden Nomor 9 Tahun 2009 Tentang Lembaga Pembiayaan menyebutkan bahwa Sewa Guna Usaha (*Leasing*) ialah aktivitas pembiayaan berupa pengadaan barang modal, baik melalui Sewa Guna Usaha dengan hak opsi (*Finance Lease*) maupun Sewa Guna Usaha tanpa hak opsi (*Operating Lease*), dengan tujuan digunakan oleh Penyewa Guna Usaha (*Lessee*) selama masa waktu tertentu berlandaskan penyeteroran secara kredit. Secara khusus, Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 35/POJK.05/2018 Tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Pembiayaan menyebutkan bahwa sewa pembiayaan (*Finance Lease*) ialah kegiatan pembiayaan berupa pengadaan barang oleh perusahaan pembiayaan yang digunakan oleh debitur selama masa waktu tertentu dengan memindahkan secara substansial utilitas dan risiko barang yang dibiayai melalui leasing. Para pihak yang membutuhkan barang, dalam hal ini perusahaan penerbangan, dapat memperoleh barang modal antara lain pesawat udara, serta memiliki hak memilih antara membeli objek leasing atau tidak berlandaskan kesepakatan bersama mengenai nilai sisa objek yang bersangkutan. Pada praktiknya di Indonesia, penyediaan pesawat udara dengan sistem leasing tidak hanya dilakukan dengan perusahaan Indonesia saja, melainkan juga perusahaan leasing asing. Hal ini mengacu pula kepada ketentuan internasional seperti *Unidroit Convention On International Financial Leasing 1988*.

Pihak yang terlibat dalam pembiayaan leasing antara lain perusahaan leasing (*lessor*) sebagai pihak yang menyewa guna usahakan objek leasing, dan perusahaan penerbangan (*lessee*) sebagai penyewa atau pihak yang mendapatkan objek leasing. Pihak lessee yang melakukan pembiayaan melalui leasing dapat menghemat biaya sebab terhindar dari pajak, biaya perawatan, dan asuransi (Prita Amalia, 2016, h.20). Pihak *Lessee* dalam memperoleh barang modal tersebut tidak harus membeli tetapi dapat menikmati ekonomis dari barang tersebut dimana hak kepemilikan objek leasing tetap berada di pihak lessor sedangkan penguasaan barang secara fisik berada di tangan *pihak Lessee*. Oleh sebab itu, perusahaan leasing sebagai kreditur membutuhkan kepastian bahwa perusahaan penerbangan/debitur akan melaksanakan kewajibannya, antara lain membayar uang sewa atau uang angsuran pembayaran sehingga dalam proses pembiayaan melalui leasing, didalamnya menggunakan pranata jaminan.

Fungsi jaminan adalah memberikan keamanan dan kepastian hukum kreditur akan pembiayaan yang dilaksanakan memperoleh kembali biaya yang dikeluarkan sesuai dengan waktu yang diperjanjikan (Vivi Lia Falini, 2017, h. 214). Pada dasarnya, berdasarkan Pasal

1131 dan 1132 KUHPerdata telah mengatur bahwa seluruh harta kekayaan debitur menjadi jaminan bagi seluruh perikatan debitur, akan tetapi hal tersebut dirasakan tidak memuaskan kreditur. Adanya jaminan yang bersifat kebendaan yang memberikan kewenangan untuk melakukan eksekusi kepada benda yang dijadikan jaminan jika sewaktu-waktu debitur tidak melaksanakan kewajibannya (Nur Islamiyah dkk, 2020, h.25) guna pembayaran kewajibannya sehingga kreditur dapat merasa lebih aman dalam memberikan pembiayaan terhadap debitur. Setiap jaminan tertuang dalam perjanjian tersendiri yang terintegrasi dengan perjanjian leasing, sebagai perjanjian pokok, sebagaimana karakter perjanjian jaminan ialah perjanjian *accessoir* (Salim, H.S, 2017, h. 29-30). Lebih lanjut, perjanjian jaminan sebagai jaminan *accessoir* memiliki sifat ketergantungan terhadap perjanjian pokok sehingga eksistensinya bersandar pada perjanjian pokoknya. Perjanjian *accessoir* tiada akan pernah ada apabila sebelumnya tidak ada perjanjian pokok dan bilamana perjanjian pokok berakhir maka perjanjian *accessoir* pun harus diakhiri. Adapun yang dijadikan objek jaminan ialah harta kekayaan perusahaan penerbangan yang memiliki nilai aset yang setara dengan objek leasing, antara lain pesawat udara milik perusahaan penerbangan yang bukan menjadi objek leasing.

Pada tahun 2007 Indonesia meratifikasi *Convention On International Interests In Mobile Equipment (Cape Town Convention 2001)* dan *Protocol To The Convention On International Interests In Mobile Equipment On Matters Specific To Aircraft Equipment* melalui Peraturan Presiden Nomor 8 Tahun 2007, yang kemudian diikuti pencabutan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan serta mengubahnya dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang didalamnya telah mengakomodir ketentuan *Cape Town Convention 2001* dan tertuang dalam Pasal 71 – 82.

Tanda pendaftaran wajib dimiliki oleh suatu pesawat udara, seperti mana termuat dalam Pasal 24 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Persoalan-persoalan mengenai registrasi hak pesawat udara, penyerahan hak, penetapa hak jaminan kebendaan, tuntutan yang diistimewakan, serta penyitaan berlandaskan kepada penentuan dimana status hukum pesawat udara tersebut didaftarkan untuk memperoleh tanda nasionalitas. Pesawat udara yang sudah didaftarkan dan mempunyai tanda nasionalitas Indonesia, maka peraturan hukum mengenai hak jaminan kebendaan, penyerahan hak maupun penyitaannya diberlakukan hukum Indonesia yang mengatur mengenai hal itu.

