

BAB 2

PESAWAT UDARA SEBAGAI JAMINAN UTANG

2.1. Pesawat Udara Sebagai Benda

Pengertian pesawat udara menurut Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan 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.¹³ Selain pesawat udara, istilah lain yang digunakan dalam Undang-undang Penerbangan adalah pesawat terbang dan helikopter. Pesawat terbang adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap dan dapat terbang dengan tenaga sendiri.¹⁴ Sedangkan helikopter adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap putar yang rotornya digerakkan oleh mesin.¹⁵ Dari pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa pesawat terbang dan helikopter merupakan bagian dari pesawat udara.

Sampai saat ini hukum benda Indonesia masih mengacu pada ketentuan dalam KUHPerdara. Dalam KUHPerdara dikenal berbagai macam penggolongan benda antara lain benda berwujud dan tidak berwujud, benda bergerak dan tidak bergerak, benda habis dipakai dan benda tidak habis dipakai, benda yang dapat diperdagangkan dan tidak dapat diperdagangkan, benda yang sudah ada dan benda yang akan ada, benda yang dapat diganti dan tidak dapat diganti.¹⁶ Dari penggolongan-penggolongan tersebut, penggolongan benda yang terpenting adalah penggolongan benda sebagai benda bergerak dan benda tidak bergerak. Karena penggolongan benda sebagai bergerak dan tidak bergerak dapat memiliki akibat hukum yang berbeda pada lima hal yaitu, kedudukan berkuasa atas barang

¹³ Indonesia (a), *op.cit.*, psl. 1 ayat (3).

¹⁴ *Ibid.*, psl. 1 ayat (4).

¹⁵ *Ibid.*, psl. 1 ayat (5).

¹⁶ Mochamad Isnaeni, *Hipotik Pesawat Terbang*, Surabaya: CV. Dharma Muda, 1996, hlm. 114-115.

(*bezit*), cara penyerahan barang (*levering*), jangka waktu daluarsa (*verjaring*), lembaga jaminan (*bezwaring*), dan cara penyitaan (*beslag*).

Penggolongan benda sebagai benda tidak bergerak dapat karena ditentukan oleh undang-undang, contohnya pekarangan-pekarangan dan segala yang didirikan di atasnya, penggilingan-penggilingan, pohon-pohon yang akarnya menancap dalam tanah, buah-buahan yang belum dipetik dari pohonnya, barang-barang tambang yang belum tergali dari tanah, kayu-kayu yang belum dipotong, pipa-pipa dan got-got penyalur air.¹⁷ Selain itu juga bisa karena peruntukannya yang melekat pada tanah, seperti pada perusahaan pabrik serta mesin-mesin didalamnya, alat-alat produksi dalam pabrik dan barang-barang hasil produksi pabrik; rumah beserta perabotan yang terpasang pada bagian rumah seperti dinding dan pagar; bahan bangunan yang akan digunakan untuk mendirikan bangunan.¹⁸ Lalu benda tidak bergerak karena pemanfaatannya yang melekat dengan tanah, seperti hak pakai atas tanah, hak pengabdian tanah, hak menumpang karang, dan hak usaha.¹⁹

Sedangkan penggolongan benda sebagai benda bergerak dapat ditentukan oleh sifatnya yang dapat berpindah atau dipindahkan, seperti kapal-kapal, perahu-perahu, dan tempat-tempat pemandian yang dipasang di perahu serta benda-benda lain yang sejenis.²⁰ Kemudian benda bergerak yang ditentukan undang-undang seperti hak pakai atas benda bergerak, hak atas bunga yang diperjanjikan, tagihan-tagihan, saham-saham dalam perseroan, obligasi.²¹

Pesawat udara sebagai alat yang digunakan untuk penerbangan dan transportasi menurut sifatnya yang dapat berpindah dan dipindahkan adalah benda bergerak. Akan tetapi sifat hukum pesawat udara berbeda dari benda bergerak lainnya dalam dua hal, yaitu:

1. Pesawat udara harus didaftarkan;

¹⁷ Kitab Undang-undang Hukum Perdata, *op.cit.*, psl. 506.

¹⁸ *Ibid.*, psl. 507.

¹⁹ *Ibid.*, psl. 508.

²⁰ *Ibid.*, psl. 510.

²¹ *Ibid.*, psl. 511.

2. Pesawat udara mempunyai kebangsaan.²²

Melihat pada sifat dan hakekatnya, suatu pesawat udara merupakan suatu benda bergerak (*moveable property*). Oleh sebab itu yang pertama-tama menguasai suatu pesawat udara adalah pengaturan hukum keperdataan mengenai benda bergerak. Namun demikian untuk berbagai kepentingan khusus, perundang-undangan ternyata menyimpang dari aturan umum dan memberlakukan pada pesawat udara berbagai aturan hukum yang lazim diberlakukan pada benda tidak bergerak. Kecendrungan ini menimbulkan pendapat di kalangan ahli hukum untuk memberikan suatu *exceptional status* sebagai benda bergerak yang diatur secara khusus dan menamakannya *moveable property sui generis*. Sui generis ini menunjuk pada suatu sifat tersendiri dari keberadaan pesawat udara.²³

Sifat karakteristik dari pesawat udara adalah karena pesawat udara diberi tanda nasionalitas suatu negara tertentu. Dengan memenuhi persyaratan-persyaratan hukum nasional tentang pendaftaran publik, suatu negara akan memberikan suatu tanda bukti nasionalitas, yang dikenal dengan Tanda Kebangsaan (*nationality marks*) dan Tanda Registrasi (*registration marks*) kepada pesawat udara tersebut. Nasionalitas pesawat udara menunjuk kepada adanya hubungan khusus antara pesawat udara tersebut dengan negara tertentu. Konsekuensi hukumnya ialah bahwa negara tersebut berhak menerapkan hak-hak khusus yang dapat dinikmati pesawat udara tersebut hukum internasional.²⁴

Beberapa ahli hukum perdata berpendapat bahwa klasifikasi kebendaan dalam benda bergerak dan tidak bergerak sudah tidak sesuai lagi dengan kenyataan dan kebutuhan saat ini. Kecenderungannya adalah penggolongan benda dalam benda terdaftar dan tidak terdaftar. Hal ini dikarenakan perkembangan kewajiban untuk mendaftarkan beberapa benda tertentu, salah satunya adalah

²² Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman, *Naskah Ilmiah Persiapan Rancangan Undang-undang (Academic Draft) Tentang Hipotik Pesawat Udara*, Jakarta: BPHN, 1981, hlm. 9.

²³ Mieke Komar Kantaadmadja, *Lembaga Jaminan Pesawat Udara Indonesia Ditinjau dari Hukum Udara*, Bandung: Alumni, 1989, hlm. 47.

²⁴ *Ibid.*, hlm. 35.

pesawat terbang, sehingga pesawat terbang dapat dikelompokkan dalam *register moveable property* atau benda bergerak terdaftar. Alasannya adalah:

1. Pada suatu pesawat udara diberikan suatu tanda nasionalitas, disertai kewajiban didaftarkan pada negara tertentu;
2. Untuk tujuan kepentingan perdata, pesawat udara tunduk pada persyaratan dapat didaftarkan dalam suatu register umum yang bersifat perdata;
3. Pada pesawat udara ditetapkan ketentuan khusus tentang perolehan (*acquisition*) dan pengasingan (*alienation*) yang tidak berlaku pada benda bergerak lainnya;
4. Pesawat udara dapat dijaminkan dengan suatu hipotik atau *mortgage*;
5. Pesawat udara lazim tunduk pada pengaturan hukum tentang penahanan dan penyitaan (*attachment*) yang berbeda dengan benda bergerak lainnya;
6. Berlakunya aturan hukum tentang bantuan (*assistance*) penyelamatan (*salvage*) pesawat udara yang menimbulkan hak bersifat kebendaan yang ditetapkan oleh undang-undang dan hak ini mempunyai kedudukan mendahulukan hak jaminan lain yang sudah terdaftar.²⁵

Status hukum suatu pesawat udara dalam hukum publik yang oleh J.C. Cooper disebut *legal quasi-personality* terbukti dengan diberikannya suatu tanda kebangsaan atau nasionalitas dan tanda registrasi kepada pesawat udara menurut hukum nasional negara tertentu yang menandakan pula adanya izin untuk membawa bendera negara tersebut. Suatu tanda nasionalitas diperoleh setelah dipenuhi berbagai persyaratan yang ditetapkan oleh negara yang bersangkutan dan setelah didaftarkannya pesawat udara tersebut dalam daftar umum (register yang bersifat publik) yang dipergunakan bagi keperluan itu. Menurut hukum internasional publik, konsep nasionalitas yang dimiliki oleh perseorangan berintikan adanya suatu ikatan antara seorang individu dengan suatu negara di mana individu tersebut memperoleh nasionalitasnya atau kewarganegaraannya.²⁶

Pesawat udara adalah benda bergerak (*moveable property*). Namun demikian tidak semua peraturan yang berlaku terhadap benda bergerak, berlaku

²⁵ *Ibid.*, hlm. 49-50.

²⁶ *Ibid.*, hlm. 36.

sepenuhnya pada pesawat udara. Pesawat udara sebagai benda bergerak mempunyai kebangsaan (*national and registration mark*). Sebagai konsekuensi pendaftaran dan kebangsaan, maka negara wajib membuat buku pencatatan (*recordation*) pesawat udara yang terbuka untuk umum. Masalah pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara diatur dalam Konvensi Chicago 1944²⁷, dan semua negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (*International Civil Aviation Organization*) mengakui status hukum pesawat udara sebagai benda bergerak yang mempunyai kekhususan (*sui generis*). Ketentuan demikian juga diatur dalam Konvensi Jenewa 1948²⁸. Menurut Konvensi Jenewa 1948, Negara anggota wajib mengakui hak-hak perdata dalam pesawat udara yang dikategorikan sebagai benda bergerak, tetapi dapat dibebani *mortgage*. Beberapa negara termasuk Belanda, Perancis maupun Italia telah mengeluarkan hukum nasional yang mengatur pesawat udara sebagai benda bergerak, tetapi dalam hukum nasional mereka memperlakukan kekhususan (*sui generis*).²⁹

Ketentuan yang mewajibkan pesawat udara harus didaftarkan terdapat dalam pasal 24 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 dimana setiap pesawat udara yang dioperasikan di Indonesia wajib mempunyai tanda pendaftaran. Tanda pendaftaran tersebut dapat berupa tanda pendaftaran Indonesia atau tanda pendaftaran asing. Tanda pendaftaran ini dikeluarkan oleh otoritas penerbangan yang berwenang untuk itu di tiap negara, di Indonesia kewenangan itu dimiliki oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.³⁰

Untuk dapat didaftarkan di Indonesia suatu pesawat udara harus memenuhi beberapa ketentuan yaitu:

²⁷ *Convention on International Civil Aviation*, signed at Chicago on Desember 7th, 1944.

²⁸ *The Convention on the Internatioanl Recognition of Right in Aircraft*, signed at Geneve on June 19th, 1948.

²⁹ H.K. Martono (a), *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2007, hlm. 259-260.

³⁰ Departemen Pehubungan Republik Indonesia, *Peraturan Menteri Perhubungan Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 47 (Civil Aviation Safety Regulation Part 49) Tentang Pendaftaran Pesawat Udara (Aircraft Registration)*, Nomor KM. 49 Tahun 2009, psl. 47.3.

1. Tidak terdaftar di negara lain; dan
2. Dimiliki oleh warga negara Indonesia atau dimiliki oleh badan hukum Indonesia;
3. Dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing dan dioperasikan oleh warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia untuk jangka waktu pemakaiannya minimal 2 (dua) tahun secara terus-menerus berdasarkan perjanjian;
4. Dimiliki oleh instansi pemerintah atau pemerintah daerah dan pesawat udara tersebut tidak dipergunakan untuk misi penegakkan hukum; atau
5. Dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing yang pesawat udaranya dikuasai oleh badan hukum Indonesia berdasarkan suatu perjanjian yang tunduk pada hukum yang disepakati para pihak untuk kegiatan penyimpanan, penyewaan, dan/atau perdagangan pesawat udara.
6. Seluruh kewajiban perpajakan berdasarkan hukum Indonesia yang berkaitan dengan impor pesawat udara ke Indonesia telah dibayar.
7. Seluruh asuransi yang dipersyaratkan³¹ telah dipenuhi.³²

Setiap pihak yang akan mengajukan permohonan pendaftaran harus dapat menunjukkan bukti kepemilikan atau bukti penguasaan pesawat udara yang berupa bukti pembelian, akta hibah atau bentuk lain yang dapat diterima oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara; menunjukkan bukti penghapusan pendaftaran atau tidak didaftarkan di negara lain; memenuhi ketentuan persyaratan batas usia pesawat udara yang ditetapkan Menteri³³; menunjukkan

³¹ Setiap pihak yang mengoperasikan pesawat udara wajib mengasuransikan:

- a. Pesawat yang dioperasikan;
- b. Personel pesawat udara yang dioperasikan;
- c. Tanggung jawab kerugian pihak kedua;
- d. Tanggung jawab kerugian pihak ketiga; dan
- e. Kegiatan investigasi insiden dan kecelakaan pesawat udara.

³² *Ibid.*, psl. 47.5.

³³ Pesawat udara yang dapat dioperasikan di wilayah Indonesia untuk transportasi angkutan penumpang adalah yang berusia tidak lebih dari 35 (tiga puluh lima) tahun atau pesawat udara yang mempunyai jumlah pendaratan (*cycle*) tidak lebih dari 70.000 (tujuh puluh ribu) kali. (Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 44 Tahun 2008 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Nomor KM 5 Tahun 2006 Tentang Peremajaan Armada Pesawat Udara Kategori Transport Untuk Angkutan Udara Penumpang, psl. 4)

bukti asuransi pesawat udara; dan bukti telah terpenuhinya persyaratan pengadaan pesawat udara. Apabila pesawat udara dimiliki oleh lebih dari satu pihak maka harus ditunjuk salah satu pihak yang akan mewakili sebagai pemilik untuk mendaftarkan pesawat udara tersebut.³⁴

Pesawat udara yang telah memenuhi persyaratan tersebut akan mendapat sertifikat pendaftaran yang berlaku selama tiga tahun.³⁵ Direktur Jenderal Perhubungan Udara juga dapat mengeluarkan sertifikat pendaftaran sementara untuk pesawat udara selama melakukan penerbangan uji terbang produksi, demonstrasi, pemasaran atau penerbangan pengiriman pesawat udara baru yang diproduksi manufaktur Indonesia atau pengiriman pesawat udara ke Indonesia. Sertifikat sementara tersebut berlaku tidak lebih dari tiga bulan dan sertifikat tersebut tidak berlaku untuk penerbangan niaga.³⁶ Kemudian terhadap pesawat terbang dan helikopter yang telah mendapat sertifikat pendaftaran Indonesia akan diberikan tanda kebangsaan Indonesia. Dengan demikian pesawat udara yang mempunyai tanda pendaftaran Indonesia dan tanda kebangsaan Indonesia akan menjadi pesawat udara Indonesia.³⁷

Konsep hak milik atas pesawat udara merupakan suatu konsep pemilikan yang memiliki ciri-ciri khas. Khusus mengenai hak milik atas pesawat udara (*aircraft ownership*), F.N. Videla Escalada berpendapat bahwa hak ini merupakan suatu fenomena modern yang bermula dari perkembangan aktivitas aeronotika. Hak milik atas pesawat udara merupakan suatu species modern yang mendasar pada konsep modern tentang hak milik. Berbagai pembatasan-pembatasan yang ditetapkan dalam Hukum Udara (*Aeronautical Law*) sengaja diadakan untuk memenuhi fungsi sosial dari pemilik pesawat udara. Di samping adanya keterlibatan Pemerintah dalam penguasaan dan pengaturan aktivitas-aktivitas

³⁴ Departemen Perhubungan Republik Indonesia, *op.cit.*, psl. 47.11.

