

BAB 3

PENUTUP

3.1. KESIMPULAN

Berdasarkan uraian yang telah diberikan maka dapat disimpulkan:

1. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan tidak menyebutkan secara tegas mengenai lembaga jaminan apa yang dapat dibebankan atas pesawat udara. 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 Membebankan Hipotik yang diberikan oleh debitor pemilik jaminan kepada kreditor. 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, selain itu juga tidak ada peraturan yang mengatur mengenai pihak yang berwenang untuk melakukan pendaftaran terhadap hipotik pesawat udara dan dimana register umum tersebut dibuat. Pencatatan yang dilakukan oleh pihak Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan hanya menghasilkan suatu surat keterangan dan bukan berupa pencatatan (Grosse Akta Hipotik) sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 1179 KUHPerdara jo. 224 HIR, sehingga dalam hal ini tidak memenuhi asas publisitas dalam hipotik dan tidak mengikat pihak ketiga. Pendaftaran adalah hal yang sangat penting karena saat lahirnya hipotik adalah pada saat didaftarkan dan penentuan tingkatan kreditor juga ditentukan dari tanggal pendaftarannya. Oleh karena keterbatasan peraturan perundang-undangan maka hipotik tidak dapat dibebankan pada pesawat udara. Gadai juga tidak bisa dibebankan pada pesawat udara karena pada gadai debitor harus melepaskan objek gadai dari dalam kekuasaannya dan menyerahkannya pada kreditor. Debitor membutuhkan pesawat udara tersebut untuk beroperasi agar memberikan penghasilan dan bagi kreditor cara ini

merugikan karena apabila pesawat udara tersebut diserahkan dalam kekuasaannya maka kreditor harus menyiapkan tempat penyimpanan yang tidak mudah dan tidak murah. Atau dengan kata lain gadai dapat menghambat bisnis debitor sehingga debitor kesulitan untuk melunasi utangnya. 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 Jaminan Fidusia secara tegas menyatakan bahwa fidusia tidak dapat dibebankan pada pesawat udara. Namun dalam undang-undang tersebut tidak ada larangan untuk menjadikan komponen-komponen pesawat udara seperti mesin pesawat udara atau suku cadang lainnya secara terpisah dari pesawat udara untuk dijadikan objek jaminan fidusia. Oleh karena itu, fidusia dapat menjadi pilihan bagi kreditor maupun debitor karena aturan hukum jaminan fidusia yang jelas terutama setelah adanya Undang-undang 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. Dan dari segi ekonomi pun fidusia cocok dibebankan kepada pesawat terbang, karena saat pesawat udara tersebut dijaminan, debitor masih dapat menguasai dan menggunakan pesawat tersebut untuk beroperasi dan memberikan pendapatan. Dengan demikian, Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan belum memberikan jalan keluar mengenai hak jaminan kebendaan yang dapat dibebankan atas pesawat udara di Indonesia. Kaitan antara hak jaminan kebendaan atas pesawat udara dan Konvensi Cape Town adalah perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan antara debitor dan kreditor merupakan salah satu cara untuk mendapatkan perlindungan sebagai kepentingan internasional berdasarkan Konvensi Cape Town. Ratifikasi Konvensi Cape Town dan pengaturannya dalam UU 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 dapat dijadikan suatu kepentingan internasional berdasarkan Konvensi Cape Town.

