

See discussions, stats, and author profiles for this publication at: <https://www.researchgate.net/publication/369089520>

# Pesawat Udara sebagai Objek Jaminan dalam Sistem Hukum Indonesia

Article · March 2023

CITATIONS

0

READS

840

5 authors, including:



**Ahmad Mukhlis Fariduddin**

Universitas Katolik Parahyangan

14 PUBLICATIONS 5 CITATIONS

SEE PROFILE



**Timothy Arviando Andrade**

Universitas Katolik Parahyangan

2 PUBLICATIONS 0 CITATIONS

SEE PROFILE



**Olivia Agatha Kusuma**

Universitas Katolik Parahyangan

4 PUBLICATIONS 0 CITATIONS

SEE PROFILE

# PESAWAT UDARA SEBAGAI OBJEK JAMINAN DALAM SISTEM HUKUM INDONESIA

---

Ahmad M. Fariduddin (*ed.*), Megaputri R. Pabendon, Olivia A. Kusuma,  
Theo A. Negoro, Timothy A. Andrade



## **KATA PENGANTAR**

Teknologi merupakan sektor yang rapiditas perkembangannya serta kemasifan efeknya tidak lagi perlu diragukan, termasuk terhadap moda transportasi sebagai satu di antara berbagai sub-sektor terdampak. Nampaknya kita semua sepakat, bahwa kurva curam ke arah atas yang menggambarkan perkembangan teknologi kadangkala tidak dapat diseimbangi oleh aspek-aspek lain dalam kehidupan bermasyarakat, misalnya oleh aspek hukum. Disonansi itu dapat ditemukan dalam berbagai pembedangan hukum, salah satunya dalam bidang Hukum Jaminan. Dalam kumpulan tulisan ini, hendak dibahas mengenai minimnya pengaturan mengenai pesawat udara sebagai objek jaminan dalam sistem hukum Indonesia, yang mana kian hari kian dibutuhkan kepastiannya. Dari mulai penjabaran masalah-masalah yang sudah ada, potensi masalah yang dapat terjadi di kemudian hari, serta beberapa solusi yang dapat ditempuh oleh sistem hukum Indonesia, berusaha kami jabarkan dalam tulisan-tulisan singkat ini.

Dalam melangsungkan studi kecil-kecilan yang kami beri judul “Pesawat Udara sebagai Objek Jaminan dalam Sistem Hukum Indonesia”, saya dan para penulis lain menghaturkan terima kasih kepada Ibu Dr. Debiana Dewi Sudradjat, S.H., M.Kn. selaku dosen pengajar Hukum Jaminan dalam Program Studi Magister Ilmu Hukum Universitas Katolik Parahyangan pada Semester Genap 2021/2022. Semoga kumpulan tulisan ini dapat menambah sedikit referensi bagi pengembangan Hukum Jaminan di Indonesia, terkhusus dalam pengaturannya mengenai objek jaminan pesawat udara.

Terakhir, bahwa tulisan-tulisan yang tersaji di sini jelas bukanlah merupakan bahan final yang telah ajeg kebenarannya. Kami berharap tulisan-tulisan yang disusun dapat menjadi pemantik diskusi lebih lanjut, sehingga masukan, kritik, dan saran dari para pembaca akan sangat kami tunggu.

Bandung, 08 Maret 2023



**Ahmad Mukhlis Fariduddin, S.H.**

Ketua Kelompok Membaca Fakultas Hukum UNPAR

## DAFTAR ISI

### Kata Pengantar

### Daftar Isi

- 1 **Urgensi Pembentukan Aturan tentang Hipotek atas Pesawat Udara** 1  
Timothy Arviando Andrade
- 2 **Optimalisasi Industri Penerbangan dan Perbankan Nasional melalui Pengaturan Jaminan Pesawat Udara di Indonesia** 16  
Olivia Agatha Kusuma
- 3 **Studi Komparatif Penjaminan Pesawat Udara dalam Sistem Hukum Indonesia dan Inggris** 30  
Ahmad Mukhlis Fariduddin
- 4 **Argumentasi Singkat Otoritas Bandar Udara sebagai Lembaga yang Melakukan Penerimaan Pendaftaran Hipotek Pesawat Udara** 42  
Theo Adi Negoro
- 5 **Implementasi Pesawat Udara sebagai Objek Jaminan Hipotek di Indonesia** 50  
Megaputri Rombelayuk Pabendon



---

# URGENSI PEMBENTUKAN ATURAN TENTANG HIPOTEK ATAS PESAWAT UDARA

Code : 01.01-2023

**Timothy Arviando Andrade**

Faculty of Law, Parahyangan Catholic University (UNPAR).  
8052101004@student.unpar.ac.id

---

## ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan guna mengetahui alasan pembenar atau pendukung dari urgensi pembentukan ketentuan peraturan perundang-undangan tentang hipotek atas pesawat udara. Penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif. Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini ialah pendekatan undang-undang. Data dalam penelitian ini dikumpulkan dengan cara studi kepustakaan secara langsung dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini bersifat deskriptif analitis dengan kriteria berpikir deduktif. Hasil dari penelitian ini menunjukkan bahwa alasan pembenar atau pendukung dari urgensi pembentukan ketentuan peraturan perundang-undangan tentang hipotek atas pesawat udara ialah guna terciptanya kepastian hukum. Begitupun juga, ada sejumlah manfaat yang diperoleh manakala norma hukum sudah memberikan kepastian dan kejelasan perihal pembebanan jaminan hipotek pesawat udara.

**Kata Kunci:** hipotek, pesawat udara.

## PENDAHULUAN

Pesawat udara merupakan salah satu moda transportasi yang relatif meningkatkan waktu dalam pengangkutan penumpang dari suatu wilayah ke wilayah

lain dibandingkan moda transportasi pada umumnya. Hal tersebut karena pesawat udara dilengkapi teknologi mumpuni dan bernilai tinggi yang pengoperasiannya terutama dilangsungkan oleh pengangkut atau pelaku usaha jasa angkutan udara. Pendapat yang senada juga dikemukakan oleh E. Saefullah Wiradipradja, setiap pengoperasian pesawat udara, baik pesawat udara sipil maupun pesawat udara negara berpotensi untuk menimbulkan risiko bagi pihak operator maupun bagi pihak lain kendatipun dewasa ini pesawat udara merupakan moda angkutan yang menggunakan teknologi tinggi (Purba, 2017). Setidak-tidaknya dari paparan di atas diketahui bahwa hanya pelaku usaha yang tergolong memiliki modal bernilai tinggi yang berpeluang untuk masuk dalam pasar yang bersangkutan dengan pengangkutan udara (Agustino, 2010). Jika begitu, tak heran manakala pelaku usaha jasa angkutan udara niaga dalam negeri yang ada saat ini hanya segelintir saja, di antaranya PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk, PT Lion Mentari Airlines, PT AirAsia Indonesia Tbk, dan sejumlah anak perusahaan yang bersangkutan.

Lantas, bagaimanapun juga, pelaku usaha jasa angkutan udara niaga memerlukan sokongan modal yang memadai dengan tujuan penyelenggaraan kegiatan usahanya di bidang pengangkutan udara. Apalagi pembiayaan dalam rangka pengadaan pesawat udara terbilang memerlukan modal yang bernilai tinggi (Munisami, 2010). Jadi, tidak heran manakala ada gagasan yang senada dari kajian yang bersandarkan pada sudut pandang bisnis, yang mengemukakan bahwa modal merupakan syarat yang mendasar bagi pelaku usaha yang akan melangsungkan kegiatan usahanya (Ngatemin & et.al., 2019). Jadi, pelaku usaha jasa angkutan udara niaga yang tidak memiliki sokongan modal tentu saja tidak dapat menyelenggarakan kegiatan usahanya di bidang pengangkutan udara.

Arti pentingnya ketersediaan modal yang memadai dalam pengadaan pesawat udara juga dikemukakan oleh Donald H. Bunker. Kata Donald H. Bunker, 3 (tiga) aset terutama di dalam pengangkutan udara ialah armada pesawat udara, rute pengangkutan udara, dan sumber daya manusia (O'Keefe, 2006). Karena itu, pengadaan armada pesawat udara mau tidak mau harus memerlukan kapabilitas dari pelaku usaha jasa angkutan udara dalam melakukan perencanaan keuangan (O'Keefe, 2006). Dengan begitu, pengadaan pesawat udara oleh pelaku usaha jasa angkutan udara dilakukan secara tepat guna.

Memang dalam situasi seperti yang terjadi sekarang ini, tampaknya hambatan yang masih menjadi persoalan utama bagi pelaku usaha jasa angkutan udara niaga ialah perolehan modal yang memadai dalam rangka pengadaan pesawat udara. Sebab, modal yang dibutuhkan untuk pengadaan pesawat udara yang baru, dapat mencapai 1 triliun rupiah, tergantung dari jenis pesawatnya (Kompas, 2021). Kendatipun pelaku usaha jasa

angkutan udara niaga dapat memilih opsi pengadaan pesawat udara yang bekas, hanya saja biaya perawatan pesawat udara yang bekas malah lebih besar daripada pesawat udara yang baru (Kompas, 2021). Satu hal yang perlu disadari di sini, pengoperasian pesawat udara yang sarat dengan risiko, yang dapat berakibat pada pencederaan keselamatan dan keamanan penumpang jasa angkutan udara, mau tidak mau mengakibatkan pelaku usaha jasa angkutan udara harus patuh pada standar keselamatan dan keamanan pengangkutan udara yang dipersyaratkan sejak dalam pengadaan pesawat udara (Rose, 2005).

Berdasarkan apa yang dikemukakan di atas terlihat, tidak heran manakala pelaku usaha jasa angkutan udara tampaknya enggan memilih transaksi jual beli dengan pembayaran secara tunai sebagai cara dalam pengadaan pesawat udara (Weda, 2014). Pelaku usaha jasa angkutan udara sebenarnya dapat memilih transaksi jual beli dengan pembayaran secara angsuran sebagai alternatif dari transaksi jual beli pesawat udara dengan pembayaran secara tunai. Kendatipun begitu, rupanya pelaku usaha jasa angkutan udara kerap kali memilih untuk melakukan transaksi sewa guna usaha (*lease*) maupun transaksi penjualan dan penyewaan kembali (*sale and leaseback*) dalam rangka pengadaan pesawat udara (Simanjuntak). Dari sekian pilihan transaksi dalam rangka pengadaan pesawat udara, satu hal yang perlu disadari di sini, rupanya pelaku usaha jasa angkutan udara niaga dapat memperoleh kemudahan berupa pembiayaan dari lembaga pembiayaan dengan turut melakukan pembebanan jaminan dengan hak kebendaan atas objek transaksi berupa pesawat udara itu tersendiri (Annalisa, 2019).

Dalam suasana seperti inilah mulai diketahui bahwa keberadaan fasilitas pembiayaan dalam pengadaan pesawat udara begitu memiliki arti penting bagi pelaku usaha jasa angkutan udara. Dengan adanya fasilitas pembiayaan, hambatan berupa kekurangan modal yang dialami oleh pelaku usaha jasa angkutan udara dalam rangka pengadaan pesawat udara tampaknya teratasi. Hanya saja, perolehan fasilitas pembiayaan sebagaimana dikemukakan di atas tentu saja harus memenuhi sejumlah persyaratan yang disediakan oleh lembaga pembiayaan. Persyaratan ini tentu saja dibutuhkan karena bisa saja pelaku usaha jasa angkutan udara malahan tidak memenuhi prestasinya sebagaimana yang diperjanjikan di dalam perjanjian pembiayaan.

Dari apa yang telah dikemukakan di atas, perlu kiranya menyimak dengan cermat konsep *prudential principles* atau dalam terjemahan bebas ke dalam bahasa Indonesia, acap kali dikenal sebagai prinsip kehati-hatian yang melatarbelakangi keberadaan persyaratan dalam pembiayaan, tidak terkecuali juga pembiayaan dalam rangka pengadaan pesawat udara. Dengan penerapan prinsip kehati-hatian, pada gilirannya, lembaga pembiayaan mendapatkan keyakinan perihal kesanggupan nasabah sebagai

penerima fasilitas pembiayaan untuk melakukan pembayaran atas pembiayaan sebagaimana yang diperjanjikan (Mulyati, 2018). Jika pengelolaan pembiayaan ini tidak dikelola berdasarkan prinsip kehati-hatian, dampak yang dihasilkan dapat berupa kerugian ekonomi bagi lembaga pembiayaan akibat dari tindak tanduk nasabah yang tidak memenuhi kewajiban pembayaran sebagaimana yang diperjanjikan (Damanik, 2019). Jadi, bagaimanapun keadaannya, sejumlah persyaratan dalam perjanjian pembiayaan dibutuhkan dengan maksud sebagai bahan pertimbangan bagi lembaga pembiayaan untuk menilai kelayakan pemberian fasilitas pembiayaan kepada nasabah.

Dari literatur kepustakaan yang ada, diketahui bahwa prinsip kehati-hatian diterapkan melalui *The five C's of Credit* yang meliputi *Character*, *Capacity*, *Capital*, *Condition*, dan *Collateral* (Damanik, 2019). Secara ringkas, *character* mempertunjukkan kepribadian nasabah sebagai calon penerima fasilitas pembiayaan, *capacity* mempertunjukkan kemampuan manajerial berikut juga keuangan nasabah sebagai calon penerima fasilitas pembiayaan, *capital* mempertunjukkan perbandingan kepemilikan aset nasabah dengan seberapa besar probabilitas pemberian pembiayaan kepada nasabah, *condition* mempertunjukkan situasi keuangan di lingkungan nasabah sebagai calon penerima fasilitas pembiayaan, dan *collateral* mempertunjukkan apa jaminan yang akan digunakan oleh nasabah dalam pengajuan fasilitas pembiayaan (Damanik, 2019).

Satu hal yang perlu disadari di sini, keberadaan jaminan tidak dapat luput di dalam pengajuan fasilitas pembiayaan oleh nasabah, tidak terkecuali dalam pengajuan fasilitas pembiayaan bagi pengadaan pesawat udara. Situasi ini merupakan penerapan dari salah satu *The five C's of Credit*, yakni *collateral*. Industri pesawat udara yang dikenal sebagai industri yang padat modal tentu saja mempertunjukkan begitu dibutuhkannya perlindungan bagi pemberi fasilitas pembiayaan berupa modal kepada pelaku usaha jasa angkutan udara (Kharimah, 2019). Dilihat dari sudut pandang ini, tidak heran manakala, salah satu perlindungan bagi lembaga pembiayaan selaku pemberi fasilitas pembiayaan ialah dilakukannya pembebanan jaminan dengan hak kebendaan atas objek transaksi berupa pesawat udara itu tersendiri (Yahanan, 2020).

Kesadaran tentang arti pentingnya keberadaan jaminan di dalam pemberian fasilitas pembiayaan dalam pengadaan pesawat udara sebenarnya tampak di dalam norma yang berlaku saat ini. Dari apa yang diatur di dalam Pasal 71 sampai dengan Pasal 82 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan sebagai ketentuan umum yang mengatur perihal apa saja yang berhubungan dengan pengangkutan udara sejak dari pengadaan pesawat udara, diketahui adanya kaidah yang membolehkan pembebanan jaminan kebendaan atas pesawat udara tersendiri. Hanya saja, pada saat ini, jaminan apa yang dibolehkan tidak diatur secara rinci di dalam



Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Untuk itu, perlu memeriksa jenis jaminan apa saja yang dibolehkan atas objek jaminan berupa pesawat udara menurut norma yang berlaku saat ini.

Karena jenis jaminan apa saja yang dibolehkan atas suatu objek berupa benda akan ditentukan dari golongan kebendaannya, maka perlu menelaah kategorial dari pesawat udara, apakah pesawat udara sebagai benda bergerak dan benda tidak bergerak (Yahanan, 2020). Dari apa yang diatur di dalam Pasal 509 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (selanjutnya disebut dengan KUHPerdata), pesawat udara memang dapat digolongkan sebagai benda bergerak karena sifatnya. Hanya saja, ada pendapat yang mengemukakan bahwa pesawat udara sebenarnya secara tepat digolongkan sebagai benda tidak bergerak karena bercirikan keharusan tanda pendaftaran dan kebangsaan pada pesawat udara (Weda, 2014). Kewajiban menurut hukum ini diketahui dari apa yang diatur di dalam Pasal 24 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Begitupun juga, dilihat dari Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia, dimana fidusia merupakan hak jaminan atas benda bergerak, tidak diperoleh dasar hukum bagi pemberlakuan jaminan fidusia atas pesawat udara. Lebih lagi, Pasal 3 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia secara tegas mengecualikan pesawat udara dari objek yang dapat dibebankan jaminan fidusia. Jika begitu, tentu beralasan jika pesawat udara memang secara tepat digolongkan sebagai benda tidak bergerak dan tidak digolongkan sebagai benda bergerak. Satu hal yang perlu disadari di sini, memang dari apa yang diatur di dalam Pasal 3 huruf c Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia, secara tersurat mempertunjukkan adanya hipotek atas pesawat udara.

Kendatipun begitu, situasi yang kontras begitu tampak manakala menelaah apa yang disepakati dalam *Convention on International Interests in Mobile Equipment (Cape Town Convention)* atau terjemahan bebas ke dalam bahasa Indonesia dikenal sebagai Konvensi tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak dan *Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment* atau terjemahan bebas ke dalam bahasa Indonesia dikenal sebagai Protokol pada Konvensi Internasional dalam Peralatan Bergerak mengenai Masalah-Masalah Khusus pada Peralatan Pesawat Udara. Keberadaan konvensi dan protokol tersebut sebenarnya ditujukan sebagai seperangkat hukum yang berlaku secara internasional dalam rangka pengadaan pesawat udara, yang keduanya itu telah diratifikasi melalui Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2007 tentang Pengesahan

*Convention on International Interests in Mobile Equipment* (Konvensi tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak) Beserta *Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment* (Protokol pada Konvensi Internasional dalam Peralatan Bergerak mengenai Masalah-Masalah Khusus pada Peralatan Pesawat Udara).

Jika disimak dengan cermat, konvensi dan protokol sebagaimana yang disebutkan di atas rupanya menggolongkan pesawat udara sebagai benda bergerak. Perbedaan cara pandang ini tidak begitu penting, namun yang pasti bahwa konvensi dan protokol tersebut memuat sejumlah kesepakatan internasional perihal kepentingan internasional akibat adanya pembebanan jaminan kebendaan atas pesawat udara. Karena Indonesia berpredikat sebagai salah satu negara yang meratifikasi konvensi dan protokol tersebut, maka Indonesia harus mematuhi apa saja yang diatur di dalam konvensi dan protokol tersebut. Situasi ini juga yang melatarbelakangi mengapa Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan membolehkan pembebanan jaminan kebendaan atas pesawat udara tersendiri.

Setidak-tidaknya dari paparan di atas, apa yang diatur di dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan belum menjadi peraturan yang secara khusus mengatur perihal pembebanan jaminan kebendaan atas pesawat udara tersendiri. Alhasil, praktik pembebanan jaminan hipotek atas pesawat udara yang dikenal saat ini tampaknya masih merujuk pada pengaturan hipotek di dalam Pasal 1162 sampai dengan Pasal 1232 KUHPerdara. Dilihat dari Pasal 1171 KUHPerdara, maka pembebanan jaminan hipotek atas pesawat udara harus dilakukan dengan akta otentik yang dibuat di hadapan pejabat yang berwenang, yang dalam hal ini dibuat oleh notaris. Begitupun juga, Pasal 1179 KUHPerdara juga menegaskan bahwa pendaftaran hipotek diperlukan sehingga hipotek tersebut memiliki kekuatan hukum.