³⁵ Indonesia (a), *op.cit.*, psl. 26 ayat (2) dan (3).

³⁶ Departemen Perhubungan Republik Indonesia, *op.cit.* psl. 47.15.

³⁷ Indonesia (a), *op.cit.*, psl. 1 ayat (7).

pesawat udara, juga sejak awal dalam pembuatan pesawat udara dan selama jangka guna pesawat udara.³⁸

Videla Escalada selanjutnya membedakan antara konsep pemilikan sempurna (*full ownership*) dan pemilikan tidak sempurna (*imperfect ownership*) atas pesawat udara. Pemilikan tidak sempurna merupakan suatu hal yang biasa dalam industri penerbangan, dimana pihak pemilik yang terdaftar sesungguhnya bukan merupakan pihak pemegang hak milik sempurna menurut ketentuan umum yang dikenal dalam hukum perdata. Seperti hak kepemilikan yang timbul karena suatu *conditional sale*, sewa beli, maupun perjanjian lainnya.³⁹

Sebagai suatu sistem penerbangan, penggunaan pesawat udara digunakan untuk pemanfaatan wilayah udara dengan memanfaatkan pesawat udara dan fasilitas pendukung lainnya bagi kegiatan angkutan udara yang dapat melancarkan arus orang dan barang baik antar pulau maupun antarnegara. Dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 dikenal adanya dua macam pesawat udara yaitu, pesawat udara negara dan pesawat udara sipil. Pesawat udara negara adalah pesawat udara yang digunakan oleh Tentara Nasional Indonesia, Kepolisian Republik Indonesia, kepabeanan, dan instansi pemerintah lainnya untuk menjalankan fungsi dan kewenangan penegakkan hukum serta tugas lainnya sesuai peraturan perundang-undangan. Sedangkan pesawat udara sipil adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga. Pesawat udara yang beroperasi di wilayah Indonesia tidak saja pesawat udara berkebangsaan Indonesia, tetapi juga pesawat udara yang berkebangsaan asing. Pesawat udara asing ini juga melayani kegiatan angkutan udara niaga dan bukan niaga.⁴⁰

³⁸ Kantaadmadja, *op.cit.*, hlm. 94.

³⁹ *Ibid.*, hlm. 95.

⁴⁰ Pesawat udara asing yang beroperasi di dalam wilayah Indonesia harus tunduk pada hukum Indonesia dan hukum internasional.

2.2. Konvensi Cape Town dan Kepentingan International

Tingginya tingkat kebutuhan pesawat udara di Indonesia baik untuk penumpang atau kargo, terutama dengan adanya ketentuan undang-undang dimana pemegang izin usaha angkutan udara niaga berjadwal (*scheduled airlines*) wajib paling sedikit mempunyai 10 (sepuluh) unit pesawat udara dimana 5 (lima) unit pesawat udara dimiliki dan 5 (lima) unit pesawat udara dikuasai dengan jenis pesawat udara yang dapat mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan rute yang dilayani oleh angkutan niaga berjadwal tersebut. Sedangkan angkutan udara niaga tidak berjadwal (*non-scheduled airlines*) harus memiliki paling sedikit 1 (satu) unit pesawat udara dan menguasai paling sedikit 2 (dua) unit pesawat udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan daerah operasi yang dilayani. Badan usaha atau perusahaan angkutan udara niaga khusus mengangkut kargo wajib memiliki paling sedikit 1 (satu) unit pesawat udara dan menguasai paling sedikit 2 (dua) unit pesawat udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan rute atau daerah operasi yang dilayani.⁴¹

Harga pesawat udara yang mahal membuat hampir tidak mungkin perusahaan penerbangan membeli pesawat udara secara tunai, sehingga cara yang dapat ditempuh untuk dapat memiliki pesawat udara adalah dengan kredit, sewa beli atau sewa guna usaha. Untuk itu, pemerintah Indonesia meratifikasi Konvensi Cape Town melalui Peraturan Presiden Nomor 8 Tahun 2007 dengan tujuan membantu perusahaan penerbangan dalam negeri untuk memperoleh kepercayaan kreditor dalam memberikan pinjaman kepada perusahaan penerbangan nasional.

Konvensi Cape Town dibuat atas prakarsa *International Air Transport Association* (IATA), *International Civil Aviation Organization* (ICAO), dan *International Institute for the Unification of Private Law* (UNIDROIT) yang pembahasannya akhirnya dilakukan di Cape Town, Afrika Selatan pada tanggal 29 Oktober sampai dengan 16 November 2001. Konvensi Cape Town mulai berlaku

⁴¹ Indonesia (a), *op.cit.*, psl. 118 ayat (2).

pada tanggal 1 Maret 2006 dan sampai saat ini negara peserta Konvensi Cape Town adalah sebanyak 35 negara.⁴²

Konvensi Cape Town adalah suatu konvensi yang dibentuk dalam rangka menyeragamkan (*standardize*) secara universal transaksi pembiayaan yang terkait dengan benda bergerak, khususnya pesawat udara dan mesin pesawat. Ini mengingat dalam transaksi pembiayaan dan penyewaan lintas negara (*crossborder*) kerap ditemui masalah eksekusi (*enforcement*) dari barang jaminan. Dalam konteks demikian dan untuk memfasilitasi cara pembiayaan yang didasarkan pada asset (*asset-based financing*) dan *leasing* maka diatur ketentuan yang ada dalam Konvensi.⁴³

Konvensi Cape Town dibuat dengan tujuan untuk memudahkan dalam memperoleh dan menggunakan peralatan bergerak yang bernilai tinggi atau memiliki nilai ekonomi yang sangat berarti serta untuk memfasilitasi pendanaan atas penguasaan dan penggunaan peralatan tersebut secara efisien. Memanfaatkan *asset-based financing* dan sewa guna usaha untuk tujuan memperoleh dan menggunakan peralatan bergerak yang bernilai tinggi serta untuk memfasilitasi transaksi-transaksi tersebut dengan cara membuat aturan yang jelas. Memastikan kepentingan atas peralatan bergerak yang bernilai tinggi diakui dan dilindungi secara universal. Memberikan manfaat ekonomi secara timbal balik bagi para pihak yang berkepentingan. Memastikan pengaturan-pengaturan tersebut mencerminkan prinsip-prinsip umum yang mendasari *asset-based financing* dan sewa guna usaha serta meningkatkan kebebasan berkontrak para pihak. Menciptakan suatu sistem pendaftaran internasional yang melindungi peralatan bergerak tersebut. Membentuk unifikasi hukum (internasional) tentang hak jaminan internasional. Memberikan kepastian hukum dan kepastian hak kepada kreditor atau pemilik barang modal atas jaminan kredit atau pembiayaan yang diberikan dalam hal debitor wanprestasi. Sehingga kreditor/ pemilik barang modal

⁴² www.unidroit.org, diakses tanggal 20 April 2010.

⁴³ Hikmahanto Juwana, *Kewajiban Negara Mentransformasikan Ketentuan Perjanjian Internasional ke Dalam Peraturan Perundang-undangan: Studi Kasus Pasca Keikutsertaan Dalam Cape Town Convention*, Jurnal Hukum Bisnis: Volume 28 Nomor 24 Tahun 2009, hlm. 51-57.

dapat merealisasikan hak-haknya atas barang jaminan atau barang modal bergerak (termasuk pesawat) yang menjadi jaminan sebagaimana diatur dalam Protocol.

Konvensi Cape Town pada dasarnya memuat ketentuan-ketentuan umum yang berkaitan dengan hak kebendaan/ jaminan yang diakui secara internasional (*international interest*) atas beberapa jenis barang bergerak diantaranya pesawat udara, kereta api dan satelit. Atau dengan kata lain *international interest* adalah jaminan yang dipegang kreditor berdasarkan Konvensi.

Konvensi Cape Town juga mengatur ketentuan-ketentuan tentang prosedur pengambilalihan barang modal oleh kreditor atau pemilik barang yang disewakan dalam hal debitor atau *lessee* wanprestasi. Selain itu Konvensi Cape Town juga menciptakan lembaga-lembaga tertentu diantaranya otoritas pendaftaran hak yang berlaku secara internasional (*international registry authority*). *International Registry* adalah sebuah organisasi internasional yang dibentuk berdasarkan Konvensi Cape Town sebagai tempat pendaftaran agar kreditor dapat memegang hak jaminan dengan kategori *international interest*.⁴⁴ Dan otoritas pendaftaran surat kuasa untuk menghapus pendaftaran dan ekspor (*irrevocable deregistration and export request authorization*) dalam bentuk yang ditentukan dalam Protokol. Otoritas pendaftaran surat kuasa terbentuk di masing-masing Negara Peserta yang bertanggung jawab untuk mencatat surat kuasa untuk menghapus pendaftaran dan mengekspor pesawat udara dalam hal debitor/ *lessee* wanprestasi.⁴⁵

Ratifikasi suatu konvensi internasional oleh suatu negara membawa kewajiban bagi negara tersebut untuk mentransformasikan/ menterjemahkan perjanjian internasional tersebut ke dalam peraturan perundang-undangan nasionalnya. UU Nomor 1 Tahun 2009 pada Bab IX dari pasal 71 sampai dengan pasal 82 berusaha mentransformasikan ketentuan dalam Konvensi Cape Town tersebut. Hal yang paling penting dari pengaturan tersebut adalah dengan

⁴⁴ *Ibid.*

⁴⁵ Enny Purnomo Ahyani, *Dampak Disahkannya Konvensi Cape Town 2001 Terhadap Pelaksanaan Perjanjian Sewa Guna Usaha (Leasing) Pesawat Indonesia di Indonesia*, Depok: Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2007.

menjadikan ketentuan dalam Konvensi Cape Town sebagai ketentuan hukum khusus (*lex specialis*).⁴⁶ Arti dari ketentuan hukum khusus (*lex specialis*) tersebut yaitu apabila terjadi pertentangan atau perbedaan pengaturan antara ketentuan dalam Konvensi, Protokol atau Deklarasi dengan peraturan perundang-undangan Indonesia maka ketentuan-ketentuan dalam Konvensi, Protokol dan Deklarasi yang berlaku.

Beberapa ketentuan dalam Konvensi Cape Town memungkinkan Negara-negara Peserta untuk melakukan suatu pernyataan (*declaration*) atas ketentuan-ketentuan tertentu dalam Konvensi tersebut. Indonesia melalui Peraturan Presiden Nomor 8 Tahun 2007 telah memberikan pernyataan⁴⁷ terhadap ketentuan-ketentuan dalam Konvensi Cape Town dan Protokol Cape Town yaitu:

1. Pasal 39 (1) huruf (a) Konvensi Cape Town (*Rights Having Priority without Registration*)

Indonesia menyatakan bahwa terhadap hak-hak non-konsensual sebagai berikut mempunyai prioritas atas suatu kepentingan internasional dalam suatu objek pesawat udara yang terdaftar, baik di dalam atau di luar proses kepailitan sebagai berikut:

- a. Tagihan-tagihan yang harus didahulukan yang berkenaan dengan upah-upah para pegawai perusahaan penerbangan yang belum dibayarkan yang timbul sejak saat wanprestasi yang dinyatakan berdasarkan suatu kontrak pendanaan atau penyewaan suatu objek pesawat udara.
- b. Tagihan-tagihan yang harus didahulukan atau hak-hak lain dari suatu instansi yang berwenang di Indonesia berkaitan dengan pajak-pajak, tagihan-tagihan yang belum dibayar lainnya yang timbul dari atau berkaitan dengan penggunaan objek pesawat udara tersebut yang timbul

⁴⁶ Indonesia (a), *op.cit.*, psl. 82.

⁴⁷ Pernyataan (*Declaration*) adalah pernyataan sepihak suatu negara tentang pemahaman atau penafsiran mengenai suatu ketentuan dalam perjanjian internasional, yang dibuat ketika menandatangani, menerima, menyetujui, atau mengesahkan perjanjian internasional yang bersifat multilateral, guna memperjelas makna ketentuan tersebut dan tidak dimaksudkan untuk mempengaruhi hak dan kewajiban negara dalam perjanjian internasional. (Pasal 1 huruf (f) Undang-undang Nomor 24 Tahun 2000 Tentang Perjanjian Internasional).

sejak saat wanprestasi yang dinyatakan berdasarkan suatu kontrak untuk pendanaan atau penyewaan objek pesawat tersebut.

- c. Tagihan-tagihan yang harus didahulukan atau hak-hak lain yang berkenaan dengan biaya perbaikan suatu objek pesawat atas jasa hingga jasa-jasa yang dilaksanakan atas dan nilai tambah terhadap objek pesawat tersebut.
2. Pasal 39 (1) huruf (b) Konvensi Cape Town (*Rights Having Priority without Registration*)

Indonesia menyatakan ratifikasi tersebut tidak menghalangi hak-hak pihak lain, termasuk penyedia jasa swasta bagi pelayanan publik di Indonesia, untuk menangkap atau menahan suatu objek pesawat guna pemenuhan kewajiban pembayaran jumlah yang terhutang terhadap penyedia jasa tersebut yang berkaitan langsung dengan jasa atau layanan yang diberikannya yang berhubungan dengan objek tersebut atau objek lainnya.

3. Pasal 40 Konvensi Cape Town (*Registrable Non-consensual Rights or Interest*)

Indonesia menyatakan hak-hak non-konsensual berikut dapat didaftar sebagai kepentingan internasional terhadap setiap kategori pesawat dan perlengkapannya dan karenanya akan diatur lebih lanjut. Hak-hak non-konsensual dimaksud adalah sebagai berikut:

- a. Tagihan-tagihan yang harus didahulukan berkenaan dengan upah para pegawai perusahaan penerbangan atas yang belum dibayarkan, yang timbul sebelum wanprestasi yang dinyatakan atas suatu kontrak pendanaan atau penyewaan suatu objek pesawat udara.
- b. Tagihan-tagihan yang harus didahulukan atau hak lain dari suatu instansi yang berwenang di Indonesia berkaitan dengan pajak-pajak atau tagihan-tagihan yang belum dibayarkan lain yang timbul dari atau berkaitan dengan penggunaan suatu objek pesawat tersebut yang timbul sebelum saat wanprestasi yang dinyatakan berdasarkan suatu kontrak terhadap pendanaan atau penyewaan objek pesawat.

