

**PROBLEM HUKUM HAK JAMINAN KEBENDAAN ATAS PESAWAT UDARA  
DALAM HUKUM INDONESIA**

**SKRIPSI**



**Oleh :**

**SERLY AMANDA PUTRI**

**No. Mahasiswa: 14410667**

**PROGRAM STUDI (S1) ILMU HUKUM**

**FAKULTAS HUKUM**

**UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

**YOGYAKARTA**

**2018**

**PROBLEM HUKUM HAK JAMINAN KEBENDAAN ATAS PESAWAT  
UDARA DALAM HUKUM INDONESIA**

**SKRIPSI**



Oleh :

**SERLY AMANDA PUTRI**

**No. Mahasiswa: 14410667**

**PROGRAM STUDI (S1) ILMU HUKUM  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA  
YOGYAKARTA**

**2018**

**PROBLEM HUKUM HAK JAMINAN KEBENDAAN ATAS PESAWAT  
UDARA DALAM HUKUM INDONESIA**

**SKRIPSI**

**Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Persyaratan Guna memperoleh  
Gelar Sarjana (Strata-1) pada Fakultas Hukum**

**Universitas Islam Indonesia**

**Yogyakarta**

**Oleh :**

**SERLY AMANDA PUTRI**

**No. Mahasiswa: 14410667**

**PROGRAM STUDI (S1) ILMU HUKUM**

**FAKULTAS HUKUM**

**UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

**YOGYAKARTA**

**2018**

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

**PROBLEM HUKUM HAK JAMINAN KEBENDAAN ATAS  
PESAWAT UDARA DALAM HUKUM INDONESIA**

**Telah Diperiksa dan Disetujui oleh Dosen Pembimbing Tugas Akhir  
untuk Diajukan ke Depan Tim Penguji dalam Ujian Tugas Akhir atau**

**Pendadaran**



**Yogyakarta, 30 Januari 2018**

**Dosen Pembimbing Tugas Akhir**

A handwritten signature in black ink, consisting of several overlapping loops and lines, representing the name of the supervisor.

**(Prof. Dr. Ridwan Khairandy, S.H., M.H)**

**NIP : 196202121987021002**

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

**PROBLEM HUKUM HAK JAMINAN KEBENDAAN ATAS PESAWAT UDARA DALAM HUKUM INDONESIA**

Telah Dipertahankan di Hadapan Tim Penguji dalam

Ujian Tugas Akhir/ Pendararan

Pada Tanggal 12 & 13, April 2018 dan Dinyatakan LULUS

Yogyakarta, 16 April 2018

Tim Penguji

Tanda Tangan

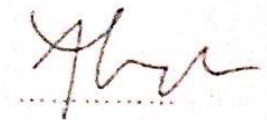
1. Ketua : Prof. Dr. Ridwan Khairandy, S.H., M.H.



2. Anggota : Dr. Siti Anisah, S.H., M.Hum.



3. Anggota : Abdurrahman Al-Faqih, S.H., M.A., LL.M.

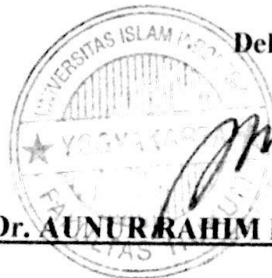


**Mengetahui:**

Universitas Islam Indonesia

Fakultas Hukum

Dekan,



**( Dr. AUNURRAHIM FAQIH, S.H., M.Hum )**

NIK. 844100101

**ORISINALITAS KARYA TULIS ILMIAH BERUPA TUGAS AKHIR  
MAHASISWA FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS ISLAM INDONESIA**

*Bismillahirrohmanirrohim*

Yang bertanda tangan di bawah ini, Saya :

Nama : **SERLY AMANDA PUTRI**

Nim : **14410667**

Adalah benar-benar mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia yang telah melakukan penulisan Karya Tulis Ilmiah (Tugas Akhir) berupa Skripsi dengan judul : **PROBLEM HUKUM HAK JAMINAN KEBENDAAN ATAS PESAWAT UDARA DALAM HUKUM INDONESIA**. Karya Ilmiah ini saya ajukan kepada Tim Penguji dalam ujian Pendadaran yang diselenggarakan oleh Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.

Sehubungan dengan hal tersebut dengan ini saya menyatakan :

1. Bahwa karya tulis ilmiah ini adalah benar-benar hasil karya saya sendiri yang dalam penyusunan tunduk dan patuh terhadap kaidah, etika dan norma-norma penulisan sebuah karya tulis ilmiah sesuai dengan ketentuan yang berlaku.
2. Bahwa saya menjamin hasil yang dapat dikategorikan sebagai melakukan perbuatan karya ilmiah ini benar-benar Asli (orisinil), bebas dari unsur-unsur "penjiplakan karya ilmiah(plagiat)"
3. Bahwa meskipun secara prinsip hak milik atas karya ilmiah ini ada pada saya, namun demi kepentingan-kepentingan yang bersifat akademik dan pengembangannya, saya memberikan kewenangan kepada Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia dan Perpustakaan di Lingkungan Universitas Islam Indonesia untuk mempergunakan karya tulis ini.