Memang dalam situasi seperti yang terjadi sekarang ini, ketiadaan peraturan yang secara khusus mengatur perihal pembebanan jaminan hipotek atas pesawat udara tampaknya hanya menjadi pangkal dari polemik yang berlangsung hingga saat ini. Sebab, ada polemik lain yang menambah rentetan masalah hukum sehubungan dengan pembebanan jaminan hipotek atas pesawat udara, yakni ketiadaan pejabat yang secara khusus diberikan wewenang untuk membuat *grosse* (salinan pertama) dari akta hipotek pesawat udara dan ketiadaan kantor pendaftaran yang khusus tersedia untuk melayani pendaftaran hipotek pesawat udara (Sudradjat, 2022). Situasi ini tentu saja mengakibatkan kesukaran dalam hal eksekusi hipotek pesawat udara. Apa yang terjadi saat ini memang sudah menimbulkan beragam diskursus yang mengkaji masalah dalam hal pembebanan jaminan hipotek atas pesawat udara.

Jika disimak dengan cermat, sebenarnya dari sejumlah penelitian terdahulu yang dilakukan oleh peneliti lainnya, seperti I Nyoman Ganang Bayu Weda, I Made Sarjana, dan Suatra Putrawan dalam karya tulisnya yang berjudul “Pengaturan Pesawat Udara Sebagai Obyek Jaminan Kredit” maupun Feri Wirsamulia dalam karya tulisnya yang berjudul “*The Legal Problem of Aircraft Mortgage in Indonesia*” yang mengkaji masalah dalam hal pembebanan jaminan hipotek atas pesawat udara, tampaknya sama-sama memiliki kesatuan pandangan tentang perlunya pembentukan peraturan perundang-undangan yang secara khusus mengatur pembebanan jaminan hipotek atas pesawat udara (Wirsamulia, 2021). Karena itulah, penelitian ini berupaya untuk membuka tabir ketidaktahuan sehubungan dengan pembebanan jaminan hipotek atas pesawat udara, yakni apa alasan pembenar atau pendukung dari urgensi pembentukan ketentuan peraturan perundang-undangan tentang hipotek atas pesawat udara? Alhasil, penelitian ini bertujuan untuk mengetahui alasan pembenar atau pendukung dari urgensi pembentukan ketentuan peraturan perundang-undangan tentang hipotek atas pesawat udara.

## **METODE PENELITIAN**

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian normatif dengan menggunakan metode yuridis normatif (Soekanto, 2015). Pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini ialah pendekatan undang-undang yang menelaah sejumlah ketentuan peraturan perundang-undangan yang bersangkutan dengan persoalan hukum yang sedang dikaji (Soekanto, 2015). Data dalam penelitian ini dikumpulkan dengan cara perolehan data melalui studi kepustakaan secara langsung dari bahan hukum, berupa bahan hukum primer, di antaranya Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2007 tentang Pengesahan *Convention on International Interests in Mobile Equipment* (Konvensi tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak) Beserta *Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment* (Protokol pada Konvensi Internasional dalam Peralatan Bergerak mengenai Masalah-Masalah Khusus pada Peralatan Pesawat Udara), dan Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Republik Indonesia Nomor 35/POJK.05/2018 tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Pembiayaan. Begitupun juga, data diperoleh dari bahan hukum sekunder mencakup buku, jurnal ilmiah, maupun artikel yang berkaitan dengan penelitian. Metode analisis data yang digunakan dalam penelitian ini bersifat deskriptif analitis dengan kriteria berpikir deduktif.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada kurun waktu ini, pemberian fasilitas pembiayaan dalam rangka pengadaan pesawat udara sebenarnya sebagai bentuk kemudahan bagi pelaku usaha jasa angkutan udara. Keberadaan fasilitas pembiayaan tentu saja mengatasi hambatan yang dirasakan oleh pelaku usaha jasa angkutan udara dalam rangka pengadaan pesawat udara, yakni hambatan karena tidak adanya modal yang memadai. Hanya saja, bagaimanapun juga, pemberian fasilitas pembiayaan harus memenuhi sejumlah persyaratan yang disediakan oleh lembaga pembiayaan, yang memedomani prinsip kehati-hatian (*prudential principles*). Adapun salah satu bukti dari penerapan prinsip kehati-hatian melalui *The five C's of Credit* ialah ketersediaan jaminan (*collateral*) seperti yang telah dijabarkan di atas.

Seperti diketahui, berdasarkan praktik yang dikenal pada pemberian fasilitas pembiayaan kepada pelaku usaha jasa angkutan udara dalam rangka pengadaan pesawat udara, dibutuhkan adanya jaminan kebendaan berupa hipotek atas pesawat udara. Apalagi kebutuhan atas jaminan kebendaan berupa hipotek atas pesawat udara ini sebenarnya tampak diamanatkan oleh *Convention on International Interests in Mobile Equipment* (Konvensi tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak) dan *Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment* (Protokol pada Konvensi Internasional dalam Peralatan Bergerak mengenai Masalah-Masalah Khusus pada Peralatan Pesawat Udara). Dengan kata lain, 2 (dua) kesepakatan internasional tersebut secara bersama-sama mendesak untuk segera diterapkannya praktik pembebanan jaminan kebendaan berupa hipotek atas pesawat udara yang menjamin kepentingan internasional. Jika begitu, tidak heran manakala sejumlah negara memilih untuk meratifikasi 2 (dua) kesepakatan internasional di atas, yang 4 (empat) di antaranya, termasuk Singapura, Uni Emirat Arab, Nigeria, dan Indonesia (ICAO, 2023).

Lebih lanjut dikemukakan, apapun yang terjadi, negara yang meratifikasi 2 (dua) perjanjian internasional di atas harus memberlakukan apa yang disepakati di dalam perjanjian sebagai norma hukum ke dalam hukum nasionalnya. Jadi, tentu beralasan manakala Indonesia melaksanakan kewajiban hukum tersebut dengan merumuskan norma hukum ke dalam Pasal 71 sampai dengan Pasal 82 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Hanya saja, memang apa yang sudah diatur sebagai norma hukum di dalam Pasal 71 sampai dengan Pasal 82 Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan tersebut hanya terbatas pada pengaturan kepentingan internasional yang muncul akibat adanya perjanjian pembebanan hak jaminan kebendaan atas pesawat udara, perjanjian pengikatan bersyarat, dan perjanjian sewa guna usaha. Jadi, tidak berlebihan jika

dikemukakan bahwa Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan memang tidak ditujukan sebagai peraturan yang secara khusus mengatur jaminan kebendaan berupa hipotek atas pesawat udara.

Jika begitu, diperoleh bahwa praktik pembebanan hipotek pesawat udara memedomani pada apa yang diatur di dalam Pasal 1162 sampai dengan Pasal 1232 KUHPerdara tentang pengaturan hipotek. Satu hal yang perlu disadari di sini juga, apa yang diatur di dalam KUHPerdara juga malah masih menimbulkan kekosongan hukum akibat ketiadaan pengaturan perihal siapa pejabat yang secara khusus diberikan wewenang untuk membuat *grosse* (salinan pertama) dari akta hipotek pesawat udara (Sudradjat, 2022). Jadi, KUHPerdara belum merambah persoalan yang timbul dalam pembuatan *grosse* (salinan pertama) dari akta hipotek pesawat udara. Tidak hanya itu, memang dalam masa seperti yang terjadi saat ini, ada juga polemik yang masih berlangsung sehubungan dengan persoalan dalam mendaftarkan hipotek pesawat udara (Wirsamulia, 2021). Adapun, pendaftaran hipotek pesawat udara ini sebenarnya dibutuhkan guna menjadikan hipotek pesawat udara tersebut memiliki kekuatan hukum.

Dalam menghadapi persoalan di atas, memang telah ada sejumlah kajian yang pada gilirannya secara bersama-sama memiliki kesatuan pandangan dan sikap untuk disegerakan pembentukan peraturan perundang-undangan yang secara khusus mengatur pembebanan jaminan hipotek atas pesawat udara. Kajian yang telah dilakukan oleh peneliti terdahulu juga kerap kali menghadirkan persoalan apa saja yang menjadi hambatan sehubungan dengan eksekusi hipotek pesawat udara, seperti akibat dari ketiadaan kantor pendaftaran yang khusus tersedia untuk melayani pendaftaran hipotek pesawat udara. Hanya saja, kajian yang dibutuhkan semestinya tidak hanya memperhatikan persoalan dan solusi apa yang dibutuhkan sehubungan dengan hipotek pesawat udara. Jadi, perlu kiranya menelusuri secara cermat perihal apa saja yang menjadi alasan pembenar atau pendukung dari urgensi pembentukan ketentuan peraturan perundang-undangan tentang hipotek atas pesawat udara.

Untuk itu, perlu mengetahui sejumlah konsep hukum yang dibutuhkan untuk memberikan pemahaman apa yang dimaksud dengan jaminan hipotek. Berdasarkan Pasal 1162 KUHPerdara, hipotek didefinisikan sebagai suatu hak kebendaan atas benda-benda tidak bergerak, untuk mengambil penggantian dari padanya bagi pelunasan suatu perikatan. Dilihat dari sudut pandang ini, maka keberadaan hipotek ini harus berdasarkan adanya perikatan, yang merupakan hubungan hukum di antara para pihak (Online, 2021). Jika disimak dengan cermat, apa yang menjadi sumber dari perikatan yang dikehendaki menurut Pasal 1162 KUHPerdara tersebut ialah perjanjian. Jadi, secara prinsip, kedudukan dari perjanjian hipotek ialah perjanjian ikutan dari perjanjian

pokoknya yang berupa perjanjian kredit (Renee, 2021). Jadi, ketiadaan perjanjian pokok tentu saja mengakibatkan perjanjian hipotek tidak dapat dibentuk.

Dilihat dari kepustakaan ilmu hukum, ada sejumlah pandangan yang memberikan definisi pada istilah jaminan hipotek, yang pada gilirannya senada dengan definisi menurut Pasal 1162 KUHPerdara. Kata Vollmar, hipotek merupakan suatu hak kebendaan atas benda yang tidak bergerak, yang keberadaannya itu dimaksudkan guna memberikan orang yang mempunyai hak (pemegang hipotek), suatu kenikmatan dari sebuah benda, namun yang dimaksud tersebut hanya memberi jaminan atas pelunasan suatu hutang dengan yang lebih diutamakan (Prastya, 2020). Kata Hartono Hadisoepipto, hipotek merupakan bentuk dari jaminan kredit yang ada karena dari suatu perjanjian, yaitu suatu wujud dari jaminan yang apa adanya harus diperjanjikan terlebih dahulu (Prastya, 2020). Jadi, kedua pendapat di atas mempertunjukkan bahwa adanya perjanjian hipotek itu guna melindungi kepentingan kreditur dari risiko akibat utang yang tidak dibayarkan oleh debitur.

Jika konsep tersebut dielaborasi ke dalam konteks pemberian fasilitas pembiayaan kepada pelaku usaha jasa angkutan udara, keberadaan perjanjian hipotek harus berdasarkan adanya perikatan yang bersumber dari adanya perjanjian kredit (pembiayaan). Artinya, baik pemberi fasilitas pembiayaan (lembaga pembiayaan) dan penerima fasilitas pembiayaan (pelaku usaha jasa angkutan udara) harus telah mengikatkan diri ke dalam sebuah perjanjian kredit (pembiayaan). Jadi, pemberi fasilitas pembiayaan berkedudukan sebagai kreditur. Sedangkan, penerima fasilitas pembiayaan berkedudukan sebagai debitur.

Lebih lanjut dikemukakan, karena apa saja yang disepakati di dalam perjanjian pembiayaan tersebut bisa saja menimbulkan risiko, yang utamanya pada kreditur, maka tidak heran manakala kreditur harus melakukan mitigasi risiko. Risiko yang dimaksud berupa utang yang tidak dibayarkan oleh debitur. Satu hal yang perlu disadari juga, mitigasi risiko tersebut dikehendaki menurut hukum untuk menjadi kewajiban hukum bagi kreditur, yang dalam hal ini lembaga pembiayaan. Dari apa yang diatur di dalam Pasal 26 ayat (2) huruf c Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Republik Indonesia Nomor 35/POJK.05/2018 tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Pembiayaan, perusahaan pembiayaan wajib melakukan mitigasi risiko pembiayaan, yang salah satu cara mitigasi risiko tersebut dengan melakukan pembebanan jaminan fidusia, hak tanggungan, atau hipotek atas agunan dari kegiatan pembiayaan. Jadi, tidak heran manakala perjanjian pembiayaan dalam pengadaan pesawat udara juga disertakan dengan adanya perjanjian pembebanan jaminan kebendaan atas objek berupa pesawat udara itu tersendiri.



Seperti diketahui, terlepas dari polemik perihal mengapa hipotek menjadi pilihan bagi jaminan kebendaan atas pesawat udara seperti yang diuraikan di atas, pada pokoknya, karena pesawat udara digolongkan sebagai benda tidak bergerak karena bercirikan keharusan tanda pendaftaran dan kebangsaan pada pesawat udara (Weda, 2014). Situasi ini pula yang diterapkan pada sejumlah negara, seperti Singapura, Uni Emirat Arab, dan Nigeria yang menggunakan lembaga hipotek sebagai jaminan kebendaan atas pesawat udara. Untuk diketahui, lembaga hipotek dalam bahasa Inggris disebut sebagai *mortgage*. Uni Emirat Arab mengatur hipotek pesawat udara ke dalam *UAE Civil Aviation Law (Federal Law No. 20 of 1991)*, *UAE Commercial Code (Federal Law No. 18 of 1993)* dan memberlakukan *Cape Town Convention* (Tamimi, 2023), Nigeria tidak memiliki peraturan yang secara khusus mengatur tentang hipotek pesawat udara dan hanya mendasarkan pada apa yang di atur di dalam *Civil Aviation Act 2006*, *the Nigeria Civil Aviation Regulations 2015*, dan *Cape Town Convention*, dan Singapura yang membolehkan lembaga hipotek atas pesawat udara dan mendasarkannya pada *Cape Town Convention* (Reuters, 2023). Dilihat dari sudut pandang ini, hipotek telah menjadi pilihan dalam pembebanan jaminan kebendaan atas pesawat udara.

Setidak-tidaknya dari paparan di atas, keberadaan hipotek pesawat udara memang dikehendaki menurut hukum. Karena itu, apapun yang terjadi, apa yang berlaku sebagai norma hukum harus menjadi pedoman dalam perbuatan sehubungan dengan pembebanan jaminan hipotek atas pesawat udara. Norma hukum tersebut juga harus memberikan kejelasan perihal apa saja perbuatan yang dilarang, apa saja perbuatan yang dibolehkan, dan apa sanksi yang dapat diterapkan manakala terjadi pelanggaran atas perbuatan yang dilarang ataupun kepatuhan terhadap perbuatan yang dibolehkan, sehubungan dengan pembebanan jaminan hipotek atas pesawat udara. Jika menyimak situasi yang terjadi saat ini, norma hukum yang berlaku belum memberikan kejelasan sehubungan dengan pembebanan jaminan hipotek atas pesawat udara. Akibat yang dihasilkan seperti hambatan dalam eksekusi hipotek atas pesawat udara karena ketiadaan kantor pendaftaran yang khusus tersedia untuk melayani pendaftaran hipotek pesawat udara dan siapa pejabat yang secara khusus diberikan wewenang untuk membuat *grosse* (salinan pertama) dari akta hipotek pesawat udara. Situasi ini tentu beralasan karena ketiadaan norma hukum yang menjustifikasi perbuatan sehubungan pendaftaran hipotek pesawat udara dan pembuatan *grosse* (salinan pertama) dari akta hipotek pesawat udara.

Jika situasi seperti ini terus berlangsung, tentu saja hanya mempertahankan ketidakpastian hukum akibat kekosongan hukum yang dipertunjukkan dari ketidakjelasan bahkan ketiadaan norma hukum yang mengatur secara khusus perihal pembebanan jaminan hipotek atas pesawat udara. Dengan begitu, tentu saja mencederai

tujuan pengaturan norma hukum yang idealnya guna menciptakan keteraturan dan ketertiban (Hadi, 2017). Jadi, pelaksanaan pembebanan jaminan hipotek atas pesawat udara tentu berlangsung secara semrawut. Adapun kekhawatiran yang demikian sepatutnya tidak dikehendaki menurut hukum. Inilah yang menjadi alasan pembenar dari urgensi pembentukan ketentuan peraturan perundang-undangan tentang hipotek atas pesawat udara manakala dilihat dari sudut pandang ilmu hukum.

Lantas, ada sejumlah manfaat manakala norma hukum sudah memberikan kepastian dan kejelasan perihal pembebanan jaminan hipotek pesawat udara. Bagi lembaga pembiayaan, hipotek pesawat udara memiliki kekuatan hukum sehingga ada jaminan bahwa hipotek tersebut dapat dieksekusi manakala terjadi ingkar janji pada pelaku usaha jasa angkutan udara. Karena adanya kepastian perihal eksekusi hipotek pesawat udara, maka lembaga pembiayaan memperoleh perlindungan hukum berupa kenyamanan dan keamanan dalam memberikan fasilitas pembiayaan. Harapannya, situasi tersebut meningkatkan keberhasilan pemberian fasilitas pembiayaan dalam rangka pengadaan pesawat udara kepada pelaku usaha jasa angkutan udara.

Lebih lanjut dikemukakan, dengan begitu, pelaku usaha jasa angkutan udara akan menikmati kemudahan dari pemberian fasilitas pembiayaan dalam rangka pengadaan pesawat udara. Dengan kata lain, pelaku usaha jasa angkutan udara dapat memenuhi kebutuhan yang terutama di dalam pengangkutan, yakni armada pesawat udara. Jika situasi ini terjadi, harapannya juga dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi di bidang pengangkutan udara niaga karena adanya ketersediaan armada pesawat udara yang mampu menampung permintaan pengangkutan udara niaga. Sampai titik ini, jelas terlihat manfaat yang akan diperoleh manakala norma hukum sudah memberikan kepastian dan kejelasan perihal pembebanan jaminan hipotek pesawat udara.

## **KESIMPULAN**

Hingga saat ini, diperoleh belum adanya ketentuan peraturan perundang-undangan yang mengatur secara khusus tentang hipotek atas pesawat udara. Akibatnya, muncul polemik akibat ketiadaan pejabat yang secara khusus diberikan wewenang untuk membuat *grosse* (salinan pertama) dari akta hipotek pesawat udara dan ketiadaan kantor pendaftaran yang khusus tersedia untuk melayani pendaftaran hipotek pesawat udara. Jika situasi seperti ini terus berlangsung, tentu saja hanya mempertahankan ketidakpastian hukum akibat kekosongan hukum yang dipertunjukkan dari ketidakjelasan bahkan ketiadaan norma hukum yang mengatur secara khusus perihal pembebanan jaminan hipotek atas pesawat udara. Dengan begitu, tentu saja mencederai



tujuan pengaturan norma hukum yang idealnya guna menciptakan keteraturan dan ketertiban.

Jadi, pelaksanaan pembebanan jaminan hipotek atas pesawat udara tentu berlangsung secara semrawut. Adapun kekhawatiran yang demikian sepatutnya tidak dikehendaki menurut hukum. Hukum menghendaki adanya kepastian hukum sehingga hukum itu sendiri dipakai untuk menjadi pedoman dalam perbuatan sehubungan dengan pembebanan jaminan hipotek atas pesawat udara. Inilah yang menjadi alasan pembenar dari urgensi pembentukan ketentuan peraturan perundang-undangan tentang hipotek atas pesawat udara manakala dilihat dari sudut pandang ilmu hukum.

Lantas, ada sejumlah manfaat manakala norma hukum sudah memberikan kepastian dan kejelasan perihal pembebanan jaminan hipotek pesawat udara. Bagi lembaga pembiayaan, hipotek pesawat udara memiliki kekuatan hukum sehingga ada jaminan bahwa hipotek tersebut dapat dieksekusi manakala terjadi ingkar janji pada pelaku usaha jasa angkutan udara. Karena adanya kepastian perihal eksekusi hipotek pesawat udara, maka lembaga pembiayaan memperoleh perlindungan hukum berupa kenyamanan dan keamanan dalam memberikan fasilitas pembiayaan. Harapannya, situasi tersebut meningkatkan keberhasilan pemberian fasilitas pembiayaan dalam rangka pengadaan pesawat udara kepada pelaku usaha jasa angkutan udara.