- c. Hak-hak dari seseorang untuk mendapat penetapan/keputusan pengadilan untuk mengizinkan adanya penyitaan suatu objek pesawat guna memenuhi suatu keputusan pengadilan secara penuh atau sebagian.
4. Pasal 53 Konvensi Cape Town (*Determination of Courts*)
Indonesia menyatakan bahwa semua pengadilan yang berwenang menurut peraturan perundang-undangan Indonesia berwenang untuk menangani hal-hal yang diatur dalam Pasal 1 Konvensi Cape Town (*Definitions*) dan Bab XII Konvensi Cape Town (*Jurisdiction*).
5. Pasal 54 (2) Konvensi Cape Town (*Declarations regarding Remedies*)
Indonesia menyatakan bahwa setiap upaya yang ditentukan dalam konvensi terhadap kreditor yang tidak ditentukan harus dengan bantuan pengadilan, dapat dilaksanakan tanpa bantuan atau pemberitahuan pengadilan.⁴⁸
6. Pasal VIII Protokol Cape Town (*Choice of Law*)
Indonesia menyatakan bahwa para pihak bebas untuk menyetujui ketentuan-ketentuan pokok dan undang-undang yang berlaku sehubungan dengan hak dan kewajiban masing-masing pihak dalam perjanjian yang mereka buat.
7. Pasal XXX (1) Protokol Cape Town (*Declarations Relating to Certain Provisions*) sehubungan dengan Pasal XII Protokol Cape Town (*Insolvency Assistance*)
Indonesia menyatakan pengadilan di Indonesia wajib bekerja sama dengan pengadilan asing dan kurator asing (*foreign insolvency administrator*) dalam melaksanakan ketentuan Pasal XII Protokol (*Insolvency Assistance*).
8. Pasal XXX (1) Protokol Cape Town (*Declarations Relating to Certain Provisions*) sehubungan dengan Pasal XIII Protokol Cape Town (*Deregistration and Export Request Authorisation*)
Indonesia menyatakan bahwa instansi yang berwenang melakukan pencatatan wajib:

⁴⁸ Indonesia (d), Peraturan Presiden 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 Tentang Kepentingan Internasional Dalam Peralatan Bergerak Mengenai Masalah-masalah Khusus pada Peralatan Pesawat Udara), Perpres Nomor 8 Tahun 2007.

- a. Mencatat surat kuasa yang tidak dapat dicabut untuk memohon deregistrasi dan ekspor (*Irrevocable Deregistration And Export Request Authorization/IDERA*) dalam bentuk yang dilampirkan pada Protokol yang disampaikan kepadanya untuk dicatat;
- b. Mengakui pihak yang diberi kuasa adalah satu-satunya pihak yang berwenang;
- c. Melaksanakan upaya yang ditentukan berdasarkan Pasal IX(1) Protokol Cape Town (*Remedies on Insolvency*) dan berdasarkan kuasa yang diberikan (dalam IDERA); dan
- d. Meminta penghapusan dari buku daftar pesawat.

Instansi yang berwenang mencatat pesawat dan instansi lainnya harus bekerja sama dan membantu pihak yang diberi kuasa dalam melaksanakan upaya (hak-haknya) sebagaimana disebut dalam Pasal IX Protokol Cape Town (*Remedies on Insolvency*).

9. Pasal XXX (2) Protokol Cape Town (*Decalrations Relating to Certain Provisions*) sehubungan dengan Pasal X Protokol Cape Town (*Modification of Provisions regarding Relief Pending Final Determination*) Protokol dalam pemberlakuan Pasal X Protokol Cape Town (*Modification of Provisions regarding Relief Pending Final Determination*) secara keseluruhan.

Indonesia menyatakan memberlakukan Pasal X Protokol Cape Town secara keseluruhan sehubungan dengan jangka waktu yang diatur dalam Pasal X (2) Protokol Cape Town adalah sebagai berikut:

- a. Sepuluh (10) hari kalender sehubungan dengan upaya yang ditentukan dalam Pasal 13 (1) huruf (a), (b), dan (c) dari Konvensi Cape Town (sehubungan dengan penjagaan terhadap objek-objek pesawat udara dan nilai mereka; pemilikan, pengawasan atau penjagaan atas objek-objek pesawat udara; dan penahanan terhadap objek pesawat); dan
- b. Tiga puluh (30) hari kalender sehubungan dengan upaya yang ditentukan dalam Pasal 13 (d) dan (e) Konvensi Cape Town (sehubungan dengan sewa atau pengurusan objek pesawat dan pendapatannya, dan penjualan serta penggunaan hasil objek pesawat).

- c. Pasal XXX (3) sehubungan dengan Pasal XI Protokol Cape Town (*Modification of Provisions regarding Relief Pending Final Determination*) menetapkan berlakunya alternatif A terhadap semua tipe kepailitan.

Indonesia menyatakan memberlakukan Pasal XI Protokol Cape Town, alternatif A Protokol Cape Town secara keseluruhan terhadap semua tipe kepailitan dan menetapkan waktu tunggu sehubungan dengan Pasal XI (3) Protokol Cape Town adalah 60 hari kalender.⁴⁹

Kepentingan Internasional dalam peralatan bergerak menurut Konvensi Cape Town adalah suatu kepentingan (atau hak -dari Penulis) atas objek tertentu yang:

- a. Diberikan oleh pihak Pemberi Hak Tagih (*Chargor*) berdasarkan suatu Pemberian Hak Jaminan Kebendaan (*Security Agreement*), yaitu suatu perjanjian dimana pemberi hak jaminan kebendaan (*chargor*) memberikan atau menyetujui untuk memberikan kepada penerima hak jaminan kebendaan (*chargee*) suatu kepentingan (termasuk kepentingan kepemilikan) atas objek pesawat udara untuk menjamin pemenuhan kewajiban yang terjadi atau yang akan terjadi dari pemberi hak jaminan kebendaan atau pihak ketiga;
- b. Dilekatkan pada diri seorang sebagai Penjual (*Conditional Seller*) dalam Perjanjian Pengikatan Hak Bersyarat (*Title Reservation Agreement*), yaitu suatu perjanjian penjualan objek pesawat udara dengan ketentuan bahwa kepemilikan tidak akan beralih sampai terpenuhinya persyaratan yang tercantum dalam perjanjian; atau
- c. Dilekatkan pada diri seorang sebagai Pemberi Sewa (*Lessor*) menurut Perjanjian Sewa Guna Usaha (*Leasing Agreement*), yaitu perjanjian dimana seseorang (pemberi sewa guna usaha/ *lessor*) memberikan hak kepada orang lain (penerima sewa guna usaha/ *lessee*) untuk menguasai suatu objek pesawat udara (dengan atau tanpa opsi untuk membeli) dengan kompensasi berupa uang sewa atau pembayaran lainnya.⁵⁰

⁴⁹ Indonesia (d), *Ibid*.

⁵⁰ Indonesia (a), *op.cit.*, penjelasan psl. 71.

Agar tidak menimbulkan kerancuan maka Konvensi memberikan penegasan bahwa suatu kepentingan yang tergolong ketentuan huruf (a) tidak tergolong ketentuan huruf (b) atau huruf (c).⁵¹

Sedangkan Kepentingan Internasional menurut Undang-undang Penerbangan adalah suatu kepentingan (atau hak- dari Penulis) yang diperoleh kreditor yang timbul akibat perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan, perjanjian pengikatan hak bersyarat dan/ atau perjanjian hak sewa guna usaha yang tunduk pada Konvensi Cape Town dan Protokol Cape Town.

Berdasarkan Pasal 2 ayat (2) Konvensi Cape Town maka dapat disimpulkan bahwa kaitan antara hak jaminan kebendaan atas pesawat udara dan Konvensi Cape Town adalah perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan dari debitor kepada kreditor yang dibuat secara sah merupakan salah satu cara untuk mendapatkan perlindungan sebagai kepentingan internasional berdasarkan Konvensi Cape Town dan Protokol Cape Town.

Suatu kepentingan dapat ditetapkan sebagai suatu kepentingan internasional menurut Konvensi Cape Town apabila perjanjian yang menciptakan atau yang memberikan kepentingan tersebut:

- a. Dibuat secara tertulis;
- b. Berkaitan dengan objek dimana chargor (pemberi hak tagih), penjual bersyarat atau lessor memiliki kekuasaan untuk mengalihkan;
- c. Memungkinkan suatu objek yang diidentifikasi sejalan dengan Protokol Cape Town;
- d. Dalam suatu persetujuan jaminan, memungkinkan ditentukannya kewajiban yang dijamin tanpa perlu menentukan jumlah atau nilai maksimum yang dijamin.⁵²

Objek dari kepentingan internasional pada peralatan bergerak menurut Konvensi Cape Town adalah:

- a. Badan pesawat udara, mesin pesawat udara dan helikopter;
- b. Lokomotif, gerbong serta unit dari rangkaian; dan

⁵¹ Konvensi, pasal 2 ayat (2).

⁵² Konvensi, pasal 7.

c. Harta kekayaan yang ditempatkan di ruang angkasa.⁵³

Sedangkan dalam Undang-undang Penerbangan hanya menyebutkan bahwa objek dari kepentingan internasional adalah Objek Pesawat Udara yang berupa Rangka Pesawat Udara, Mesin Pesawat Terbang, mesin pesawat udara yang dipasang pada rangka pesawat udara disebut Pesawat Terbang dan Helikopter.⁵⁴

Rangka Pesawat Udara yang dimaksud dalam ketentuan ini adalah rangka pesawat udara (selain rangka pesawat udara yang digunakan untuk dinas kemiliteran, bea cukai atau kepolisian) yang apabila dipasang mesin-mesin pesawat udara yang sesuai pada rangka pesawat udara itu, disertifikasi oleh lembaga penerbang yang berwenang untuk mengangkut:

- a. Paling sedikit 8 (delapan) orang termasuk awak pesawat; atau
- b. Barang-barang yang lebih dari 2750 kg beserta seluruh perlengkapan, komponen dan peralatan yang terpasang dimasukkan atau terkait (selain mesin pesawat udara) dan seluruh data buku petunjuk dan catatan yang berhubungan dengan itu.⁵⁵

Mesin Pesawat Udara yang dimaksud adalah mesin pesawat udara (selain mesin pesawat udara yang digunakan dalam dinas kemiliteran, bea cukai atau kepolisian) yang digerakkan oleh tenaga propulsi jet atau turbin atau teknologi piston;

- a. Dalam hal mesin pesawat udara dengan propulsi jet mempunyai paling sedikit gaya dorong sebesar 1750 lbs atau yang setara; dan
- b. Dalam hal mesin-mesin pesawat udara yang diberi tenaga oleh turbin atau piston mempunyai paling sedikit 550 tenaga kuda yang digunakan untuk lepas landas rata-rata atau yang setara, beserta seluruh modul dan perlengkapan,

⁵³ Konvensi, pasal 2 ayat (3).

⁵⁴ Indonesia (a), *op.cit.*, psl. 71.

⁵⁵ *Ibid.*, penjelasan psl. 71.

komponen dan peralatan lain yang terpasang, dimasukan atau terkait dan seluruh data, buku petunjuk dan catatan yang berhubungan dengan itu.⁵⁶

Helikopter yang dimaksud adalah helikopter tertentu (yang tidak digunakan dalam dinas-dinas militer, bea cukai atau kepolisian) yang disertai oleh lembaga penerbangan yang berwenang untuk mengangkut:

- a. Paling sedikit 5 orang termasuk awak; atau
- b. Barang yang lebih dari 450 kg beserta seluruh perlengkapan, komponen dan peralatan yang terpasang, dimasukkan atau terkait (termasuk rotor-rotor) dan seluruh data, buku petunjuk dan catatan yang berhubungan dengan itu.⁵⁷

Konvensi Cape Town berlaku terhadap debitor yang berkedudukan di Negara Peserta Konvensi pada saat disetujuinya perjanjian yang menciptakan kepentingan internasional (*international interest*). Dalam hal ini, apabila secara faktual kedudukan kreditor tidak di Negara Peserta Konvensi maka tidak mempengaruhi penerapan Konvensi ini.⁵⁸

Selanjutnya Konvensi juga menetapkan batasan mengenai arti wanprestasi. Pada dasarnya para pihak bebas menentukan dalam perjanjian yang telah disepakati tentang peristiwa-peristiwa yang menimbulkan wanprestasi atau peristiwa-peristiwa yang mengakibatkan timbulnya hak pihak lainnya untuk melaksanakan hak-haknya sebagai akibat wanprestasi yang diberikan oleh Konvensi Cape Town. Namun apabila terjadi ketidaksepakatan tentang peristiwa-peristiwa yang dianggap sebagai wanprestasi, maka wanprestasi adalah peristiwa/keadaan yang pada pokoknya menghilangkan hak kreditor yang sepatutnya diharapkan berdasarkan perjanjian;⁵⁹

Konvensi Cape Town juga mengatur upaya pemulihan yang dapat dilakukan oleh kreditor apabila debitor melakukan wanprestasi. Terkait dengan Pemberian Hak Jaminan Kebendaan, upaya pemulihan yang dapat dilakukan

⁵⁶ *Ibid.*

⁵⁷ *Ibid.*

⁵⁸ Konvensi, pasal 3.

⁵⁹ Konvensi, pasal 11.

penerima hak tagih/ kreditor dengan persetujuan pemberi hak tagih/ debitor adalah:

- a. Menguasai atau mengendalikan objek yang dibebani kepentingan internasional;
- b. Menjual atau menyewagunausahakan objek yang dibebani kepentingan internasional;
- c. Menerima pembayaran atau keuntungan dari pengelolaan objek yang dibebani kepentingan internasional.⁶⁰

Bagi Penjual dalam Perjanjian Pengikatan Hak Bersyarat (*Title Reservation Agreement*) atau *lessor* dalam Perjanjian Sewa Guna Usaha (*Leasing Agreement*) apabila terjadi wanprestasi maka dapat melaksanakan hak-haknya sebagai berikut:

- a. Mengakhiri perjanjian dan menguasai atau mengendalikan objek yang dibebani kepentingan internasional yang terkait; atau
- b. Meminta pengadilan memberi penetapan untuk memberi kewenangan atau perintah kepada penjual atau *lessor* untuk melaksanakan salah satu tindakan tersebut.⁶¹

Berdasarkan pernyataan (*declaration*) yang dilakukan oleh pemerintah Indonesia dalam Peraturan Presiden Nomor 8 Tahun 2007 bahwa semua upaya pemulihan yang tersedia bagi kreditor berdasarkan Konvensi Cape Town tersebut dapat dilaksanakan tanpa perlu tindakan pengadilan dan tanpa perlu memberitahukan pengadilan.⁶²

Selain upaya-upaya pemulihan tersebut, dalam Konvensi Cape Town ditentukan bahwa kreditor/ *lessor* dapat menetapkan upaya pemulihan lainnya dalam perjanjian atau berdasarkan ketentuan hukum nasional yang dipilih para pihak dalam perjanjian sepanjang hal tersebut tidak bertentangan dengan ketentuan yang memaksa dari Konvensi Cape Town sebagaimana ditentukan

⁶⁰ Konvensi, pasal 8 ayat (1).

⁶¹ Konvensi, pasal 10.

⁶² Indonesia (d), *op.cit.*, lampiran bagian A nomor (v)

dalam Pasal 15 Konvensi Cape Town. Ketentuan-ketentuan yang dimaksud adalah sebagai berikut:

- a. Kewajiban untuk melaksanakan pemulihan dengan cara bisnis yang layak;⁶³
- b. Kewajiban untuk memberitahukan sebelumnya kepada orang-orang yang berkepentingan⁶⁴ sebelum melaksanakan pemulihan;
- c. Setiap jumlah yang diterima sebagai hasil pelaksanaan upaya pemulihan akan mengurangi kewajiban debitor/ *lessee* kepada kreditor/ *lessor*;⁶⁵
- d. Apabila jumlah yang diterima kreditor melebihi kewajiban debitor dan biaya-biaya yang layak, maka kelebihan tersebut wajib dikembalikan kepada orang-orang yang berkepentingan dan membayar sisanya (kalau ada) kepada debitor;⁶⁶
- e. Pengadilan dalam mengabulkan permohonan kreditor wajib mempertimbangkan apakah jumlah tagihan seimbang dengan nilai objek yang dibebani kepentingan internasional;⁶⁷
- f. Setiap saat setelah terjadi wanprestasi dan sebelum objek yang dibebani kepentingan internasional dijual atau disewagunakan, maka dapat dilakukan pelunasan baik oleh debitor atau pihak lain. Apabila pelunasan dilakukan oleh pihak lain selain debitor, maka pihak yang melakukan pelunasan tersebut menggantikan hak-hak kreditor;⁶⁸

⁶³ Suatu upaya pemulihan harus dianggap dilaksanakan menurut cara bisnis yang layak apabila dilaksanakan sejalan dengan ketentuan Perjanjian Jaminan kecuali apabila ketentuan tersebut tidak dapat dilaksanakan secara layak. (Pasal 8 ayat (3) Konvensi)

⁶⁴ Orang yang berkepentingan adalah (i) Debitor; (ii) Setiap orang yang memberikan atau mengeluarkan surat jaminan atau jaminan permintaan atau suatu surat kredit berdokumen siaga atau bentuk lain dari asuransi kredit dengan tujuan memastikan pelaksanaan dari setiap kewajiban terhadap kreditor; (iii) Setiap orang lain yang memiliki hak pada atau terhadap objek tertentu, yang telah memberitahukan mengenai hak-hak mereka kepada penerima hak tagih/kreditor dalam jangka waktu yang layak sebelum menjual atau menyewakan. (Pasal 1 huruf (m) Konvensi jo. Pasal 8 ayat (4) Konvensi)

⁶⁵ Pasal 8 ayat (5) Konvensi.