Selanjutnya berkaitan dengan hal di atas (terutama pernyataan butir no.1 dan no.2), saya sanggup menerima sanksi baik administratif, akademik, bahkan sanksi pidana, jika saya terbukti secara kuat dan meyakinkan telah melakukan perbuatan yang menyimpang dari pernyataan tersebut. Saya juga akan bersifat kooperatif untuk hadir, menjawab, membuktikan, melakukan terhadap pembelaan hak-hak dan kewajiban saya, di depan majelis atau tim Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia yang ditunjuk oleh pimpinan fakultas, apabila tanda-tanda plagiat disinyalir/terjadi pada karya ilmiah saya ini oleh pihak Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.

Demikian surat pernyataan ini saya buat dengan sebenar-benarnya, dalam kondisi sehat jasmani dan rohani, dengan sadar dan tidak ada tekanan dalam bentuk apapun dan oleh siapapun.

Yogyakarta, 30 Januari 2018

Yang membuat pernyataan



**SERLY AMANDA PUTRI**

## *CURRICULUM VITAE*

1. Nama Lengkap : Serly Amanda Putri
2. Tempat Lahir : Karanganyar
3. Tanggal Lahir : 28 Maret 1996
4. Jenis Kelamin : Perempuan
5. Golongan Darah : A
6. Alamat Terakhir : Jalan Taman Siswa Gang. Brojodimejo,  
Mergangsan Kidul, MG II/1388 RT 73  
RW23 Yogyakarta
7. Alamat Asal : Jl. Cendrawasih 3 murai 3 No.15  
Cengkareng Jakarta Barat 11730
8. Email : serly.amanda96@gmail.com  
Cc: Email.serlyamanda@gmail.com
9. Bahasa : Indonesia, Inggris.
10. Identitas Orang Tua/Wali :
  - a. Nama Ayah : Suparno Cipto Sukarno  
Pekerjaan Ayah : Wiraswasta
  - b. Nama Ibu : Sri Supanti  
Pekerjaan Ibu : Wiraswasta
11. Alamat Orang Tua : Jl. Cendrawasih 3 murai 3 No.15  
Cengkareng Jakarta Barat 11730
12. Riwayat Pendidikan :
  - a. SD : SDS Kertapawitan Jakarta Barat
  - b. SLTP : SMP N 45 RSBI Jakarta Barat
  - c. SLTA : MA N 3 Kabupaten Kediri
13. Pengalaman Organisasi:
  - a. Anggota Forum Kajian Penulisan Hukum (FKPH) Fakultas Hukum  
UII (Periode 2015-2016)
  - b. Associates of Capital Market & Investment Business Law Community  
(BLC) Fakultas Hukum UII (Periode 2016-2017)
  - c. Secretary Department of Competition Forum Kajian Penulisan Hukum  
(FKPH) Fakultas Hukum UII (Periode 2016-2017)
  - d. Partner Head of Investment Department Business Law Community  
(BLC) Fakultas Hukum UII (Periode 2017-2018)
14. Prestasi:
  - a. Juara 2 Lomba Contract Drafting and Negotiation The 8<sup>th</sup> Business  
Law Competition Piala Hafni Sjahrudin Universitas Indonesia 2017.



15. Hobby

: Membaca buku, Bermusik, Melukis,  
Olahraga, Travelling.

Yogyakarta, 30 Januari 2018

Yang bersangkutan,



**(SERLY AMANDA PUTRI)**

**NIM. 14410667**

## **MOTTO**

Barang siapa menginginkan kebahagiaan di dunia dan di akhirat maka haruslah memiliki banyak ilmu.

(HR. Ibnu Asakir)

Sebaik-baiknya manusia adalah yang paling bermanfaat bagi orang lain.

( HR. Ahmad, Thabani)

Disiplin!