Lebih lanjut dikemukakan, dengan begitu, pelaku usaha jasa angkutan udara akan menikmati kemudahan dari pemberian fasilitas pembiayaan dalam rangka pengadaan pesawat udara. Dengan kata lain, pelaku usaha jasa angkutan udara dapat memenuhi kebutuhan yang terutama di dalam pengangkutan, yakni armada pesawat udara. Jika situasi ini terjadi, harapannya juga dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi di bidang pengangkutan udara niaga karena adanya ketersediaan armada pesawat udara yang mampu menampung permintaan pengangkutan udara niaga. Sampai titik ini, jelas terlihat manfaat yang akan diperoleh manakala norma hukum sudah memberikan kepastian dan kejelasan perihal pembebanan jaminan hipotek pesawat udara.

## **DAFTAR PUSTAKA**

- Agustino, D. (2010). Karakteristik Harga dan Pengawasan KPPU terhadap Industri Oligopoli. *Jurnal Persaingan Usaha Komisi Pengawaas Persaingan Usaha*, 3, 3-26.
- Annalisa, Y. e. (2019). Aircraft Mortgage in Indonesia: Alternative Object of Material Guarantee as a Debt Settlement. *IJRTE*, 8(259).

- Damanik, D. P. (2019). Prudential Banking Principles dalam Pemberian Kredit kepada Nasabah. *Notarius*, 12(2), 718-730.
- Hadi, S. (2017). Hukum Positif dan The Living Law. *DIH Jurnal Ilmu Hukum*, 13(26), 259-266.
- ICAO. (2023). *Cape Town Convention and Protocol*. Retrieved from ICAO: <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Capetown-Convention.aspx>
- Kharimah, E. (2019). Sewa Guna Usaha Pesawat Udara menurut Konvensi Cape Town 2001 dan Implementasinya dalam Hukum Nasional. *Jurist-Diction* 2, 2(5), 1675-1690.
- Kompas. (2021). *Kompas*. Retrieved from Kompas: <https://money.kompas.com/read/2021/07/16/140825026/menguatkan-jembatan-udara-yang-mulai-rapuh?page=all>.
- Mulyati, E. (2018). The Implementation of Prudential Bank Principles to Prevent Debtor with Bad Faith. *Padjajaran Jurnal Ilmu Hukum*, 5(1), 89-108.
- Munisami, A. (2010). *Aircraft Financing: Perspectives for Small and Emerging Economies*. Montreal: McGill University.
- Ngatemin, N., & et.al. (2019). Faktor-Faktor yang Mempengaruhi Struktur Modal (Studi Empiris pada Perusahaan Industri Pariwisata yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia). *Jurnal Riset Akuntansi dan Bisnis*, 19(1), 40-52.
- O'Keefe, C. (2006). Book Review: Aviation Law: Cases and Materials. *Journal of Air Law and Commerce*, 71(4), 737-747.
- Online, H. (2021). *Hipotek: Pengertian, Objek, dan Dasar Hukumnya*. Retrieved from Hukum Online: <https://www.hukumonline.com/berita/a/hipotek-1t619ee64b0d84b>
- Prastya, D. e. (2020). Pembebanan Hipotek atas Kapal Laut dalam Perjanjian Kredit Bank. *Jurnal Analogi Hukum*, 2(2), 155-159.
- Purba, H. (2017). Mewujudkan Keselamatan Penerbangan dengan Membangun Kesadaran Hukum bagi Stakeholders melalui Penerapan Safety Culture. *Jurnal Hukum Samudra Keadilan*, 12(1), 95-110.

- Renee, R. (2021). Hipotek sebagai Jaminan Hak kebendaan setelah Berlakunya Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1996 tentang Hak Tanggungan. *Lex et Societatis*, 9(1), 146-153.
- Reuters, T. (2023). *Aviation Finance in Singapore: Overview*. Retrieved from Thomson Reuters Practical law: <https://uk.practicallaw.thomsonreuters.com>
- Rose, A. (2005). Aviation/Measuring Safety and Controlling Risk. *Measurement and Control*, 38(8), 239-242.
- Simanjuntak, F. e. (n.d.). *Aircraft Finance and Leasing in Indonesia*.
- Soekanto, S. S. (2015). *Penelitian Hukum Normatif suatu Tinjauan Singkat*. Jakarta: Raja Grafindo.
- Sudradjat, D. (2022). *Materi Perkuliahan Hukum Jaminan*. Bandung: PS MIH UNPAR.
- Tamimi, A. C. (2023). *Effectiveness of Aircraft Mortgages in the UAE*. Retrieved from Tamimi: <https://www.tamimi.com/law-update-articles/effectiveness-aircraft-mortgages-uae>
- Weda, I. e. (2014). Pengaturan Pesawat Udara sebagai Obyek Jaminan Kredit. *Kertha Semaya*, 2(6), 1-14.
- Wirsamulia, F. (2021). The Legal Problem of Aircraft Mortgage. *Journal of Legal, Ethical, and Regulatory*, 24(6), 1-10.
- Yahanan, A. e. (2020). Urgency of Regulation: Aircraft as Object of Credit Guarantee. *Diponegoro Law Review*, 5(1), 19-33.

\*\*\*



---

# OPTIMALISASI INDUSTRI PENERBANGAN DAN PERBANKAN NASIONAL MELALUI PENGATURAN JAMINAN PESAWAT UDARA DI INDONESIA

Code : 01.02-2023

**Olivia Agatha Kusuma**

Faculty of Law, Parahyangan Catholic University (UNPAR).

olivia.agatha317@gmail.com

---

## ABSTRAK

Dalam praktik penjaminan pesawat udara, kerap digunakan dua lembaga jaminan yang berbeda, yaitu fidusia dan hipotek, yang juga masih mempunyai permasalahan dalam penerapannya. Berangkat dari hal ini, ada dua hal yang dikaji dalam artikel ini. Pertama, mengapa ratifikasi *Cape Town Convention 2001* dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 belum cukup memberikan kepastian hukum jaminan pesawat udara di Indonesia. Kedua, mengapa lembaga jaminan pesawat udara di Indonesia belum dapat dilaksanakan. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah yuridis normatif. Hasil penelitian menunjukkan bahwa Undang-Undang Penerbangan yang mengadopsi *Cape Town Convention 2001* hanya mengatur persoalan bagaimana mempermudah kreditur untuk mengeksekusi jaminan pesawat udara di luar Indonesia, sehingga belum memadai untuk menjawab persoalan bilamana para pihak memilih hukum Indonesia sebagai hukum yang mengatur perjanjian jaminan pesawat udaranya.

**Kata Kunci:** hipotek, pesawat udara, jaminan.

## PENDAHULUAN

Pandemi Covid-19 yang melanda seluruh dunia berdampak ke berbagai sektor bisnis, salah satu yang kentara ialah industri penerbangan. Industri penerbangan nasional, bahkan di negara-negara lain di seluruh dunia, sempat mengalami guncangan

dan penyurutan, karena keadaan darurat kesehatan yang memaksa pemerintah masing-masing negara untuk melakukan *lockdown* atau pembatasan kegiatan masyarakat, termasuk membatasi operasional penerbangan domestik maupun internasional. Salah satu dampaknya, jumlah total pesawat udara (sipil) di Indonesia mengalami penurunan yang drastis, yakni sekitar 50%. Menteri BUMN, Erick Thohir, menyampaikan bahwa yang pada awalnya total pesawat udara di Indonesia mencapai 400 armada berkurang setengahnya sehingga hanya tersisa 200-an akibat Covid-19. Contohnya Garuda Indonesia, yang tadinya memiliki 125 pesawat, berkurang menjadi 50-60 pesawat, karena kondisi finansial yang mengharuskan pesawat dikembalikan kepada pihak *lessor*. Selain itu, Garuda Indonesia juga harus melakukan restrukturisasi utang dengan kreditur-krediturnya (Ramalan, 2022).

Peristiwa yang diuraikan di atas hanya merupakan segelintir dari risiko-risiko yang timbul dalam dunia bisnis. Oleh sebab itu, harus ada antisipasi untuk menjaga kondusivitas iklim bisnis di industri penerbangan, salah satunya dengan instrumen hukum yang baik. Terlebih ketika industri penerbangan merupakan industri yang padat modal, artinya pembiayaan yang dibutuhkan sangat besar supaya bisnis dapat berjalan dengan lancar. Begitu besarnya pembiayaan yang dibutuhkan, menyebabkan pembiayaan seringkali tidak bisa hanya berasal dari sumber dana perusahaan saja karena tidak akan mencukupi. Oleh sebab itu, umumnya juga dibutuhkan, bahkan bertumpu pada, sumber dana yang berasal dari lembaga keuangan bank (LKB) maupun lembaga keuangan bukan bank (LKBB). Terutama bank, peranan bank menjadi sangat vital untuk mencukupi kebutuhan modal perusahaan (Devyi, 2009). Di sisi sebaliknya, kredit yang lancar juga merupakan sumber keuntungan terbesar bagi perbankan (Annalisa, 2019).

Persetujuan bank untuk memberikan kredit dengan jumlah yang sangat besar, tentunya tidak bisa dengan mudah didapatkan. Sebagai tonggak perekonomian, bank harus mengantisipasi risiko-risiko yang mungkin timbul apabila kreditnya macet (*Non Performing Loan/NPL*). Antisipasi risiko ini dilakukan dengan membuat perjanjian jaminan, di samping perjanjian kredit sebagai perjanjian pokok. Jadi, agar bank sebagai kreditur mendapat perlindungan hukum apabila debitur wanprestasi, maka suatu perjanjian kredit lumrah diikuti dengan perjanjian tambahan, yaitu perjanjian pengikatan hak jaminan kebendaan. Mengingat pentingnya hal ini, Undang-Undang Penerbangan yang lama (Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan) sempat mengakomodir pengaturan mengenai jaminan pesawat terbang dan helikopter dalam Pasal 12, yang berbunyi:

*“(1) Pesawat terbang dan helikopter yang telah mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia dapat dibebani hipotek. (2) Pembebanan hipotek pada pesawat*

*terbang dan helikopter sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) harus didaftarkan.”*

Selanjutnya, dalam rangka mempermudah eksekusi jaminan oleh kreditur dari negara lain, atau agar pesawat udara dapat dengan mudah diekspor ke negara lain, pada 16 November 2001 negara-negara membentuk *Convention on International Interests in Mobile Equipment* di Cape Town sehingga disebut juga *Cape Town Convention 2001*. Pemerintah Indonesia meratifikasi *Cape Town Convention 2001* pada tahun 2007 melalui Peraturan Presiden Nomor 8 tahun 2007. Dua tahun setelahnya, terbitlah Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (selanjutnya disebut “Undang-Undang Penerbangan”), menggantikan Undang-Undang Penerbangan yang lama. Nahas, dalam Undang-Undang Penerbangan yang baru sama sekali tidak diatur mengenai lembaga jaminan pesawat terbang. Pasal 12 mengenai pengaturan hipotek pesawat terbang dan helikopter dalam Undang-Undang Penerbangan yang lama dihapus dan tidak diatur kembali. Undang-Undang Penerbangan yang baru hanya mengakomodir ketentuan dalam *Cape Town Convention 2001* tersebut.

Selain tidak ditentukannya lembaga jaminan bagi pesawat udara dalam Undang-Undang Penerbangan yang baru, dalam hukum positif saat ini pun belum terdapat peraturan pelaksana yang khusus mengatur mengenai lembaga jaminan hipotek pesawat udara. Saat ini hanya terdapat ketentuan-ketentuan umum mengenai hipotek dalam KUHPerdara dan KUHDagang. Tidak seperti hipotek kapal dengan bobot di atas 20m<sup>3</sup> yang sudah memiliki peraturan pelaksanaannya. Tiadanya kepastian hukum jaminan kebendaan pesawat udara ini menimbulkan keengganan bagi kreditur untuk memberikan pinjaman dana kepada debitur dalam industri penerbangan.

Berdasarkan uraian di atas, timbul beberapa permasalahan yang hendak dikaji dalam artikel ini. Penelitian ini akan diawali dengan membahas mengapa ratifikasi *Cape Town Convention 2001* dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 belum cukup memberikan kepastian hukum jaminan pesawat udara di Indonesia. Selanjutnya, dibahas mengenai mengapa lembaga jaminan pesawat udara di Indonesia belum dapat diberlakukan (*inapplicable*).

## **METODE PENELITIAN**

Jenis penelitian yang digunakan dalam menyusun artikel ilmiah ini ialah yuridis normatif. Adapun metode pendekatan yang digunakan ialah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Bahan hukum primer yang digunakan yaitu peraturan perundang-undangan dan perjanjian

internasional. Sementara, bahan hukum sekundernya meliputi literatur hukum, dan bahan hukum tersier meliputi kamus-kamus hukum untuk membantu menjelaskan bahan hukum primer. Teknik pengumpulan bahan hukum yakni melalui studi kepustakaan (*library research*) yang dilakukan dengan cara mencari informasi dari sumber atau referensi pustaka terkait penelitian berupa literatur buku, jurnal, artikel, arsip, serta sumber lain dari perpustakaan konvensional maupun digital, serta dari internet. Analisis bahan hukum dilakukan menggunakan metode penafsiran otentik, gramatikal, dan sistematis.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Cape Town Convention 2001 dan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan belum Memadai**

Sudah merupakan hal yang umum dalam industri penerbangan, bahwa pengadaan pesawat terbang tidak seluruhnya dilakukan secara lunas. Adapun beberapa perjanjian pokok yang umum untuk pengadaan pesawat terbang dilakukan melalui perjanjian sewa guna usaha (*leasing*), sewa beli (*hire purchase*), perjanjian kredit, atau jual beli dengan cicilan. Akan tetapi, natur pesawat udara yang memiliki kebangsaan (*nationality and registration mark*) (Annalisa, 2019), dapat menyulitkan kreditur dari luar negeri untuk “mengambil” jaminan pesawat udaranya apabila debitur wanprestasi, karena masalah administrasi dan yurisdiksi negara. Oleh sebab itu, bank dan perusahaan pembiayaan lainnya, membutuhkan kepastian bahwa kepentingannya terhadap jaminan kebendaan yang diikatkan tersebut akan tetap dapat dilaksanakan, terutama ketika pesawat udaranya sedang berada di luar yurisdiksi *flag state* (Conlon, 1977).

Kesulitan ini muncul akibat karakteristik pesawat udara yang unik. Di beberapa negara, pesawat udara dikualifikasikan sebagai barang bergerak, tetapi tidak semua peraturan mengenai barang bergerak diterapkan untuk pesawat udara. Berdasarkan hal ini, muncul konvensi-konvensi internasional, antara lain *Convention on International Civil Aviation* 7 Desember 1944 (*Chicago Convention 1944*) dan *Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft* 19 Juni 1948 (*Geneva Convention 1948*), di mana semua negara pihak mengakui bahwa pesawat udara adalah barang bergerak yang memiliki kekhususan tersendiri (*sui generis*). Dalam *Geneva Convention 1948*, negara pihak mengakui hak-hak sipil terhadap pesawat udara, di mana pesawat udara dianggap sebagai barang bergerak, tetapi dapat dibebani dengan jaminan kebendaan bagi benda tidak bergerak, yakni *mortgage* (hipotek) (Martono H. , 2007).



Selain kedua konvensi tersebut, konvensi internasional lain yang menjadi terobosan bagi industri penerbangan internasional adalah *Convention on International Interests in Mobile Equipment* 16 November 2001 (*Cape Town Convention 2001*). Konvensi ini mengatur hal yang lebih teknis dibandingkan kedua konvensi sebelumnya. *Cape Town Convention 2001* menyediakan kerangka hukum yang seragam secara internasional, untuk melindungi investor-investor pesawat udara. *Highlight* dari konvensi ini ialah adanya *International Registration* (pendaftaran secara internasional) bagi kreditur dan debitur terhadap kepentingan internasional atas objek pesawat udaranya, sebagaimana penting manakala debitur cedera janji (Martono M. , 2016). Indonesia kemudian membentuk hukum penerbangan nasional (*aviation law*) yaitu Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Undang-Undang Penerbangan) berdasarkan konvensi-konvensi tersebut, agar memenuhi standar-standar dan rekomendasi yang ditetapkan *International Civil Aviation Organization* (ICAO) (Martono H. , 2007).

Hadirnya *Cape Town Convention 2001* tampak membawa angin segar bagi industri penerbangan internasional: di satu sisi investor tidak perlu takut untuk mengeluarkan uangnya, di sisi lain debitur bisa mendapatkan pinjaman modal dengan lebih murah dan mudah untuk menjalankan bisnisnya. Karena itu, Indonesia juga meratifikasi konvensi ini melalui Peraturan Presiden Nomor 8 Tahun 2007 Tentang *Pengesahan Convention On International Interests In Mobile Equipment* (Konvensi Tentang Kepentingan Internasional Dalam Peralatan Bergerak) Beserta *Protocol To The Convention On International Interests In Mobile Equipmen On Matters Specific To Aircraft Equipment* (Protokol Pada Konvensi Tentang Kepentingan Internasional Dalam Peralatan Bergerak Mengenai Masalah-Masalah Khusus Pada Peralatan Pesawat Udara). Hal ini juga dikemukakan oleh Wismono Nitihardjo dari *Indonesia National Air Carriers Association (INACA)*, bahwa *Cape Town Convention 2001* memberikan jaminan dan kepastian hukum bagi para pihak, dan hal ini membawa dampak positif terhadap kondusivitas iklim investasi di industri penerbangan nasional (RI, 2022).

Ratifikasi atas konvensi internasional memiliki arti bahwa perjanjian tersebut baru mengikat negara peratifikasi, bukan warga negaranya. Jadi, agar ketentuan dalam *Cape Town Convention 2001* mengikat warga negaranya, Indonesia harus menyesuaikan ketentuan dalam konvensi tersebut supaya sesuai dengan kebutuhan masyarakat Indonesia, dan diinkorporasikan ke dalam peraturan perundang-undangan nasional. Hal ini juga sebagai konsekuensi dari *Cape Town Convention 2001* yang merupakan *non-self executing treaties*, yaitu tidak dapat langsung dilaksanakan sebelum ada peraturan perundang-undangan nasionalnya (Karimah, 2019). Dalam hal ini, peraturan yang menjadi pelaksana *Cape Town Convention 2001* ialah Pasal 71-82 Undang-Undang Penerbangan tentang Kepentingan Internasional atas Objek Pesawat Udara (Karimah,



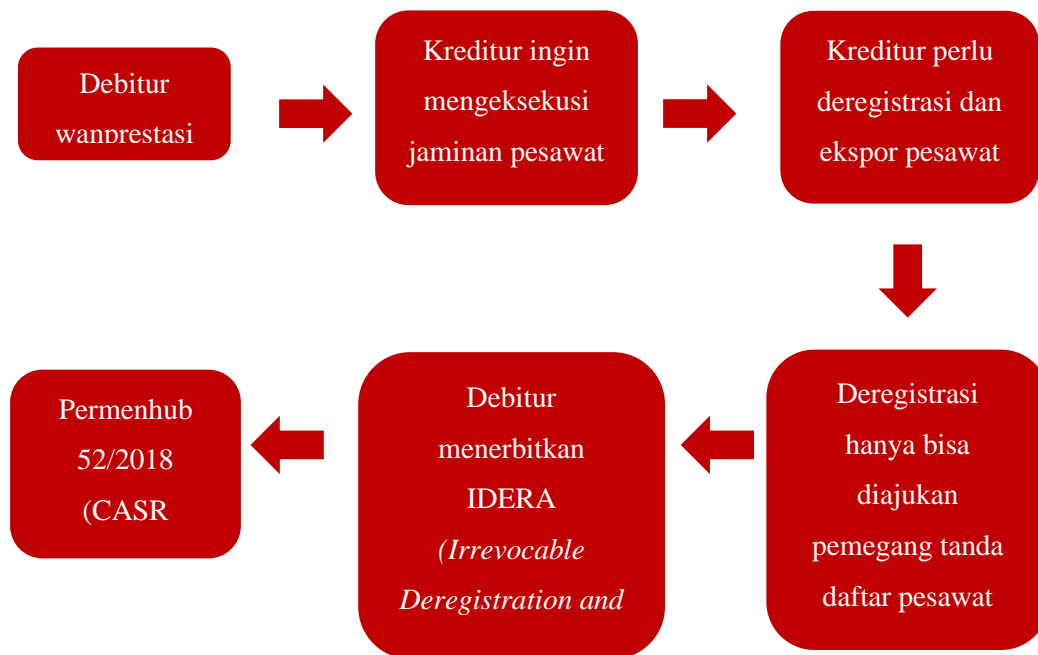
2019). Namun ternyata pembentuk undang-undang hanya berfokus untuk menginkorporasikan *Cape Town Convention 2001* ke dalam Undang-Undang Penerbangan, hingga melewatkan bagian penting untuk memberikan perlindungan dan kepastian hukum bagi kreditur dan/atau debitur dalam negeri.