Berdasarkan Pasal 71 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan menyatakan bahwa:

“Objek pesawat udara dapat dibebani dengan kepentingan internasional yang timbul akibat perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan, perjanjian pengikatan hak bersyarat, dan/atau perjanjian sewa guna usaha.”

Frasa ‘perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan’ dalam ketentuan diatas yang menjadi dasar bahwa objek jaminan dapat berupa suatu pesawat udara, namun Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tidak menyebutkan dengan pasti pranata jaminan kebendaan apakah yang boleh dikenakan atas pesawat udara. Di Indonesia, dikenal berbagai macam lembaga jaminan kebendaan yakni hipotik, hak tanggungan, gadai, dan fidusia. Tidak ada satupun peraturan perihal jaminan kebendaan yang secara eksplisit mengatur pranata jaminan kebendaan untuk dikenakan terhadap pesawat udara.

Pada peraturan sebelumnya, yaitu Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan, dengan nyata menyatakan pesawat udara diperbolehkan dibebani hipotik serta tidak menutup kemungkinan untuk membebaskan pesawat udara menggunakan pranata jaminan lain selaras dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.. Selain itu, ketentuan dalam undang-undang tersebut juga mengatur bahwa pembebanan jaminan hipotik atas pesawat udara harus didaftarkan meskipun kantor pendaftaran hipotik bagi pesawat udara belum ada. Akan tetapi, dicabutnya Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 menyebabkan pembebanan hipotik terhadap pesawat udara serta ketentuan dalam undang-undang tersebut menjadi tidak berlaku lagi. Oleh karena itu, pengaturan mengenai pembebanan jaminan terhadap pesawat udara menjadi tidak ada.

Tambahan pula, peraturan pelaksana pembebanan hipotik pesawat udara hingga dicabutnya Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tidak kunjung dibuat serta disahkan sehingga apabila saat ini pesawat udara hendak dikenakan dengan jaminan hipotik, maka peraturan pelaksana yang mengatur mengenai bagaimana prosedur pendaftaran hingga eksekusi objek jaminan hipotik tidak ada. Belum adanya penunjukan resmi badan atau lembaga yang memiliki wewenang untuk melangsungkan pendaftaran pembebanan hipotik pesawat udara, sebagaimana Kantor Syahbandar yang memiliki wewenang melangsungkan pendaftaran pembebanan hipotik atas kapal, mengakibatkan ketiadaan hak preferen yang diberikan kepada kreditur untuk melakukan penyitaan objek jaminan ketika debitur tidak melakukan kewajibannya dikarenakan unsur publikasi dan spesialisasinya tidak terpenuhi.

Ketidajelasan pengaturan mengenai pranata jaminan kebendaan yang dikenakan atas pesawat udara, mengakibatkan pengikatan jaminan pesawat udara dilakukan dengan jaminan fidusia (Siti Malikhatun Badriyah, 2014, h. 547). Pembebanan pesawat udara dengan jaminan fidusia tersebut dilakukan dengan menjaminkan bagian-bagian dari pesawat berupa *engines* pesawat udara, propeler pesawat udara dan bagian lain dari pesawat udara. Hal tersebut dilakukan guna memenuhi kebutuhan perusahaan penerbangan akan pengadaan pesawat udara yang sangat besar dan hanya memiliki pesawat udara dan komponen-komponennya sebagai jaminan, akan tetapi kreditur juga akan menghadapi kesulitan atau ketidakpastian pada saat eksekusi objek jaminan apabila melangsungkan jaminan fidusia komponen-komponen pesawat udara.

Pembebanan jaminan pada objek pesawat udara secara keseluruhan yang dilakukan dengan jaminan fidusia tidak dapat didaftarkan pada Kantor Pendaftaran Fidusia dikarenakan dalam Pasal 3 huruf (c) Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 Tentang Jaminan Fidusia dengan nyata dan terang mengecualikan hipotik atas pesawat udara sebagai objek yang dapat dibebankan dengan jaminan fidusia sehingga jaminan pada objek pesawat udara secara keseluruhan yang dilakukan dengan fidusia tidak dapat didaftarkan pada kantor pendaftaran fidusia.

Uraian diatas menunjukkan ketiadaan regulasi yang mengatur perihal pengikatan jaminan pesawat udara, melainkan yang ada ialah larangan perihal pengikatan jaminan fidusia atas pesawat udara. Ketidadaan regulasi tersebut menyebabkan perbedaan pendapat mengenai penafsiran pranata jaminan kebendaan manakah yang dapat digunakan dan bagaimanakah pelaksanaannya dalam realita kehidupan masyarakat, serta berdampak pada pelaksanaan jaminan pesawat udara tidak terdapat kepastian hukum serta perlindungan hukum bagi para

pihak, yang mana tidak sejalan dengan fungsi jaminan yaitu memberikan kepastian kepada kreditur memperoleh apa yang menjadi haknya. Berdasarkan persoalan-persoalan yang telah diuraikan tersebut, penelitian ini memiliki tujuan untuk menganalisa ketentuan hukum jaminan yang dapat dikenakan terhadap pesawat udara dan mengetahui praktik penjaminan pesawat udara di Indonesia berdasarkan hukum jaminan.

