

BAB 1

PENDAHULUAN

1.1. LATAR BELAKANG

Saat ini alat transportasi yang cepat, murah dan aman sangat dibutuhkan oleh Indonesia. Dibandingkan dengan alat transportasi darat berupa mobil, bus, atau kereta api maupun alat transportasi laut berupa kapal laut, transportasi udara dengan pesawat udara adalah yang tercepat dan nyaman. Dalam satu dasawarsa terakhir, perkembangan bisnis penerbangan di Indonesia sangat pesat terutama setelah pemerintah memberikan kebebasan kepada perusahaan penerbangan untuk menentukan tarif. Kebijakan tersebut mendorong perusahaan penerbangan di Indonesia saling berlomba-lomba menarik penumpang dengan menawarkan harga tiket yang termurah. Saat ini pesawat udara sudah mulai menggeser dominasi alat transportasi darat dan laut terutama dalam melayani rute-rute jarak jauh. Seperti rute Jakarta-Surabaya, dimana tadinya banyak penumpang yang menggunakan kereta api sekarang telah beralih ke pesawat udara. Atau penumpang bus Jakarta-Medan yang sekarang telah beralih menggunakan pesawat udara. Begitu juga banyak penumpang kapal laut tujuan Jakarta-Makasar yang telah beralih ke pesawat terbang.¹

Pesawat terbang adalah moda angkutan yang paling aman di dunia. Berbagai data dari hasil survei menyatakan tentang hal ini. Hanya saja perlu diperhatikan bahwa “aman” baru akan diperoleh apabila pengoperasian suatu pesawat terbang mengikuti semua aturan, ketentuan, dan regulasi yang ada. Karena suatu pesawat terbang dibuat dari satu rancang bangun yang telah mendapatkan pengakuan atau pengesahan dari pihak berwenang (*approved design*). Kemudian *approved design* dibuat dan dilakukan dalam proses yang panjang dari bermacam-macam uji coba, termasuk dengan menggunakan *wind tunnel* (terowongan angin). Setelah memenuhi syarat, yang biasanya memakan waktu bertahun-tahun, dibuatlah pesawat terbang tersebut dan kepada pesawat ini diberikan sertifikat yang namanya *production certificate*. Pihak yang

¹ Tamiza Saleh dan Sulistiono Kertawacana, Hipotik Pesawat Udara di Indonesia Dikaitkan Dengan Cape Town Convention 2001, <http://sulistionokertawacana.blogspot.com/2008/10/hipotik-pesawat-udara-di-indonesia.html>, diakses pada tanggal 20 April 2010.

mengoperasikan pesawat ini yaitu operator atau maskapai penerbangan diwajibkan memiliki *C of A* (*certificate of airworthiness*) untuk pesawat yang akan dioperasikannya. *C of A* ini harus diperbaharui setiap tahun, dengan *C of A* dipastikan bahwa pesawat terbang itu *conformed to type design* (masih dan harus selalu sesuai dengan kondisi yang telah ditentukan pabrik) dan *safe for operation* (aman untuk dipakai). Salah satu wujud nyata dari kedua persyaratan itu adalah apa yang kita kenal dengan *maintenance cycle* (siklus pemeliharaan).

Selain itu pilot dalam hal ini harus memenuhi dua syarat, yaitu *basic requirement* (persyaratan mendasar) dan *operational requirement* (persyaratan operasional). Persyaratan mendasar adalah penerbang itu harus sehat dan memenuhi persyaratan fisik tertentu antara lain tidak buta warna, sehat rohani, dan lulusan dari sekolah penerbang yang diakui. Selain itu, dia harus memenuhi syarat-syarat lain di antaranya, bila untuk menjadi *co-pilot* harus memenuhi syarat jumlah jam terbang tertentu, demikian pula untuk menjadi *captain pilot* atau *pilot in command* harus memenuhi syarat jumlah jam terbang tertentu pula. Masih ada lagi, yaitu para penerbang ini pada setiap enam bulan sekali harus melakukan tes ulang kesehatan badan dan menjalani latihan terbang *proficiency* dan simulator untuk mengulang keterampilannya dalam terbang yang basic sifatnya dan mengenai kondisi keadaan darurat atau *emergency procedures*. Ini semua harus dilakukan sebagai persyaratan untuk dapat menerbangkan pesawat, selain tentu harus memiliki pilot *license*. Inilah bedanya penerbang dengan sopir angkot atau bus.