Pasal 71-82 Undang-Undang Penerbangan sama sekali tidak mengatur mengenai lembaga jaminan pesawat udara apa yang berlaku di Indonesia. Ketentuan Pasal 71 Undang-Undang Penerbangan hanya mengemukakan 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.”*

Adapun berdasarkan penjelasan Pasal 71 Undang-Undang Penerbangan jo Lampiran Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 52 Tahun 2018 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 47 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 47*) Tentang Pendaftaran Pesawat Udara (*Aircraft Registration*), yang dimaksud dengan “objek pesawat udara” adalah rangka pesawat udara, mesin pesawat udara, dan helikopter. Mesin pesawat udara yang dipasang pada rangka pesawat udara disebut pesawat terbang. Jadi, atas objek pesawat udara ini dapat dibebani kepentingan internasional yang timbul dari skema perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan, perjanjian pengikatan hak bersyarat, dan/atau perjanjian sewa guna usaha, tetapi tidak diketahui lembaga jaminan apa yang dapat digunakan di Indonesia.

Pengaturan Pasal 71-82 yang demikian sebetulnya logis, karena Pasal 71-82 murni merupakan peraturan yang diadopsi dari *Cape Town Convention 2001*, dan konvensi tersebut tidak menyediakan lembaga jaminan atau hukum jaminan pesawat udara internasional, melainkan hanya mengatur eksekusi objek jaminan agar lebih mudah melintasi batas-batas negara. Sedangkan, pengaturan mengenai lembaga jaminan diserahkan pada hukum nasional masing-masing negara. Oleh karena itulah, Pasal 71-82 Undang-Undang Penerbangan saat ini hanya dapat memberikan perlindungan hukum bagi kreditur pemegang hak jaminan kebendaan pesawat udara yang perjanjiannya tunduk pada hukum asing, tetapi pesawat udaranya berkebangsaan Indonesia (Thahir, 2010). Untuk lebih mempermudah pemahaman pembaca, berikut skema perlindungan bagi kreditur berdasarkan *Cape Town Convention 2001*:



**Bagan 3.1.** Skema perlindungan kreditur berdasarkan *Cape Town Convention 2001*

Dari bagan di atas dapat dipahami bahwa pada dasarnya kreditur tidak dapat melakukan pembatalan pencatatan pesawat udara (deregistrasi) untuk keperluan ekspor pesawat udaranya tanpa persetujuan debitur. Karena hal ini dapat menghambat kreditur, maka debitur harus menerbitkan IDERA. IDERA sendiri merupakan surat kuasa yang tidak dapat dicabut kembali untuk memberikan kuasa kepada kreditur dalam rangka melaksanakan deregistrasi dan ekspor pesawat udara jika debitur wanprestasi (Thahir, 2010). Adapun perihal teknis mengenai IDERA dapat dilihat dalam Permenhub Nomor 52 Tahun 2018 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 47.

Sementara, berdasarkan Pasal 72 Undang-Undang Penerbangan, perjanjian jaminan kebendaan dapat dibuat berdasarkan hukum yang dipilih oleh para pihak dalam perjanjian tersebut. Artinya, ketentuan Pasal 72 ini memungkinkan para pihak untuk memilih hukum Indonesia sebagai *governing law of the contract*, misalnya karena baik kreditur dan debitur sama-sama subjek hukum Indonesia sehingga kepentingannya ada di Indonesia. Apabila hal ini terjadi, maka para pihak harus memilih lembaga jaminan yang diatur dalam hukum jaminan nasional Indonesia (Thahir, 2010). Namun, sebagaimana yang telah diuraikan sebelumnya, pokok permasalahannya ialah belum terdapat regulasi khusus yang mengatur penjaminan pesawat udara di Indonesia. Bahkan di dalam Undang-Undang Penerbangan tidak disebutkan hak jaminan kebendaan apa yang dapat dibebankan atas pesawat udara di Indonesia. IDERA hanya merupakan prasyarat agar jaminan pesawat udara (*mortgage*) dapat dieksekusi di luar Indonesia.

Dengan begitu, IDERA sendiri tidak dapat menjawab persoalan bilamana para pihak merupakan subjek hukum Indonesia yang melakukan bisnisnya di Indonesia dan ingin memilih hukum Indonesia, serta bilamana kreditur hendak mengeksekusi atau melelang jaminan objek pesawat udaranya di Indonesia. Dalam hal demikian ini, IDERA yang ditawarkan oleh *Cape Town Convention 2001* dan Undang-Undang Penerbangan menjadi kurang relevan.

Persoalan lain yang perlu diperhatikan muncul dari Pasal 1173 KUHPerdata yang menyebutkan:

*“Atas dasar perjanjian yang dibuat di luar negeri, tidak dapat diadakan pendaftaran hipotek atas barang-barang yang terletak di Indonesia, kecuali bila dalam suatu traktat ditentukan sebaliknya.”*

Dari ketentuan tersebut, diketahui bahwa pesawat udara yang terdaftar di Indonesia tidak dapat dibebani jaminan hipotek, apabila penjaminan ini timbul dari perjanjian yang dibuat di luar negeri. Namun, hal ini tidak berlaku apabila ada traktat (perjanjian internasional) yang mengatur sebaliknya. Jadi dapat disimpulkan, selama perjanjian pengikatan jaminan yang dibuat di luar negeri sesuai dengan prosedur hukum nasional negara tersebut dan sesuai dengan perjanjian internasional (dalam hal ini *Cape Town Convention 2001*), hipotek dapat dibebankan kepada pesawat udara yang ada di Indonesia, atau dengan kata lain perjanjian penjaminan tersebut bisa diakui di Indonesia (Thahir, 2010). Permasalahan yang akan timbul di sini ialah apabila negara lain tersebut tidak meratifikasi *Cape Town Convention 2001* atau menginkorporasikan ke dalam hukum nasional negaranya, maka hipotek berisiko tidak dapat diakui di Indonesia. Berbeda halnya jika para pihak membuat perjanjian berdasarkan hukum Indonesia, pembebanan hipotek atas pesawat udara yang ada di Indonesia bisa diakui. Namun, kembali lagi ke permasalahan utama, lembaga jaminan hipotek pesawat udara di Indonesia belum memiliki peraturan pelaksana khususnya, sehingga kepastian hukum akan menjadi rendah.

Oleh karena tidak terdapat pengaturan yang pasti mengenai penjaminan pesawat udara di Indonesia, dalam praktiknya, banyak pihak yang menggunakan hukum nasional yang “apa adanya”. Hukum yang seadanya ini bisa digunakan karena mengandung banyak celah interpretasi atau penafsiran, dan tentunya hal ini dapat membawa risiko yang sangat besar bagi kreditur (Simanjuntak, 2022). Permasalahan hukum jaminan pesawat udara di Indonesia ini akan dijelaskan pada bagian selanjutnya.

### **Hukum Jaminan Pesawat Udara di Indonesia masih Bersengkabut**

Di dalam hukum benda Indonesia, terdapat perbedaan antara barang bergerak dan barang tidak bergerak. Perbedaan ini mempunyai implikasi hukum yang berbeda pula berkenaan dengan, setidaknya, penyerahan (*levering*), daluarsa (*verjaring*), kedudukan berkuasa (*bezit*), pembuktian kepemilikan, serta lembaga jaminannya (Soedewi, 2020). Seperti layaknya kapal laut, pesawat udara berdiri di dua kaki: di satu sisi disebut barang bergerak karena memang pada kenyataannya dapat berpindah tempat bahkan melintasi batas-batas negara, di sisi lain juga dapat disebut barang tidak bergerak karena mempunyai ciri harus didaftarkan sebagai tanda kebangsaan. Ketiadaan aturan yang ajek diiringi dengan desakan kebutuhan bisnis, menghasilkan berbagai interpretasi dan opini yang berbeda terkait aturan mana yang bisa diimplementasikan untuk pembebanan jaminan pesawat udara. Karena sifatnya yang *sui generis* ini, dalam praktik pembebanan jaminan atas pesawat udara kerap digunakan lembaga jaminan yang berbeda, yaitu fidusia (jaminan untuk barang bergerak) dan hipotek (jaminan untuk barang tidak bergerak selain tanah dan benda yang berkaitan dengan tanah), meskipun keduanya masih berisiko menimbulkan masalah dalam penerapannya.

Ada yang berargumen bahwa pesawat udara dapat dibebankan jaminan fidusia berdasarkan Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 Tentang Jaminan Fidusia (selanjutnya disebut “Undang-Undang Fidusia”). Namun yang dapat dibebankan ini bukanlah satu pesawat udara secara utuh, tetapi terbatas pada mesin, rangka, turbin, baling-baling, dan bagian-bagian pesawat lainnya saja. Pandangan ini juga bersandar pada pendapat bahwa dalam suatu penjaminan, yang paling penting ialah posisi dari krediturnya dan nilai jaminan yang cukup untuk melunasi utang. Oleh sebab itu, asalkan jaminannya bisa dieksekusi dan kreditur di posisi yang aman, maka tidak masalah menggunakan lembaga jaminan fidusia. Contoh kasus yang pernah terjadi yaitu kasus kepailitan *Batavia Air* pada 2013, di mana kuratornya melelang mesin-mesin pesawat secara terpisah (tidak termasuk rangka) yang dibebani fidusia untuk melunasi utang kepada kreditur (Wirsamulia, 2021). Akan tetapi, Undang-Undang Fidusia sudah secara eksplisit menyebutkan dalam Pasal 3 huruf c, bahwa “Undang-Undang Fidusia tidak berlaku terhadap hipotek pesawat terbang”.

Terdapat dua hal yang bisa ditarik dari ketentuan Pasal 3 huruf c Undang-Undang Fidusia ini: Pertama, pesawat udara bukan merupakan objek yang diatur Undang-Undang Fidusia sehingga penjaminannya juga secara normatif tidak bisa menggunakan fidusia. Kedua, lembaga jaminan pesawat udara tidak lain adalah hipotek. Pengertian hipotek menurut Pasal 1162 KUHPerdara adalah “suatu hak kebendaan atas barang tak bergerak yang dijadikan jaminan dalam pelunasan suatu perikatan”. Dapat pula ditafsirkan secara *a contrario* dari Pasal 1167 KUHPerdara yang menyatakan “Barang bergerak tidak dapat dibebani hipotek.” Dari kedua pasal ini dapat dipahami bahwa demi kepentingan

kepastian hukum dalam hukum benda dan jaminan di Indonesia, pesawat udara dikualifikasikan sebagai barang tidak bergerak, sekalipun pada kenyataannya merupakan barang bergerak. Oleh karena itu, lembaga jaminan bagi pesawat udara yang seharusnya ialah hipotek.

Namun demikian, penjaminan pesawat udara dengan hipotek pun masih memiliki masalah karena absennya pengaturan tertentu yang esensial dalam implementasi hipotek pesawat terbang. Lembaga hipotek saat ini diatur dalam Pasal 1162-1232 KUHPerdara, namun ketentuan dalam KUHPerdara merupakan ketentuan umumnya saja, sehingga perlu ada peraturan khusus sebagai pelaksanaannya, yang belum dimiliki hipotek pesawat udara. Kekosongan hukum ini di antaranya berkaitan dengan lembaga pendaftaran hipotek pesawat udara, baik pejabat pendaftar maupun kantor pendaftarannya, serta buku daftar khusus hipotek pesawat udara. Persoalan ini berangkat dari Pasal 1179 KUHPerdara yang menyatakan:

*“Pendaftaran ikatan hipotek harus dilakukan dalam daftar-daftar umum yang disediakan untuk itu. Dalam hal tidak ada pendaftaran, hipotek itu tidak mempunyai kekuatan apa pun, bahkan juga terhadap kreditur yang tidak mempunyai ikatan hipotek.”*

Dari ketentuan tersebut diketahui bahwa pendaftaran merupakan hal yang esensial untuk implementasi hipotek. Hal ini dikarenakan terdapat asas spesialisitas dan asas publisitas yang harus dipenuhi dalam hipotek. Asas spesialisitas artinya kewajiban agar objek jaminan yang ditentukan secara khusus mengenai jenisnya, letak, luas, batas yang terbukti dari surat ukur, dan lain sebagainya. Asas publisitas berarti kewajiban untuk mendaftarkan hipotek dalam daftar umum. Dilakukannya kewajiban berdasarkan asas spesialisitas dan publisitas ini akan menjadi bukti yang kuat terhadap keabsahan pembebanan hipotek, dan perjanjian jaminannya dapat dieksekusi dengan mudah (Soedewi, 2020). Jadi, perjanjian hipotek pesawat udara baru dapat diketahui dan mengikat pihak ketiga apabila didaftarkan dalam Buku Daftar Hipotek Pesawat Udara (Martono H. A., 2016). Apabila hipotek tidak didaftarkan dan diumumkan ke publik, maka pihak ketiga di luar perjanjian hipotek tidak memiliki perlindungan hukum, bahkan kreditur akan sulit mengeksekusi jaminan. Dengan demikian, tidak terpenuhinya asas-asas ini akan mengakibatkan lembaga jaminan hipotek pesawat udara di Indonesia *inapplilcable* (tidak dapat diberlakukan) dan *inexecutable* (tidak ada daya eksekusi).

Jika dibandingkan dengan hipotek kapal, sudah ada peraturan pelaksanaan khususnya seperti Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 39 Tahun 2017 Tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Kapal, di mana pengaturan tentang pembebanan hipotek atas kapal tepatnya diatur dalam Pasal 28-39. Dalam Permenhub

tersebut juga telah ada dasar hukum mengenai Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal, seperti tampak pada Pasal 28 Ayat (2) jo Pasal 29 Ayat (1) Permenhub 39/2017:

*“Pembebanan hipotek atas kapal dilakukan dengan pembuatan akta hipotek kapal oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Baliknama Kapal di tempat kapal didaftarkan dan dicatat dalam daftar induk kapal yang bersangkutan”*

Ketentuan tersebut merupakan contoh aturan pelaksanaan dari Pasal 1179 KUHPerdara di atas, yang seharusnya juga dimiliki pesawat udara.

Saat ini, beberapa pengaturan hipotek pesawat udara memang sudah ada, seperti mengenai pejabat yang berwenang membebankan hipotek adalah Notaris, sebagaimana diatur dalam Pasal 15 Ayat (3) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2014 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2004 Tentang Jabatan Notaris dan Penjelasannya:

*“Selain kewenangan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2), Notaris mempunyai kewenangan lain yang diatur dalam peraturan perundang-undangan. Yang dimaksud dengan “kewenangan lain yang diatur dalam peraturan perundang-undangan”, antara lain, kewenangan mensertifikasi transaksi yang dilakukan secara elektronik (cyber notary), membuat Akta ikrar wakaf, dan hipotek pesawat terbang.”*

Namun, pembebanan hipotek melalui suatu akta otentik oleh Notaris baru hanya mengikat para pihak dalam perjanjian hipotek. Akta pembebanan hipotek tersebut harus didaftarkan, agar kreditur mendapatkan grosse akta hipotek yang memungkinkan objek pesawat udara langsung dieksekusi apabila debitur wanprestasi, karena grosse akta memiliki kekuatan eksekutorial selayaknya putusan pengadilan yang berkekuatan hukum tetap (*parate executie*).

Dengan adanya lembaga pendaftaran, hipotek pesawat udara akan menjadi mudah untuk dieksekusi oleh kreditur (Meliala, 2015), hal ini tentunya akan menguntungkan para pebisnis di kalangan perbankan dan juga industri penerbangan. Pada dasarnya, seperti yang dikemukakan oleh *Head of Credit Recovery Group* Bank Mandiri, Alexander Roemokoy, pada dasarnya perjanjian kredit dengan jaminan pesawat udara bisa disetujui, tentunya jika memenuhi kelayakan dan persyaratan internal bank serta peraturan Bank Indonesia. Namun, bank enggan memberikan pinjaman karena belum ada kepastian hukum terhadap pengikatan jaminan pesawat udara (Online, 2004). Padahal, bank-bank domestik sebetulnya memiliki potensi yang besar untuk memberikan pinjaman modal bagi perusahaan-perusahaan penerbangan nasional Indonesia (Wirsamulia, 2021).

## KESIMPULAN

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan di atas, kesimpulan yang dapat diberikan sebagai berikut:

1. *Cape Town Convention 2001* merupakan konvensi yang dibentuk dengan tujuan memudahkan eksekusi jaminan pesawat udara lintas yurisdiksi negara. Indonesia meratifikasi konvensi ini kemudian mengadopsinya ke dalam Pasal 71-82 Undang-Undang Penerbangan 1/2009. Namun, karena hanya merupakan adopsi dari *Cape Town Convention 2001*, di antara pasal-pasal ini hanya diatur persoalan bagaimana mempermudah kreditur untuk mengeksekusi jaminan pesawat udara di luar Indonesia, sedangkan lembaga jaminan pesawat udara yang dapat berlaku di Indonesia tidak diatur. Dengan demikian, *Cape Town Convention 2001* dan Undang-Undang Penerbangan menjadi kurang relevan dan belum memadai untuk menjawab persoalan bilamana para pihak memilih hukum Indonesia sebagai hukum yang mengatur perjanjian pengikatan jaminan pesawat udaranya.
2. Pesawat udara dapat dikelompokkan sebagai barang bergerak maupun barang tidak bergerak, yang berakibat ada perbedaan lembaga jaminan yang digunakan dalam praktiknya. Ada yang menggunakan fidusia sebagai jaminan pesawat udara, tetapi dapat timbul masalah karena dalam Undang-Undang Fidusia sendiri menyatakan Undang-Undang Fidusia tidak berlaku atas hipotek pesawat terbang. Di sini diketahui bahwa lembaga jaminan pesawat udara yang seharusnya ialah hipotek karena dianggap sebagai barang tidak bergerak. Beberapa pengaturan hipotek pesawat udara sudah ada, seperti pejabat yang berwenang membebaskan hipotek dalam suatu akta adalah notaris. Namun ketentuan ini belum cukup, karena harus ada ketentuan lanjutan mengenai pendaftaran hipotek hingga diterbitkan grosse akta hipotek yang akan memudahkan kreditur melakukan eksekusi jaminan (Pasal 1178-1179 KUHPerdara). Sayangnya, masih ada kekosongan hukum terkait lembaga pendaftaran hipotek pesawat udara seperti pejabat pendaftar, tempat pendaftaran, serta buku daftar khusus hipotek pesawat udara, sehingga menyebabkan lembaga jaminan pesawat udara di Indonesia masih *inapplicable* dan *inexecutable*.

