



UNIVERSITAS INDONESIA

**HAK JAMINAN ATAS PESAWAT UDARA
SETELAH BERLAKUNYA
UNDANG-UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG
PENERBANGAN**

TESIS

INAYATI NOOR THAHIR

0809427051

**FAKULTAS HUKUM
PROGRAM KENOTARIATAN**

DEPOK

JUNI 2010



UNIVERSITAS INDONESIA

**HAK JAMINAN ATAS PESAWAT UDARA
SETELAH BERLAKUNYA
UNDANG-UNDANG NOMOR 1 TAHUN 2009 TENTANG
PENERBANGAN**

TESIS

**Diajukan sebagai salah satu syarat untuk memperoleh gelar
Magister Kenotariatan**

INAYATI NOOR THAHIR

0809427051

**FAKULTAS HUKUM
PROGRAM KENOTARIATAN**

DEPOK

JUNI 2010

HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS

Tesis ini adalah hasil karya saya sendiri, dan semua sumber baik yang dikutip maupun dirujuk telah saya nyatakan dengan benar.

Nama : Inayati Noor Thahir

NPM : 0806427051

Tanda Tangan :

Tanggal :24 Juni 2010



HALAMAN PENGESAHAN

Tesis ini diajukan oleh:

Nama : Inayati Noor Thahir

NPM : 0806427051

Program Studi : Notariat

Judul Tesis : Hak Jaminan Atas Pesawat Udara Setelah Berlakunya
Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Telah berhasil dipertahankan dihadapan Dewan Penguji dan diterima sebagai bagian persyaratan yang diperlukan untuk memperoleh gelar Magister Kenotariatan pada Program Studi Kenotariatan, Fakultas Hukum, Universitas Indonesia.

DEWAN PENGUJI

Pembimbing : Prof. DR. Rosa Agustina, S.H., M.H. _____

Penguji : Surini Ahlan Syarief, S.H., M.H. _____

Penguji : Wenny Setiawati, S.H., M.H. _____

Ditetapkan di : Depok

Tanggal : 24 Juni 2010

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur Penulis sampaikan kehadiran Allah swt, atas segala berkah, rahmat dan hidayahnya sehingga Penulis dapat menyelesaikan tesis ini, yang merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar Magister Kenotariatan. Tesis ini berjudul Hak Jaminan Atas Pesawat Udara Setelah Berlakunya Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, yang dibuat sebagai studi terhadap Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 yang baru saja diundangkan pada Januari 2009 dari sudut hukum jaminan.

Penulis menyadari bahwa tanpa bantuan dan dukungan dari berbagai pihak maka akan sulit menyelesaikan tesis ini, untuk itu Penulis ingin menyampaikan terima kasih kepada:

1. Prof. DR. Rosa Agustina, S.H., M.H. yang telah meluangkan waktu dan tenaga untuk membimbing Penulis selama mengerjakan tesis ini.
2. Pimpinan dan Staf pada Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan Biro Hukum pada Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
3. Pimpinan dan Staf pada Sekretariat Program Kenotariatan, Fakultas Hukum Universitas Indonesia yang telah membantu selama Penulis menjalankan studi pada Program Magister Kenotariatan.
4. Pimpinan dan Staf Perpustakaan Kartohadiprojo, Fakultas Hukum Universitas Indonesia yang telah membantu selama proses belajar Penulis selama menjalankan studi di Fakultas Hukum Universitas Indonesia.
5. Kedua orang tua, H. Muhammad Thahir dan Hj. Maspiati yang telah memberikan dukungan dan kesempatan kepada Penulis untuk melanjutkan studi serta kakak dan adik, Fitria Fauziah Thahir, S.E., M.M. dan Miftahuljannah Thahir, S.Sos.
6. Teman-teman seperjuangan pada program Kenotariatan, Alfi Renata, S.H., M.Kn., Frisca Cristi, S.H., M.Kn., Hilda Natasha, S.H., Martina, S.H., M.Kn., Mutiara Putri, S.H., M.Kn dan teman-teman lainnya yang tidak dapat disebutkan satu per satu.
7. Teman-teman Internalis yang merupakan tempat diskusi paling handal Adhari Suryaputra, S.H., Anita Abigail, S.H., Hutari H.W.P., S.H., M.H., Indah

Mutiara Fadjri, S.H., Indrita Hardiana, S.H., Intan Permata Sari, S.H., Karnia Cecilia, S.H., M.H., Lusita, S.H., Marina Eka Amalia, S.H., Mariko Bawi, S.H., Novi Astari Bellina, S.H., Nur Atina, S.H.