Pemerintah Republik Indonesia bertugas sebagai regulator atau otoritas penerbangan yang bertanggung jawab terhadap dipatuhinya seluruh aturan, ketentuan, dan regulasi yang dikeluarkan *International Civil Aviation Organization* (ICAO).² Namun, sayangnya pertumbuhan bisnis transportasi udara, tidak diiringi dengan sistem hukum yang menopang pertumbuhan bisnis sektor tersebut. Salah satu diantaranya adalah hukum mengenai jaminan atas pesawat udara yang terkait dengan pembiayaan pengadaan/pembelian pesawat udara dan

² Chappy Hakim, *Tantangan Besar Dunia Penerbangan Kita*, <http://www.infopenerbangan.com/opini/opini-publik/1097-tantangan-besar-dunia-penerbangan-kita.html>, diakses tanggal 20 April 2010.

jaminan suatu utang. Harga pesawat yang tidak murah membuat jarang sekali perusahaan operator penerbangan yang mampu membeli pesawat terbang dari modalnya sendiri. Sehingga untuk pengadaan armada pesawat terbang, perusahaan penerbangan harus menggunakan skema pembiayaan baik dalam bentuk sewa guna usaha (*leasing*), sewa beli (*hire purchase*) atau beli secara angsuran. Dalam skema pembiayaan yang demikian, perusahaan pembiayaan/kreditor masih memiliki kepentingan atas pesawat terbang tersebut.

Bisnis penerbangan adalah suatu industri yang mengandalkan teknologi tinggi dan padat modal sehingga seringkali perusahaan penerbangan harus melakukan pinjaman kepada bank atau perusahaan keuangan lain untuk mendapatkan dana segar dalam rangka mengembangkan usahanya. Aset terbesar dan paling bernilai bagi perusahaan penerbangan adalah pesawat terbang itu sendiri.

Kreditor membutuhkan kepastian/ jaminan bahwa perusahaan penerbangan/debitor terus menggunakan pesawat tersebut, membayar uang sewa atau uang angsuran pembayaran dan dapat segera melakukan penarikan terhadap pesawat apabila debitor wanprestasi. Adanya jaminan yang bersifat kebendaan yang memberikan hak diutamakan/prioritas kepada kreditor, apabila debitor melakukan wanprestasi baik karena tidak melakukan pembayaran cicilan atau tidak membayar uang sewa maka kreditor dapat mengeksekusi agunan yang telah diberikan debitor tersebut guna pembayaran kewajibannya. Dengan begitu kreditor dapat merasa lebih aman dalam memberikan pembiayaan/kredit terhadap debitor.

Sejak terjadi krisis moneter tahun 1998, perbankan nasional menjadi semakin ketat dalam memberikan kredit terutama dalam jumlah besar dan beresiko tinggi. Selain itu juga karena industri pembuatan pesawat terbang dalam negeri belum mampu memproduksi pesawat penumpang berbadan lebar yang dibutuhkan oleh perusahaan penerbangan dalam negeri sehingga mengharuskan para operator penerbangan untuk membeli pesawat terbang dari produsen-produsen pesawat terbang luar negeri seperti Boeing di Amerika Serikat dan Airbus di Eropa, yang mana perusahaan-perusahaan tersebut telah memiliki

perusahaan rekanan dalam pembiayaan pembelian pesawatnya. Kondisi ini mengakibatkan perusahaan penerbangan dalam negeri harus mencari pembiayaan pengadaan pesawat terbang dari luar negeri. Hal ini menjadikan skema pembiayaan untuk pengadaan pesawat terbang adalah suatu transaksi lintas negara (*cross-border transaction*).

Suatu transaksi lintas negara (*cross-border transaction*) menyebabkan adanya perbedaan yurisdiksi hukum antara negara-negara yang terlibat dalam transaksi tersebut. Pihak kreditor yang merupakan pihak asing tidak mau apabila perjanjian pembiayaan yang dibuat tunduk pada hukum Indonesia yang tidak mereka pahami. Namun apabila dibuat berdasarkan hukum asing dikhawatirkan perjanjian tersebut tidak bisa dilakukan di Indonesia. Oleh karena itu diperlukan instrumen hukum internasional yang dapat mengakomodir kebutuhan para pihak.