## **METODE PENELITIAN**

Metode penelitian yang digunakan ialah yuridis normatif, yaitu penelitian hukum yang difokuskan untuk mengkaji penerapan atau kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif. Penelitian yuridis normatif dilakukan dengan maksud untuk memberikan argumentasi hukum sebagai dasar penentu apakah suatu peristiwa telah benar atau salah serta bagaimana sebaiknya peristiwa itu menurut hukum (Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, 2017, h. 36). Dengan demikian, studi kepustakaan digunakan sebagai bahan utama dalam menganalisis suatu permasalahan hukum melalui peraturan perundang-undangan, literatur-literatur, dan bahan referensi lainnya yang kemudian hasil dari bahan tersebut akan dicocokkan dengan permasalahan yang diteliti menurut kualitas kebenarannya sehingga dapat digunakan untuk memberikan jawaban atas permasalahan penelitian.

## **PEMBAHASAN DAN ANALISIS**

### **Pengaturan Objek Jaminan Pesawat Udara Di Indonesia Berdasarkan Hukum Jaminan**

Kebutuhan pesawat udara di Indonesia semakin meningkat dengan adanya ketentuan minimal kepemilikan dan penguasaan pesawat udara bagi perusahaan penerbangan untuk dapat mendukung kelangsungan usahanya. Harga pesawat udara yang sangat mahal mengakibatkan ketidakmungkinan perusahaan penerbangan untuk membeli pesawat udara dengan biaya sendiri sehingga pengadaan pesawat udara dilakukan dengan memanfaatkan lembaga pembiayaan melalui mekanisme sewa guna usaha (*leasing*). Guna menjamin kepastian atas pelaksanaan kewajiban pembayaran uang sewa oleh perusahaan penerbangan/debitur maka perusahaan leasing sebagai kreditur membutuhkan suatu jaminan yang *worthy* dan *marketable*, dalam arti harga objek jaminan cukup tinggi atau setara dengan nilai objek leasing. Harta kekayaan milik debitur yang memiliki nilai setara dengan objek leasing sehingga dapat dijadikan sebagai objek jaminan ialah pesawat udara milik perusahaan penerbangan. Berdasarkan Pasal 1 Angka (3) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 menyebutkan bahwa yang dimaksud dengan pesawat udara adalah:

*“Setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan”*

Selanjutnya, undang-undang tersebut juga menyebutkan definisi pesawat terbang, yaitu:

*“Pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap, dan dapat terbang dengan tenaga sendiri.”*

Kedua uraian definisi tersebut menunjukkan bahwa pengertian pesawat udara lebih luas daripada pesawat terbang, atau dengan ungkapan lain pesawat terbang ialah bagian atau salah

satu jenis pesawat udara. Selain itu, dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 disebutkan pula jenis pesawat udara lainnya yaitu helikopter.

Di Indonesia, termuat dalam Pasal 24 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 mewajibkan tanda registrasi (pendaftaran) bagi setiap pesawat udara yang beroperasi di Indonesia. Adapun Pasal 25 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 menyebutkan pesawat udara sipil yang dapat didaftarkan di Indonesia, antara lain:

1. Tidak memiliki tanda pendaftaran negara lain;
2. Kepemilikannya dipunyai oleh warga negara Indonesia (WNI) atau badan hukum Indonesia;
3. Kepemilikannya dipunyai oleh warga negara asing (WNA) atau badan hukum asing tetapi dioperasikan oleh WNI atau badan hukum Indonesia untuk pemakaian paling sedikit 2 tahun berturut-turut berlandaskan suatu perjanjian;
4. Kepemilikannya dipunyai oleh institusi pemerintah, baik pusat maupun daerah, serta pesawat udara bersangkutan tidak digunakan dengan tujuan penegakan hukum; atau
5. Kepemilikannya dipunyai oleh WNA atau badan hukum asing yang dikuasai oleh badan hukum Indonesia berlandaskan suatu perjanjian mengenai penyediaan, percarteran, dan/atau perniagaan pesawat yang taat pada hukum yang disepakati bersama para pihak.
6. Semua kewajiban perpajakan berkenaan dengan impor pesawat udara sudah dipenuhi berdasarkan hukum Indonesia.

Pendaftaran dilakukan dengan tujuan untuk memberitahukan pihak ketiga mengenai hubungan hukum atas benda yang bersangkutan dengan beberapa pihak, serta pihak ketiga wajib menghormati isi pemberitahuan tersebut. Selain itu, dampak dari pendaftaran tersebut ialah permasalahan atas registrasi (pendaftaran) hak atas suatu pesawat udara, pengalihan hak, penentuan hak jaminan kebendaan, tuntutan-tuntutan istimewa, serta pembeslahan tunduk pada hukum dimana pesawat udara tersebut didaftarkan serta memperoleh tanda nasionalitas (Mieke Komar, 1989, h. 31). Dengan demikian, apabila suatu pesawat udara memiliki tanda nasionalitas Indonesia maka tunduk pada hukum Negara Indonesia, salah satunya mengenai penetapan hak jaminan yang bersifat kebendaan.

Pembebanan jaminan terhadap benda erat kaitannya dengan penggolongan suatu benda, yakni benda bergerak dan tidak bergerak. Apabila dilihat dari sifat pesawat udara yang berpindah-pindah maka pesawat udara diklasifikasikan kedalam benda bergerak dan mengakibatkan ketentuan yang mengaturnya adalah hukum perdata mengenai benda bergerak. Namun, menurut Mieke Komar Kantaatmadja, sifat hukum pesawat udara sebagai benda berbeda dengan benda bergerak pada umumnya karena pesawat udara harus didaftarkan dan memiliki tanda kebangsaan. Hal tersebut melatarbelakangi para ahli hukum memberikan suatu pengecualian mengenai status pesawat udara sebagai benda bergerak yang memiliki pengaturan khusus dan menyebutnya sebagai *moveable property sui generis*. *Sui generis* ini mengisyaratkan ciri khusus dari karakter pesawat tersendiri (1989, h. 29).