2. Pemerintah Indonesia telah meratifikasi Konvensi Cape Town melalui Peraturan Presiden Nomor 8 Tahun 2007 dengan tujuan membantu perusahaan penerbangan dalam negeri untuk memperoleh kepercayaan dari kreditor untuk memberikan pinjaman kepada perusahaan penerbangan nasional. Konvensi Cape Town pada dasarnya memuat ketentuan-ketentuan umum yang berkaitan dengan hak kebendaan/ jaminan yang diakui secara internasional (*international interest*) atas pesawat udara. Ratifikasi suatu konvensi internasional oleh suatu negara membawa kewajiban bagi negara tersebut untuk mentransformasikan/ menterjemahkan perjanjian internasional tersebut ke dalam peraturan perundang-undangan nasionalnya. Maka dalam Undang-undang Penerbangan ditegaskan bahwa ketentuan dalam Konvensi Internasional Mengenai Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak dan Protocol Mengenai Masalah-Masalah Khusus Pada Peralatan Pesawat Udara, mempunyai kekuatan hukum di Indonesia dan merupakan ketentuan hukum khusus (*lex specialis*) dari peraturan perundang-undangan di Indonesia. Ada beberapa tindakan yang dimungkinkan berdasarkan Konvensi Cape Town untuk dilakukan kreditor apabila debitur wanprestasi. Diantaranya yang sudah dapat dijalankan di Indonesia adalah penghapusan pendaftaran pesawat udara dan melakukan ekspor pesawat udara dengan seketika dan tanpa memerlukan putusan pengadilan melalui suatu Surat Kuasa yang tidak dapat dicabut kembali untuk memohon penghapusan pendaftaran dan ekspor (*Irrevocable deregistration and export request authorization/ IDERA*) untuk pesawat atau helikopter yang memiliki Tanda Kebangsaan dan Tanda Pendaftaran Indonesia. 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. Hal ini dilakukan untuk melindungi hak-hak kreditor dan memastikan pesawat udara tersebut terus beroperasi, namun karena pasar

bagi pesawat tersebut di dalam negeri biasanya sangat sedikit maka kreditor perlu menariknya keluar dari wilayah Indonesia, sehingga dapat dijual/disewakan pada pihak lain dan dapat didaftarkan di negara lain. Perlindungan dari IDERA terhadap kreditor hanya diberikan oleh pemerintah Indonesia apabila IDERA tersebut telah didaftarkan/ dicatat oleh Menteri Perhubungan.

3. Notaris adalah pejabat yang memiliki kewenangan untuk membuat suatu akta. Berdasarkan Undang-undang Jaminan Fidusia, pembebanan fidusia atas mesin pesawat udara dan/atau suku cadang pesawat udara harus dilakukan dengan suatu akta notaris dan dalam bahasa Indonesia. Akta jaminan fidusia sekurang-kurangnya harus memuat identitas pihak pemberi dan penerima fidusia, data perjanjian pokok yang dijamin fidusia, uraian mengenai benda yang menjadi objek jaminan fidusia, nilai penjaminan, nilai benda yang menjadi objek jaminan Fidusia. Notaris harus memeriksa identitas para pihak untuk membuat akta tersebut, selain itu Notaris juga harus melakukan pemeriksaan terhadap objeknya. Selain itu Notaris juga dapat bertindak selaku kuasa dari kreditor untuk melakukan pendaftaran jaminan fidusia pada Kantor Pendaftaran Fidusia dan selaku kuasa dari debitor dan kreditor untuk mendaftarkan IDERA ke Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan.

3.2. SARAN

1. Kebutuhan atas hak jaminan kebendaan bagi pesawat terbang makin hari makin mendesak, untuk itu pemerintah perlu segera membuat peraturan yang jelas mengenai hak jaminan kebendaan yang dapat dibebankan atas pesawat udara di Indonesia tentunya dengan tetap memperhatikan ketentuan-ketentuan dalam Konvensi dan Protokol Cape Town.
2. Pemerintah perlu membuat peraturan pelaksana mengenai kriteria kepentingan internasional (*international interest*) yang dapat diakui di Indonesia dan yang terpenting adalah mengatur mengenai tata cara eksekusi kepentingan

internasional tersebut agar dapat dilaksanakan di Indonesia ketika debitor melakukan wanprestasi sehingga dapat tercapai kepastian hukum bagi kreditor pemegang kepentingan internasional di Indonesia dan keadilan baik bagi kreditor maupun debitor.

3. Notaris sebagai profesi hukum wajib mengetahui perkembangan hukum yang terjadi saat ini, termasuk diantaranya adalah perkembangan yang terjadi pada hukum jaminan terutama penjaminan terhadap pesawat udara. Notaris harus bertindak aktif untuk mengembangkan ilmunya baik dengan membaca maupun mengikuti seminar-seminar atau pelatihan-pelatihan hukum, sehingga Notaris dapat menjalankan profesinya dengan lebih professional.