⁶⁶ Pasal 8 ayat (6) Konvensi.

⁶⁷ Pasal 9 ayat (3) Konvensi.

⁶⁸ Pasal 9 ayat (4) Konvensi.

- g. Dalam memberikan keputusan sela hakim dapat memberikan jangka waktu tertentu untuk melindungi kepentingan pihak lain;⁶⁹
- h. Semua upaya pemulihan yang diatur dalam Bab III Konvensi Cape Town (*Default Remedies*) wajib dilaksanakan sesuai dengan prosedur yang ditetapkan hukum nasional dimana upaya tersebut akan dilaksanakan.⁷⁰

Selain hak-hak kreditor/ *lessor* dalam Bab III Konvensi Cape Town (*Default Remedies*) sebagaimana yang telah diuraikan, Bab II Protokol Cape Town (*Default Remedies, Priorities, and Assignment*) menetapkan bahwa kreditor dapat dengan persetujuan debitor kapan saja (dapat berdasarkan perjanjian yang dibuat sebelumnya):

- a. Mengupayakan penghapusan pendaftaran pesawat udara; dan
- b. Mengupayakan ekspor dan pemindahan fisik objek pesawat dari wilayah dimana pesawat itu berada.⁷¹

Namun demikian kreditor tidak boleh menjalankan upaya-upaya pemulihan sebagaimana tersebut tanpa izin tertulis sebelumnya dari pemegang kepentingan terdaftar manapun yang mempunyai peringkat prioritas diatas kreditor tersebut.⁷²

Konvensi Cape Town menetapkan bahwa Negara Peserta menjamin kreditor yang dapat membawa cukup bukti adanya wanprestasi debitor, sambil menunggu keluarnya Putusan yang berkekuatan hukum tetap atas tuntutananya dan sepanjang disetujui oleh debitor, maka dapat mendapatkan Putusan Sela dari Pengadilan dalam bentuk penetapan berikut apabila kreditor memintannya:

- a. Perlindungan terhadap objek dan nilainya;
- b. Penguasaan, pengendalian atau pengawasan atas objek;
- c. Larangan memindahkan objek; dan
- d. Menyewa guna usahakan atau mengelola objek dan penghasilan yang dihasilkannya.⁷³

⁶⁹ Pasal 13 ayat (2) Konvensi.

⁷⁰ Pasal 14 Konvensi.

⁷¹ Pasal IX ayat (1) Protokol.

⁷² Pasal IX ayat (2) Protokol.

2.3. Pesawat udara Sebagai Jaminan Hutang

Baik dalam hukum internasional⁷⁴ maupun dalam hukum nasional Indonesia dikenal adanya dua jenis pesawat yaitu pesawat udara negara (*state aircraft*) dan pesawat udara sipil (*civil aircraft*). Perbedaan diantara keduanya antara lain:

1. Pesawat udara negara adalah pesawat udara yang digunakan oleh Tentara Nasional Indonesia, Kepolisian Republik Indonesia, kepabeanan dan instansi pemerintah lainnya untuk menjalankan fungsi dan kewenangan penegakan hukum serta tugas lainnya sesuai dengan peraturan perundang-undangan.⁷⁵ Sedangkan pesawat udara sipil adalah pesawat udara yang digunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga.⁷⁶ Pesawat udara negara tidak punya hak untuk melakukan penerbangan di atas wilayah negara lain. Sedangkan pesawat udara sipil baik yang melakukan penerbangan berjadwal maupun tidak berjadwal dapat melakukan penerbangan di atas wilayah negara lain.
2. Pesawat udara negara tidak mempunyai tanda pendaftaran (*registration mark*) dan tanda kebangsaan (*national mark*), walaupun pesawat udara negara tersebut berupa pesawat udara dan helikopter. Sedangkan pesawat udara sipil mempunyai tanda pendaftaran dan tanda kebangsaan.
3. Pesawat udara sipil tidak mempunyai hak untuk menguasai atau menyita pesawat udara yang melakukan pelanggaran hukum termasuk hak untuk melakukan pengejaran seketika (*hot pursuit*) terhadap kapal atau pesawat udara asing yang dicurigai melanggar peraturan nasional suatu negara karena

⁷³ Pasal 13 ayat (1) Konvensi.

⁷⁴ Konvensi Paris 1919, Konvensi Havana 1928, Konvensi Chicago 1944 dan Konvensi Jenewa 1958.

⁷⁵ Indonesia (a), *op.cit.*, psl. 1 ayat (7).

⁷⁶ Indonesia (a), *op.cit.*, psl. 1 ayat (8).

pesawat udara sipil tidak mempunyai kewenangan penegakan hukum, kewenangan tersebut hanya dimiliki oleh pesawat udara negara.

Berdasarkan uraian-uraian tersebut, pesawat udara negara (*state aircraft*) tidak dapat digunakan sebagai objek perdagangan. Selain itu, karena pesawat udara negara tidak memiliki tanda pendaftaran dan tanda kebangsaan maka tidak dapat dibebani dengan hak jaminan apapun. Sehingga yang dapat dibebani dengan hak jaminan hanyalah pesawat udara sipil yang telah memperoleh tanda pendaftaran dan kebangsaan. Pesawat udara mempunyai sifat-sifat khusus (*sui generis*) yaitu apabila pesawat udara tersebut didaftarkan, maka pesawat udara tersebut dapat dibebani hak jaminan. Pesawat udara negara (*state aircraft*) tidak memperoleh pendaftaran dan kebangsaan sehingga tidak mempunyai sifat *sui generis*.⁷⁷

Dalam melakukan suatu usaha, baik orang perorangan maupun badan hukum membutuhkan uang untuk menjalankan usahanya namun seringkali uang yang mereka miliki tidaklah cukup. Sehingga mereka harus meminjam uang kepada orang lain atau badan hukum lain yang memiliki sumber dana yang cukup. Walaupun dalam praktek, sumber dana bisa bermacam-macam seperti pinjaman berupa kredit dari bank atau kredit dari perusahaan selain bank atau pinjaman dari perorangan (pribadi) berdasarkan perjanjian kredit atau perjanjian hutang piutang; surat-surat utang jangka pendek (sampai dengan satu tahun) seperti *commercial paper* yang pada umumnya berjangka waktu tidak lebih dari 270 hari; surat utang jangka menengah (lebih dari satu tahun sampai dengan tiga tahun); surat-surat utang jangka panjang (diatas tiga tahun), antarlain berupa obligasi yang dijual melalui pasar modal atau dijual secara langsung.⁷⁸

Kreditor bersedia memberikan pinjaman kepada kreditor karena kreditor percaya bahwa debitor memiliki itikad baik dan keyakinan bahwa debitor mau dan mampu mengembalikan pinjaman tepat pada waktunya. Keyakinan tersebut dapat diperoleh setelah sebelumnya kreditor melakukan penelaahan terhadap watak, kemampuan, modal, agunan, dan prospek usaha dari debitor. Selain itu

⁷⁷ Martono (a), *op.cit.*, hlm. 277.

⁷⁸ *Ibid.*, hlm. 230.

kepercayaan kreditor kepada debitor timbul karena perikatan yang dibuat oleh debitor dijamin dengan seluruh harta kekayaan debitor. Sehingga apabila ternyata debitor karena suatu alasan tertentu sehingga pada saat jatuh tempo tidak bisa membayar utangnya kepada kreditor, maka semua harta kekayaan debitor baik bergerak maupun tidak bergerak, yang sudah ada maupun yang akan ada menjadi jaminan pelunasan atas segala perikatan yang dibuat oleh debitor tersebut.

Undang-undang Nomor 10 Tahun 1998 Tentang Perbankan menjelaskan bahwa pemberian kredit mengandung suatu resiko.⁷⁹ Salah satu cara mengurangi resiko adalah menetapkan jaminan (*collateral*) dalam analisis pemberian kredit. Jaminan yang diminta bank dapat berupa jaminan pokok dan jaminan tambahan. Jaminan pokok berupa barang, proyek atau hak tagih yang dibiayai dengan kredit tersebut, sedangkan jaminan tambahan adalah harta kekayaan nasabah debitor. Harta kekayaan dapat berupa barang bergerak dan tidak bergerak, seperti bangunan/rumah, mobil, stok barang dagangan, inventaris perusahaan, mesin-mesin di pabrik dan sebagainya.⁸⁰

Berdasarkan pasal 72 Undang-undang Penerbangan, perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan atas pesawat terbang dapat dibuat menurut hukum yang dipilih oleh para pihak dalam perjanjian tersebut. Konsekuensi hukumnya adalah adanya hak jaminan kebendaan atas pesawat terbang yang dilakukan baik berdasarkan hukum Indonesia maupun hukum asing. Namun dalam penelitian ini hanya akan dibahas mengenai perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan yang dibuat berdasarkan hukum Indonesia.

Pasal 1131 KUHPdata menentukan bahwa harta kekayaan debitor tidak hanya dapat digunakan untuk menjamin kewajiban melunasi utang yang timbul karena perjanjian antara kreditor dan debitor, tetapi juga untuk melunasi semua utang/ kewajiban debitor yang lahir dari perikatan yang dibuatnya. Hal ini sesuai

⁷⁹ Indonesia (g), *Undang-undang Tentang Perubahan Atas Undang-undang Nomor 7 Tahun 1992 Tentang Perbankan*, UU No. 10 Tahun 1998, LN Nomor 182 Tahun 1998, TLN Nomor 3790, penjelasan psl. 8.

⁸⁰ H. Tan Kamelo, *Hukum Jaminan Fidusia Suatu Kebutuhan yang Didambakan: Sejarah, Perkembangannya dan Pelaksanaannya dalam Praktik Bank dan Pengadilan*, Bandung: PT. Alumni, 2004, hlm. 14-15.

dengan ketentuan dalam pasal 1233 KUHPerdara yang menyatakan bahwa suatu perikatan dapat lahir baik karena diperjanjikan oleh para pihak maupun lahir karena undang-undang. Kewajiban debitor tersebut dapat dalam bentuk memberi sesuatu, berbuat sesuatu atau tidak berbuat sesuatu, yang lebih dikenal dengan istilah prestasi.

Debitor dalam satu waktu dapat saja memiliki lebih dari satu kreditor, dalam hal ini harta kekayaan debitor tersebut menjadi jaminan secara bersama-sama untuk para kreditor. Pada kondisi seperti ini hasil penjualan atas seluruh harta kekayaan debitor akan dibagi kepada para kreditor secara proporsional menurut besarnya piutang mereka, kecuali apabila diantara kreditor tersebut ada yang memiliki alasan yang sah untuk didahulukan.

Pada akhir pasal 1132 KUHPerdara tersisip kata-kata, "...kecuali apabila diantara para berpiutang (kreditor) itu ada alasan-alasan yang sah untuk didahulukan." Pengecualian tersebut bisa terjadi baik karena undang-undang maupun atas dasar kesepakatan para pihak. Pengecualian tersebut dapat diberikan oleh undang-undang misalnya berupa hak istimewa⁸¹ dan dapat pula lahir karena diperjanjikan oleh para pihak berupa hak jaminan kebendaan seperti gadai, hipotik, hak tanggungan dan fidusia.

Hak jaminan khusus adalah hak jaminan yang ditentukan secara khusus dibebankan atas objek tertentu untuk utang tertentu pula. Menurut ilmu pengetahuan penggolongan hak jaminan khusus dibagi menjadi Hak Jaminan Kebendaan (*zakelijke zekerheidsrechten*) dan Hak Jaminan Perorangan (*persoonlijke zekerheidsrechten*). Hak Jaminan Kebendaan adalah hak yang memberikan kepada seorang kreditor kedudukan yang lebih baik karena:

1. Kreditor didahulukan dan dimudahkan dalam mengambil pelunasan atas tagihannya atas hasil penjualan benda tertentu atau sekelompok benda tertentu milik debitor; dan/ atau

⁸¹ Hak istimewa ialah suatu hak yang oleh undang-undang diberikan kepada seseorang berpiutang sehingga tingkatnya lebih tinggi daripada orang berpiutang lainnya, semata-mata berdasarkan sifat piutangnya. (Pasal 1134 KUHPerdara).

2. Ada benda tertentu milik debitor yang dipegang oleh kreditor atau terikat kepada hak kreditor, yang berharga bagi debitor dan dapat memberikan suatu tekanan psikologis terhadap debitor untuk memenuhi kewajibannya dengan baik terhadap kreditor.⁸²

Ciri-ciri Hak Jaminan Kebendaan antara lain:

1. Merupakan hak mutlak (absolut) atas suatu benda, yaitu dimana hak itu memberikan kekuasaan langsung atas suatu benda dan dapat dipertahankan terhadap siapapun juga.
2. Kreditor mempunyai hubungan langsung dengan benda-benda tertentu milik debitor karena antara debitor dan kreditor telah mengikatkan diri dengan suatu perjanjian penjaminan.
3. Hak tersebut dapat dipertahankan terhadap tuntutan dari pihak manapun.
4. Hak tersebut selalu mengikuti bendanya di tangan siapapun benda tersebut berada (*droit de suite/ zaaksgevolg*).
5. Hak tersebut mengandung asas prioritas yaitu hak kebendaan yang lahir lebih dulu, lebih diutamakan daripada yang lahir kemudian (*droit de preference*).
6. Hak tersebut dapat dialihkan kepada pihak lain yang dilakukan dengan cara mengalihkan perjanjian pokoknya.
7. Hak tersebut lahir dari perjanjian tambahan (*accessoir*), dengan demikian perjanjian jaminan tidak akan ada apabila tidak ada perjanjian pokoknya, perjanjian pokok ini dapat berupa perjanjian kredit, perjanjian sewa beli, perjanjian sewa guna usaha, dan sebagainya.⁸³

Sedangkan Hak Jaminan Perorangan adalah hak yang memberikan kepada kreditor suatu kedudukan yang lebih baik karena adanya lebih dari seorang debitor yang dapat ditagih. Pengertian lebih baik dalam konteks ini adalah lebih

⁸² J. Satrio, *Hukum Jaminan Hak Jaminan Kebendaan*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2007, hlm. 12.