Dari hasil penelitian dan pembahasan di atas, dapat diajukan saran kepada pembentuk undang-undang untuk menyegerakan dan memprioritaskan pembentukan Undang-Undang tentang Hukum Jaminan Nasional dalam rangka reformasi hukum jaminan nasional, yang di dalamnya mengakomodir pengaturan mengenai hipotek pesawat udara secara lebih rinci, karena akan dapat memberikan kepastian hukum bagi



para pihak yang terlibat dalam industri penerbangan nasional dan perbankan, dan karena hukum jaminan yang lengkap dapat menunjang kemajuan ekonomi nasional.

### DAFTAR PUSTAKA

- Annalisa, Y. e. (2019). Aircraft Mortgage in Indonesia: Alternative Object of Material Guarantee as a Debt Settlement. *IJRTE*, 9(2S9), 602.
- Conlon, T. (1977). The Aircraft Mortgages Convention: The United Kingdom Moves Toward Ratification. *Journal of Air Law and Commerce*, 43(4), 731.
- Devyi, S. (2009). Pelaksanaan Perjanjian Kredit dengan Jaminan Pesawat Terbang pada PT. Bank CIMB Niaga Tbk. Jakarta. *Tesis*. Universitas Diponegoro.
- Karimah, E. (2019). Sewa Guna Usaha Pesawat Udara menurut Konvensi Cape Town 2001 dan Implementasinya dalam Hukum Nasional. *Jurist-Diction*, 2(5), 1685.
- Martono, H. (2007). *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*. Jakarta: Raja Grafindo.
- Martono, H. A. (2016). *Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional*. Jakarta: Raja Grafindo.
- Martono, M. (2016). Contribution of Indonesia to International and regional Civil Aviation. *Journal of Electronics and Communication Engineering*, 11(4), 48.
- Meliala, D. (2015). *Perkembangan Hukum Perdata tentang Benda dan Hukum Perikatan*. Bandung: Nuansa Aulia.
- Online, H. (2004). *Ketiadaan Aturan yang Jelas, Implementasi Hipotek Pesawat Terhambat*. Retrieved from Hukum Online: <https://www.hukumonline.com/berita/a/ketiadaan-aturan-yang-jelas-implementasi-hipotek-pesawat-terhambat-hol11634>
- Ramalan, S. (2022). *Jumlah Pesawat Terbang di RI Sisa 200, Berkurang 50% selama COVID-19*. Retrieved from Okezone: <https://economy.okezone.com/read/2022/01/07/320/2528892>



- RI, K. (2022). *Cape Town Treaty perlu Disosialisasikan kepada Ahli Hukum Indonesia*. Retrieved from Dephub: <http://dephub.go.id/post/read/capetown-treaty-perlu-disosialisasikan-kepada-ahli-hukum-indonesia-9863?language=en>
- Simanjuntak, F. e. (2022). *Aircraft Finance and Leasing in Indonesia*. Retrieved from Makarim & Taira S.: [https://www.makarim.com/storage/uploads/fc8442fe-869a-418e-adfe-87c84a4b189e/395848\\_M&T-Advisory---Aircraft-Finance-and-Leasing-in-Indonesia-\(March-2020\).pdf](https://www.makarim.com/storage/uploads/fc8442fe-869a-418e-adfe-87c84a4b189e/395848_M&T-Advisory---Aircraft-Finance-and-Leasing-in-Indonesia-(March-2020).pdf)
- Soedewi, S. (2020). *Hukum Jaminan di Indonesia: Pokok-Pokok Hukum Jaminan dan Jaminan Perorangan*. Yogyakarta: Liberty Offset.
- Thahir, I. (2010). Hak Jaminan atas Pesawat Udara setelah Berlakunya Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2009 tentang Penerbangan. *Tesis*. Depok: Universitas Indonesia.
- Wirsamulia, F. (2021). The Legal Problem of Aircraft Mortgage in Indonesia. *Journal of Legal, Ethical, and Regulatory*, 24(6), 5.

\*\*\*



---

# **STUDI KOMPARATIF PENJAMINAN PESAWAT UDARA DALAM SISTEM HUKUM INDONESIA DAN INGGRIS**

Code : 01.03-2023

**Ahmad Mukhlis Fariduddin**

Faculty of Law, Parahyangan Catholic University (UNPAR).  
faridshadv@gmail.com

---

## **ABSTRAK**

Hukum Indonesia masih memiliki banyak kekurangan dalam mengatur penjaminan pesawat udara, padahal kebutuhan akan kepastian pengaturan itu kian meningkat dari hari ke hari. Hukum Inggris yang telah mapan dalam mengatur hal tersebut dapat menjadi suatu bahan pembaharuan Hukum Jaminan di Indonesia. Walaupun Hukum Inggris memiliki tradisi hukum yang berbeda dengan Hukum Indonesia, namun ternyata terdapat berbagai kesepadanan antara kedua sistem hukum tersebut. Dengan demikian, artikel ini akan membahas mengenai perbandingan antara Hukum Indonesia dan Hukum Inggris: bagaimana kedua sistem hukum itu mengatur penjaminan pesawat udara serta bagaimana Hukum Indonesia dapat mengatasi kekurangan-kekurangan yang dimilikinya berdasarkan Hukum Inggris.

**Kata Kunci:** jaminan, pesawat udara.

## **PENDAHULUAN**

Kegiatan pinjam-meminjam antara satu orang dengan orang lain telah dilakukan oleh masyarakat dari waktu yang lama. Pinjam-meminjam ini bisa berupa pinjam-meminjam uang atau selain uang, yang diikat dalam sebuah persetujuan antara pihak peminjam dan pihak pemberi pinjaman. Persetujuan termaksud esensinya memberikan kewajiban kepada pihak pemberi pinjaman untuk memberikan pinjaman atas objek

pinjaman kepada pihak peminjam, sedangkan pihak peminjam diberikan kewajiban untuk mengembalikan objek pinjaman kepada pihak pemberi pinjaman. Karena pada dasarnya persetujuan tersebut dilandasi oleh rasa percaya, maka agar dapat terjamin bahwa pihak peminjam akan mengembalikan objek pinjaman, sudah sepatutnya pihak peminjam memberikan jaminan bahwa ia akan melaksanakan kewajiban tersebut. Ranah hukum yang mengatur mengenai penjaminan dalam hal di atas dinamakan Hukum Jaminan (Ashibly, 2018).

Menurut J. Satrio, Hukum Jaminan adalah seperangkat kaidah hukum yang mengatur jaminan piutang kreditur terhadap debitur (Satrio, 2007). Senada dengan definisi yang diberikan J. Satrio, menurut M. Bahsan Hukum Jaminan adalah segala hukum yang mengatur penjaminan dalam utang-piutang atau pinjaman uang (Bahsan, 2010). Oleh Munir Fuadi, pengertian Hukum Jaminan dipersempit hanya pada penjaminan dalam hal mendapatkan fasilitas kredit (Fuady, 2013). Definisi yang disebut terakhirlah yang akan digunakan dalam penulisan ini.

Perkembangan teknologi khususnya teknologi transportasi dewasa ini, memaksa Hukum Jaminan untuk mengikuti perkembangan tersebut. Namun, seperti halnya dalam bidang-bidang hukum lain, hukum seringkali dianggap lambat untuk mengikuti arus cepat perkembangan teknologi itu. Adalah pesawat udara yang merupakan alat transportasi udara, yang menjadi sorotan utama dalam ranah Hukum Jaminan, yang menunjukkan irresponsivitas hukum dalam menghadapi perkembangan teknologi. Pada saat ini, meningkatnya kebutuhan akan pesawat udara menciptakan fenomena penjaminan pesawat udara dalam pemberian kredit oleh bank. Sayangnya, pembebanan jaminan atas pesawat udara ini tidak dibarengi dengan ketertiban hukum yang pasti dalam tataran normatif, sehingga baik dalam faset teoritis maupun faset praktis, terjadi berbagai disonansi di dalamnya.

Sebagai objek jaminan, pesawat udara memiliki resiko-resiko tersendiri yang tidak dimiliki oleh benda-benda selain pesawat udara. Pesawat udara yang digunakan dari waktu ke waktu akan mengalami nilai susut teknis, sehingga harganya dapat menurun seiring waktu. Pesawat udara juga membutuhkan perawatan dan perbaikan yang memiliki biaya cukup tinggi, dan perlu dilakukan secara berkala. Selain itu, karena pesawat udara adalah alat transportasi yang dapat menempuh jarak jauh lewat udara, maka keberadaan pesawat udara akan selalu berpindah-pindah dari satu tempat ke tempat lain, misalnya dari satu negara ke negara lain. Karena posisinya yang berpindah-pindah itu, maka akan timbul masalah eksekusi oleh kreditur atas pesawat udara tersebut (Kantaatmadja, 1989). Satu di antara berbagai masalah penjaminan pesawat udara dalam praktek, dijelaskan dalam (Kusmayanti, 2016) mengenai hambatan-hambatan penyitaan pesawat udara

Batavia Air dalam pelaksanaan penjualan lelang, karena hak telah menetapkan sita jaminan terhadap 7 pesawat Batavia Air namun tidak dapat dilakukan parate eksekusi.

Karena adanya resiko-resiko di atas yang tidak dibarengi perkembangan Hukum Jaminan di Indonesia, kiranya cukup untuk dinyatakan bahwa sistem Hukum Jaminan di Indonesia belum memiliki kepastian hukum yang baik. Persoalan tersebut tidak berhenti di sini, namun diteruskan dengan masalah lembaga jaminan yang hendak dibebankan kepada pesawat udara oleh para pihak yang bersepakat. Berbagai tafsiran menyatakan bahwa pesawat udara yang berbobot lebih dari 20m<sup>3</sup> akan dibebani hipotek, sedangkan ada tafsiran lain yang membebankan fidusia kepada pesawat udara dengan melihat pesawat udara sebagai komponen-komponen terpisah (misalnya mesinnya, sayapnya, dsb.) sehingga tergolong sebagai benda bergerak.

Kekurangan ini semakin penulis sadari ketika menengok sistem Hukum Jaminan yang dimiliki oleh Negara Inggris. Terdapat konsistensi dalam struktur Hukum Jaminan berdasarkan sistem hukum Inggris yang menjadi kelebihan dibandingkan sistem hukum Indonesia. Kelebihan tersebut bukan hanya soal teoritis, tapi juga berimplikasi praktis dalam dunia bisnis. Maka dari itu, penulis mengangkat topik pembahasan berupa “Studi Komparatif Penjaminan Pesawat Udara dalam Sistem Hukum Indonesia dan Inggris”, dengan tujuan untuk menjabarkan perbedaan dan persamaan masing-masing sistem hukum dalam mengatur penjaminan atas pesawat udara, dan pada akhirnya dapat ditemukan kelebihan apa saja yang dimiliki sistem Hukum Jaminan di Inggris untuk menambal kekurangan-kekurangan pada sistem Hukum Jaminan di Indonesia.

## **METODE PENELITIAN**

Metode penelitian yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah metode yuridis-komparatif atau metode perbandingan hukum. Frasa “perbandingan” menurut Soerjono Soekanto adalah kegiatan mengidentifikasi persamaan dan perbedaan dua gejala tertentu (Soekanto, 1979). Dalam hal ini, yang dibandingkan adalah dua sistem hukum yaitu sistem hukum Indonesia dan sistem hukum Inggris. Objek yang dibandingkan dalam penelitian ini adalah bagaimana pengaturan penjaminan pesawat udara pada masing-masing sistem hukum.

Pertama, penulis akan menjelaskan bagaimana penjaminan pesawat udara diatur dalam sistem hukum Indonesia. Dalam bagian yang sama, penulis akan menjelaskan problematika yang dimiliki dalam pengaturan jaminan pesawat udara di Indonesia. Kedua, penulis akan menjelaskan bagaimana penjaminan pesawat udara diatur dalam sistem hukum Inggris. Ketiga, penulis menyajikan analisis komparatif antara kedua

sistem hukum tersebut, dan bagaimana sistem hukum Indonesia dapat menambal kekurangannya dalam mengatur penjaminan pesawat udara dengan mendasari kepada sistem hukum Inggris.

Penulis merasa perlu untuk menjelaskan terlebih dahulu, mengapa penulis mengangkat Hukum Inggris sebagai pembanding, padahal Inggris memiliki tradisi hukum yang berbeda dengan tradisi hukum yang dianut di Indonesia. Sebagaimana kita ketahui, bahwa Inggris memiliki tradisi hukum *Common Law*, di mana hukum terbentuk secara *bottom up* yang berawal dari pengalaman-pengalaman atas kejadian-kejadian konkret dan ditarik menjadi suatu asas yang bersifat umum. Hukum Jaminan sangat berkaitan dengan eksekusi jaminan, yang mana lebih berkaitan kepada berjalannya Hukum Jaminan di lapangan daripada Hukum Jaminan sebagai dogma. Karena di satu sisi Hukum Inggris berawal dari pengalaman-pengalaman konkret, dan di lain sisi Hukum Jaminan juga sangat berkaitan dengan pengalaman-pengalaman eksekusi di lapangan, maka mengambil Hukum Inggris yang dibentuk secara *bottom up* sebagai pembanding merupakan hal yang tepat, mengingat akan ada berbagai kelebihan dari Hukum Inggris dalam mengatur Hukum Jaminan yang disebabkan karena proses pembentukan hukum yang *bottom up* itu. Perihal perbedaan tradisi hukum antara Indonesia dan Inggris, penulis tidak merasa itu sebagai problem tersendiri, karena seiring berkembangnya zaman, batas-batas antara tradisi *Civil Law* dan *Common Law* semakin menipis. Banyak negara-negara *Civil Law* yang saat ini mengandalkan yurisprudensi sebagai sumber hukum primer, setara dengan peraturan perundang-undangan, dan negara-negara *Common Law* saat ini pun banyak membentuk peraturan perundang-undangan sebagai pegangan normatif.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Penjaminan Pesawat Udara berdasarkan Sistem Hukum Indonesia**

Secara umum dalam berbagai sistem hukum di dunia, pesawat udara dapat dijadikan jaminan untuk pelunasan utang atas pesawat udara itu sendiri ataupun atas utang lain (Kantaatmadja, 1989). Begitu pula di Indonesia, pesawat udara lazim untuk dijadikan objek jaminan antara debitur dan kreditur.

Hukum positif Indonesia menyajikan 4 (empat) jenis lembaga jaminan kebendaan yaitu gadai, hak tanggungan, fidusia, dan hipotek. Gadai merupakan lembaga jaminan atas benda bergerak yang penguasaan bendanya diberikan kepada kreditur selaku pemegang gadai (Usman, 2009). Pembebanan gadai kepada jaminan pesawat udara biasanya tidak cocok dengan kepentingan para pihak, sebab hampir pasti debitur membutuhkan penguasaan atas pesawat udara yang dijadikan objek jaminan yang

berupa sarana inti usaha penerbangan. Hak tanggungan adalah lembaga jaminan atas benda tetap berupa tanah yang diatur oleh Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1996 Tentang Hak Tanggungan atas Tanah beserta Benda-Benda yang Berkaitan dengan Tanah. Barang tentu, hak tanggungan tidaklah cocok bilamana hendak dijadikan lembaga jaminan pesawat udara. Karena gadai dan hak tanggungan keduanya tidak relevan dengan pembahasan jaminan pesawat udara, maka dua variabel tersebut akan penulis kesampingkan.

Fidusia adalah gadai dengan kondisi objek jaminan berada pada penguasaan debitur. Objek jaminan fidusia berupa benda bergerak, namun penguasaan atas benda bergerak tersebut tidak berada pada kreditur seperti dalam gadai, melainkan ada pada debitur. *Levering* hak kebendaan fidusia semacam ini tunduk pada doktrin *constitutum possessorium*, yaitu penyerahan atas benda yang penguasaan bendanya masih ada pada debitur (Putri, 2018). Sedangkan hipotek adalah lembaga jaminan atas barang tidak bergerak selain yang dibebani hak tanggungan. Dengan kata lain, objek jaminan yang dapat dibebani hipotek adalah benda-benda tetap selain tanah dan yang melekat pada tanah. Misalnya, walaupun hakikatnya kapal laut adalah benda bergerak, namun berdasarkan Pasal 314 KUHD ditetapkan bahwa kapal yang bervolume kotor lebih dari 20m<sup>3</sup> dibebankan hipotek, dan jika hendak dibebankan hipotek harus terlebih dahulu didaftarkan. Maka dapat disimpulkan, jika kapal yang bervolume kotor lebih dari 20m<sup>3</sup> itu dibebankan hipotek, maka kapal bervolume tersebut diperlakukan sebagai benda tetap oleh Hukum Jaminan Indonesia. Pada intinya, hipotek adalah lembaga jaminan yang diperuntukkan bagi benda-benda tetap selain tanah dan yang melekat pada tanah, baik karena sifatnya maupun karena undang-undang menetapkan demikian.

Dalam penelitian terdahulu (Weda, 2018), telah dijelaskan bahwa semenjak dibentuknya Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan sudah diberikan kemungkinan bagi pesawat udara dan helikopter terdaftar dalam sistem hukum Indonesia untuk dibebankan jaminan berupa hipotek. Namun, pada tahun 2009 dilahirkan undang-undang baru yaitu Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (“UU Penerbangan”), yang mencabut keberlakuan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan, yang tidak mengatur pembebanan jaminan terhadap pesawat udara. Dalam Pasal 71 UU Penerbangan hanya disebutkan bahwa pesawat udara dapat dibebani dengan kepentingan internasional, salah satunya kepentingan yang muncul akibat jaminan kebendaan. Ketentuan ini muncul akibat ratifikasi dari Cape Town Convention, tapi dalam ketentuan tersebut tidak dijelaskan lebih lanjut lembaga jaminan apa yang tepat untuk dibebankan kepada pesawat udara (Herawati, 2018). Maka dari itu, terjadi *wet vacuum* dalam pengaturan penjaminan tersebut, dan telah diteliti dalam (Weda, 2018) dengan hasil penelitian bahwa lembaga

penjaminan yang paling tepat untuk mengatur jaminan atas pesawat udara adalah hipotek, dengan mempertimbangkan pesawat udara sebagai benda tetap apabila pesawat udara tersebut bervolume lebih dari 20m<sup>3</sup> dan telah didaftarkan. Tujuan dari pendaftaran ini adalah sebagai informasi kepada pihak ketiga mengenai hubungan hukum yang terjadi antara kedua pihak yang terikat perjanjian atas pesawat udara yang dijaminan (Andhanaricwari, 2021).

Satu nafas dengan penelitian di atas, terdapat pula penelitian yang menyatakan bahwa pembebanan hipotek terhadap pesawat udara (dalam hal ini yang bervolume lebih dari 20m<sup>3</sup>) itu adalah tepat, mengingat pesawat udara merupakan benda terdaftar, yang jika melihat pada konstruksi hukum kapal laut, maka dapat dianalogikan bahwa pesawat udara itu merupakan benda tetap (Annalisa, 2019).

Telah dilakukan juga penelitian yang menyatakan bahwa dalam praktik, tidak semua pihak menafsirkan pembebanan jaminan atas pesawat udara itu menggunakan lembaga hipotek, karena ada juga yang menafsirkan lebih tepat menggunakan fidusia (Badriyah, 2014). Penggunaan lembaga fidusia itu disebabkan karena pesawat udara dengan bobot lebih dari 20m<sup>3</sup> dilihat sebagai kumpulan benda-benda terpisah yang dirangkai menjadi satu kesatuan. Benda-benda terpisah tersebut bukan lain merupakan komponen-komponen pesawat udara, yang masing-masing dilihat secara individual, bukan sebagai kesatuan holistik sebuah benda bernama pesawat udara (Sembiring, 2019).