Dalam perkembangannya, beberapa ahli hukum perdata mulai memiliki pandangan bahwa penggolongan benda saat ini, khususnya mengenai benda bergerak dan benda tidak bergerak, dianggap sudah tidak relevan dengan realitas dan kepentingan yang dihadapi sekarang. Kebutuhan saat ini ialah untuk menambahkan pembedaan benda sebagai benda terdaftar dan benda tidak terdaftar yang dapat diterapkan dalam benda bergerak dan benda

tidak bergerak. Hal serupa juga pernah dinyatakan oleh Badan Pembinaan Hukum Nasional dalam Naskah RUU Benda, yang mengusulkan bahwa penggolongan benda terbagi ke dalam:

1. Benda tanah, terdaftar dan tidak terdaftar
2. Benda bukan tanah, terdaftar dan tidak terdaftar
3. Benda bergerak berwujud atau tidak berwujud, terdaftar dan tidak terdaftar

Pendapat BPHN tersebut sangat realistis dimana kenyataan menunjukkan bahwa benda bergerak dapat digolongkan ke dalam benda terdaftar dan tidak terdaftar. Jika benda bergerak terdaftar di bebani dengan jaminan, maka di pakai lembaga hipotik (Mariam Daruz, 2004, h. 143).

Dalam melakukan pembebanan jaminan terhadap pesawat udara, perlu diperhatikan pula risiko-risiko apabila menjadikan pesawat udara sebagai objek jaminan, antara lain: (Mieke Komar, 1989, h. 87-88)

1. Menurunnya nilai susut teknis pesawat udara yang disebabkan oleh pemakaian pesawat udara secara konstan sehingga harga pesawat udara bertumpu pada pemeliharaan dan reparasi pesawat udara;
2. Besarnya probabilitas pesawat udara mengalami kecelakaan yang disebabkan hal lain di luar kaitannya dengan pesawat udara sendiri, yang mengakibatkan objek jaminan mengalami kerusakan berat atau bahkan kemusnahan;
3. Pesawat udara selalu berpindah tempat sehingga dapat menyulitkan kreditur untuk melakukan penyitaan atas pesawat udara tersebut;
4. Di negara bersangkutan, dalam hal ini Indonesia, sangat sedikit pangsa pasar bagi pesawat udara bekas;
5. Di berbagai negara masih belum terdapat pengaturan mengenai keharusan pencatatan perdata hak kebendaan yang dibebankan atas pesawat udara, yang mengakibatkan kemungkinan pemegang hak jaminan atau kreditur tidak diakui haknya menurut hukum setempat;
6. Pengaturan penyimpanan komponen pesawat udara terpisah dari pesawat udara sehingga akan kesulitan menggunakan pranata jaminan yang sama untuk menjaminkan komponen pesawat udara dengan pesawat udara bersangkutan.

Besarnya risiko yang melekat pada pesawat udara tidak menutup adanya kepentingan pesawat udara dijadikan sebagai objek jaminan sehingga suatu keharusan antara kreditur dan debitur untuk mendapatkan kepastian hukum melalui suatu pranata hak jaminan (Deasy Soeikromo, 2016, h. 30) yang menurut hukum dapat diletakkan atas pesawat udara sebagai objek jaminan.

Jaminan kebendaan ialah kekuasaan absolut terhadap harta kekayaan tertentu yang merupakan objek jaminan dengan tujuan suatu saat akan dijual guna memperoleh uang pelunasan utang apabila debitur tidak melaksanakan kewajibannya. Jaminan kebendaan mengandung hak preferen, dimana menyerahkan hak kepada kreditur untuk diutamakan dalam pelunasan pembayaran utang dari hasil pelelangan harta kekayaan milik debitur yang merupakan objek jaminan seakan-akan tidak berlangsung kepailitan dikarenakan benda yang dikenakan jaminan tidak dimasukkan dalam *boedel* pailit.

Saat ini Indonesia mengenal berbagai jaminan kebendaan, antara lain:

1. Gadai yang pengaturannya termuat dalam Pasal 1150 – Pasal 1160 KUHPperdata



2. Fidusia yang pengaturannya termuat dalam Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 Tentang Jaminan Fidusia
3. Hak Tanggungan yang pengaturannya termuat dalam Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1996 Tentang Hak Tanggungan Atas Tanah Beserta Benda-Benda yang Berkaitan Dengan Tanah
4. Hipotik yang pengaturannya termuat dalam Pasal 1162 – Pasal 1178 KUHPerduta.

Keempat pranata jaminan kebendaan diatas mempunyai ciri khas tersendiri yang menjadi pembeda diantaranya, salah satunya yang terpenting ialah mengenai kriteria benda yang dapat dijadikan objek jaminan. Lembaga jaminan kebendaan yang seringkali digunakan terhadap pelaksanaan pembebanan jaminan dengan objek pesawat udara ialah hipotik dan fidusia.

Pasal 1162 KUHPerduta menyatakan bahwa:

“Hipotik adalah suatu hak kebendaan atas benda-benda tidak bergerak, untuk mengambil penggantian daripadanya bagi pelunasan suatu perikatan.”

Kemudian dipertegas kembali oleh ketentuan Pasal 1164 huruf (a) KUHPerduta yang menyatakan bahwa hipotik hanya dapat dibebankan terhadap benda-benda tidak bergerak yang bisa berpindah dan dipindahtangankan. Kedua Pasal tersebut mengatur objek jaminan hipotik adalah kebendaan tidak bergerak, yang terdiri atas kebendaan tidak bergerak karena sifatnya, peruntukannya, dan karena undang-undang.