⁸³ Bandingkan dengan Frieda Husni Hasbullah, *Hukum Kebendaan Perdata Hak-hak yang Memberikan Jaminan*, Jakarta: Ind Hil-Co, 2002, hlm. 17.

baik daripada kreditor yang tidak mempunyai hak jaminan (khusus) atau lebih baik dari jaminan umum.⁸⁴ Ciri-cirinya adalah:

1. Kreditor hanya mempunyai hubungan langsung dengan orang tertentu, yaitu orang-orang yang telah mengikatkan dirinya dalam perjanjian jaminan tersebut.
2. Karena hanya mengikat orang-orang tertentu maka hak jaminan tersebut hanya dapat dipertahankan terhadap debitor tertentu.
3. Seluruh harta kekayaan debitor menjadi jaminan pelunasan utang.
4. Menimbulkan hak perseorangan yang mengandung asas persamaan dan keseimbangan (konkruen) artinya tidak membedakan mana piutang yang terjadi lebih dahulu dan mana piutang yang terjadi kemudian karena semua kreditor mempunyai kedudukan yang sama terhadap harta kekayaan debitor;
5. Jika suatu saat terjadi kepailitan maka hasil penjualan dari benda-benda jaminan dibagi diantara para kreditor seimbang dengan besarnya piutang masing-masing.⁸⁵

Jaminan yang baik menurut R. Subekti adalah jaminan yang memenuhi syarat-syarat berikut yaitu:

1. Yang dapat secara mudah membantu perolehan kredit oleh pihak yang memerlukannya.
2. Yang tidak melemahkan potensi (kekuatan) si pencari kredit untuk melakukan atau meneruskan usahanya.
3. Yang memberikan kepastian kepada si pemberi kredit, dalam arti bahwa barang jaminan setiap waktu tersedia untuk dieksekusi, yaitu bila perlu dapat mudah diuangkan untuk melunasi utangnya si penerima (pengambil) kredit.⁸⁶

Pesawat udara ketika diterima sebagai jaminan kredit memiliki resiko-resiko yang harus diketahui oleh Kreditor diantaranya:

⁸⁴ Satrio, *op.cit.*, hlm.,

⁸⁵ Hasbullah, *op.cit.*, hlm. 16.

⁸⁶ Subekti, R. *Jaminan-Jaminan Untuk Pemberian Kredit Menurut Hukum Indonesia*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1989, hlm.

1. Berkurangnya nilai susut teknis suatu pesawat udara karena penggunaan yang terus menerus, yang menyebabkan harga pesawat udara bergantung sekali pada perawatan dan perbaikan (*maintenance and repair*) pesawat secara teratur;
2. Pesawat udara sangat peka terhadap berbagai bahaya dan kemungkinan terjadinya kecelakaan yang disebabkan suatu hal yang tidak ada kaitannya langsung dengan pesawat udara. Misalnya akibat cuaca buruk, tindakan terorisme, dan lain-lain. Objek jaminan dapat musnah seketika atau mengalami kerusakan berat sehingga untuk menutup kerugian tersebut selalu dibutuhkan penutupan polis asuransi yang tidak kecil jumlahnya;
3. Suatu pesawat udara selalu berpindah tempat terutama pesawat yang digunakan untuk pengangkutan internasional, sehingga dapat menyulitkan pihak pemberi modal (kreditor), maupun pemegang hak lainnya yang akan mengadakan eksekusi atas pesawat udara tersebut;
4. Terbatasnya pasaran (*market*) untuk pesawat-pesawat udara bekas di negara yang bersangkutan;
5. Belum diaturnya kewajiban pendaftaran perdata (*recordation*) dari hak-hak kebendaan yang diletakkan pada suatu pesawat udara di berbagai negara. Hal ini menyebabkan pemegang suatu hak jaminan dapat dihadapkan pada suatu keadaan di mana menurut hukum setempat haknya tidak diakui ataupun kedudukan hukum dari hak-haknya itu dianggap bertingkat lebih rendah daripada pemegang hak yang sebangun dalam negara tersebut;
6. Khususnya penjaminan suku cadang, terutama *engines* (motor propulsi) pesawat udara, dapat menimbulkan permasalahan sendiri. Antara lain kesulitan menjamin suku cadang dengan hak jaminan yang sama yang telah dilekatkan pada pesawat udara yang bersangkutan, pengaturan penyimpanan suku cadang terpisah dari pesawat udara serta pendaftaran perdata suku cadang.⁸⁷

Alasan-alasan tersebut turut mendukung menjadikan pesawat udara sebagai suatu objek jaminan (*collateral*) yang tidak terlalu diminati oleh pihak

⁸⁷ Kantaadmadja, *op.cit.*, hlm. 87-88

bank dan lembaga keuangan pada umumnya. Hal ini didukung oleh suatu kenyataan bahwa di mayoritas negara, pemberian kredit dengan jaminan pesawat udara dianggap sebagai spesialisasi dari beberapa bank dan lembaga keuangan tertentu karena besarnya resiko. Hal tersebut dapat dimaklumi mengingat bank terutama terikat pada ketentuan-ketentuan umum penjaminan yang mewajibkan debitur memenuhi syarat:

1. Dapat dipercaya;
2. Mempunyai pengalaman yang cukup dalam bidang usaha untuk mana diperlukan pinjaman tersebut;
3. Tujuan pinjaman harus jelas dan dapat disetujui;
4. Adanya keyakinan bahwa pinjaman tersebut akan digunakan sedemikian rupa sehingga pembayaran kembali utang tersebut dapat ditaati pada waktu yang ditetapkan.⁸⁸

Dengan kata lain suatu objek jaminan (*collateral for security*) yang diterima harus memberikan garansi apabila dibutuhkan, benda tersebut harus tersedia, mudah dicairkan/ direalisasi dan bernilai cukup untuk dapat menggantikan jumlah uang yang terutang. Objek jaminan yang diterima harus setiap saat mempunyai nilai cukup (*adequate value*) dan beralas hak yang kuat (*watertight title*). Oleh sebab itu untuk mendukung industri penerbangan (*aircraft industry*) nasional dan internasional dibutuhkan pengaturan tentang penjaminan pesawat udara dengan fasilitas proses penanganan yang mudah dan cepat, baik dalam prosedur pelaksanaan, pencairan, dan realisasi jaminan tersebut. Walaupun resiko-resiko yang melekat pada pesawat udara sudah cukup besar, tetapi hal ini tidak mengurangi adanya kebutuhan penggunaan pesawat udara sebagai *collateral*, terutama karena para kreditor tidak selalu dapat mengandalkan diri pada garansi yang disediakan pemerintah.⁸⁹

Pada pasal 71 UU Nomor 1 Tahun 2009 disebutkan bahwa pesawat udara dapat dibebani dengan kepentingan internasional. Adanya kata “dapat dibebani kepentingan internasional” menimbulkan pertanyaan apakah ini adalah suatu

⁸⁸ *Ibid.*, hlm. 89.

⁸⁹ *Ibid.*, hlm. 89-90.

lembaga jaminan bagi pesawat terbang di Indonesia? Jika diteliti pada penjelasan pasal 71 disebutkan bahwa yang dimaksud dengan Kepentingan Internasional adalah suatu kepentingan yang diperoleh kreditor yang timbul akibat Perjanjian Pemberian Hak Jaminan Kebendaan, Perjanjian Pengikatan Hak Bersyarat dan/atau Perjanjian Hak Sewa Guna Usaha yang tunduk pada Konvensi Cape Town. Dengan demikian kepentingan internasional bukanlah hak jaminan kebendaan yang dapat dibebankan atas pesawat udara. Namun hak jaminan kebendaan yang dibuat oleh para pihak dapat diakui menjadi kepentingan internasional.

Kemudian dalam pasal 72 ditegaskan bahwa, “Perjanjian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71 dapat dibuat berdasarkan hukum yang dipilih oleh para pihak pada perjanjian tersebut.” Ketentuan ini memberikan kemungkinan bagi para pihak untuk memilih hukum Indonesia dalam Perjanjian Pemberian Hak Jaminan Kebendaannya. Dalam hal demikian, maka para pihak harus memilih lembaga jaminan yang ada di Indonesia. Sebagaimana telah diuraikan sebelumnya, bahwa dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tidak disebutkan secara tegas hak jaminan kebendaan apa yang dapat dibebankan atas pesawat terbang di Indonesia.

Saat ini ada empat macam lembaga jaminan kebendaan yang dikenal dalam hukum Indonesia yaitu:

1. Gadai yang diatur dalam pasal 1150 sampai dengan pasal 1160 KUHPerduta;
2. Fidusia sebagaimana diatur dalam Undang-undang Nomor 42 Tahun 1999 Tentang Jaminan Fidusia;
3. Hak Tanggungan yang diatur dalam Undang-undang Nomor 4 Tahun 1996 Tentang Hak Tanggungan Atas Tanah Beserta Benda-Benda yang Berkaitan Dengan Tanah; dan
4. Hipotik sebagaimana diatur dalam pasal 1162 sampai dengan 1178 KUHPerduta.

Setiap lembaga-lembaga jaminan tersebut memiliki objek dan ciri masing-masing yang membedakan antara yang satu dengan yang lainnya. Pertanyaan yang

muncul kemudian adalah manakah diantara keempat lembaga jaminan kebendaan tersebut yang paling sesuai untuk dibebankan pada pesawat udara?

2.3.1. Gadai

Gadai adalah suatu hak kebendaan yang diperoleh seorang berpiutang atas suatu barang bergerak, yang diserahkan kepadanya oleh seorang berutang atau oleh seorang lain atas namanya, dan yang memberikan kekuasaan kepada si berpiutang itu untuk mengambil pelunasan dari barang tersebut secara didahulukan daripada orang-orang berpiutang lainnya; kekecualian biaya untuk melelang barang tersebut dan biaya yang telah dikeluarkan untuk menyelamatkannya setelah barang itu digadaikan, biaya-biaya mana harus didahulukan.⁹⁰ Berdasarkan rumusan pengertian tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa:

1. Benda yang dapat dijadikan objek gadai adalah benda bergerak baik berwujud maupun tidak berwujud. Pesawat udara adalah suatu barang bergerak sehingga masuk ke dalam kualifikasi ini.
2. Pihak yang terlibat dalam gadai ada dua, yaitu pihak yang memberikan jaminan gadai disebut Pemberi Gadai/ Debitor/ Si Berutang dan pihak yang menerima jaminan gadai disebut Penerima Gadai/ Kreditor/ Si Berpiutang.
3. Benda yang digadaikan harus dilepaskan dari kekuasaan Pemberi Gadai/ Debitor dan ditempatkan dibawah kekuasaan Penerima Gadai/ Kreditor atau pihak ketiga lainnya (*inbezitstelling*).⁹¹ Ketentuan ini tidak mungkin diterapkan pada pesawat terbang karena pesawat udara tersebut dibeli/ disewa untuk dioperasikan. Sebagaimana pepatah yang lazim terdengar di dalam dunia transaksi pesawat udara yaitu pesawat udara akan dapat membayar

⁹⁰ Kitab Undang-undang Hukum Perdata, *op.cit.*, psl. 1150.

⁹¹ *Ibid.*, psl. 1152.

sendiri utang yang dibuat untuk memperolehnya sepanjang pesawat tersebut dioperasikan.⁹²

4. Apabila benda gadai hilang atau dicuri dari Penerima Gadai maka Penerima Gadai berhak menuntut kembali benda tersebut dari pihak ketiga.⁹³ Ini berarti hak gadai mengikuti bendanya di tangan siapapun benda gadai tersebut berada (*droit de suite*).
5. Gadai lahir karena diperjanjikan oleh sebab itu agar Perjanjian Gadai menjadi sah maka harus memenuhi syarat sahnya perjanjian sebagaimana diatur dalam pasal 1320 KUHPerdara.
6. Perjanjian Gadai adalah perjanjian *accessoir*, artinya Perjanjian Gadai ada karena sebelumnya telah ada perjanjian pokok, yang bisa berupa perjanjian kredit antara debitor dan kreditor. Akibatnya sekalipun perjanjian gadainya sendiri mungkin batal karena melanggar ketentuan gadai yang bersifat memaksa, perjanjian pokoknya akan tetap berlaku, apabila dibuat secara sah. Hanya saja tagihan tersebut sekarang hanya berkedudukan sebagai tagihan konkruen. Akibat lainnya adalah hak gadainya tidak dapat dipindahkan tanpa turut sertanya (turut berpindahnya) perikatan pokoknya. Tetapi sebaliknya pengalihan perikatan pokok kepada pihak ketiga meliputi semua perjanjian ikutannya, dalam mana termasuk hak gadainya.⁹⁴

Pesawat udara memiliki nilai ekonomis yang tinggi apabila digunakan dan beroperasi. Namun apabila pesawat udara itu hanya disimpan dan didiamkan saja maka nilai ekonomis pesawat udara tersebut akan cepat sekali merosot nilainya dan juga menghabiskan biaya yang besar untuk sewa hangar dan biaya parkir. Pertimbangan yang digunakan oleh debitor maupun kreditor untuk menentukan lembaga jaminan tentunya tidak hanya sekedar dari sisi hukum tetapi juga dari sisi ekonomi. Apabila sisi ekonomi memungkinkan namun sisi hukum tidak

⁹² Bandingkan pendapat Moch. Isnaeni dalam *Hipotek Pesawat Udara di Indonesia*, hlm. 157 dan Mieke Komar Kantaatmadja dalam *Lembaga Jaminan Pesawat Udara Indonesia Ditinjau dari Hukum Udara*.

⁹³ *Ibid.*, psl. 1152 ayat (3).

⁹⁴ Satrio, *op.cit.*, hlm. 101.

memungkinkan maka cara tersebut tidak mungkin dilaksanakan, dan begitu pula apabila sisi hukum memungkinkan tapi sisi ekonomi tidak memungkinkan maka transaksi tersebut juga tidak dapat dijalankan.

Hal itulah yang terjadi apabila pesawat udara dijaminkan dengan gadai, dimana dari sisi hukum memungkinkan namun dari sisi ekonomi tidak menguntungkan. Karena pada gadai debitor harus melepaskan objek gadai dari dalam kekuasaannya dan menyerahkannya pada kreditor. Bagi debitor, cara ini merugikan karena debitor membutuhkan pesawat udara tersebut untuk beroperasi agar memberikan penghasilan. Begitu pula bagi kreditor, cara ini juga merugikan karena apabila pesawat udara tersebut diserahkan dalam kekuasaannya maka kreditor harus menyiapkan tempat penyimpanan yang hal itu tidaklah murah dan tidak mudah, selain itu juga menghambat bisnis debitor sehingga debitor kesulitan untuk melunasi utangnya. Oleh sebab itu, gadai tidak cocok untuk dijadikan lembaga jaminan bagi pesawat udara.

2.3.2. Hak Tanggungan

Setelah diamanatkan oleh Undang-undang Nomor 5 Tahun 1960 Tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria, untuk membuat lembaga jaminan yang sesuai dengan tujuan unifikasi hukum pertanahan Indonesia. Baru setelah lebih dari 30 tahun, Undang-undang Nomor 4 Tahun 1996 Tentang Hak Tanggungan Atas Tanah Beserta Benda-Benda yang Berkaitan Dengan Tanah diundangkan pada 9 April 1996.

Hak Tanggungan adalah hak jaminan yang dibebankan pada hak atas tanah sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Nomor 5 Tahun 1960 tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria, seperti hak milik, hak guna bangunan, hak guna usaha, berikutan atau tidak berikutan benda-benda lain yang merupakan satu kesatuan dengan tanah itu, untuk pelunasan utang tertentu, yang memberikan kedudukan yang diutamakan kepada kreditor tertentu terhadap kreditor-kreditor lain.⁹⁵ Dari pengertian ini, hal penting yang perlu dicermati adalah mengenai

⁹⁵ Indonesia (b), *op.cit.*, psl. 1 ayat (1).

objek dari hak tanggungan yaitu hak atas tanah dan benda-benda lain yang merupakan satu kesatuan dengan tanah. Dengan demikian pesawat udara tidak bisa dijaminkan dengan Hak Tanggungan karena pesawat udara bukan merupakan objek dari hak tanggungan.