8. Teman-teman Busaki yang selalu mendukung walau dari jauh, Adisti Sakina, Nindira, S. Hum, Karlina Oktaviani, S. Kom, Rahma, S.E., Ayu, Gloria Corry, S.H., Henny, S.Sos dan Santianna, S.H.
9. Teman-teman di Pondok Cempaka yang selalu membuat ceria Sitta Yunita AG, S.Sos, Monica Margaret, S.Sos, Anggia Putri, S.Sos.
10. Mohammad Rian Rahardi yang selalu memberikan semangat pada Penulis untuk menjadi orang lebih baik.

Penulis menyadari bahwa penulisan tesis ini masih jauh dari sempurna, untuk itu Penulis akan menerima dengan tangan terbuka kritik dan saran yang membangun dari para pembaca sekalian. Penulis berharap Allah swt akan membalas segala kebaikan yang telah diberikan. Semoga tesis ini dapat bermanfaat dan dapat mengembangkan ilmu pengetahuan.

Depok, 24 Juni 2010

Inayati Noor Thahir

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Indonesia, saya yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Inayati Noor Thahir
NPM : 0806427051
Program Studi : Kenotariatan
Fakultas : Hukum
Jenis Karya : Tesis

Demi pengembangan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Indonesia **Hak Bebas Royalti Non-Eksklusif (*Non-exclusive Royalty-Free Right*)** atas karya ilmiah saya yang berjudul:

**Hak Jaminan Atas Pesawat Udara Setelah Berlakunya
Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan**

Berdasarkan persetujuan Hak Bebas Royalti Noneksklusif ini, Universitas Indonesia berhak menyimpan, mengalihkan bentuk, mengalihmediakan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat serta mempublikasikan tugas akhir saya selama tetap mencantumkan nama saya sebagai penulis atau pencipta dan juga sebagai pemilik Hak Cipta.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya dengan sadar tanpa paksaan dari pihak manapun.

Depok, 24 Juni 2010

Yang membuat pernyataan,

Inayati Noor Thahir

ABSTRAK

Nama : Inayati Noor Thahir
Program Studi : Kenotariatan
Judul : Hak Jaminan Atas Pesawat Udara Setelah Berlakunya
Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang
Penerbangan

Tesis ini meneliti mengenai hak jaminan kebendaan yang dapat dibebankan atas pesawat terbang setelah berlakunya Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, dengan menggunakan metode penelitian yuridis normatif dan metode analisis kualitatif. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan tidak menyebutkan secara tegas lembaga jaminan yang dapat dibebankan atas pesawat udara. Penjaminan pesawat terbang dan helikopter dengan menggunakan hipotik yang berlangsung saat ini tidaklah menimbulkan hak preferen bagi kreditor karena yang dapat dilaksanakan hanya Akta Kuasa Membebankan Hipotik. Pencatatan yang dilakukan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan hanya menghasilkan Surat Keterangan. Gadai juga tidak bisa dibebankan pada pesawat udara karena debitor harus melepaskan pesawat udara dari kekuasaannya dan menyerahkannya pada kreditor. Pesawat udara juga tidak mungkin dibebankan dengan hak tanggungan karena objek dari hak tanggungan adalah hak atas tanah dan benda-benda lain yang merupakan satu kesatuan dengan tanah. Undang-undang Nomor 42 Tahun 1999 Tentang Jaminan Fidusia secara tegas menyatakan fidusia tidak dapat dibebankan pada pesawat udara. Namun dalam undang-undang tersebut tidak ada larangan untuk menjadikan bagian pesawat udara seperti mesin pesawat udara dan/atau suku cadang pesawat udara untuk dijadikan objek jaminan fidusia. Dengan demikian Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan belum memberikan jalan keluar mengenai lembaga jaminan kebendaan yang dapat dibebankan atas pesawat udara di Indonesia. Kaitan antara hak jaminan kebendaan atas pesawat terbang dan Konvensi Cape Town adalah perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan merupakan salah satu cara untuk mendapatkan perlindungan sebagai kepentingan internasional berdasarkan Konvensi Cape Town. 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. Perlindungan kreditor berdasarkan Konvensi Cape Town salah satunya adalah penghapusan pendaftaran pesawat udara dan melakukan ekspor pesawat udara dengan seketika dan tanpa putusan pengadilan melalui Surat Kuasa yang tidak dapat dicabut kembali untuk memohon penghapusan pendaftaran dan ekspor (*Irrevocable deregistration and export request authorization/ IDERA*) atas pesawat udara yang memiliki tanda kebangsaan dan tanda pendaftaran Indonesia. IDERA hanya dapat dilaksanakan di Indonesia apabila telah didaftarkan/dicatat oleh Menteri Perhubungan. Peran Notaris dalam pembebanan jaminan fidusia atas mesin pesawat udara dan/atau suku cadang pesawat udara adalah dengan membuat akta Jaminan Fidusia dan melakukan pendaftaran fidusia pada Kantor Pencatatan Fidusia, selain itu Notaris juga dapat bertindak selaku kuasa dari debitor untuk mendaftarkan IDERA.