### **Penjaminan Pesawat Udara berdasarkan Sistem Hukum Inggris**

Dalam Hukum Inggris yang bermuara pada tradisi hukum dari Anglo-Saxon, pembebanan jaminan berdasarkan Hukum Jaminan dibangun oleh satu lembaga utama yaitu *mortgage*. *Mortgage* adalah lembaga jaminan kebendaan yang diperuntukkan bagi benda tetap (Kagan, 2022). *Mortgage* memiliki bentuk turunan yaitu *chattel mortgage*. *Chattel mortgage* adalah lembaga jaminan kebendaan yang diperuntukkan bagi benda bergerak terdaftar, yang oleh *Bills of Sale Act 1878* didefinisikan sebagai “*goods, furniture, and other articles capable of complete transfer by delivery*” (Henson, 2021). Penguasaan benda pada *chattel mortgage* pada dasarnya berada pada kreditur (Fox, 1926), namun tetap bisa berada pada debitur sebagai pengecualian tergantung kesepakatan para pihak (Wang, 2016). Mengenai pendaftaran benda, *chattel mortgage* mengharuskan seluruh benda yang hendak dibebankan jaminan tersebut, harus didaftarkan atau *perfected*.

Berdasarkan sistem hukum Inggris, pesawat udara termasuk benda yang dijaminan melalui *chattel mortgage* (Putri, 2018). Artinya, sistem hukum Inggris memandang pesawat udara sebagai benda bergerak, dan apabila telah didaftarkan, maka



bisa dibebankan *chattel mortgage*. Definisi benda bergerak atau *movable goods* berdasarkan sistem hukum Inggris adalah seluruh benda yang dapat digerakkan, selain yang termasuk pada definisi *immovable property* yang merupakan benda tetap. Pengertian *immovable property* diartikan secara limitatif yaitu tanah, benda-benda yang melekat pada tanah, zat-zat yang ada di dalam tanah, dan hak atas tanah (GOV.UK, 2016). Dengan demikian, secara *argumentum a contrario* dapat disimpulkan bahwa, karena pesawat udara tidak termasuk pada definisi limitatif dari *immovable property*, maka pesawat udara termasuk pada *movable goods*, sehingga pembebanan jaminannya adalah *chattel mortgage*.

Di Inggris, dalam memahami *chattel mortgage* tersebut terbagi menjadi dua teori yang berpengaruh, yaitu *Title Theory* dan *Lien Theory*. Teori yang pertama menyatakan bahwa *chattel mortgage* mengalihkan hak milik atas objek jaminan dari debitur ke kreditur, kemudian hak milik itu akan kembali beralih kepada debitur setelah perjanjian jaminannya berakhir. Konsekuensi dari penerapan teori ini adalah, karena pemilikan beralih pada kreditur, maka kreditur dapat melakukan apapun terhadap objek jaminan asalkan ketika perjanjian jaminan berakhir, kreditur dapat mengembalikan hak milik tersebut. Debitur tidak bisa menghalang-halangi perbuatan kreditur atas objek jaminan, mengingat kreditur telah memiliki objek jaminan tersebut. Teori yang kedua menyatakan bahwa *chattel mortgage* tidaklah mengalihkan hak milik atas objek jaminan dari debitur ke kreditur, melainkan yang pindah adalah hak jaminan. Ketika perjanjian jaminan antara kedua belah pihak telah berakhir, maka hilanglah hak jaminan atas objek jaminan yang dimiliki oleh kreditur. Konsekuensinya adalah, karena yang hak milik dari debitur tidak beralih kepada kreditur, maka kreditur tidak bisa berbuat semauanya terhadap objek jaminan apabila tidak diperjanjikan terlebih dahulu mengenai perbuatan apa saja yang boleh dilakukan terhadap objek tersebut. Namun, gerak-gerik debitur pun bukanlah tanpa batas terhadap objek jaminan, karena kreditur memiliki hak jaminan atas objek itu (Kantaatmadja, 1989). Kedua teori di atas masing-masing mengalami penganutnya di Inggris. Terhadap penjaminan pesawat udara, telah disepakati bahwa Hukum Inggris memberlakukan *Lien Theory* (Putri, 2018).

Perangkat peraturan perundang-undangan utama yang mengatur mengenai penjaminan pesawat udara dalam Hukum Inggris adalah *The Mortgaging of Aircraft Order 1972*. Pengaturan tersebut dibuat berdasarkan *Civil Aviation 1968*, yang mengatur secara khusus hal-hwal penjaminan pesawat udara termasuk ke dalam pendaftarannya. Dalam ketentuan termaksud, penyelenggaraan pendaftaran pesawat udara dilakukan oleh *Civil Aviation Authority* (Putri, 2018).

### **Analisis**



Analisis akan dilakukan dengan melihat: 1.) persamaan antara sistem hukum Indonesia dan Inggris dalam penjaminan pesawat udara; 2.) perbedaan antara sistem hukum Indonesia dan Inggris dalam penjaminan pesawat udara; dan, 3.) kelebihan sistem hukum Inggris dalam penjaminan pesawat udara dibandingkan dengan Indonesia.

Saat ini, baik Hukum Indonesia maupun Hukum Inggris keduanya sama-sama memungkinkan untuk menjadikan pesawat udara sebagai objek jaminan. Pesawat udara yang hendak dijadikan objek jaminan sama-sama perlu didaftarkan melewati prosedur tertentu, agar menjadi pesawat udara terdaftar di Indonesia atau *perfected* di Inggris. Tanpa melalui pendaftaran, kedua sistem hukum tersebut menutup kemungkinan dijadikannya pesawat udara yang bersangkutan sebagai objek jaminan. Maka dari itu, sistem hukum Indonesia dan Inggris sama-sama memandang pesawat udara sebagai benda terdaftar. Dalam sistem hukum Indonesia dan Inggris, jika pesawat udara dijadikan objek jaminan, maka para pihak dapat menyepakati mengenai ada pada siapa penguasaan atas pesawat udara tersebut, meskipun pada prakteknya penguasaan tersebut pasti ada pada debitur. Demikianlah persamaan-persamaan yang dapat ditemukan antara sistem hukum Indonesia dan Inggris dalam mengatur penjaminan pesawat udara.

Perbedaan antara pengaturan penjaminan pesawat udara dalam Hukum Indonesia dan Hukum Inggris, utamanya terletak pada eksistensi dan kejelasan dari aturannya, serta bagaimana perlakuan masing-masing sistem hukum terhadap penggolongan kebendaan atas pesawat udara. Indonesia belum memiliki pengaturan yang cukup jelas sejelas Inggris mengatur mengenai penjaminan pesawat udara, terutama mengenai lembaga jaminan apa yang bisa dibebankan kepada pesawat udara. Penggunaan lembaga jaminan itu belum pasti, dan masih berupa pandangan-pandangan atau doktrin-doktrin saja, yang mana didominasi oleh pandangan bahwa pesawat udara adalah objek hipotek apabila berbobot 20m<sup>3</sup> atau lebih. Di Inggris, tidak ada standar bobot tersebut. Semua pesawat udara bisa dijamin dengan lembaga *chattel mortgage*. Lembaga *chattel mortgage* kurang lebih sepadan dengan gadai dan fidusia, tergantung kepada siapa penguasa dari objek jaminan. Demikian di Indonesia dipandang lembaga hipotek adalah lembaga paling tepat untuk menjaminkan pesawat udara berbobot 20m<sup>3</sup> atau lebih, karena sistem hukum Indonesia memperlakukan pesawat udara dengan bobot tersebut sebagai benda tetap, dengan berangkat dari konstruksi analogi atas Pasal 314 KUHD. Artinya, pemahaman terhadap benda tetap berdasarkan Hukum Indonesia lebih luas dibandingkan Hukum Inggris, karena undang-undang dapat menentukan suatu benda yang hakekatnya merupakan benda bergerak, sebagai benda tetap. Misalnya, pesawat yang berbobot 20m<sup>3</sup> atau lebih hakekatnya memenuhi syarat sebagai benda bergerak, namun karena undang-undang menetapkan kapal dengan bobot termaksud itu sebagai benda tetap, maka ketentuan ini dianalogikan kepada pesawat udara dengan bobot

tersebut. Sedangkan dalam Hukum Inggris, pemahaman terhadap benda tetap lebih sempit dari Hukum Indonesia, sehingga benda apa saja yang terklasifikasi sebagai benda bergerak menjadi lebih luas dibandingkan dengan klasifikasi benda bergerak dalam Hukum Indonesia, termasuk pesawat udara. Hukum Inggris memperlakukan pesawat udara sebagai benda bergerak, berapapun bobotnya.

Berdasarkan alur pikiran di atas, penulis berpendapat bahwa selain aturan mengenai penjaminan pesawat udara itu belum jelas diatur di Indonesia, Hukum Indonesia mengalami persoalan lain yaitu dalam masalah klasifikasi kebendaan. Terhadap hal tersebut, penulis beropini bahwa ada inkonsistensi antara teori mengenai benda bergerak dengan kekuatan undang-undang untuk menyimpangi teori tersebut. Pesawat udara, berapapun bobotnya, sebenarnya telah memenuhi definisi benda bergerak. Namun, karena terdapat analogi terhadap Pasal 314 KUHD dan menerapkannya pada pesawat udara, maka analogi terhadap norma tersebut tidak bersesuaian dengan teori yang ada. Inkonsistensi ini berkontribusi besar pada ketidakjelasan mengenai lembaga jaminan yang bisa ditetapkan bagi pesawat udara. Sedangkan, tidak demikian dalam Hukum Inggris yang konsisten memandang klasifikasi kebendaan. Sehingga, walaupun misalnya Inggris tidak memiliki aturan yang jelas mengenai lembaga jaminan pesawat udara, tapi karena pesawat udara secara seragam diperlakukan sebagai benda bergerak, maka otomatis lembaganya adalah *chattel mortgage*. Inilah salah satu kelebihan dari Hukum Inggris, selain mengenai kejelasan peraturan, tapi mengenai konsistensi antara norma, penerapan norma, dan teori. Tentang perbedaan antara Hukum Indonesia dan Hukum Inggris dalam mengatur penjaminan pesawat udara, terdapat tabel yang penulis sajikan sebagai berikut.

<b>Sistem Hukum Indonesia</b>	<b>Sistem Hukum Inggris</b>
Pengaturan lembaga jaminan pesawat udara belum jelas	Pengaturan lembaga jaminan pesawat udara sudah jelas
Didominasi oleh pandangan bahwa pesawat udara adalah objek hipotek	Disepakati bahwa pesawat udara adalah objek <i>chattel mortgage</i>
Memperlakukan pesawat udara berbobot 20m <sup>3</sup> sebagai benda tetap, sehingga lembaga jaminannya adalah hipotek	Memperlakukan seluruh jenis pesawat udara sebagai benda bergerak, sehingga lembaga jaminannya adalah <i>chattel mortgage</i>
Pemahaman terhadap benda tetap lebih luas dibandingkan Hukum Inggris, karena undang-undang dapat menetapkan suatu	Pemahaman terhadap benda tetap lebih sempit dibandingkan Hukum Indonesia, sehingga benda yang terklasifikasi sebagai

benda yang hakekatnya adalah benda bergerak, sebagai benda tetap	benda bergerak lebih luas dibandingkan klasifikasi benda bergerak dalam Hukum Indonesia, termasuk terhadap pesawat udara
Inkonsisten antara norma dengan teori	Konsisten antara norma dan teori

**Tabel 1.** Perbedaan Hukum Indonesia dan Hukum Inggris dalam mengatur penjaminan pesawat udara.

## KESIMPULAN

Terdapat beberapa persamaan dan perbedaan antara Hukum Indonesia dan Hukum Inggris dalam mengatur penjaminan pesawat udara. Kedua sistem hukum tersebut sama-sama memberikan kemungkinan untuk menjadikan pesawat udara sebagai objek jaminan, dengan melalui prosedur pendaftaran tertentu. Terdapat juga kesamaan mengenai konstruksi hipotek dan gadai-fidusia dengan konstruksi *mortgage* dan *chattel mortgage*. Hipotek sepadan dengan *mortgage*, sedangkan gadai-fidusia sepadan dengan *chattel mortgage*. Perbedaan antara kedua sistem hukum tersebut pada intinya mencakup dua hal. Pertama, bahwa Hukum Inggris telah mapan mengatur lembaga jaminan *chattel mortgage* bagi pesawat udara, sedangkan Hukum Indonesia masih kurang dalam mengatur lembaga jaminan bagi pesawat udara. Pandangan yang mendominasi di Indonesia adalah menjadikan lembaga hipotek sebagai lembaga penjaminan pesawat udara, sedangkan Hukum Inggris menetapkan *chattel mortgage* sebagai lembaga penjaminan pesawat udara. Dari sini, muncul perbedaan yang kedua, bahwa Hukum Indonesia menggolongkan jenis pesawat udara tertentu (yaitu yang berbobot 20m<sup>3</sup> atau lebih) sebagai benda tetap, sedangkan Hukum Inggris menggolongkan seluruh jenis pesawat udara sebagai benda bergerak. Hukum Inggris memiliki konsistensi dalam mengatur penggolongan kebendaan serta konsisten dalam mengejawantahkan teori tentang penggolongan kebendaan ke dalam norma-norma hukum. Konsistensi demikian, nampaknya, tidak dimiliki oleh Hukum Indonesia.

Dalam mengatur penjaminan pesawat udara, Indonesia yang masih memiliki berbagai kekurangan sepatutnya segera mengisi kekurangan tersebut baik secara jangka panjang dan jangka pendek. Secara jangka panjang, tentu menyusun peraturan yang pasti mengenai penjaminan pesawat udara adalah langkah yang tepat. Namun demikian, jalan menuju pengaturan tersebut pastilah tidak singkat, maka Indonesia tetap membutuhkan solusi jangka pendek. Menurut hemat penulis, hal yang setidak-tidaknya dapat dilakukan di Indonesia adalah menyeragamkan kesepahaman mengenai penggolongan kebendaan pesawat udara, apakah hendak digolongkan sebagai benda

tetap atau benda bergerak. Dengan adanya Pasal 314 KUHD dan menganalogikan peraturan ini terhadap pesawat udara berbobot 20m<sup>3</sup>, justru malah menimbulkan kemacetan dalam praktek bisnis karena pesawat udara dengan bobot demikian diperlakukan sebagai benda tetap dan karenanya hanya bisa dibebankan dengan jaminan hipotek. Penggolongan kebendaan berdasarkan undang-undang ini menurut hemat penulis kurang tepat karena memunculkan inkonsistensi antara norma dan teori mengenai benda bergerak. Adanya kemampuan bagi undang-undang untuk menetapkan benda yang hakekatnya adalah benda bergerak menjadi benda tetap, menimbulkan distorsi teoritis yang berimplikasi buruk pada praktek. Hal ini tidak terjadi dalam Hukum Inggris, sehingga walaupun misalnya Inggris tidak memiliki peraturan pasti mengenai lembaga jaminan pesawat udara, Hukum Inggris akan dengan sendirinya menetapkan *chattel mortgage* untuk pesawat udara karena pesawat udara dengan sendirinya pula tergolong sebagai benda bergerak. Maka, konsistensi inilah yang dibutuhkan dalam Hukum Indonesia, setidaknya sampai dengan peraturan mengenai jaminan pesawat udara dibuat dan disahkan.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- Andhanaricwari, D.P., Lastuti A., Tri H. (2021). Analisis Yuridis terhadap Praktik Jaminan Pesawat Udara ditinjau dari Hukum Jaminan Indonesia. *6 (1) De Legata Lata*: 65-79.
- Annalisa Y., *et.al.* (2019). Aircraft Mortgage in Indonesia: Alternative Object of Material Guarantee as a Debt Settlement. *8 (2) International Journal of Recent Technology and Engineering*: 601-607.
- Ashibly. (2018). *Buku Ajar Hukum Jaminan*. Bengkulu: Unihaz.
- Badriyah, S.M. (2014). Problematika Pesawat Udara sebagai Jaminan pada Perjanjian Kredit dalam Pengembangan Industri Penerbangan. *43 (4) MMH*: 546-553.
- Bahsan, M. (2010). *Hukum Jaminan dan Jaminan Kredit Perbankan Indonesia*. Jakarta: Raja Grafindo.
- Fox, J.M.D. (1926). Elementary Principles of Chattel Mortgages. *10 (4) Marquette Law Review*: 212-214.
- Fuady, M., Suryadi S. (2013). *Hukum Jaminan Utang*. Jakarta: Erlangga.

- GOV.UK. (2016). Description of double taxation agreements: Income from immovable property. *HMRC International Manual*. <https://www.gov.uk/hmrc-internal-manuals/international-manual/intm153070>. 26 Juni 2022 (7:46).
- Herawati, E. (2018). *Rekonstruksi Hukum Kebendaan*. <https://business-law.binus.ac.id/2019/01/15/rekonstruksi-hukum-kebendaan/>. 28 Juni 2022 (7:57).
- Henson, M. (2021). *Chattel Mortgages*. <https://www.blakemorgan.co.uk/chattel-mortgages/>. 25 Juni 2022 (6:50).
- Kagan, J. (2022). *What Is a Mortgage?*. <https://www.investopedia.com/terms/m/mortgage.asp>. 26 Juni 2022 (7:31).
- Kantaatmadja, M.K. (1989). *Lembaga Jaminan Kebendaan Pesawat Udara Indonesia ditinjau dari Hukum Udara*. Bandung: Alumni.
- Kusmayanti, H. (2016). Penerapan dan Permasalahan Eksekusi Pesawat udara berdasarkan Hukum Acara Perdata dalam Perjanjian Perawatan Mesin Pesawat. *1 (1) Jurnal Bina Mulia Hukum*: 26-35.
- Pemerintah Indonesia. (2009). *Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan*. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1. Jakarta: Sekretariat Negara Republik Indonesia.
- Putri, S.A. (2018). *Skripsi "Problem Hukum Hak Jaminan Kebendaan atas Pesawat Udara dalam Hukum Indonesia"*. Yogyakarta: Universitas Islam Indonesia.
- Sembiring, M.A.G. (2019). Status Hukum Jaminan Pesawat dalam Perkembangan Objek Jaminan di Indonesia. *25 (2) SASI*: 155-159.
- Soekanto, S. (1979). *Perbandingan Hukum*. Bandung: Alumni.
- Usman, R. (2009). *Hukum Jaminan Keperdataan*. Jakarta: Sinar Grafika.
- Wang, et.al. (2016). *Financing without Bank Loans*. Singapore: Springer.
- Weda, I.N.G.B., I Made, Putrawan S. (2018). Pengaturan Pesawat Udara sebagai Obyek Jaminan Kredit. *2 (6) Kertha Semaya*: 1-14.

\*\*\*



---

# ARGUMENTASI SINGKAT OTORITAS BANDAR UDARA SEBAGAI LEMBAGA YANG MELAKUKAN PENERIMAAN PENDAFTARAN HIPOTEK PESAWAT UDARA

Code : 01.04-2023

**Theo Negoro**

Faculty of Law, Parahyangan Catholic University (UNPAR)

negorotheo@gmail.com

---

## ABSTRAK

Pesawat udara pada dewasa ini merupakan objek hukum yang saat ini sudah biasa digunakan sebagai media jaminan atas suatu perjanjian tambahan. Perjanjian jaminan atas pesawat terbang di Indonesia diatur menggunakan hukum jaminan fidusia, padahal secara definitifnya jaminan untuk pesawat terbang dapat menggunakan jenis perjanjian hipotek. Secara definisi, hipotek merupakan kredit yang diberikan atas dasar jaminan berupa benda tidak bergerak. Pada masa pemberlakuannya, hipotek digunakan untuk kapal dengan bobot tujuh ton ke atas atau isi 20m<sup>3</sup>. Salah satu kendala mengapa pesawat terbang tidak dapat dijadikan objek benda dalam jaminan fidusia adalah tidak adanya otoritas terkait sebagai kantor pendaftaran hipotek pesawat terbang, sehingga pendaftarannya masih kepada kantor fidusia. Penelitian ini mencoba mencari argumentasi-argumentasi mengapa otoritas bandar udara dapat dijadikan sebagai lembaga yang dibebankan kewenangan untuk menerima hipotek pesawat terbang tersebut.