Pesawat udara yang beroperasi di Indonesia diwajibkan memiliki tanda registrasi (pendaftaran) sebagaimana ketentuan Pasal 24 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009. Pesawat udara yang memiliki tanda pendaftaran mengakibatkan pesawat udara tersebut dipersamakan dengan benda tidak bergerak. Selain itu, apabila melihat pesawat udara dari segi bobot total yang melebihi  $20\text{m}^3$  maka menguatkan uraian sebelumnya bahwa pesawat udara juga termasuk dalam kategori benda tidak bergerak sama dengan kapal laut.

Pasal 314 KUHD menyatakan bahwa:

“Kapal Indonesia yang berukuran lebih dari  $20\text{m}^3$  dapat dibukukan dalam suatu register kapal. Atas kapal-kapal yang dibukukan dalam register kapal, kapal-kapal dalam pembukuan dan andil-andil dalam kapal-kapal dapat diletakkan hipotik.”

Apabila dilakukan penafsiran analogi terhadap pasal tersebut diatas, maka seperti halnya kapal laut, pesawat udara yang berukuran lebih dari  $20\text{m}^3$  oleh undang-undang dianggap sebagai benda tidak bergerak dan dapat dibebani dengan jaminan kebendaan hipotik. Hipotik hanya dapat diberikan dengan suatu akta otentik, yang kemudian wajib didaftarkan dalam register umum yang disediakan untuk itu sebagaimana ketentuan Pasal 1179 KUHPerduta. Namun, hingga saat ini belum terdapat peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai pelaksanaan pembebanan hipotik terhadap pesawat udara, terutama mengenai penunjukan lembaga manakah yang memiliki kewenangan menerima registrasi hipotik pesawat udara serta berhak menerbitkan Grosse Akta Hipotik.

Ketiadaan lembaga pendaftaran hipotik pesawat udara mengakibatkan dalam pelaksanaan pembebanan hipotik pesawat udara tidak memiliki kekuatan apapun selayaknya jaminan kebendaan lain, yaitu hak preferen dimana kreditur mempunyai kewenangan untuk melangsungkan penyitaan objek jaminan andaikata debitur tidak melaksanakan kewajibannya dan piutang kreditur diutamakan pelunasannya dibandingkan dengan kreditur lainnya. Dengan

kata lain, dengan tidak didaftarkan maka hipotik pesawat udara tidak pernah lahir dan kreditur tidak memperoleh perlindungan atas pelunasan piutangnya oleh debitur.

Dengan demikian, pesawat udara pada dasarnya dapat dibebani dengan hipotik karena pesawat udara termasuk dalam kategori benda tidak bergerak yang merupakan syarat mutlak untuk menjadi objek jaminan hipotik. Akan tetapi, dalam pelaksanaannya tidak dapat dilakukan sebab tidak adanya ketentuan dalam peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai pembebanan hipotik pesawat udara sehingga hipotik pesawat udara tidak akan pernah bisa lahir.

Veenhoven mengemukakan pada dasarnya semua benda, baik benda bergerak ataupun benda tidak bergerak, secara yuridis dapat dialihkan hak miliknya atas kepercayaan dapat dijadikan sebagai objek jaminan fidusia. (Ricky Rustam, 2017, h. 132). Benda tidak bergerak yang dimaksud ialah benda yang tidak dapat dibebani dengan hak tanggungan, benda yang tidak dapat dibebani dengan hipotik, dan dengan ketentuan benda tersebut dapat dimiliki dan dipindahtangankan.

Hal tersebut berkaitan dengan ruang lingkup berlakunya Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999, tepatnya Pasal 3 Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 yang mengecualikan keberlakuan undang-undang tersebut terhadap:

1. Hak tanggungan yang berkaitan dengan tanah dan bangunan, sepanjang peraturan perundang-undangan yang berlaku menentukan jaminan atas benda-benda tersebut wajib didaftar;
2. Hipotik kapal yang terdaftar dengan isi kotor paling sedikit berukuran 20m<sup>3</sup>;
3. Hipotik pesawat terbang; dan
4. Gadai.

Ketentuan diatas dengan nyata dan jelas menyatakan pesawat udara diikat dengan lembaga jaminan kebendaan hipotik dan tidak dapat dibebani dengan jaminan fidusia. Namun, guna memenuhi kebutuhan perusahaan penerbangan akan menjaminkan aset perusahaan berupa pesawat udara untuk memperoleh barang modal maka muncul praktik pembebanan jaminan fidusia terhadap komponen-komponen pesawat udara secara terpisah. Adapun komponen-komponen pesawat udara tersebut berupa:

1. Rangka dan badan pesawat berupa:
  - a. Sayap Pesawat
  - b. Hidung Pesawat
  - c. Kabin Pesawat; dan
  - d. Ekor Pesawat.
2. Mesin pesawat (*Engine*).

Sama halnya dengan pesawat udara, komponen-komponen pesawat udara mempunyai harga yang tinggi sehingga dapat menjadikan komponen pesawat udara sebagai objek jaminan utang. Selain itu, pembebanan jaminan terhadap komponen-komponen pesawat udara telah diakui dan lazim dilakukan dalam dunia internasional. Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 memang dengan nyata dan jelas menyatakan pelarangan pembebanan fidusia terhadap pesawat udara (secara keseluruhan), akan tetapi pelarangan mewujudkan komponen-komponen pesawat udara, seperti *body*, *engine*, atau komponen lain secara terpisah satu sama lain sebagai objek jaminan fidusia, tidak ditemukan.