Undang-undang Penerbangan di Indonesia menentukan bahwa pesawat terbang yang dioperasikan di Indonesia harus memiliki tanda pendaftaran dan tanda kebangsaan Indonesia. Keadaan ini mengharuskan pesawat-pesawat yang dibeli atau disewa dari luar negeri dan akan dioperasikan di Indonesia harus didaftarkan di Indonesia agar mendapat kebangsaan Indonesia. Dalam prakteknya keadaan ini seringkali menyulitkan pihak kreditor untuk melakukan eksekusi atas pesawat terbang ketika debitur cidera janji. Dan kondisi ini sering kali membuat kreditor tidak tertarik memberikan kredit pada operator penerbangan Indonesia. Ataupun jika pihak kreditor tertarik, kreditor akan meminta adanya asuransi dalam hal terjadi kesulitan eksekusi pesawat terbang ketika debitur cidera janji. Hal inilah yang akhirnya membuat biaya untuk pembiayaan pesawat terbang di Indonesia menjadi tinggi.

Guna menjawab tantangan tersebut maka pemerintah Indonesia pada tanggal 20 Februari 2007 dengan Peraturan Presiden Nomor 8 Tahun 2007 telah mengesahkan *Convention on International Interest in Mobile Equipment* (Konvensi Tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak), selanjutnya disebut “Konvensi Cape Town”, serta *Protocol to The Convention on International Interest 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) atau yang selanjutnya akan disebut “Protokol Cape Town”.

Dengan ratifikasi ini, berarti perusahaan penerbangan di Indonesia akan memperoleh kemudahan dalam hal penyewaan pesawat oleh perusahaan atau pabrikan serta perusahaan *leasing* di luar negeri. Di samping mempunyai keuntungan Konvensi Cape Town juga mengandung risiko yang sangat mengikat bagi perusahaan penerbangan. Risiko itu akan sangat besar pengaruhnya, terutama pada perusahaan penerbangan yang kondisi keuangannya berantakan atau perusahaan penerbangan kecil. Bagi negara yang sudah meratifikasi konvensi ini jika perusahaan penerbangannya tidak memenuhi aturan main dalam pembayaran sewa pesawat, seperti yang sudah ditentukan dalam perjanjian, maka pesawat tersebut dapat langsung ditarik oleh pemiliknya. Sementara itu bagi perusahaan penerbangan besar, hal ini tidak terlalu mengganggu, sepanjang proses pembayaran *leasing* pesawatnya berjalan lancar. Keuntungan lain yang bisa didapatkan perusahaan penerbangan di Indonesia dari Konvensi Cape Town ini adalah biaya yang dikeluarkan untuk penyewaan pesawat menjadi lebih murah. Karena apabila konvensi ini tidak diratifikasi oleh Indonesia maka dalam proses penyewaan pesawat, perusahaan penerbangan/ debitor harus menyediakan biaya deposit yang sangat besar.³

Ratifikasi suatu konvensi internasional oleh suatu negara membawa kewajiban bagi negara tersebut untuk melakukan penyesuaian dalam hukum nasionalnya. Maka Pemerintah Indonesia dan Dewan Perwakilan Rakyat (DPR) dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Undang-undang Penerbangan) telah melakukan penyesuaian-penyesuaian terhadap Konvensi Cape Town, melalui Bab IX mulai dari pasal 71 sampai dengan pasal 82. Penyesuaian dilakukan dengan menjadikan ketentuan dalam Konvensi Cape

³ Ratifikasi "Cape Town Convention" Indonesia Lebih Mudah Sewa Pesawat, *Sinar Harapan*.
<http://www.sinarharapan.co.id/berita/0705/02/eko01.html>. diakses tanggal 23 April 2010.

Town sebagai ketentuan khusus (*lex specialis*) dari ketentuan dalam peraturan perundang-undangan Indonesia.⁴

Hal penting lainnya dari diratifikasinya Konvensi Cape Town adalah diakuinya kepentingan internasional yang timbul akibat perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan, perjanjian pengikatan hak bersyarat dan/atau perjanjian sewa guna usaha.⁵ Kepentingan internasional yang dimaksud dalam undang-undang ini 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.