**Kata Kunci:** Hipotek Pesawat Terbang, Hukum Jaminan, Otoritas Bandar Udara.

## PENDAHULUAN

Pesawat udara merupakan suatu benda yang pada hakikatnya memiliki nilai yang dapat diukur dengan uang. Hakikat yang demikian ini membuat pesawat udara memiliki tempat di dalam hukum jaminan kebendaan untuk dibebankan hak jaminan kebendaan. Di dalam praktik hukum di Indonesia, ketentuan mengenai pembebanan pesawat udara sebagai jaminan kebendaan terdapat di dalam ketentuan Pasal 13 Undang-Undang tentang Penerbangan Tahun 1992 tentang penerbangan, yang menyatakan bahwa pesawat udara atau helikopter merupakan kategori benda yang dapat dijadikan jaminan kebendaan untuk melunasi suatu utang, selama pesawat udara tersebut terdaftar dan memiliki bendera Indonesia sebagai bukti kebangsaannya. Lebih lanjut, di dalam Pasal 71 sampai dengan 82 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, disebutkan secara jelas bahwa untuk menjaminkan pesawat udara maka instrumen rezim hukum penjaminan yang dipakai adalah jaminan hipotek.

Secara singkatnya, hipotek hak jaminan yang dibuat berdasarkan perjanjian tambahan (*accessoir*) dari perjanjian pokoknya, yang mengatur pembebanan hak jaminan kepada benda-benda tidak bergerak yang tidak diserahkan penguasaan atas benda tersebut ke dalam kekuasaan kreditur, dan juga kepada pemegang hipotek diberikan hak untuk didahulukan pembayarannya dari kreditur lainnya sebagaimana halnya seperti hak privilese jaminan lainnya (Bahsan, 2007). Lebih lanjut, di dalam Pasal 1162 KUHPerdara sampai dengan Pasal 1232 KUHPerdara, hipotek didefinisikan sebagai suatu hak kebendaan atas benda-benda tak bergerak. Dari definisi pasal-pasal ini, maka secara harfiah baik itu pesawat udara maupun kapal laut tidak dapat menjadi objek dari hipotek (Badriyah 2014).

Namun demikian, di dalam serta Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, kapal ternyata dapat dijadikan sebagai objek hipotek selama kapal tersebut memiliki ukuran 20 m<sup>3</sup>. Ketentuan ini kemudian menjadi *lex specialis* untuk pengaturan pembebanan hak jaminan kapal laut dengan hipotek. Hal serupa juga terjadi dengan pembebanan pesawat udara menggunakan hipotek. Pembebanan pesawat udara menggunakan hipotek telah mendapatkan kepastian hukumnya di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, tetapi di dalam undang-undang tersebut tidak diatur atau tidak disebutkan lembaga jaminan apa yang digunakan dan diterapkan sebagai sistem pendaftaran penjaminannya.

Hal demikian kemudian membuat kemacetan hukum di dalam rezim hukum jaminan, karena secara mau tidak mau para pihak yang ingin membebankan hak kebendaan berupa jaminan kepada suatu pesawat terbang harus secara “terpaksa” menggunakan rezim hukum lain yang memungkinkan terjadinya pendaftaran hak



kebendaan terhadap pesawat terbang, yang man hal demikian dilakukan dengan menggunakan rezim hukum jaminan fidusia. Pemaksaan yang biasanya dilakukan adalah dengan mengkonstruksikan pesawat terbang sebagai benda yang dapat berpindah sehingga dijadikan sebagai benda bergerak. Lalu, untuk “mengakali” Pasal 3 huruf (c) Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia, maka yang dijaminan bukanlah keseluruhan pesawat udara secara utuh, tetapi bagian per bagian (Purnamasari, 2014). Hal ini justru akan menimbulkan masalah dalam hal eksekusi jaminannya dan membuat perlindungan hukum kepada kreditur menjadi berkurang dan menyebabkan macetnya kegiatan bisnis di Indonesia

Oleh sebab itu, diperlukan interpretasi dan pengaturan lebih lanjut untuk menanggulangi kekosongan lembaga yang menjadi tempat serta lembaga pendaftaran jaminan hipotek pesawat udara sebagaimana yang terjadi saat ini. Tesis atau argumentasi utama yang saya kemukakan pada artikel ini adalah mengkonstruksikan Kepala Otoritas Bandar Udara sebagai lembaga atau tempat di mana para pemegang hak jaminan hipotek mendaftarkan jaminannya. Hal ini didasarkan dari praktik pendaftaran hipotek kapal laut yang dilakukan di kantor Syahbandar. Oleh karena sifatnya yang melakukan pengkonstruksian, maka isi dari makalah ini adalah argumentasi-argumentasi singkat mengapa tugas dan wewenang Otoritas Bandar Udara dapat disamakan dengan tugas dan wewenang Syahbandar dalam melakukan pendaftaran jaminan hipotek. Fokus utama dari penelitian ini adalah penafsiran secara sistematis yang membandingkan tugas dan wewenang Syahbandar dan Otoritas Bandar Udara

## **METODE PENELITIAN**

Studi ini merupakan penelitian dasar yang berkenaan dengan pengembangan hukum teoretis, khususnya pengembangan Ilmu Pengetahuan Hukum Perdata pada bidang Hukum Jaminan. Tujuan penelitian ini adalah untuk memperoleh pemahaman tentang argumentasi tentang otoritas bandar udara untuk menerima pendaftaran jaminan hipotek pesawat terbang. Penelitian ini dilakukan dengan pendekatan peraturan perundang-undangan dan pendekatan konseptual.

## **HASIL DAN PEMBAHASAN**

### **Penjelasan Tentang Otoritas Bandar Udara**

Dalam mengimplementasikan ketentuan Pasal 231 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, Pemerintah dituntut untuk menjamin keselamatan,

keamanan, dan pelayanan penerbangan. Dalam melakukan tuntutan-tuntutan tersebut, Pemerintah kemudian membentuk suatu Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 41 Tahun 2011 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kantor Otoritas Bandar Udara (selanjutnya disebut Permenhub 41/2011). Permenhub 41/2011 ini ditujukan untuk merubah peraturan menteri sebelumnya tentang Kantor Administrator Bandar Udara.

Di dalam Pasal 1 Permenhub 41/2011, diatur bahwa Otoritas Bandar Udara merupakan Unit Pelaksana Teknis di lingkungan Kementerian Perhubungan yang berada di bawah dan bertanggung jawab kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Hal ini mengartikan bahwa Otoritas Bandar Udara merupakan pejabat negara/pejabat publik yang diangkat oleh negara untuk melakukan sebagian tugas negara dalam bidang penerbangan. Lebih lanjut, di dalam Pasal 4 Permenhub 41/2011, Kantor Otoritas Bandar Udara dikategorikan menjadi tiga jenis kantor, yaitu (Pedhiena, 2011):

1. Kantor Otoritas Bandar Udara Kelas Utama;
2. Kantor Otoritas Bandar Udara Kelas I; dan
3. Kantor Otoritas Bandar Udara Kelas II.

Lebih lanjut, masih di pasal yang sama Otoritas Bandar Udara memiliki tugas-tugas pokok untuk melakukan pengaturan, pengendalian, serta pengawasan kegiatan penerbangan di suatu bandar udara, yang mana fungsi-fungsi dari Otoritas Bandar Udara adalah sebagai berikut:

1. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan terhadap keselamatan, keamanan, kelancaran, serta kenyamanan penerbangan di bandar udara;
2. Pelaksanaan koordinasi kegiatan pemerintahan di bandar udara;
3. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan di bidang fasilitas, pelayanan dan pengoperasian bandar udara;
4. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan penggunaan lahan daratan dan/ atau perairan bandar udara sesuai dengan rencana induk bandar udara;
5. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan penggunaan Kawasan Keselamatan Operasi Penerbangan (KKOP) dan Daerah Lingkungan Kerja (DLKr) serta Daerah Lingkungan Kepentingan Bandar Udara (DLKP);
6. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan pelaksanaan standar kinerja operasional pelayanan bandar udara, angkutan udara, keamanan penerbangan, pesawat udara dan navigasi penerbangan;
7. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan pelaksanaan pelestarian lingkungan bandar udara;

8. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian, dan pengawasan di bidang angkutan udara, kelaikudaraan dan pengoperasian pesawat udara di bandar udara, pelaksanaan ketentuan mengenai organisasi perawatan pesawat udara, serta sertifikat kompetensi dan lisensi personel pengoperasian pesawat udara;
9. Pemberian sertifikat kelaikudaraan standar lanjutan (*continuous airworthiness certificate*) untuk pesawat udara bukan kategori transport (*non transport category*) atau bukan niaga (*non commercial*);
10. Pelaksanaan pengaturan, pengendalian dan pengawasan di bidang keamanan penerbangan dan pelayanan darurat di bandar udara;
11. Pelaksanaan urusan administrasi dan kerumahtanggaan Kantor Otoritas Bandar Udara.

### **Persamaan Dengan Syahbandar**

Sejatinya, terdapat beberapa persamaan hakikat antara Otoritas Bandar Udara dengan Syahbandar. Hal pertama yang paling mencolok adalah pengaturan mengenai status kedua lembaga ini. Telah dijelaskan di muka bahwa status dari organ-organ yang berada di dalam Otoritas Bandar Udara adalah seorang pejabat publik yang dilimpahkan kewenangan oleh negara untuk menjaga dan menegakkan hukum di wilayah penerbangan. Hal ini juga serupa dengan organ-organ yang berada di dalam Syahbandar yang merupakan pejabat publik, karena berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 50 Tahun 2011 tentang Penyelenggaraan Pelabuhan Laut, Syahbandar didefinisikan sebagai pejabat Pemerintah di Pelabuhan yang diangkat oleh Menteri dan memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan pengawasan terhadap dipenuhinya peraturan perundang-undangan untuk menjamin Keselamatan dan Keamanan Pelayaran (Taufik, et.al, 2016).

Dari definisi di atas, maka secara tepat dapat ditafsirkan bahwa kedudukan antara Otoritas Bandar Udara dan Syahbandar memiliki persamaan, yaitu sebagai unit pelaksana teknis Kementerian Perhubungan untuk menjamin keselamatan dan keamanan transportasi di daerah kerjanya masing-masing. Lebih lanjut, dari segi tugas dan wewenang antara Otoritas Bandar Udara dengan Syahbandar tidak memiliki perbedaan yang signifikan, oleh karena itu dengan persamaan-persamaan ini, dapat dibuat suatu penafsiran sistematis bahwa Otoritas Bandar Udara sejatinya dapat dijadikan sebagai salah satu penegak hukum di dalam rezim hukum jaminan hipotek sebagai tempat pendaftaran pesawat terbang demi mewujudkan kepastian hukum di sistem hukum jaminan Indonesia.

### **Argumentasi Singkat Pendaftaran Hipotek Pesawat Udara Kepada Kepala Otoritas Bandar Udara**

Menyambung argumentasi sebelumnya, keamanan dan keselamatan transportasi, baik di udara maupun laut, menjadi salah satu sektor penting dan strategis untuk meningkatkan perekonomian suatu negara. Sektor-sektor penting dan strategis ini memerlukan moda transportasi untuk menjadi instrumen pelaksanaan kegiatan transportasi tersebut. Apabila di transportasi laut kita mengenal adanya kapal laut, maka di transportasi udara dikenal pula istilah pesawat udara, yang masing-masing berjalannya instrumen transportasi tersebut diawasi dan diatur lalu lalanganya oleh otoritas unit pelaksana teknis yang telah ditetapkan oleh undang-undang (Syahbandar untuk transportasi laut dan Otoritas Bandar Udara untuk pesawat terbang). Perbedaan antara kedua lembaga tersebut adalah Syahbandar berdasarkan peraturan perundang-undangan memiliki kewenangan untuk dijadikan sebagai Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama bagi para pihak yang ingin mendaftarkan hak jaminan hipotek untuk kapal laut, sedangkan hal demikian tidak dimiliki oleh Otoritas Bandar Udara.

Apabila melihat lebih dalam, justru akan timbul banyak manfaat bagi sistem hukum penjaminan di Indonesia untuk menjadikan Otoritas Bandar Udara sebagai pejabat yang melakukan pendaftaran dan pencatat balik nama pesawat udara yang dibebankan dengan jaminan hipotek. Lebih lanjut pengaturan hipotek pesawat udara yang diatur di dalam Undang-Undang tentang Penerbangan Tahun 2009 tidak secara tegas mengaur pembebanan hipotek atas pesawat udara oleh Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama, ini yang menjadi permasalahan utama mengapa hipotek untuk pesawat terbang tidak dapat dijalankan. Namun, dengan mengkonstruksikan Otoritas Bandar Udara selayaknya Syahbandar yang ditugaskan untuk menjadi Pejabat Pendaftar dan Pencatat Balik Nama, maka hal demikian dapat dimungkinkan, karena dengan meminjam mekanisme yang terdapat di dalam Undang-Undang tentang Pelayaran, maka Otoritas Bandar Udara dapat melakukan pencatatan dan pencatatan balik nama pesawat udara di tempat dimana pesawat tersebut didaftarkan, sehingga apabila pesawat tersebut terdaftar di Bandar Udara Wilayah Soekarno Hatta, maka mekanisme pencatatannya harus dilakukan pula di Bandar Udara Wilayah Soekarno Hatta dan yang melakukan pencatatan tersebut adalah Kepala Otoritas Bandar Udara.

Lebih lanjut, dengan apabila konstruksi hukum di dalam Pasal 60 ayat (2) Undang-Undang tentang Pelayaran, tidak memungkinkan adanya peran Notaris yang signifikan dalam proses pencatatan hipotek di Syahbandar, tetapi dalam hal pencatatan hipotek pesawat terbang, peran Notaris menjadi sangat penting untuk dilibatkan agar dapat menjamin ketertiban dan kepastian hukum dalam pelaksanaan pencatatan hipotek pesawat terbang ini. Notaris di sini berperan sebagai pejabat umum yang membantu para pihak untuk membuat akta hipotek, yang nantinya akta hipotek tersebut akan didaftarkan secara langsung oleh Otoritas Bandar Udara. Meskipun demikian, tidak

menutup kemungkinan bahwa Otoritas Bandar Udara juga diberikan kewenangan untuk membuat suatu peraturan tertentu untuk menjaga ketertiban administrasi dalam merumuskan bagaimana akta hipotek tersebut dibuat.

Lebih lanjut, sebagai sebuah organ yang diangkat oleh Menteri, maka Otoritas Bandar Udara memiliki kewenangan tertinggi untuk menjalankan dan melakukan pengawasan terhadap dipenuhinya ketentuan peraturan perundang-undangan. Dalam hal ini, pengawasan yang dimaksud dapat dikonstruksikan (selayaknya kapal laut) kepada pengawasan dalam hal pendaftaran dan pencatatan balik nama jaminan hipotek pesawat udara (Soegeng, 2018). Namun demikian, kewenangan Otoritas Bandar Udara ini baru dapat dilaksanakan apabila terdapat undang-undang yang mengatur secara spesifik kewenangan Otoritas Bandar Udara ini, sehingga langkah yang harus diambil selanjutnya adalah membentuk suatu peraturan perundang-undangan dengan segala teknisnya yang memberikan kewenangan kepada Otoritas Bandar Udara untuk melakukan pendaftaran dan pencatatan balik nama atas hipotek pesawat udara

## **KESIMPULAN**

Salah satu tujuan mengapa pendaftaran dan pencatat balik nama pesawat udara diberikan kepada Otoritas Bandar Udara adalah untuk menentukan status pesawat udara tersebut dan menjamin kepastian hukum jaminan di Indonesia. Dalam menentukan persyaratan pencatatan pesawat udara tersebut, maka Otoritas Bandar Udara dapat mengeluarkan suatu peraturan lembaga untuk menentukan hal-hal apa saja yang harus dipenuhi oleh para pihak. Lebih lanjut, peran Notaris dalam melakukan proses pendaftaran dan pencatatan ini juga dianggap perlu untuk menjamin kepastian dan ketertiban proses pendaftaran dan pencatatan balik nama hipotek pesawat terbang. Kewenangan Otoritas Bandar Udara dalam pendaftaran dan pencatatan balik nama hipotek pesawat terbang merupakan kewenangan yang bersifat atributif, yang diperoleh langsung oleh undang-undang, sehingga untuk mendapatkan kewenangan ini, pembentuk undang-undang harus terlebih dahulu membentuk peraturan perundang-undangan dengan segala ketentuan teknisnya agar Otoritas Bandar Udara memiliki kewenangan yang dimaksud.

## **DAFTAR PUSTAKA**

Ega Azzahra Taufik, Amiek Soemarmi, dan Indarja, Tugas dan Wewenang Syahbandar Dalam Otoritas Pelaksanaan Tugas Pelabuhan Perikanan Samudera Nizam Zachman Jakarta, *Diponegoro Law Journal*, Volume 5, Nomor 3 Tahun 2016, halaman 1-12.

Ginta Pedhiena, *Kewenangan Kantor Otoritas Bandar Udara*, Jurnal Ilmu Hukum, Volume 7, Nomor 13, Februari 2011, halaman 21-34.

Irma Devita Purnamasari, *Hukum Jaminan Perbankan*, Bandung: Mizan Pustaka, 2014, halaman 112.

M. Bahsan, *Hukum Jaminan dan Jaminan Kredit*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007, halaman 108.

Siti Malikhatus Badriyah, Problematika Pesawat Udara Sebagai Jaminan Pada Perjanjian Kredit Dalam Pengembangan Industri Penerbangan, *Masalah-Masalah Hukum*, Volume 43, Nomor 4, halaman 546-553.

Wartini Soegeng, *Pendaftaran Kapal Indonesia*, Bandung: Eresco, 2018, halaman 89.

\*\*\*



---

# IMPLEMENTASI PESAWAT UDARA SEBAGAI OBJEK JAMINAN HIPOTEK DI INDONESIA

Code : 01.05-2023

**Megaputri Rombelayuk Pabendon**

Faculty of Law, Parahyangan Catholic University (UNPAR).  
megarombelayuk@gmail.com

---

## ABSTRAK

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, diketahui bahwa undang-undang ini tidak mengatur mengenai pembeban jaminan kebendaan apa yang cocok dengan pesawat udara, sehingga menimbulkan kerancuan dalam penafsirannya yang mengakibatkan ketidakpastian hukum akan jaminan kebendaan mana yang seharusnya boleh diberlakukan untuk pesawat terbang. Oleh sebab itu penelitian ini mengkaji mengenai Implementasi Pesawat Terbang Sebagai Objek Jaminan Hipotek Di Indonesia sehingga dapat ditemukan jawaban yang sesuai terhadap permasalahan yang sedang dihadapi saat ini.

**Kata Kunci:** jaminan, hipotek, pesawat udara.

## PENDAHULUAN

Seiring dengan perkembangan zaman yang semakin modern usaha penerbangan juga semakin berkembang. Hingga saat ini diperkirakan terdapat sekitar 132 maskapai penerbangan yang beroperasi di Indonesia (Rifka, 2022). Akibat dari semakin meningkatnya jumlah maskapai penerbangan di Indonesia ternyata berpengaruh pada minat terhadap pembelian atau penyewaan pesawat udara.

Peningkatan jumlah peminat pesawat udara berpengaruh pada teknologi pembuatan pesawat sehingga harga pesawat menjadi terus meningkat dengan pesat



(Primandhana, 2021). Harga pesawat yang tergolong cukup fantastis membuat perusahaan penerbangan memilih untuk menempuh mekanisme kredit, sewa-menyewa ataupun sewa guna usaha untuk dapat menjalankan usaha penerbangannya. Keadaan ini lantaran mengakibatkan pemberian jaminan terhadap pesawat udara menjadi semakin dimungkinkan.