Dengan demikian, pembebanan jaminan terhadap pesawat udara di Indonesia terjadi kekosongan hukum ditunjukkan dengan tidak ada satupun regulasi yang mengatur, melainkan yang ada ialah larangan terkait dengan pembebanan jaminan fidusia terhadap pesawat udara (secara keseluruhan). Ketiadaan regulasi tersebut menyebabkan ketidakjelasan dan ketidakamanan bagi para pihak, serta hal terpenting ialah perlindungan bagi kreditur mengenai pelunasan piutang oleh debitur.

### **Pelaksanaan Penjaminan Pesawat Udara Di Indonesia Ditinjau Dari Hukum Jaminan**

Ketentuan mengenai pesawat udara yang terdahulu, yaitu Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan menyatakan pengikatan hak jaminan kebendaan terhadap pesawat udara dibebankan dengan menggunakan hipotik. Namun, ketentuan pelaksana mengenai Jaminan Hipotik Pesawat Udara yang seharusnya tertuang dalam peraturan pemerintah belum terbentuk hingga detik ini sehingga jaminan hipotik pesawat udara tidak dimungkinkan untuk dilaksanakan oleh para pelaku usaha. Dalam perkembangannya, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 saat ini tidak mengatur dengan tegas perihal bentuk lembaga jaminan tertentu atas pesawat udara.

Tidak adanya ketentuan menurut hukum Indonesia yang menyebutkan lembaga jaminan tertentu yang memberikan hak jaminan kebendaan atas pesawat udara menyebabkan kebingungan di kalangan masyarakat, khususnya perusahaan pembiayaan sebagai kreditur dan perusahaan penerbangan sebagai debitur. Pada akhirnya, dalam pelaksanaan pembebanan jaminan terhadap pesawat udara dilakukan dalam 2 macam, yakni dengan hipotik dan fidusia.

Mengingat pesawat udara dan kapal laut mempunyai karakter yang hampir serupa, hipotik juga dapat diletakkan atas pesawat udara sebagaimana halnya hipotiknya dapat diletakkan atas kapal laut dengan bobot paling sedikit 20m<sup>3</sup>. Namun, hambatan utama dalam pelaksanaan pembebanan hipotik pesawat udara ialah tidak ada peraturan yang jelas. Hipotik dipakai dengan tujuan untuk memberikan perlindungan kepentingan kreditur atas pembayaran piutang oleh debitur. Namun, pada faktanya pelaksanaan pembebanan hipotik pesawat udara tidak memberikan perlindungan kepada kreditur sebab dalam prosesnya tidak pernah melahirkan jaminan kebendaan.

Lahirnya jaminan kebendaan didasarkan pada penerapan Asas Publisitas, yaitu semua jaminan kebendaan harus didaftarkan dengan tujuan memberikan informasi kepada pihak ketiga bahwa benda yang dijadikan objek jaminan tersebut dilakukan pembebanan jaminan. Begitupula ketentuan Pasal 1179 KUHPerdara telah menjelaskan bahwa:

“Pembukuan segala ikatan hipotik harus dilakukan dalam register-register umum yang disediakan untuk itu. Jika pembukuan yang demikian tidak dilakukan, maka suatu hipotik tidak mempunyai sesuatu kekuatan apapun, bahkan pula terhadap orang-orang berpiutang yang tidak mempunyai ikatan hipotik.”

Ketentuan tersebut secara tegas menyatakan bahwa pembebanan hipotik harus dilakukan pendaftaran dan apabila pendaftaran tersebut tidak dilakukan, maka hipotik tersebut tidak memiliki makna apapun. Artinya, kreditur tidak memiliki hak parate eksekusi dimana kreditur mempunyai kewenangan untuk mengadakan penyitaan objek jaminan manakala debitur tidak menjalankan kewajibannya.

Ketiadaan peraturan perundang-undangan yang dijadikan acuan pelaksanaan pembebanan hipotik pesawat udara mengakibatkan kesulitan bagi kreditur maupun debitur untuk melakukan pendaftaran, sedangkan sampai dengan detik ini belum terdapat penunjukan lembaga yang berwenang menerima registrasi pembebanan hipotik pesawat udara. Dalam praktik, setiap pembebanan hipotik pesawat udara memang dilaporkan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia untuk dilakukan pencatatan dalam Buku Pencatatan (*Recordation*) pesawat udara secara transparan yang dapat dilihat oleh khalayak umum. Namun, pencatatan yang dilakukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara berbeda dengan pencatatan yang tercantum dalam Pasal 1179 KUHPerdara dikarenakan pencatatan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara tidak melahirkan Grosse Akta Hipotik sebagai bukti hak kebendaan, melainkan sekadar mengeluarkan Surat Keterangan yang mengumumkan sudah dilakukan pendataan hipotik pesawat udara dalam Buku Pencatatan (*Recordation*) pesawat udara.

Dapat dikatakan bahwa pencatatan yang selama ini dilangsungkan hanyalah bersifat pengarsipan belaka serta bukan merupakan pemenuhan asas publisitas untuk melahirkan hak kebendaan, artinya pembebanan hipotik pesawat udara tersebut tidak pernah lahir dan tidak memiliki kekuatan apapun sehingga dipersamakan dengan jaminan pada umumnya dimana status kreditur yang bersangkutan bukan merupakan kreditur preferen melainkan hanya sebagai kreditur konkuren yang tidak memiliki hak preferen dalam pelunasan utang debitur.