Pembuat undang-undang dalam Undang-undang Penerbangan, tidak menyebutkan secara spesifik hak jaminan kebendaan apa yang dapat dibebankan bagi pesawat udara, hanya disebutkan hak jaminan kebendaan, yang mana dalam hukum Indonesia dikenal berbagai macam lembaga jaminan kebendaan, seperti gadai, fidusia, hipotik dan hak tanggungan. Kemudian disebutkan juga bahwa perjanjian pengikatan pembiayaan pesawat terbang dan perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan dapat dibuat berdasarkan hukum yang dipilih oleh para pihak pada perjanjian tersebut.⁶ Dari ketentuan tersebut terlihat bahwa Undang-undang tersebut sebenarnya berusaha untuk mengakomodir pengakuan atas hak jaminan kebendaan yang dibuat berdasarkan hukum asing.

Dalam hukum kebendaan Indonesia mengenal penggolongan benda menjadi benda bergerak dan benda tidak bergerak. Penggolongan ini mempunyai akibat yang penting terutama yang terkait dengan hak jaminan kebendaan yang dapat dibebankan atas benda tersebut. Pesawat udara menurut sifatnya yang dapat berpindah dan dipindahkan adalah benda bergerak namun perlakuan yang diberikan terhadap pesawat udara berbeda dengan barang bergerak lainnya. Hal ini tercermin dari adanya kewajiban pendaftaran bagi pesawat udara dan tanda kebangsaan sebagaimana ditentukan dalam Undang-undang Penerbangan bahwa setiap pesawat udara yang dioperasikan di Indonesia wajib mempunyai tanda

⁴ Indonesia (a), *Undang-undang Tentang Penerbangan*, UU No. 1 Tahun 2009, LN No. 1 Tahun 2009, TLN No. 4956, psl. 82.

⁵ *Ibid.*, psl. 71.

⁶ *Ibid.*, psl. 72.

pendaftaran.⁷ Dan bagi pesawat terbang yang telah mempunyai sertifikat pendaftaran Indonesia diberikan tanda kebangsaan Indonesia.⁸

Terhadap benda tidak bergerak hak jaminan kebendaan yang dapat diberikan adalah Hak Tanggungan berdasarkan Undang-undang Nomor 4 Tahun 1996 Tentang Hak Tanggungan Atas Tanah Beserta Benda-Benda Yang Berkaitan Dengan Tanah (Undang-undang Hak Tanggungan) dan Hipotik yang diatur dalam Buku II Bab XXI Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPerdata). Sedangkan bagi benda bergerak hak jaminan kebendaan yang dapat dibebankan adalah Gadai sebagaimana diatur dalam Buku II Bab XX KUHPerdata dan Fidusia berdasarkan Undang-undang Nomor 42 Tahun 1999 Tentang Jaminan Fidusia (Undang-undang Fidusia).

Pesawat terbang tidak mungkin dibebankan dengan Hak Tanggungan karena menurut Undang-undang Hak Tanggungan dan Undang-undang Nomor 5 Tahun 1960 Tentang Peraturan Dasar Pokok-Pokok Agraria (Undang-undang Pokok Agraria), Hak Tanggungan adalah hak jaminan yang dibebankan pada hak atas tanah berikut atau tidak berikut benda-benda lain yang merupakan satu kesatuan dengan tanah itu.⁹

Sebagaimana ditentukan dalam Undang-undang Fidusia, 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. Namun dalam ketentuan selanjutnya mengecualikan hipotek atas pesawat terbang, sehingga dengan demikian pesawat terbang tidak bisa dibebankan dengan fidusia.¹⁰

Sebagai benda bergerak pesawat udara tidak bisa dibebankan dengan gadai karena pada gadai konsep utamanya adalah benda yang dijadikan objek jaminan harus berada dalam kekuasaan penerima gadai/ kreditor. Bagi pesawat terbang hal

⁷ *Ibid.*, psl. 24.

⁸ *Ibid.*, psl. 27 ayat (1).

⁹ Indonesia (b), *Undang-undang Tentang Hak Tanggungan Atas Tanah Beserta Benda-Benda Yang Berkaitan Dengan Tanah*, UU No. 4 Tahun 1996, LN No. 42 Tahun 1996, TLN No. 3632, psl. 1 ayat (1).