Berdasarkan uraian-uraian tersebut maka dapat disimpulkan bahwa Gadai dan Hak Tanggungan tidak cocok untuk dijadikan lembaga bagi hak jaminan atas pesawat terbang.

2.3.3. Fidusia

Fidusia merupakan lembaga jaminan yang lahir dari kebutuhan masyarakat akan lembaga jaminan yang lebih fleksibel, dalam arti tidak menghilangkan potensi debitor untuk mendapatkan penghasilan dari objek jaminan namun tetap melindungi kepentingan kreditor dengan tetap dapat memberikan kedudukan diutamakan bagi kreditor. Perkembangan fidusia, mulai dikenal melalui putusan pengadilan yang kemudian menjadi yurisprudensi terkenal di Belanda yaitu *Bierbrower Arrest*. Di Indonesia sendiri fidusia juga telah lama dikenal, namun baru dilembagakan secara formal melalui Undang-undang Nomor 42 Tahun 1999 Tentang Jaminan Fidusia (Undang-undang Jaminan Fidusia) yang diundangkan pada tanggal 30 September 1999.

Jaminan Fidusia adalah hak jaminan atas benda bergerak baik yang berwujud maupun yang tidak berwujud dan benda tidak bergerak khususnya bangunan yang tidak dapat dibebani hak tanggungan sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Nomor 4 Tahun 1996 tentang Hak Tanggungan. Dengan demikian objek dari fidusia lebih luas dibandingkan objek gadai dan hak tanggungan.

Pada fidusia, barang yang menjadi objek jaminan fidusia tetap berada dalam penguasaan Pemberi Fidusia, karena yang diserahkan kepada Penerima Fidusia/ kreditor hanyalah hak milik atas benda tersebut secara kepercayaan. Fidusia sebagai hak jaminan kebendaan hanya dapat digunakan sebagai agunan bagi pelunasan utang tertentu, dan tidak untuk dimiliki oleh kreditor. Sebagai hak

jaminan kebendaan, fidusia juga memberikan kedudukan diutamakan kepada Penerima Fidusia terhadap kreditor lainnya.

Sebagai hak jaminan kebendaan, ciri-ciri dari jaminan fidusia adalah:

1. Perjanjian Fidusia adalah perjanjian *accessoir* yaitu suatu perjanjian tambahan/ ikutan yang lahir dari perjanjian pokok yang dapat berupa perjanjian kredit atau perjanjian pinjam meminjam uang.⁹⁶
2. *Constitutum Pecessarium*, maksudnya adalah apabila dalam gadai barang yang menjadi objek gadai harus diserahkan dalam kekuasaan Penerima Gadai/ Kreditor, maka dalam fidusia barang yang menjadi objek fidusia masih tetap berada dalam kekuasaan Pemberi Fidusia/ Debitor tapi hak milik atas benda diserahkan kepada Penerima Fidusia/ Kreditor secara kepercayaan. Dengan demikian Pemberi Fidusia/ Debitor melakukan penyerahan hak milik dengan melanjutkan penguasaan atas benda jaminan.
3. *Droit de Preference* yaitu Kreditor pemegang fidusia memiliki kedudukan yang diutamakan untuk mendapatkan pelunasan piutangnya dari hasil penjualan atas objek fidusia terhadap kreditor-kreditor lainnya, ketika debitor wanprestasi.
4. *Parate Executie* yaitu apabila Debitor wanprestasi, Kreditor selaku Penerima Fidusia berhak melakukan eksekusi/ penjualan atas objek jaminan fidusia atas kekuasaannya sendiri dan menuntut hasil penjualan benda yang dijaminan tersebut sebagai suatu pelunasan utang.⁹⁷
5. Benda yang dijaminan dengan fidusia wajib didaftarkan⁹⁸ pada Kantor Pendaftaran Fidusia pada Kantor Wilayah Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia di tempat kedudukan pemberi fidusia (debitor)⁹⁹

⁹⁶ Indonesia (c), *op.cit.*, psl. 4.

⁹⁷ *Ibid.*, psl. 15 ayat (4).

⁹⁸ *Ibid.*, psl. 11 ayat (1).

⁹⁹ Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 139 Tahun 2000 jo. Keputusan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia Nomor M.03.PR.07.10 Tahun 2001 jo. Keputusan Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia Nomor M.02.PR.07.10 Tahun 2002.

dan sebagai bukti telah dilakukan pendaftaran tersebut akan diterbitkan Sertifikat Jaminan Fidusia kepada Penerima Fidusia. Jaminan Fidusia lahir pada tanggal yang sama dengan tanggal dicatatnya Jaminan Fidusia dalam Buku Daftar Fidusia. Pendaftaran ini dilakukan untuk memenuhi asas spesialisitas dan asas publisitas sehingga dapat mengikat pihak ketiga dan memberikan kepastian hukum kepada pihak-pihak yang berkepentingan;

Pesawat udara dan bagian-bagiannya telah diakui dalam dunia internasional sebagai objek jaminan. Pesawat udara dan bagian-bagiannya yang lazim dijadikan jaminan adalah:

1. Pesawat beserta seluruh perlengkapan dan suku cadangnya;
2. Suku cadang secara terpisah dari pesawat udara;
3. Pesawat udara yang masih dalam konstruksi (*in construction*);
4. Seluruh armada pesawat udara yang dimiliki suatu perusahaan (*fleet mortgage*);
5. Seluruh aset perusahaan penerbangan termasuk pesawat udara dan peralatan lainnya (*floating mortgage*).¹⁰⁰

Sebagaimana dengan pesawat udara, bagian-bagian dari pesawat udara tersebut juga memiliki nilai ekonomis yang tinggi sehingga cukup berharga untuk dijadikan jaminan utang. Undang-undang Jaminan Fidusia secara tegas menyatakan bahwa fidusia tidak dapat dibebankan pada pesawat udara, namun dalam undang-undang tersebut tidak ada larangan untuk menjadikan bagian-bagian pesawat udara seperti mesin pesawat udara, kerangka pesawat udara atau suku cadang lainnya secara terpisah dari pesawat udara untuk dijadikan objek jaminan fidusia.

Pada prakteknya penjaminan bagian-bagian pesawat udara dengan jaminan fidusia sudah lazim dilakukan, cara ini dilakukan untuk menyalahi kebutuhan yang besar dari perusahaan-perusahaan operator penerbangan akan kredit namun hanya memiliki pesawat terbang (mesin pesawat terbang) dan komponen-komponennya sebagai jaminan utang. Fidusia menjadi pilihan karena aturan hukum jaminan fidusia yang jelas terutama setelah adanya Undang-undang

¹⁰⁰ Kantaadmadja, *op.cit.*, hlm. 85.

Jaminan Fidusia. Selain itu juga karena fidusia memiliki sifat hak-hak kebendaan yang disukai oleh kreditor seperti hak didahulukan (*preference*), *droit de suite*, spesialisitas dan publisitas. Dari segi ekonomi pun fidusia sesuai dengan kebutuhan karena debitor masih dapat menguasai dan menggunakan objek jaminan tersebut untuk beroperasi dan memberikan pendapatan.

Dengan fidusia, kreditor dapat memperoleh hak istimewa sebagai kreditor preferen karena adanya pendaftaran atas fidusia. Tapi jaminan fidusia atas mesin pesawat udara dan suku cadang pesawat udara ini tetap memiliki resiko dan kekurangannya yaitu:

- a. Debitor tidak bisa mendapatkan kredit secara maksimal. Pada umumnya bank atau lembaga keuangan lainnya hanya memberikan nilai kredit sebesar 75%-90% dari nilai jaminan, harga mesin dan suku cadang pesawat udara yang tidak setinggi harga pesawat udara mengakibatkan nilai kredit yang diberikan kepada debitor juga tidak sebesar apabila jaminannya adalah pesawat udara.
- b. Mesin dan suku cadang pesawat udara mudah sekali untuk dipindah-pindahkan baik antar daerah maupun antar negara. Hal ini akan menimbulkan kesulitan bagi kreditor ketika akan melakukan eksekusi atas jaminan, apabila debitor wanprestasi. Maka salah satu cara yang dapat dilakukan adalah dengan pengawasan yang ketat dari kreditor, dimana kreditor mewajibkan debitor untuk secara berkala baik bulanan maupun tiga bulanan untuk memberikan laporan mengenai keadaan barang jaminan, selain itu debitor juga wajib mengganti mesin-mesin atau suku cadang yang dijamin yang sudah rusak atau tidak dapat digunakan lagi dengan barang yang sejenis. Selain itu juga perlu dilakukan pemeriksaan secara berkala oleh kreditor ke gudang tempat penyimpanan jaminan debitor untuk memeriksa kondisi barang jaminan.

2.3.4. Hipotik

Undang-undang Penerbangan tidak mengatur mengenai lembaga jaminan apa yang dapat dibebankan atas pesawat udara. Berbeda dengan Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan, dimana disebutkan bahwa atas

pesawat udara dapat dibebankan dengan hipotik.¹⁰¹ Namun sayangnya, sampai akhirnya undang-undang tersebut dicabut tidak pernah diterbitkan peraturan pemerintah yang mengatur lebih lanjut mengenai hipotik atas pesawat udara tersebut.

Sebagaimana hipotik dapat dibebankan pada kapal laut dengan bobot diatas 20 m³, hipotik juga dapat dibebankan atas pesawat udara. Karena pesawat udara dan kapal sesungguhnya memiliki sifat yang hampir serupa. Hanya saja kendala utama adalah tidak ada peraturan yang jelas mengenai hipotik pesawat udara, berbeda dengan peraturan untuk kapal yang sudah lengkap. Hal itu sebenarnya dapat dimengerti karena pengaturan mengenai kapal sudah diatur sejak lama dalam KUHD. Berbeda dengan pesawat udara yang pengaturannya baru berkembang pesat pada abad ke-20. Sayangnya perhatian pemerintah saat ini tidak mengarah pada hal ini padahal wacana untuk melakukan reformasi hukum benda dan hukum jaminan Indonesia telah dimulai sejak puluhan tahun yang lalu.

Hipotik adalah suatu hak jaminan kebendaan atas benda-benda tidak bergerak untuk mengambil penggantian daripadanya bagi pelunasan suatu perikatan.¹⁰² Dari pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa tujuan hipotik adalah untuk menjamin debitor melunasi utangnya. Hipotik digunakan untuk melindungi kepentingan kreditor atas pelunasan piutangnya oleh debitor. Objek dari hipotik adalah benda tidak bergerak, dan ditegaskan kembali dalam pasal 1167 KUHPerdara yang melarang hipotik pada benda bergerak.

Ketentuan mengenai benda tidak bergerak diatur dalam pasal 506 KUHPerdara, 507 KUHPerdara dan 508 KUHPerdara yaitu:

1. Barang-barang yang menurut sifatnya tidak bergerak yaitu tanah dan segala sesuatu yang berhubungan dengan tanah, seperti benda-benda yang tumbuh di atas tanah atau segala sesuatu yang berdiri secara permanen di atas tanah;

¹⁰¹ Indonesia (e), *Undang-undang Tentang Penerbangan*, UU Nomor 15 Tahun 1992, LN. Nomor 52 Tahun 1992, TLN. Nomor 3481, psl. 12.

¹⁰² Kitab Undang-undang Hukum Perdata, *op.cit.*, psl. 1162.

2. Suatu barang yang dimaksudkan menjadi satu dengan tanah, misalnya mesin-mesin di pabrik, penggilingan, lampu, mesin pendingin (*air conditioner*) yang dipasang di rumah, hiasan rumah berupa lukisan yang menjadi satu dengan bangunan;
3. Hak-hak atas tanah seperti *eigendom* (hak milik), hak *opstal* (hak guna bangunan), hak *erfpach* (hak guna usaha), dan sebagainya.¹⁰³

Namun sejak diberlakukannya Undang-undang Nomor 4 Tahun 1996 Tentang Hak Tanggungan ketentuan mengenai Hipotik sepanjang mengenai pembebanan Hak Tanggungan pada hak atas tanah beserta benda-benda yang berkaitan dengan tanah sudah dinyatakan tidak berlaku lagi.

Hipotik merupakan hak kebendaan artinya kreditor berhak menuntut pelunasan terhadap piutang yang dijamin dengan barang tersebut. Hak kebendaan adalah hak absolut yang dapat dipertahankan terhadap siapa pun juga. Oleh karenanya setiap orang wajib menghormati hak tersebut. Dengan demikian, hak tersebut dapat dituntut kepada siapapun yang memegang barang yang dhipotikkan. Hak hipotik meliputi keseluruhan barang dan satu kesatuan yang tidak dapat dipecah-pecahkan,¹⁰⁴ artinya apabila sebagian utang telah dibayar lunas oleh debitor maka pembayaran tersebut tidak menghapuskan hipotik yang membebani barang tersebut. Kedudukan dari kreditor pemegang hipotik adalah preferen yang artinya didahulukan haknya untuk mendapat pelunasan utang dari penjudan objek hipotik daripada kreditor-kreditor lainnya.

Perjanjian hipotik adalah perjanjian aksesoir yaitu perjanjian yang bersifat ikutan terhadap perjanjian pokok. Perjanjian pokoknya dapat berupa perjanjian utang piutang, perjanjian kredit atau perjanjian pengakuan utang. Dengan demikian apabila perjanjian pokok hapus maka perjanjian hipotik juga turut hapus.

¹⁰³ Ketentuan mengenai Hipotik sebagaimana diatur dalam Buku II KUHPerdara Indonesia sepanjang mengenai pembebanan Hak Tanggungan pada hak atas tanah beserta benda-benda yang berkaitan dengan tanah dinyatakan tidak berlaku lagi. (Pasal 29 Undang-undang Nomor 4 Tahun 1996 Tentang Hak Tanggungan).

¹⁰⁴ *Ibid.*, psl. 1163.

Benda yang dihipotikkan harus diuraikan dengan rinci dalam perjanjian hipotik¹⁰⁵, uraian perincian yang jelas ini bukan masalah karena pada saat pesawat udara didaftarkan telah diuraikan secara rinci keterangan mengenai pabrik pesawat udara, mesin pesawat udara, jenis pesawat udara, tipe pesawat udara, pabrik pembuatnya, nomor seri pesawat udara serta keterangan-keterangan lain yang diperlukan. Penguraian secara rinci dalam perjanjian hipotik ini untuk memenuhi asas spesialisitas dalam hipotik.

Perjanjian hipotik harus dibuat dalam suatu akta otentik¹⁰⁶ dan harus didaftarkan dalam suatu register umum¹⁰⁷. Tanpa pendaftaran maka hipotik tidak pernah lahir/ ada dan dalam hal demikian hipotik tersebut tidak memiliki kekuatan apapun.¹⁰⁸ Selain itu tingkatan-tingkatan para kreditor pemegang hipotik juga ditentukan dari pendaftarannya, semakin tua maka tingkatannya semakin tinggi. Tingkatan hipotik ini juga berpengaruh pada kedudukan kreditor, kreditor pemegang hipotik tingkat pertama memiliki kedudukan lebih didahulukan dibandingkan kreditor pemegang hipotik tingkat dua, tiga, dan seterusnya.

Pihak yang berwenang untuk memberi hipotik dalam suatu perjanjian hipotik adalah orang yang berhak untuk memindahkan benda yang akan dibebani tersebut, dan pihak yang berwenang untuk melakukan pemindahan adalah pemilik barang.¹⁰⁹ Sehingga berdasarkan ketentuan tersebut maka pihak yang menguasai barang pada perjanjian sewa beli (*hire purchase*) dan pihak yang menguasai barang pada perjanjian sewa guna usaha (*leasing*) tidak dapat menghipotikan barang yang dikuasainya karena mereka bukanlah pemilik atas barang, kecuali apabila mereka memperoleh kuasa dari pemilik barang.¹¹⁰

¹⁰⁵ *Ibid.*, psl. 1174.