Kata kunci : Pesawat Udara, Jaminan Kebendaan, Fidusia, Konvensi Cape Town

ABSTRACT

Name : Inayati Noor Thahir
Program : Notary
Title : The Security Right of Aircrafts after the Enactment of
Law Number 1 Year 2009 regarding Aviation

This thesis discusses about the security right may be charged for the aircraft after the enactment of Law Number 1 Year 2009, using a normative juridical research methods and qualitative analysis methods. Law Number 1 Year 2009 does not expressly mention the security right that can be charged for the aircraft. Security for both aircraft and helicopters using mortgage today does not give any secured right for creditors since only the Deed of Power of Attorney to Mortgage Charges is able to be exercised. The recordation conducted by the Directorate General of Air Transportation of the Ministry of Transportation only issues a statement letter. A pledge cannot also be charged to the aircraft because in this scheme the debtor must deliver it to the creditor. Moreover, aircraft is also not possible to be charged through *Hak Tanggungan* due to its object which is only land or others belonging to the land. On the other hand, Law Number 42 Year 1999 regarding Fiduciary Guaranty clearly states fiduciary guaranty cannot be charged to the aircraft; although, there is no provision in the law which prohibits charging parts of an aircraft, such as its engines and/or spare parts, as the object of the fiduciary guaranty. In other words, it indicates that Law Number 1 Year 2009 has not provided any solution for problems about what security right may be charged to the aircraft. The correlation between this issue and the Cape Town Convention is that security agreement is a way to gain protection as an international interest under this convention. Ratification of the Cape Town Convention and the adoption of it into the Indonesian Aviation Law only gives solution for creditors who hold security right—conducted with the foreign laws—of aircraft, but it is registered and operated in this country. One of the protections for creditors under the convention is the deregulation of aircraft registration and export immediately and without the court decision, through a power of attorney that cannot be revoked to request of nullification of the registration and export (irrevocable deregistration and export request authorization/IDERA) of the aircraft with Indonesian nationality and registration marks. The IDERA can be enforced in Indonesia only after it has been registered or recorded by the Ministry of Transportation. The roles of Notary in this fiduciary assignment of aircraft engines and/or its spare parts are to prepare the related deed and register it to the Fiduciary Registration Office. In addition, Notary also acts as an attorney of the debtor to register the IDERA.

Keywords: Aircraft, security rights, Fiduciary, Cape Town Convention

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERNYATAAN ORISINALITAS.....	ii
LEMBAR PENGESAHAN.....	iii
KATA PENGANTAR.....	iv
LEMBAR PERSETUJUAN PUBLIKASI KARYA ILMIAH.....	vi
ABSTRAK.....	vii
DAFTAR ISI.....	ix
1. PENDAHULUAN.....	1
1.1. Latar Belakang.....	1
1.2. Pokok Permasalahan.....	8
1.3. Tujuan Penulisan.....	9
1.4. Metode Penelitian.....	9
1.5. Sistematika Penulisan.....	11
2. PESAWAT UDARA SEBAGAI JAMINAN UTANG.....	13
2.1. Pesawat Udara sebagai Benda.....	13
2.2. Konvensi Cape Town dan Kepentingan Internasional.....	21
2.3. Hak Jaminan Kebendaan atas Pesawat Udara.....	35
2.3.1. Gadai.....	44
2.3.2. Hak Tanggungan.....	46
2.3.3. Fidusia.....	47
2.3.4. Hipotik.....	50
2.4. Perlindungan Terhadap Kreditor Pemegang Hak Jaminan Atas Pesawat Udara.....	56
2.5. Peran Notaris dalam Pembebanan Jaminan Fidusia Atas Mesin Pesawat Udara.....	64
3. PENUTUP.....	68
3.1. Kesimpulan.....	68
3.2. Saran.....	71
4. DAFTAR PUSTAKA.....	73
5. DAFTAR LAMPIRAN.....	78
Lampiran 1 Peraturan Presiden Nomor 8 Tahun 2007 Tentang Pengesahan	

<p><i>Convention on International Interest in Mobile Equipment</i> (Konvensi Tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak) Beserta <i>Protocol to the Convention on International Interest in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment</i> (Protokol pada konvensi Tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak Mengenai Masalah-Masalah Khusus pada Peralatan Pesawat Udara).....</p>	78
Lampiran 2 <i>Convention on International Interest in Mobile Equipment</i>	86
Lampiran 3 <i>Protocol to the Convention on International Interest in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment</i>	116
Lampiran 4 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor KM 49 Tahun 2009 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 47 (<i>Civil Aviation Safety Regulation Part 47</i>) Tentang Pendaftaran Pesawat Udara (<i>Aircraft Registration</i>).....	136
Lampiran 5 Staff Instruction Nomor SI 47-02 Tentang Prosedur Pencatatan Kuasa yang Tidak Dapat Dicabut Kembali untuk Memohon Penghapusan Pendaftaran dan Ekspor.....	155