¹⁰ Indonesia (c), *Undang-undang Tentang Jaminan Fidusia*, UU No. 42 Tahun 1999, LN No. 168 Tahun 1999, TLN No. 3889, psl. 3.

itu adalah tidak mungkin karena debitor membutuhkan pesawat terbang tersebut untuk menjalankan usahanya.¹¹

Ketentuan tentang Hipotik dalam KUHPerdota masih tetap berlaku sepanjang tidak mengenai tanah beserta benda-benda yang berkaitan dengan tanah.¹² Dalam Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan memang disebutkan bahwa pesawat terbang dapat dijaminkan dengan hipotik namun sampai undang-undang tersebut dicabut tidak ada peraturan pelaksana yang menjelaskan ketentuan mengenai hipotik dalam pasal tersebut sehingga sulit untuk dapat dilaksanakan.

Notaris sebagai sebuah profesi hukum sekaligus pejabat umum yang menjalankan profesinya berdasarkan Undang-undang Nomor 30 Tahun 2004 Tentang Jabatan Notaris (Undang-undang Jabatan Notaris) dan Kode Etik Notaris dituntut untuk bekerja secara profesional. Untuk itu Notaris wajib terus mengembangkan ilmu pengetahuan dan keterampilannya sehingga dapat memberikan pelayanan dan penyuluhan hukum kepada masyarakat secara maksimal terutama terkait dengan pembebanan pesawat udara sebagai hak jaminan kebendaan. Sehingga sangat penting bagi Notaris untuk mengetahui perkembangan hukum yang berlaku saat ini.

1.2. POKOK PERMASALAHAN

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan maka pokok permasalahan yang diangkat dalam penelitian ini adalah:

1. Bagaimana pengaturan hak jaminan atas pesawat udara di Indonesia setelah berlakunya Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan?
2. Bagaimana perlindungan hukum bagi kreditor pemegang hak jaminan atas pesawat udara setelah berlakunya Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan?

¹¹ *Kitab Undang-undang Hukum Perdata [Burgerlijk Wetboek]*, diterjemahkan oleh R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, (Jakarta: PT. Pradnya Paramita, 1999), psl. 1152.

¹² Indonesia (b), *op.cit.*, psl. 29.

3. Bagaimana peran Notaris dalam pembebanan hak jaminan atas mesin dan/atau suku cadang pesawat udara di Indonesia?

1.3. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan dari penelitian ini berdasarkan pokok permasalahan yang ada adalah:

1. Mengetahui pengaturan hak jaminan atas pesawat udara di Indonesia setelah berlakunya Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
2. Mengetahui perlindungan hukum bagi kreditor pemegang hak jaminan atas pesawat udara setelah berlakunya Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.
3. Mengetahui peran Notaris dalam pembebanan hak jaminan atas mesin dan/atau suku cadang pesawat udara di Indonesia.

1.4. METODE PENELITIAN

Sesuai dengan tujuan penelitian yang ingin dicapai maka penelitian ini merupakan penelitian hukum yang berbentuk yuridis normatif yaitu penelitian yang menekankan pada hokum positif Indonesia terutama norma tertulis seperti undang-undang, peraturan pemerintah dan peraturan perundang-undangan lainnya serta doktrin hukum berupa pendapat dari para ahli hukum.

Jenis data yang digunakan adalah data sekunder. Data tersebut diperoleh dengan menggunakan alat pengumpulan data berupa studi kepustakaan dan wawancara kepada informan dari Direktorat Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. Studi kepustakaan yang dilakukan bertujuan untuk memperoleh sumber hukum primer seperti Kitab Undang-undang Hukum Perdata, Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan, Undang-undang Nomor 10 Tahun 1998 Tentang Perubahan Atas Undang-undang Nomor 7 Tahun 1992 Tentang Perbankan, Undang-undang Nomor 4 Tahun 1996 Tentang Hak Tanggungan atas Tanah Beserta Benda-benda yang Berkaitan dengan Tanah,

Undang-undang Nomor 42 Tahun 1999 Tentang Jaminan Fidusia, Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Undang-undang Nomor 24 Tahun 2000 Tentang Perjanjian Internasional, Peraturan Presiden Nomor 8 tahun 2007 Tentang *Convention on International Interest in Mobile Equipment* (Konvensi Tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak) serta *Protocol to The Convention on International Interest 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), *Convention on International Interest in Mobile Equipment* (Konvensi Tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak), *Protocol to the Convention on International Interest 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), Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 49 Tahun 2009 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 47 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 47*) Tentang Pendaftaran Pesawat Udara (*Aircraft Registration*) dan Staff Instruction Nomor 47-02 Tentang Prosedur Pencatatan Kuasa yang Tidak Dapat Dicabut Kembali Untuk Memohon Penghapusan Pendaftaran dan Ekspor (IDERA). Selain itu juga berupa sumber hukum sekunder antara lain buku-buku, makalah-makalah dan hasil penelitian serta sumber hukum tersier berupa ensiklopedia dan kamus hukum.