¹⁰⁶ *Ibid.*, psl 1171.

¹⁰⁷ *Ibid.*, psl 1179.

¹⁰⁸ Kewajiban pendaftaran diharuskan untuk memenuhi asas publisitas pada hipotik.

¹⁰⁹ Kitab Undang-undang Hukum Perdata, *op.cit.*, psl. 1168.

¹¹⁰ Martono (a), *op.cit.*, hlm. 245.

Pembebanan hak jaminan terhadap pesawat udara dengan hipotik memiliki beberapa keunggulan yang sangat menarik bagi kreditor. Selain hipotik dilekati oleh sifat kebendaan (*zaaksgesvolg*) yang didaftar dalam suatu register umum, dimungkinkan pula untuk mengadakan janji-janji khusus yang dicantumkan dalam akta hipotik seperti janji asuransi (pasal 297 KUHD), janji untuk tidak disewakan (pasal 1185 KUHPerdato), janji untuk tidak dibersihkan dari hipotik (pasal 1210 ayat 2 KUHPerdato). Dengan adanya janji-janji tersebut maka kedudukan kreditor semakin terjamin.¹¹¹

Sebagaimana telah disampaikan sebelumnya, hipotik diberikan oleh debitor kepada kreditor sebagai jaminan pelunasan utangnya. Sehingga dalam suatu perjanjian hipotik dilarang adanya janji bahwa apabila debitor tidak memenuhi kewajibannya maka barang jaminan menjadi milik kreditor, dan apabila terdapat janji demikian maka janji tersebut menjadi batal. Namun dimungkinkan bagi kreditor pemegang hipotik pertama untuk memperjanjikan, apabila debitor wanprestasi maka kreditor diberi kuasa untuk menjual barang yang dihipotikkan untuk mendapatkan pelunasan haknya (piutangnya). Penjualan barang tersebut harus dilakukan di depan umum (lelang). Hasil penjualan barang tersebut setelah dikurangi biaya-biaya dapat diambil untuk pelunasan utang debitor dan apabila masih ada sisanya dikembalikan kepada debitor.¹¹²

Selain itu dapat juga diperjanjikan dalam perjanjian hipotik bahwa debitor harus mengasuransikan barang objek hipotik untuk kepentingan kreditor, sehingga apabila barang tersebut hilang, rusak atau musnah maka kreditor tetap mendapatkan perlindungan. Hal lain yang dapat juga diperjanjikan adalah pembatasan kewenangan bagi pemilik barang yang dihipotikkan bahwa tidak boleh ada barang yang disewakan tanpa persetujuan dari kreditor, ketentuan ini diperjanjikan untuk melindungi kreditor dari merosotnya nilai barang.¹¹³

¹¹¹ Isnaeni, *op.cit.*, hlm. 162.

¹¹² Kitab Undang-undang Hukum Perdata, *op.cit.*, psl. 1178.

¹¹³ *Ibid.*, psl. 1185.

Pasal 1173 KUHPerdata menentukan bahwa berdasarkan perjanjian yang dibuat di luar negeri tidak bisa dilakukan pencatatan hipotik atas barang-barang yang ada di Indonesia, kecuali apabila dalam suatu traktat (perjanjian internasional-dari penulis) telah ditentukan sebaliknya. Berdasarkan ketentuan tersebut, perjanjian hipotik pesawat udara yang dibuat di luar negeri terhadap pesawat udara yang ada di Indonesia dapat diterima asalkan perjanjian yang dibuat di luar negeri tersebut sesuai dengan prosedur yang berlaku berdasarkan hukum nasional negara tersebut berdasarkan ketentuan Konvensi Jenewa 1948 dan Konvensi Cape Town.¹¹⁴ Berdasarkan ketentuan ini maka perjanjian hipotik (*mortgage*) yang dibuat di luar negeri dapat diakui di Indonesia.

Penjaminan pesawat terbang dan helikopter dengan menggunakan hipotik yang berlangsung saat ini tidaklah menimbulkan hak preferen atau hak istimewa bagi kreditor. Hal ini dikarenakan yang dapat dilaksanakan hanyalah Akta Kuasa Membebaskan Hipotik yang diberikan oleh debitor pemilik jaminan kepada kreditor. Pasal 1172 KUHPerdata mewajibkan pembebanan hipotik harus dilakukan dengan suatu akta otentik. Namun sampai saat ini belum ada peraturan yang menentukan Pejabat mana yang berwenang untuk membuat Akta Hipotik Pesawat Udara. Berbeda dengan kapal, dimana telah ditentukan bahwa pejabat yang berwenang untuk membuat Akta Hipotik Kapal adalah Syahbandar sedangkan Notaris hanya berwenang untuk membuat Surat Kuasa untuk Memasang Hipotik atas Kapal.

Selain itu pada pesawat udara juga tidak ada pengaturan mengenai pihak yang berwenang untuk melakukan pendaftaran terhadap hipotik pesawat udara dan dimana register umum tersebut dibuat. Saat ini di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan Republik Indonesia memang memiliki dan memelihara Buku Pencatatan (*Recordation*) pesawat udara yang terbuka untuk umum. Dalam prakteknya, Direktur Jenderal Perhubungan Udara akan mencatat segala hak jaminan atas pesawat udara yang dilaporkan dalam Buku Pencatatan tersebut. Tapi pencatatan tersebut bukanlah pencatatan yang dimaksud dalam pasal 1179 KUHPerdata karena setelah pencatatan tersebut

¹¹⁴ Martono (a), *op.cit.*, hlm. 286.

Pejabat yang bersangkutan tidak menerbitkan Grosse Akta Hipotik sebagai bukti adanya hak kebendaan, malainkan hanya memberikan Surat Keterangan yang menyatakan bahwa hipotik telah dicatatkan dalam Buku Pencatatan (Recordation) pesawat udara. Atau dengan kata lain pencatatan tersebut dilakukan hanya untuk tertib administrasi saja. Sehingga dalam hal ini tidak memenuhi asas publisitas dalam hipotik dan tidak mengikat pihak ketiga.

Bahwa Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan belum memberikan jalan keluar mengenai hak jaminan kebendaan yang dapat dibebankan atas pesawat udara di Indonesia. Ratifikasi Konvensi Cape Town dan pengaturannya dalam Undang-undang Penerbangan hanya memberikan jalan keluar bagi kreditor pemegang hak jaminan kebendaan yang dibebankan atas pesawat udara yang dipasang berdasarkan hukum asing, tetapi pesawatnya didaftarkan dan dioperasikan di Indonesia. Padahal ketentuan dalam Konvensi Cape Town memungkinkan perjanjian hak jaminan kebendaan yang sah berdasarkan hukum Indonesia dan didaftarkan dapat dijadikan suatu kepentingan internasional berdasarkan Konvensi Cape Town.

Maka untuk mensiasati hal tersebut, perusahaan penerbangan yang membutuhkan kredit (debitor) dapat menggunakan lembaga jaminan fidusia untuk menjaminkan mesin pesawat udara dan/ atau suku cadang pesawat udara sebagai jaminan atas utangnya. Karena tanpa adanya jaminan biasanya bank atau lembaga pembiayaan tidak mau memberikan kredit.

2.4. Perlindungan Terhadap Kreditor Pemegang Hak Jaminan Atas Pesawat Udara

Kreditor akan berusaha melakukan tindakan-tindakan yang dapat memaksa debitor melakukan kewajibannya atau upaya-upaya lain yang dapat membuat kreditor mendapatkan haknya, apabila debitor wanprestasi. Salah satu tindakan kreditor yang dimungkinkan berdasarkan Konvensi Cape Town adalah penghapusan pendaftaran pesawat dan melakukan ekspor pesawat udara dengan seketika dan tanpa memerlukan putusan pengadilan. Upaya ini dapat dilakukan

kreditor berdasarkan Pasal XIII Protokol Cape Town untuk menjalankan upaya pemulihan yang dimiliki kreditor berdasarkan Pasal 8 dan Pasal 10 Konvensi Cape Town. Hal ini perlu dilakukan oleh kreditor untuk memastikan pesawat udara tersebut terus beroperasi sehingga dapat menghasilkan uang. Namun karena pasar bagi pesawat tersebut di dalam negeri biasanya sangat sedikit maka kreditor perlu menariknya keluar dari wilayah Indonesia, sehingga dapat ditawarkan kepada pembeli yang berminat dan didaftarkan di negara lain.

Pada dasarnya deregistrasi pesawat udara hanya dapat dilakukan oleh pemiliknya yang sah karena pembatalan pencatatan (*deregistration*) atas pesawat udara wajib diajukan oleh pemegang tanda daftar pesawat/ debitor. Selain itu dalam mengajukan permohonan deregistrasi harus diserahkan bukti-bukti yang memuaskan pihak Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, dimana pihak-pihak yang tercatat namanya (pemilik dan debitor) telah menyetujui rencana deregistrasi tersebut. Atau dengan kata lain hampir mustahil kreditor dapat mengajukan deregistrasi tanpa bantuan dari debitor, pada saat debitor telah melakukan wanprestasi.

Maka untuk mengantisipasi kendala dalam melakukan deregistrasi tersebut, sebelum dilaksanakannya penyerahan atas pesawat udara, debitor wajib menyerahkan surat kuasa yang tidak dapat dicabut kembali untuk memberikan kuasa pada kreditor guna melaksanakan deregistrasi dan ekspor pesawat udara (*Irrevocable Deregistration and Export Request Authorization*) ketika debitor wanprestasi. Serta surat dari debitor kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara yang menyatakan bahwa debitor tidak berkeberatan untuk dilakukan deregistrasi atas pesawat udara dalam hal debitor dinyatakan wanprestasi oleh kreditor. Tata cara ini yang kemudian diadopsi oleh Undang-undang Penerbangan, dimana ditentukan bahwa debitor dapat menerbitkan kuasa memohon deregistrasi kepada kreditor untuk memohon penghapusan pendaftaran dan ekspor atas pesawat terbang atau helikopter yang telah memperoleh tanda pendaftaran Indonesia.¹¹⁵

¹¹⁵ Indonesia (a), *op.cit.*, psl. 74.

Agar IDERA dapat segera dilaksanakan di Indonesia maka Menteri Perhubungan telah menerbitkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 49 Tahun 2009 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 47 Tentang Pendaftaran Pesawat Udara (Permen Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil) dan kemudian untuk mengatur lebih lanjut ketentuan tersebut maka Direktur Jenderal Perhubungan Udara menerbitkan Staff Instruction 47-02 Tentang Kuasa Untuk Memohon Penghapusan Pendaftaran dan Ekspor yang Tidak Dapat Dicabut Kembali (*Irrevoacble Deregistration and Export Request Authorization*).

Tujuan dari adanya IDERA adalah mempermudah birokrasi penarikan pesawat dari wilayah Indonesia dengan cara memberikan kewenangan kepada kreditor (penerima kuasa) untuk melakukan penghapusan pendaftaran pesawat di Indonesia dan melakukan pemindahan pesawat keluar dari wilayah Indonesia apabila debitor (pemberi kuasa) wanprestasi. Kuasa ini secara langsung memberikan jaminan kepada kreditor bahwa pesawatnya masih dapat beroperasi. Hal ini dilatarbelakangi keadaan dimana sebelum adanya ratifikasi terhadap Konvensi Cape Town, kreditor selalu mengalami kesulitan untuk melakukan penarikan pesawat dari wilayah Indonesia ketika debitor wanprestasi, diperlukan waktu berbulan-bulan bahkan bertahun-tahun bagi kreditor untuk dapat memperoleh kembali pesawatnya. Dan ketika mendapatkan pesawatnya, nilai pesawat tersebut telah sangat jatuh sehingga menimbulkan kerugian bagi kreditor. Karena adanya resiko tersebut maka biasanya kreditor membebankan biaya asuransi yang sangat besar kepada perusahaan penerbangan Indonesia (debitor).

Perlindungan dari IDERA terhadap kreditor hanya diberikan oleh pemerintah apabila IDERA tersebut telah didaftarkan/ dicatat oleh Menteri Perhubungan.¹¹⁶ Hal yang juga harus diperhatikan adalah pencatatan IDERA hanya dapat diberikan atas pesawat udara yang telah terdaftar dalam Daftar Pesawat Udara Sipil Indonesia (Daftar Pesawat Udara).

Kementerian Perhubungan menentukan bahwa permohonan pencatatan IDERA harus dibuat oleh debitor dalam bentuk formulir permohonan yang disebut "DAC Form 47-XX" (Aplikasi untuk Pencatatan Deregistrasi dan

¹¹⁶ Indonesia (a), *op.cit.*, psl. 74 ayat (1).

Otorisasi Permintaan Ekspor (IDERA)) yang telah disediakan. Formulir tersebut berisi keterangan mengenai objek IDERA yaitu tipe pesawat, nomor seri, tanda pendaftaran dan nomor registrasi, juga nama dan alamat debitor yang memberikan otorisasi, serta nama dan alamat kreditor sebagai pihak yang menerima otorisasi. Sebagai surat kuasa khusus, dalam IDERA harus disebutkan dengan jelas kewenangan apa saja yang diberikan oleh debitor kepada kreditor, seperti:

1. Mengupayakan penghapusan pendaftaran pesawat udara; dan
2. Mengupayakan ekspor dan pemindahan fisik pesawat udara dari wilayah dimana pesawat udara tersebut berada.¹¹⁷

Formulir DAC Form 47-XX yang telah diisi sebelum diserahkan harus dilengkapi dengan dokumen-dokumen berupa:

1. Salinan Sertifikat Pendaftaran Pesawat
2. Salinan referensi IDERA, apabila:
 - a. Debitor adalah penyewa guna usaha maka buktinya berupa Persetujuan Sewa Guna Usaha Pesawat; atau
 - b. Debitor adalah pihak-pihak yang menerima hak tagih/ mortgagee maka buktinya berupa Salinan Persetujuan Jaminan Pesawat; atau
 - c. Debitor adalah pembeli bersyarat maka buktinya berupa salinan Persetujuan Pengikatan Hak.¹¹⁸

Formulir DAC Form 47-XX tersebut harus ditandatangani oleh orang yang berwenang untuk melakukan tindakan hukum itu. Setelah lengkap semua permohonan tersebut diserahkan kepada Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara melalui Sub-Direktorat Produk Aeronautika.

Setelah menerima permohonan pencatatan IDERA, Inspektor akan melakukan penelaahan terhadap Aplikasi DAC Form 47-XX yang berkaitan dengan objek IDERA seperti tipe pesawat, nomor seri, tanda pendaftaran dan nomor registrasi; Debitor yang memberikan otorisasi/kuasa seperti nama dan alamat; Kreditor sebagai pihak yang menerima otorisasi/kuasa berupa nama dan

¹¹⁷ Pasal IX ayat (1) Protokol.

¹¹⁸ Bab II, SI 47-02

alamat; dan referensi-referensi yang berasal dari Perjanjian Sewa Guna Usaha atau Perjanjian Jaminan atau Perjanjian Pengikatan Hak.

Kepentingan terhadap objek pesawat udara yang membawa pada penerbitan IDERA dapat muncul dari situasi dimana dua atau lebih pihak yang terlibat dalam Perjanjian Sewa Guna Usaha, Perjanjian Jaminan atau Perjanjian Pengikatan Hak Pesawat. Apabila hal ini berkaitan dengan Perjanjian Sewa Guna usaha maka Inspektor harus melakukan evaluasi untuk menentukan:

1. Perjanjian tersebut adalah perjanjian yang sama yang digunakan sebagai referensi dalam proses registrasi pesawat dan masih berlaku.
2. Debitor yang memberi otorisasi/kuasa adalah pihak yang bertindak sebagai Penyewa Guna Usaha pesawat, dimana nama dan alamatnya sama seperti yang tertera dalam form aplikasi.
3. Kreditor sebagai pihak yang menerima otorisasi/kuasa dari debitor adalah Pemberi Sewa Guna Usaha pesawat, dimana nama dan alamatnya sama seperti yang tertera dalam form aplikasi.