Mengenai praktik pembebanan pesawat udara dengan fidusia, ketentuan Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 menyatakan bahwa objek jaminan fidusia terdiri atas:

1. Benda bergerak yang berwujud
2. Benda bergerak tidak berwujud
3. Benda tidak bergerak berupa bangunan yang tidak dapat dibebani dengan hak tanggungan

Apabila menilai pesawat udara dari sifat dan wujudnya maka pesawat udara diklasifikasikan sebagai suatu benda berwujud yang berpindah dan dipindahkan sehingga memenuhi kualifikasi sebagai objek jaminan fidusia. Namun, Pasal 3 Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 secara tegas mengatur pelarangan untuk melaksanakan pengikatan jaminan pesawat udara secara keseluruhan. Sebagai solusinya, pesawat udara tidak dibebankan dengan fidusia atas keseluruhan pesawat udara, melainkan komponen-komponen pesawat udara secara terpisah. Meneliti lebih lanjut, dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tidak ditemukan larangan untuk melakukan pembebanan jaminan atas seluruh barang bergerak yang membentuk satu pesawat udara, artinya komponen dalam suatu struktur pesawat udara dapat dijadikan objek jaminan hutang dengan pembebanan fidusia.

Dalam proses pengikatan jaminan fidusia, terdapat asas spesialitas yang harus dipenuhi, yaitu adanya suatu barang yang jelas dan dapat diidentifikasi bentuk dan kepemilikannya. Dengan demikian, dalam praktik pengikatan komponen-komponen pesawat udara sebagai objek jaminan yang dibebani jaminan fidusia harus dilengkapi dengan identitas pada setiap komponen-komponen pesawat udara yang dimaksud beserta bukti kepemilikannya, baik rangka dan badan pesawat udara maupun mesin-mesin dan peralatan pendukung beserta seluruh faktur dan *invoice* yang menjadi bukti kepemilikan atas pesawat udara tersebut. Dalam hal mesin-mesin yang berjumlah ratusan dan dijamin sekaligus, biasanya dibuat daftar mesin yang menjelaskan jenis mesin dan nilai objek setiap mesin tersebut atau nilai

total objek mesin yang dijaminkan berikut lokasi atau tempat mesin tersebut disimpan (Irma Devita, 2001, h. 91).

Dalam proses pembebanan komponen pesawat udara dengan fidusia, harus melakukan pendaftaran sebagai pemenuhan asas publisitas. Berbeda dengan pembebanan hipotik atas pesawat udara yang mengalami kesulitan dalam proses pendaftaran hipotik karena tidak adanya ketentuan yang mengatur lembaga mana yang berwenang sebagai tempat pendaftaran hipotik, Pasal 14 Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 telah mengatur bahwa Kantor Pendaftaran Fidusia merupakan lembaga yang berwenang menerima pendaftaran seluruh objek jaminan fidusia tanpa terkecuali dan menerbitkan Sertifikat Jaminan Fidusia atas komponen pesawat udara yang akan diserahkan kepada perusahaan pembiayaan selaku penerima fidusia.

Sebagaimana telah diuraikan bahwa Sertifikat Jaminan Fidusia didalamnya mengandung irah-irah yang berbunyi “Demi Keadilan Berdasarkan Ketuhanan Yang Maha Esa” memiliki kekuatan eksekutorial yang sama dengan putusan pengadilan yang telah berkekuatan hukum tetap. Artinya, dengan memiliki Sertifikat Jaminan Fidusia tersebut kreditur memiliki hak untuk menjual benda yang menjadi objek jaminan fidusia atas kekuasaannya sendiri. Selain itu, dengan lahirnya Sertifikat Jaminan Fidusia maka lahir pula hak istimewa yang dimiliki oleh kreditur, seperti *droit de suit* dan *droit de preferent*, yang memberikan perlindungan serta kepastian kepada kreditur atas pelunasan piutangnya.

Pembebanan komponen pesawat udara dengan fidusia akan memberikan perlindungan kepada kreditur yang didasarkan pada peraturan perundang-undangan yang jelas. Namun, pembebanan jaminan fidusia atas komponen pesawat udara memiliki risiko dan kekurangan, antara lain komponen-komponen pesawat udara sangat mudah berpindah dan dipindahkan, baik di dalam maupun ke luar negeri sehingga mengakibatkan hambatan bagi kreditur saat akan melangsungkan penyitaan atas objek jaminan apabila debitur tidak melaksanakan kewajibannya. Dengan demikian, dalam pelaksanaan di Indonesia, pengikatan jaminan kebendaan atas pesawat udara (secara keseluruhan) tidak dapat dilaksanakan melainkan pelaksanaan pengikatan jaminan kebendaan atas komponen-komponen pesawat udara secara terpisah dengan menggunakan jaminan fidusia.

Pada akhirnya, pelaksanaan pembebanan jaminan pesawat udara di Indonesia saat ini dilakukan dengan mengacu pada ketentuan konvensi internasional yang kemudian diperjanjikan kembali antara para pihak dan dilaksanakan berdasarkan kesepakatan para pihak. Hal ini mengakibatkan kedudukan kreditur hanya sebagai kreditur konkuren yang dipersamakan dengan kreditur lainnya dan tidak memiliki hak istimewa untuk diutamakan pelunasan piutangnya. Keadaan yang demikian mengakibatkan kreditur tidak memiliki perlindungan dan kepastian akan piutangnya serta kedudukan kreditur sebagai kreditur konkuren pun lemah. Adapun dalam *Cape Town Convention 2001* diatur mengenai perlindungan kreditur dalam hal melakukan eksekusi objek jaminan dengan pencabutan tanda daftar pesawat serta mengadakan penjualan pesawat ke luar negeri (*export*) secara mendadak atau tiba-tiba tanpa membutuhkan putusan pengadilan terlebih dahulu atau disebut dengan IDERA (*Irrevocable Deregistration and Export Request Authorization*), namun dalam pelaksanaannya terkait IDERA tetap perlu diperjanjikan terlebih dahulu bahwa debitur akan memberikan suatu surat kuasa yang tidak diperbolehkan dilakukan penarikan kembali, yang

mana surat kuasa tersebut berisikan memberikan wewenang kepada kreditur untuk melakukan pencabutan tanda daftar serta melangsungkan penjualan pesawat udara ke luar negeri (*export*).