Akan tetapi, pengaturan mengenai penjaminan pesawat udara belum digagas dengan baik. Apabila mengingat bahwa, dahulu pemberian jaminan terhadap pesawat terbang kurang diminati karena beberapa faktor seperti berkurangnya nilai susut teknis pesawat udara oleh karena penggunaan yang terus menerus, tingkat kecelakaan pesawat udara yang cukup tinggi, sulitnya pelaksanaan eksekusi apabila debitur cidera janji, terbatasnya pasar (*market*) pesawat bekas, belum diaturnya kewajiban pendaftaran perdata (*recordation*) dari hak-hak kebendaan yang diletakkan pada suatu pesawat udara di berbagai negara yang dapat menyebabkan kerugian pada pemegang hak jaminan karena haknya tidak diakui atau kedudukan hak yang dipegangnya dianggap lebih rendah dari yang berlaku di negara lain, ataupun karena timbulnya permasalahan akibat penjaminan suku cadang yang terpisah dari pesawat tersebut (Usman, 2016).

Apabila melihat pada Pasal 71 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Undang-Undang Penerbangan) 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*". Terlihat jika Undang-Undang tidak mengatur mengenai pembeban jaminan kebendaan apa yang cocok dengan pesawat udara sehingga menimbulkan kerancuan dalam penafsirannya yang mengakibatkan ketidak pastian hukum akan jaminan kebendaan mana yang seharusnya boleh diberlakukan untuk pesawat terbang.

Melihat dari permasalahan yang timbul, penulis kemudian ingin memberikan sumbangsi atas buah pemikiran penulis terkait Implementasi Pesawat Terbang Sebagai Objek Jaminan Hipotek Di Indonesia sehingga dapat ditemukan jawaban yang sesuai terhadap permasalahan yang sedang dihadapi saat ini.

## **METODE PENELITIAN**

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode yuridis normatif. Metode penelitian hukum normatif adalah suatu prosedur penelitian ilmiah untuk menemukan kebenaran berdasarkan logika keilmuan hukum dari sisi normatifnya (Ibrahim, 2007). Penelitian ini bersifat deskriptif analitis dengan menggunakan bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder melalui studi dokumen dan literatur terkait.

Analisis yang digunakan dalam penelitian ini adalah analisis kualitatif guna menjawab permasalahan yang dikaji.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

Agar dapat mengetahui lembaga jaminan yang tepat bagi pesawat udara maka, akan melihat pada Undang-Undang Penerbangan. Berdasarkan Pasal 71 Undang-Undang Penerbangan dikatakan 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. Akan tetapi, Undang-Undang Penerbangan tidak spesifik mengatur jaminan kebendaan apa yang dapat diberikan kepada pesawat udara. Oleh karena itu untuk mengetahui lembaga Jaminan kebendaan apa yang dapat diberikan untuk pesawat udara maka, harus mengetahui bahwa termasuk benda seperti apakah pesawat udara tersebut.

Berdasarkan *Chapter I Article I Part 2 (a) Convention On International Interests In Mobile Equipment* (Konvensi Cape Town) didefinisikan bahwa, *aircraft" means aircraft as defined for the purposes of the Chicago Convention which are either airframes with aircraft engines installed thereon or helicopters". ("pesawat udara" berarti pesawat udara yang didefinisikan untuk tujuan-tujuan Konvensi Chicago berupa rangka pesawat (airframes) dengan mesin-mesin pesawat udara yang terpasang pada pesawat atau helikopter).* Berdasarkan penjelasan tersebut maka dapat diketahui bahwa definisi pesawat udara yang terdapat pada Konvensi Cape Town adalah sebagaimana yang dimaksudkan dalam *Convention on Civil Aviation* (Konvensi Chicago 1944). Berdasarkan *Annex 7* Konvensi Chicago 1944 bahwa, Pesawat Udara adalah setiap mesin yang dapat menyokong di atmosfer dari reaksi udara selain reaksi udara terhadap permukaan bumi.

Apabila melihat pada Undang-Undang Penerbangan, di dalam Pasal 1 angka 3 Undang-Undang Penerbangan bahwa, 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. Selain pada pengertian dari pesawat udara terdapat juga penjelasan mengenai istilah pesawat terbang dan helikopter. Berdasarkan Pasal 1 angka 4 Pesawat Terbang adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap, dan dapat terbang dengan tenaga sendiri. Sedangkan berdasarkan Pasal 1 angka 5 Helikopter adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap putar yang rotornya digerakkan oleh mesin. Dengan melihat definisi tersebut maka dapat diketahui bahwa, pesawat terbang dan helikopter merupakan bagian atau dapat dikatakan sebagai pesawat udara.

Definisi pesawat udara tidak memberikan gambaran apakah pesawat udara merupakan benda bergerak atau benda tidak bergerak. Menurut Djaja S. Meliala, penting untuk membedakan benda bergerak dan tidak bergerak apabila ingin mengetahui pembebanan/jaminan apa yang akan diletakkan pada benda tersebut (Meliala, 2015). Benda tidak bergerak dapat dibedakan atas (Meliala, 2015):

1. Benda tidak bergerak menurut sifatnya (Pasal 506 KUH Perdata) adalah benda-benda yang karena sifat benda tersebut tidak dapat berpindah atau dipindahkan dari satu tempat ke tempat lainnya, misalnya tanah (perkarangan) beserta semua yang didirikan di atasnya, penggilingan-penggilingan selain yang ditentukan Pasal 510 KUH Perdata, pohon atau tanaman yang akarnya menancap dalam tanah, buah-buahan yang belum dipetik, barang-barang tambang (selama belum terpisah atau digali dari tanah), kayu dari pohon-pohon dalam hutan yang belum dipotong dan/atau ditebang, pipa-pipa dan got-got saluran air dari rumah atau pekarangan, dan semua hal yang tertancap dalam tanah atau terpaku dalam bangunan.
2. Benda tidak bergerak berdasarkan peruntukannya atau tujuannya (Pasal 507 KUH Perdata) adalah semua benda yang melekat dengan tanah atau bangunan meskipun tidak bersifat permanen, dengan tujuan untuk mengikuti tanah atau bangunan itu untuk waktu yang lama, misalnya mesin-mesin dalam suatu pabrik.
3. Benda tidak bergerak berdasarkan ketentuan undang-undang (Pasal 508 KUH Perdata) adalah benda-benda baik berwujud maupun tidak berwujud yang oleh ketentuan undang-undang ditentukan sebagai benda tidak bergerak, misalnya hak memungut hasil atas benda tidak bergerak hak pakai atas benda tidak bergerak, dan benda-benda yang dapat dibebani dengan hipotek seperti kapal laut dengan ukuran lebih dari 20 m<sup>3</sup> (dua puluh meter kubik) yang telah terdaftar di lembaga yang berwenang (kapal laut yang belum terdaftar masih berkedudukan sebagai benda bergerak).

Benda bergerak dapat dibedakan menjadi 2 (dua) kelompok, yaitu (Meliala, 2015):

1. Benda bergerak berdasarkan sifatnya (Pasal 509 KUH Perdata) adalah benda yang karena sifat dari benda itu dapat berpindah atau dipindahkan dari satu tempat ke tempat lainnya.
2. Benda bergerak berdasarkan ketentuan undang-undang (Pasal 511 KUH Perdata) adalah benda-benda baik berwujud maupun yang tidak berwujud yang oleh karena ketentuan undang-undang ditentukan sebagai benda.

Berdasarkan pembagian benda bergerak dan tidak bergerak, tidak dijelaskan suatu ciri yang pasti apakah pesawat udara merupakan benda bergerak atau benda tidak bergerak sehingga sulit untuk menentukan jaminan kebendaan yang cocok untuk

pesawat udara. Oleh karena itu, akan dikaji satu persatu jenis jaminan apa yang paling relevan digunakan untuk pesawat udara dengan melihat pada ciri dari jaminan kebendaan yang berlaku di Indonesia. Di Indonesia, terdapat empat jenis lembaga jaminan kebendaan yaitu (Asyhadie, 2018):

1. Gadai. Berdasarkan Pasal 1150 KUHPerdara, Gadai adalah suatu hak yang diperoleh kreditur atas suatu benda bergerak yang diserahkan kepadanya oleh debitur atau oleh kuasanya sebagai jaminan atas hutangnya dan yang memberi wewenang kepada debitur untuk mengambil pelunasan piutang dari barang itu dengan mendahului kreditur-kreditur lain. Lebih lanjut dijelaskan dalam Pasal 1152 ayat (2) KUHPerdara bahwa, perjanjian gadai tidak sah apabila benda gadai tetap berada dibawah kekuasaan debitur (Meliala, 2015). Berdasarkan penjelasan tersebut dapat dianalisis jika pembebanan gadai dilakukan kepada pesawat udara yang berada di bawah kekuasaan kreditur yang tentunya merugikan bagi pihak debitur sebab, debitur tentu membutuhkan suatu pesawat udara tersebut untuk beroperasi agar mendapatkan penghasilan.
2. Hak Tanggungan. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1996 mengenai Hak Tanggungan Atas Tanah Beserta Benda-Benda yang Berkaitan dengan Tanah (UUHT), menjelaskan bahwa, objek hak tanggungan adalah hak atas tanah dan benda-benda lain yang merupakan satu kesatuan dengan tanah (Meliala, 2015). Oleh karena itu, pesawat udara tidak dapat dijadikan objek lembaga jaminan hak tanggungan dikarenakan bukan merupakan objek jaminan hak tanggungan.
3. Fidusia. Jaminan Fidusia diatur dalam Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia (Undang-Undang Jaminan Fidusia). Di dalam Pasal 3 Undang-Undang Jaminan Fidusia dijelaskan secara tegas bahwa, Undang-Undang Jaminan Fidusia tidak berlaku bagi:
  - a. Hak Tanggungan yang berkaitan dengan tanah dan bangunan sepanjang peraturan perundang-undangan yang berlaku menentukan jaminan atas benda-benda tersebut wajib terdaftar;
  - b. Hipotek atas kapal yang terdaftar dengan isi kotor berukuran 20 m atau lebih;
  - c. Hipotek atas pesawat udara dan helikopter;
  - d. Gadai
4. Hipotek. Berdasarkan Pasal 1162 KUHPerdara, hipotek adalah suatu hak jaminan kebendaan atas benda-benda tidak bergerak untuk mengambil penggantian daripadanya bagi pelunasan suatu perikatan. Berdasarkan pengertian tersebut diketahui bahwa, objek dari hipotek adalah benda tidak bergerak. Berdasarkan ketentuan Pasal 314 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang bahwa:

*“Kapal-kapal Indonesia yang isi kotornya berukuran paling sedikit 20 m<sup>3</sup> dapat dibukukan dalam register kapal menurut peraturan, yang akan diberikan dengan ordonansi tersendiri. Dalam ordonansi ini diatur juga cara peralihan milik dan penyerahan kapal yang dibukukan dalam register kapal itu atau kapal dalam pembuatan dan saham pada kapal demikian atau kapal-kapal dalam pembuatan. Atas kapal dalam pembuatan dan saham-saham pada kapal demikian dan kapal dalam pembuatan yang dibukukan dalam register kapal dapat diadakan hipotek. Atas kapal yang tersebut dalam alinea pertama tidak dapat diadakan hak gadai. Atas kapal yang dibukukan, Kitab Undang-undang Perdata pasal 1977 tidak berlaku.”*

Berdasarkan KUHD diketahui bahwa kapal dengan Tonase 20 m<sup>3</sup> dapat dibebankan jaminan hipotek apabila kapal tersebut didaftarkan. Dalam hal ini apabila melihat pada Pasal 24 Undang-Undang Penerbangan bahwa, setiap pesawat udara yang dioperasikan di Indonesia wajib mempunyai tanda pendaftaran, yang menunjukkan bahwa pesawat udara memiliki sifat kekhususan (*sui generis*) (Usman, 2016). Apabila dianalisis lebih lanjut, berdasarkan Pasal 509 KUHPerdata suatu pesawat udara jika dilihat dari segi sifatnya yang berpindah atau dipindahkan memang dapat digolongkan sebagai suatu benda bergerak. Akan tetapi jika dilihat dari segi berat bobot total pesawat udara yang lebih dari 20 m<sup>3</sup> dapat memperkuat penjelasan bahwa pesawat udara dikategorikan menjadi benda tidak bergerak sebagaimana halnya Kapal laut. Oleh karena itu, apabila melihat dari *sui generis* pesawat udara ini maka, pesawat udara dapat digunakan sebagai objek jaminan hipotek sebagai perjanjian *accessoir* dari perjanjian utamanya.

Pengaturan tersebut dipertegas lagi pada Pasal 1171 KUHPerdata lembaga jaminan hipotek harus dibebankan atas akta otentik yang dibuat dihadapan pejabat berwenang dalam hal ini adalah notaris, untuk memperjelas hal tersebut, jika dilihat dalam Penjelasan Pasal 15 ayat (3) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2014 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2004 Tentang Jabatan Notaris menjelaskan kewenangan lain Notaris yaitu salah satunya membuat akta hipotek pesawat udara. Dari penjelasan tersebut, Notaris secara tegas berwenang membuat suatu akta hipotek pesawat terbang. Kewenangan notaris dalam membuat akta hipotek pesawat terbang memberikan suatu perlindungan hukum dan kepastian hukum bagi para pihak untuk diadakannya suatu jaminan hipotek bagi Pesawat Udara.

Hal ini kemudian sejalan dengan Konvensi Geneva 1948 tentang *Convention On The International Recognition of Rights In Aircrafts*, bahwa, *“mortgages, hypotheques and similar rights in aircraft which are contractually created as security for payment of an*

*indebtedness.*” (Jaminan untuk pesawat udara adalah mortgage, hipotek dan jaminan yang serupa untuk pesawat udara) (Sukarmi, 2020).

Selanjutnya, berdasarkan Pasal 1179 KUHPdata bahwa pendaftaran hipotek harus dilakukan dalam daftar-daftar umum yang disediakan untuk itu sehingga, hipotek pesawat udara yang dibuat harus dicatatkan dalam “Buku Daftar Hipotek Pesawat Udara” yang disediakan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, atau pejabat yang ditunjuk oleh Menteri. Apabila tidak melakukan pendaftaran tersebut maka, jaminan hipotek pesawat udara dapat batal demi hukum. Dengan demikian diketahui bahwa, perjanjian hipotek pesawat udara baru mengikat pada pihak ketiga pada saat didaftarkan dalam “Buku Daftar Hipotek Pesawat Udara”, sedangkan kreditor dan debitor terikat terhitung sejak ditandatangani para pihak di depan notaris (Martono, 2016).

Berdasarkan penjelasan di atas maka dapat diketahui bahwa, pemberian jaminan kebendaan pada pesawat udara sangat dipengaruhi oleh sistem hukum dari negara tersebut. Hal ini sejalan dengan pandangan bahwa, Jaminan atas Pesawat udara disetiap negara berbeda-beda sesuai dengan sistem hukum negara tersebut, sebagaimana salah satu jurnal menuliskan sebagai berikut (Baytich, 1958). Oleh karena itu, apabila dikemudian hari terdapat permasalahan antara debitur dan kreditur maka, penyelesaian sengketa harus melihat pada hukum mana yang berwenang untuk mengatasi penyelesaian sengketa.

## **KESIMPULAN**

Di Indonesia saat ini aturan mengenai jaminan kebendaan yang dapat digunakan untuk penjaminan pesawat udara masih belum jelas. Oleh sebab itu, Hipotek Pesawat udara di Indonesia hanya berpegang pada Pasal 71 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Undang-Undang Penerbangan) yang 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*”. Hal ini kemudian menimbulkan berbagai ambiguitas terkait pengimplementasian hipotek sebagai jaminan kebendaan bagi pesawat udara di Indonesia. Oleh karena itu, kemudian dilakukan penelusuran hukum melalui beberapa peraturan perundang-undangan yang terkait dengan permasalahan hipotek pesawat terbang ini dan ditemukan bahwa, berdasarkan Kitab Undang-Undang hukum Dagang diketahui jika kapal dengan Tonase 20 m<sup>3</sup> dapat dibebankan jaminan hipotek apabila kapal tersebut didaftarkan. Dalam hal ini apabila melihat pada Pasal 24 Undang-Undang Penerbangan bahwa, setiap pesawat udara yang dioperasikan di Indonesia wajib

mempunyai tanda pendaftaran, yang menunjukkan bahwa pesawat udara memiliki sifat kekhususan (*sui generis*). Oleh karena itu, berdasarkan Pasal 509 KUHPerdara suatu pesawat udara jika dilihat dari segi sifatnya yang berpindah atau dipindahkan memang dapat digolongkan sebagai suatu benda bergerak. Akan tetapi jika dilihat dari segi berat bobot total pesawat udara yang lebih dari 20 m<sup>3</sup> dapat memperkuat penjelasan bahwa pesawat udara dikategorikan menjadi benda tidak bergerak sebagaimana halnya Kapal laut sehingga dapat didaftarkan sebagai objek jaminan hipotek. Pengaturan tersebut dipertegas lagi pada Pasal 1171 KUHPerdara lembaga jaminan hipotek harus dibebankan atas akta otentik yang dibuat dihadapan pejabat berwenang dalam hal ini adalah notari.

Agar dapat memperjelas hal tersebut, maka perlu melihat Penjelasan Pasal 15 ayat (3) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2014 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2004 Tentang Jabatan Notaris yang menjelaskan kewenangan lain Notaris yaitu salah satunya membuat akta hipotek pesawat udara. Dari penjelasan tersebut, Notaris secara tegas berwenang membuat suatu akta hipotek pesawat terbang. Kewenangan notaris dalam membuat akta hipotek pesawat terbang memberikan suatu perlindungan hukum dan kepastian hukum bagi para pihak untuk diadakannya suatu jaminan hipotek bagi Pesawat Udara.

Berdasarkan hasil penelitian ini maka, penulis hendak memberikan saran yang sekiranya dapat bermanfaat bagi perkembangan hukum jaminan dan hukum penerbangan di Indonesia. Disarankan kepada Lembaga Legislatif agar dapat menyusun regulasi khusus terkait pengimplementasian hipotek pesawat udara di Indonesia, sehingga dapat segera mengatasi kekosongan hukum terkait dengan pembebanan jaminan kebendaan pada pesawat udara dan lebih mengembangkan industri penerbangan di Indonesia.

#### **DAFTAR PUSTAKA**

- Asyhadie, Z. R. (2018). *Hukum Jaminan di Indonesia (Kajian berdasarkan Hukum Nasional dan Prinsip Ekonomi Syariah)*. Mataram: Raja Grafindo.
- Baytich, S. (1958). Aircraft Mortgage: A Study in Comparative Aviation Law of the Western Hemisphere. *University of Miami Law Review*, 13(2), 152-188.
- Ibrahim, J. (2007). *Teori & Metodologi Penelitian Normatif*. Malang: Bayumedia.
- Martono, H. A. (2016). *Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional*. Jakarta: Raja Grafindo.



- Meliala, D. (2015). *Perkembangan Hukum Perdata tentang Benda dan Hukum Perikatan*. Bandung: Nuansa Aulia'.
- Primandhana, S. (2021). Permasalahan mengenai Pembiayaan dan Nasionalitas Pesawat Udara: Studi Kasus Blue Sky v. Mahan Air. *Dharmasya*, 1(3), 1438.
- Rifka, I. (2022). *Daftar Nama Maskapai Penerbangan di Indonesia*. Retrieved from Kompas: <https://money.kompas.com/read/2021/12/30/154240326>
- Sukarmi, e. (2020). Klaim Asuransi Pesawat Udara Sewa Guna Usaha (Operating Lease) sebagai Objek Jaminan Fidusia. *Jurnal Hukum & Pembangunan*, 50(3), 559.
- Usman, R. (2016). *Hukum Jaminan Keperdataan*. Jakarta: Sinar Grafika.

\*\*\*