Apabila pendaftaran IDERA ini terkait dengan Perjanjian Jaminan maka evaluasi harus dilakukan untuk menentukan:

1. Debitor yang memberikan otorisasi/kuasa adalah badan yang bertindak sebagai Pemberi Hak Tagih, dimana nama dan alamatnya adalah sama dengan yang tertera pada form aplikasi.
2. Kreditor sebagai pihak yang menerima otorisasi/kuasa adalah Penerima Hak Tagih, nama dan alamatnya adalah sama seperti yang tertera pada form aplikasi.

Dan apabila permohonan IDERA ada karena ada Perjanjian Pengikatan Hak maka:

1. Debitor yang memberi otoritas/kuasa adalah Pembeli Bersyarat atas pesawat, dimana nama dan alamatnya adalah sama dengan yang tertera pada form aplikasi.
2. Kreditor sebagai pihak yang menerima otoritas/kuasa adalah Penjual Bersyarat, dimana nama dan alamatnya adalah sama dengan yang tertera pada form aplikasi.

Inspektor juga melakukan penelaahan terhadap Sertifikat Pendaftaran Pesawat (*Certificate of Registration*) dengan mencocokkan data pada Daftar Pesawat Udara Sipil Indonesia yang ada pada Kementerian Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara untuk memastikan bahwa tidak memiliki pencatatan IDERA sebelumnya.¹¹⁹ Itulah sebabnya mengapa hanya pesawat yang telah terdaftar dalam Daftar Pesawat Udara Sipil Indonesia yang dapat dikabulkan permohonan pencatatan IDERA.

Apabila dalam Daftar Pesawat Udara tidak ada catatan IDERA lain pada pesawat udara tersebut maka permohonan pencatatan IDERA dapat dikabulkan. Namun apabila ternyata terhadap pesawat udara tersebut telah ada pencatatan IDERA lain sebelumnya maka petugas tersebut harus melapor kepada atasannya untuk mendapatkan disposisi lebih lanjut.

Jika hasil evaluasi Inspektor memberikan hasil yang tidak memuaskan maka harus didiskusikan dengan tingkatan manajemen yang lebih tinggi untuk mengambil tindakan selanjutnya. Apabila hasil evaluasi memutuskan untuk menyetujui maka Inspektor tersebut harus menyiapkan Pemberitahuan Pencatatan IDERA untuk ditandatangani oleh Direktur Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara atas nama Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

Setelah penerbitan Pemberitahuan Pencatatan IDERA, Inspektor akan mencatat dalam Kartu Detail Pesawat, DAC Form 47-2B, informasi yang berhubungan dengan Pemberitahuan Pencatatan IDERA seperti:

1. Nomor Surat Pemberitahuan dan tanggal penerbitan;
2. Nama dan alamat debitor;
3. Nama dan alamat pihak yang menerima otorisasi;
4. Dokumen referensi seperti Persetujuan Sewa Guna Usaha, Persetujuan Jaminan atau Persetujuan Pengikatan Hak.

Atas pencatatan ini Pemohon akan menerima bukti berupa Pemberitahuan Pencatatan IDERA yang asli.

Dengan adanya pencatatan ini maka kreditor yang namanya tercatat akan mendapatkan perlindungan berdasarkan Konvensi Cape Town dan Protokol Cape

¹¹⁹ Bab III, SI 47-02

Town, ketika debitor wanprestasi. Salah satu hak upaya pemulihan yang dimiliki oleh kreditor adalah melakukan penghapusan terhadap pendaftaran pesawat udara tersebut dari Daftar Pesawat Udara Sipil Indonesia dan kemudian membawanya keluar dari wilayah Indonesia untuk didaftarkan di negara lain.

Mengacu pada Undang-undang Penerbangan, kreditor merupakan satu-satunya pihak yang berwenang untuk mengajukan permohonan penghapusan IDERA.¹²⁰ Namun debitor sebenarnya juga dapat mengajukan permohonan penghapusan IDERA tapi harus dapat menunjukkan izin tertulis dari Kreditor/pihak yang diberi otorisasi/kuasa.

Penghapusan pencatatan IDERA dilakukan dengan cara Pemohon harus membuat Surat Permohonan secara formal kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. Saat menerima Surat Permohonan Penghapusan, Inspektur yang ditunjuk akan melakukan pemeriksaan. Apabila pemohon adalah kreditor atau pihak yang menerima otorisasi maka akan diperiksa Logbook untuk menentukan bahwa benar pemohon adalah pihak yang menerima otorisasi. Sedangkan apabila pemohon adalah debitor maka petugas pemeriksa juga akan memeriksa Logbook untuk memastikan bahwa izin tertulis telah diperoleh dari kreditor/pihak yang menerima otorisasi.¹²¹

Dalam hal evaluasi memberikan hasil memuaskan maka petugas pemeriksa akan:

1. Menyiapkan Surat Pemberitahuan Penghapusan IDERA untuk ditandatangani oleh Direktur Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara atas nama Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
2. Mengirim Surat Pemberitahuan Penghapusan IDERA kepada Pemohon.
3. Membuat status pada Logbook Pencatatan IDERA dan Kartu Detail Pesawat, DAC Form 47-2B bahwa pencatatan IDERA tersebut telah dihapus.¹²²

¹²⁰ Pasal 74 ayat (4) UU Penerbangan.

¹²¹ Bab IV angka (3) SI 47-02.

¹²² Bab IV angka (4) SI 47-02.

Perlindungan bagi kreditor dengan diratifikasinya Konvensi Cape Town oleh Indonesia adalah:

- a. Setiap upaya yang ditentukan dalam Konvensi terhadap kreditor yang tidak ditentukan memerlukan bantuan pengadilan, dapat dilaksanakan tanpa bantuan atau pemberitahuan kepada pengadilan;
- b. Para pihak bebas menentukan syarat dan ketentuan yang berlaku diantara para pihak serta pilihan hukum yang berlaku terhadap perjanjian yang mereka buat; dan
- c. Penerima kuasa dalam IDERA adalah satu-satunya pihak yang berwenang untuk melaksanakan hak-haknya berupa mengupayakan penghapusan pendaftaran pesawat udara dan mengupayakan ekspor dan pemindahan fisik objek pesawat udara dari wilayah dimana pesawat udara tersebut berada.
- d. Pihak Perhubungan Udara yang melakukan pencatatan pesawat udara dan instansi-instansi terkait lainnya seperti Direktorat Bea dan Cukai, Departemen Pertahanan, Departemen Luar Negeri yang berdasarkan peraturan yang berlaku harus dimintakan persetujuannya dalam rangka ekspor pesawat udara harus bekerja sama dan membantu pihak yang diberi kuasa dalam IDERA.¹²³

Apabila dibaca sekilas memang terlihat bahwa ketentuan dalam Konvensi Cape Town ini sangat melindungi kepentingan kreditor yang sebagian besar adalah pihak asing, namun menurut Priti Suri dan Aditya Gupta manfaat ratifikasi Konvensi Cape Town bagi negara berkembang antarlain:

1. *Aircraft manufacturers and suppliers will be able to get access to expanded markets, higher output and sales levels as because of reduced rate of interest many more airline operators/individuals will opt for procurement of aircrafts. This will propel the demand for new aircrafts;*
2. *Airlines will be benefited by reducing financing costs and providing greater access to finance;*
3. *Governments will gain by reducing debt levels where government is lending the money to purchase the aircraft through guarantees and reducing risk, and eliminating providing counter guarantees to international financial institutions in the long run;*

¹²³ Ahyani, *op.cit.*

4. *Investors will be able to get higher returns on investments as banks have assurance of secured debt;*
5. *Passengers will be able to get cheaper air tickets as interest amount payable has to be factored in the ticket prices, reduction in interest payment amount will be passed down to the passengers and there will be increased frequency of flight services with more aircrafts being inducted.*¹²⁴

2.5. Peran Notaris Dalam Pembebanan Jaminan Fidusia Atas Mesin Pesawat Udara

Notaris adalah pejabat yang memiliki kewenangan untuk membuat akta. Akta merupakan suatu bukti tertulis yang diakui oleh hakim sebagai alat bukti. Ada dua jenis akta yang dikenal dalam KUHPerdara yaitu akta otentik dan akta bawah tangan. Akta otentik adalah suatu akta yang dalam bentuk yang ditentukan oleh undang-undang, dibuat oleh atau dihadapan pegawai-pegawai umum yang berkuasa untuk itu di tempat di mana akta dibuatnya.¹²⁵ Akta otentik dalam suatu pembuktian memiliki kekuatan yang sempurna atas apa yang tercantum didalamnya. Agar suatu akta dinyatakan otentik maka dalam pembuatannya harus memenuhi hal-hal sebagai berikut:

1. Dibuat dalam bentuk yang ditentukan oleh undang-undang;
2. Dibuat oleh pejabat yang berwenang;
3. Dibuat dalam wilayah dimana pejabat tersebut berwenang untuk membuat akta itu.

Apabila suatu akta otentik tidak dibuat dengan formalitas yang ditentukan oleh undang-undang tersebut maka akta tersebut kehilangan fungsi pembuktiannya sebagai alat bukti yang sempurna dan hanya berlaku sebagai akta dibawah tangan bagi para pihak apabila pihak-pihak tersebut menandatangani.

Walaupun pengaturan mengenai hak jaminan kebendaan atas pesawat udara di Indonesia belum jelas, kebutuhan kredit dari perusahaan penerbangan di Indonesia tetap tinggi, maka salah satu cara yang dapat dijadikan pilihan bagi

¹²⁴ Priti Suri dan Aditya Gupta, "Cape Town Convention – Impact On Financing The Big Bird", *Aviation Bulletin II*, (April 2007).

¹²⁵ Kitab Undang-undang Hukum Perdata, *op.cit.*, psl. 1868.

perusahaan penerbangan (debitor) untuk mendapatkan kredit adalah dengan menjaminkan bagian-bagian dari pesawat udara, seperti mesin, rangka atau suku cadangnya secara Fidusia.

Pembebanan mesin, rangka atau suku cadang pesawat udara dengan jaminan fidusia menurut Undang-undang Jaminan Fidusia harus dilakukan dengan suatu akta notaris yang otentik, yang dibuat dalam Bahasa Indonesia. Akta Jaminan Fidusia sekurang-kurangnya memuat:

- a. Identitas dari pihak Pemberi dan Penerima Fidusia;
- b. Data perjanjian pokok yang dijamin fidusia¹²⁶;
- c. Uraian mengenai Benda yang menjadi objek Jaminan Fidusia¹²⁷;
- d. Nilai penjaminan; dan
- e. Nilai Benda yang menjadi objek jaminan Fidusia.

Untuk membuat akta jaminan fidusia, hal pertama yang harus dilakukan Notaris adalah memeriksa identitas para pihak. Tujuan dari pemeriksaan identitas ini adalah untuk menentukan bahwa pihak-pihak yang bertindak dalam akta adalah orang yang cakap menurut hukum¹²⁸ dan memiliki kewenangan untuk melakukan tindakan hukum tersebut.

Setelah memeriksa subjeknya, Notaris juga harus memeriksa objeknya. Objek fidusia adalah barang bergerak dan barang tidak bergerak yang tidak dapat dibebani hak tanggungan, dalam hal ini mesin, rangka dan/atau suku cadang pesawat udara. Pemeriksaan dapat dilakukan terhadap dokumen-dokumen pemilikan atau pembeliannya. Notaris dalam hal ini harus berhati-hati karena adanya asas hukum yang menyatakan bahwa, “Setiap orang yang menguasai barang bergerak dianggap sebagai pemilik”. Pemeriksaan ini dilakukan sekaligus dalam rangka memenuhi asas spesialisitas dari jaminan fidusia.

¹²⁶ Utang yang pelunasannya dapat dijamin dengan fidusia adalah:

- a. Utang yang telah ada;
- b. Utang yang akan timbul di kemudian hari yang telah diperjanjikan dalam jumlah tertentu; atau
- c. Utang yang pada saat eksekusi dapat ditentukan jumlahnya berdasarkan perjanjian pokok yang menimbulkan kewajiban memenuhi suatu prestasi.

¹²⁷ Fidusia dapat diberikan terhadap satu atau lebih jenis benda, termasuk piutang, baik yang telah ada pada saat jaminan diberikan maupun yang diperoleh kemudian.

¹²⁸ Paling sedikit berumur 18 (delapan belas) tahun atau telah menikah.

Guna memenuhi asas publisitas dari jaminan fidusia maka mesin, rangka dan/atau suku cadang pesawat udara yang telah dibebani dengan jaminan fidusia wajib didaftarkan. Pendaftaran jaminan fidusia dilakukan di Kantor Pendaftaran Fidusia pada Kantor Wilayah Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia di tempat kedudukan pemberi fidusia. Dalam hal ini, Notaris juga sebagai kuasa dari kreditor dalam membantu untuk mendaftarkan fidusia yang akta Jaminan Fidusia telah dibuatnya. Pendaftaran fidusia ini merupakan hal yang sangat penting karena pendaftaran merupakan syarat lahirnya fidusia. Karena tanpa adanya pendaftaran maka sifat-sifat hak kebendaan pada fidusia seperti hak preferen tidak akan ada/ lahir.

Untuk memaksimalkan perlindungan bagi kreditor maka Notaris dapat menyarankan agar para pihak mendaftarkan objek jaminan fidusia tersebut guna mendapatkan fasilitas sebagai kepentingan internasional berdasarkan Konvensi Cape Town. Dalam hal ini, Notaris dapat bertindak sebagai kuasa dari debitor dan kreditor untuk melakukan pendaftaran terhadap Surat Kuasa untuk Memohon Penghapusan Pendaftaran dan Ekspor yang Tidak Dapat Dicabut Kembali (*Irrevocable Deregistration and Export Request Authorization/IDERA*), dengan demikian kreditor pada saat debitor wanprestasi dapat segera melakukan eksekusi terhadap pesawat udara dengan penghapusan pendaftaran mesin pesawat udara pada daftar yang ada di Kementerian Perhubungan Republik Indonesia dan menjualnya kepada pihak lain.

Tugas lainnya yang diemban oleh Notaris menurut Undang-undang Nomor 30 Tahun 2004 Tentang Jabatan Notaris adalah memberikan nasihat hukum kepada masyarakat yang datang kepadanya seputar pembuatan akta.¹²⁹ Dalam membuat akta Jaminan Fidusia atas mesin pesawat udara Notaris harus dapat menjelaskan dokumen-dokumen yang dibutuhkan untuk pembuatan akta, dan proses pembuatan akta serta hal-hal penting dalam akta. Sehingga dalam hal ini dituntut pentingnya Notaris memahami hukum secara komprehensif.

¹²⁹ Indonesia (e), *Undang-undang Tentang Jabatan Notaris*, UU Nomor 30 Tahun 2004, LN. Nomor 117 Tahun 2004, TLN No. 4432, psl. 15 ayat (2) huruf e.

Sebagai suatu profesi, Notaris harus bekerja dengan berpegang teguh pada hukum, Undang-undang Jabatan Notaris dan Kode Etik Notaris. Selain itu Notaris untuk menjalankan profesinya secara profesional dituntut untuk terus mengembangkan ilmu pengetahuan dan keterampilannya sehingga dapat memberikan pelayanan kepada masyarakat secara maksimal.