Pelaksanaan pembebanan jaminan pesawat udara yang didasarkan pada perjanjian tersebut semata-mata dilaksanakan berdasarkan asas itikad baik terkait dengan integritasi para pihak yakni melaksanakan kewajiban dan tanggung jawab masing-masing yang tertuang dalam perjanjian dan sudah disepakati dengan tujuan menjaga nama baik dan reputasi masing-masing para pihak dalam kalangan bisnis sehingga mereka dapat dipercaya apabila ingin melakukan suatu kerjasama atau perjanjian.

## **KESIMPULAN**

Di Indonesia terdapat ketiadaan regulasi mengenai pembebanan jaminan kebendaan terhadap pesawat udara secara keseluruhan yang mengakibatkan ketiadaan perlindungan dan kepastian hukum terhadap kreditur. Mengenai pranata jaminan yang dinilai paling relevan ialah hipotik karena mengatur mengenai jaminan atas benda tidak bergerak, akan tetapi pembebanan hipotik pesawat udara tidak dapat dilaksanakan sebab ketiadaan regulasi yang menyusun lebih lanjut perihal pelaksanaan hipotik pesawat udara, khususnya mengenai penunjukan lembaga/instansi manakah yang berwenang dalam pendaftaran Hipotik Pesawat Udara dan menerbitkan Grosse Akta Hipotik. Pelaksanaan Hipotik Pesawat Udara saat ini hanya berupa pencatatan administrasi yang dilakukan oleh Dirjen Perhubungan Udara dan tidak melahirkan jaminan kebendaan. Oleh karena itu, masyarakat melakukan pembebanan komponen pesawat udara secara terpisah dengan jaminan fidusia yang menimbulkan hak preferen kreditur dengan risiko kesulitan dalam melakukan eksekusi objek jaminan. Pada akhirnya, pelaksanaan pembebanan jaminan pesawat udara mengacu pada konvensi internasional yang kemudian diperjanjikan kembali berdasarkan kesepakatan dan dilaksanakan berdasarkan itikad baik para pihak untuk menjaga nama baik masing-masing pihak.

## **SARAN**

Penulis memberikan saran bahwa Pemerintah perlu segera membuat peraturan yang jelas terkait dengan pranata jaminan kebendaan apakah yang diletakkan atas pesawat udara berlandaskan hukum Indonesia sehingga tercapai kepastian hukum kreditur. Selain itu, apabila dinilai bahwa pranata jaminan kebendaan yang sangat relevan untuk membebaskan jaminan terhadap pesawat udara adalah hipotik maka Pemerintah perlu membuat peraturan pelaksanaan mengenai pembebanan hipotik pesawat udara sehingga pendaftaran hipotik pesawat udara dapat dilaksanakan dan melahirkan jaminan kebendaan yang memberikan perlindungan kepada kreditur selaku kreditur preferen.

**DAFTAR PUSTAKA**

- Deasy Soeikromo. (2016). Kepastian Hukum Pemenuhan Hak Kreditor Dalam Eksekusi Objek Jaminan Hak Tanggungan Melalui Parate Eksekusi, *De Lega Lata, Vol.1, No. 1*, 29-56
- Hanafiah Ponggawa & Partners (HPRP) Lawyers. (2015). *Pembiayaan Pesawat Udara, Teori dan Praktek*. Jakarta: ---.
- Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD).
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata).
- Mieke Komar Kantaatmadja. (1989). *Lembaga Jaminan Pesawat Udara Indonesia Ditinjau dari Hukum Udara*. Bandung: Alumnus.
- Mukti Fajar dan Yulianto Achmad. (2017). *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris, Cet. IV*. Yogyakarta: Pustaka Pelajar.
- Nur Islamiyah P, Novilia S, Sintia A. & Nur Putri H. (2020). Penyelesaian Sengketa Pembiayaan Dengan Objek Jaminan Hak Tanggungan Pada Bank Syariah Di Kota Malang, *De Lega Lata, Vol. 5, No.1*, 24-36
- Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 35/POJK.05/2018 Tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Pembiayaan.
- Peraturan Presiden Nomor 9 Tahun 2009 Tentang Lembaga Pembiayaan.
- Prita Amalia. (2016). *Industri Penerbangan Di Indonesia: Aspek Hukum Pasca Cape Town 2001*. Bandung: Refika Aditama.
- Ricky Rustam. (2017). *Hukum Jaminan*. Yogyakarta: UII Press.
- Salim H.S. (2017). *Perkembangan Hukum Jaminan di Indonesia, Ed. 1, Cet. 10*. Jakarta: PT Raja Grafindo Persada.
- Siti Malikhatun Badriyah. (2014). Problematika Pesawat Udara Sebagai Jaminan Pada Perjanjian Kredit Pengembangan Industri Penerbangan, *MMH Jilid 43 No. 4*, 546-553
- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
- Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 Tentang Jaminan Fidusia.
- Vivi Lia Falini Tanjung. (2017). Implementasi Asas-Asas Umum Hukum Kebendaan Dalam Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 Tentang Jaminan Fidusia, *De Lega Lata, Vol.2 No. 1*, 213-235.
- Zainuddin. (2019). Eksekusi Terhadap Pembatalan Surat Izin Mendirikan Bangunan Pada Perkara Tata Usaha Negara. *De Lega Lata Jurnal Ilmu Hukum Fakultas Hukum Umsu*. 4(2). 271-288. <https://doi.org/10.30596/dll.v4i2.3198>.