Tipologi penelitian ini adalah penelitian evaluatif preskriptif yaitu penelitian yang memberikan penilaian terhadap permasalahan mengenai hak jaminan kebendaan yang dapat dibebankan atas pesawat terbang setelah berlakunya UU Nomor 1 Tahun 2009, perlindungan bagi kreditor pemegang hak jaminan atas pesawat terbang dan peran Notaris dalam pembebanan hak jaminan atas pesawat terbang. Kemudian penelitian ini akan memberikan jalan keluar berupa saran. Metode analisis data yang digunakan adalah kualitatif. Sehingga bentuk hasil penelitian ini adalah evaluatif-preskriptif analisis.

1.5. SISTEMATIKA PENULISAN

Berdasarkan latar belakang dan permasalahan yang telah diuraikan maka sistematika penulisan penelitian ini terdiri dari tiga bab. Bab pertama adalah pendahuluan yang terdiri dari empat sub-bab. Sub-bab pertama adalah latar belakang yang menguraikan mengenai alasan-alasan dan kondisi-kondisi yang mendorong dilakukannya penelitian ini. Berdasarkan uraian latar belakang yang diberikan maka dirumuskanlah pokok permasalahan dalam penelitian ini dalam sub-bab pokok permasalahan. Dari pokok-pokok permasalahan dalam penelitian ini maka dapat diketahui tujuan penelitian yang diuraikan dalam sub-bab ketiga. Selanjutnya adalah sub-bab metodologi penelitian yang menjelaskan mengenai bentuk dari penelitian ini, jenis data yang digunakan, alat pengumpulan data yang digunakan, bahan hukum yang digunakan, tipe penelitian, metode analisis data yang dipergunakan dan bentuk hasil penelitian. Sub-bab terakhir adalah sistematika penulisan yang menguraikan mengenai susunan penulisan dari penelitian yang dilakukan.

Bab kedua adalah pembahasan mengenai pesawat udara sebagai jaminan utang. Pada bab kedua ini terdiri dari lima sub-bab. Sub-bab pertama menjelaskan mengenai pesawat udara sebagai benda bergerak yang mempunyai sifat-sifat khusus. Lalu pada sub-bab kedua dijelaskan mengenai kaitan antara Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dengan Konvensi Cape Town. Kemudian diberikan bahasan mengenai isi dari Konvensi Cape Town secara garis besar dan *international interest* yang diakui di Indonesia. Sub-bab ketiga membahas kaitan antara Hak Jaminan Kebendaan dan Kepentingan Internasional menurut Konvensi Cape Town. Selain itu juga membahas mengenai pesawat udara sebagai jaminan utang dan lembaga jaminan kebendaan di Indonesia yang dapat dibebankan pada pesawat udara. Selanjutnya dalam sub-bab keempat membahas mengenai perlindungan hukum terhadap kreditor pemegang hak jaminan atas pesawat terbang setelah berlakunya Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009, terutama bagi kreditor pemegang *international interest* yang telah didaftarkan di Indonesia dan pengaturan mengenai Surat Kuasa yang Tidak Dapat

Dicabut Kembali untuk Memohon Penghapusan Pendaftaran dan Ekspor (*Irrevocable of Attorney to Deregister and Export/ IDERA*). Kemudian pada sub-bab kelima dijelaskan mengenai peran Notaris dalam pembebanan fidusia atas mesin pesawat udara dan suku cadang pesawat udara.

Bab ketiga sebagai bab penutup terdiri dari dua sub-bab. Sub-bab pertama menguraikan kesimpulan dari penelitian ini sekaligus menjawab pokok-pokok permasalahan yang telah dirumuskan dalam penelitian ini. Sub-bab kedua menjelaskan mengenai solusi yang diberikan dari penelitian ini dalam bentuk saran-saran.