Think Different

(Steve Jobs)

## **PERSEMBAHAN**

**Skripsi ini saya persembahkan dengan tulus, ikhlas, dan hati yang  
suci khusus kepada:**

**Kedua orang tua tercinta dan keluarga besar penulis, yang selalu  
mendo'akan dan memberikan dukungan secara lahir dan batin dalam  
memberikan yang terbaik untuk penulis**

***Suparno Cipto Sukarno & Sri Supanti***

**Adik kandung tercinta penulis:**

***Nabila Nur Amanah Putri***

**Guru pembimbing, yang selalu menginspirasi dan selalu memberikan  
motivasi, dan semangat :**

***Prof. Dr., Ridwan Khairandy., S.H., M.H.***

**Skripsi ini kupersembahkan pula kepada:**

**Almamaterku tercinta, Universitas Islam Indonesia,  
Kaum Intelektual Muda.**

## KATA PENGANTAR

*Assalamualaikum Wr. Wb*

Tiada kata yang pantas untuk penulis ucapkan selain rasa syukur kepada Allah SWT Tuhan Semesta Alam yang telah melimpahkan rahmat, taufiq dan hidayah-Nya kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan karya ilmiah berupa skripsi yang berjudul **“PROBLEM HUKUM HAK JAMINAN KEBENDAAN ATAS PESAWAT UDARA DALAM HUKUM INDONESIA”**. Tidak lupa shalawat dan salam penulis haturkan kepada junjungan Nabi besar Nabi Muhammad SAW karena syafaat beliau yang mengantarkan kita dari zaman kebodohan hingga ke zaman penuh ilmu pengetahuan seperti sekarang ini.

Skripsi ini disusun untuk memenuhi persyaratan akademis dalam memperoleh gelar strata 1 (S1) Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia. Sebagaimana manusia lainnya, penulis menyadari segala kekurangan dan ketidak sempurnaan dalam penulisan skripsi ini, sehingga kritik dan saran yang bersifat membangun akan penulis terima untuk kemajuan proses belajar penulis kelak di kemudian hari.

Pada kesempatan kali ini pula penulis ingin menyampaikan ucapan terimakasih yang sedalam-dalamnya kepada:

1. Kedua orang tua tercinta (Suparno Cipto Sukarno & Sri Supanti) dan adik penulis (Nabila) serta keluarga besar penulis yang selalu memotivasi, tiada henti untuk mendoakan dan membantu penulis dengan ketulusan hati untuk berjuang dalam menuntut ilmu dan meraih pendidikan.
2. Prof, Dr., Ridwan Khairandy., S.H., M.H. selaku dosen pembimbing penulis yang telah memberikan pemahaman, pengarahan, pengetahuan yang luas, motivasi, inspirasi dengan penuh kasih sayang kepada penulis dalam penyusunan tugas akhir ini.
3. Dr. Aunur Rahim Fakih, SH., M.Hum, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.
4. Seluruh dosen Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia.

5. Saudara seperjuangan Arum, Kia, Nova, Nene, Hesti, Jiah serta teman-teman angkatan 2014 yang tidak dapat saya sebutkan satu persatu yang selalu mendoakan memberikan semangat, motivasi satu sama lain dalam penulisan tugas akhir.
6. Furqan Mahmuda Busyra, ST., yang memberikan dukungan dan motivasi dalam penulisan tugas akhir ini.
7. Kakak-kakaku yang selalu memberikan motivasi Raisa Rizani SH., Orista Miranti SH., Adlina Adelia SH., Diah Senja SH., Ayu Muthia Firdaus SH.
8. Advisor dan motivator terbaik Deo Lantara, SH., Gagah Satria Utama, SH., Dion Kusuma, SH., Arbi Haditama SH.
9. Rekan Departemen Kompetisi Forum Kajian dan Penulisan Hukum Essa, Dina, Suha, Hanum, Bayu, Guntar, Imam, Yokal, Sholeh.
10. Rekan Departemen Riset Business Law Community Irfan, Kemal, Yudho, Yudha, Angga, Adam, terima kasih menemani saya dalam berfikir secara hukum bisnis.
11. Seluruh keluarga Business Law Community yang tidak dapat disebutkan satu persatu namanya;
12. Seluruh keluarga Forum Kajian dan Penulisan Hukum yang tidak dapat disebutkan satu persatu namanya;
13. Rekan-rekan Tim Lomba The 8<sup>th</sup> Business Law Competition Piala Hafni Sjahrudin Universitas Indonesia 2017 yang pernah berjuang bersama Vinia, Mutia Sekar, Kemal, Mirel, Yoga.
14. Teman-teman KKN Unit 356 Dewi, Fatma, Ira, Tia, Rafif, Andar, Addin, Bang Indra terima kasih menemaniku tinggal di Lembah gunung Merbabu dan Merapi yang sangat indah, Dkh. Tegalsari, Desa Senden.
15. Semua pihak yang berkontribusi bagi penulis yang tidak dapat disebutkan satu persatu.

Dalam penulisan tugas akhir ini, penulis menyadari akan keterbatasan yang ada, maka semua kritik dan saran yang bersifat membangun sangat penulis harapkan. Semoga penulisan tugas akhir ini mendapat ridha Allah SWT dan memberikan sumbangsih bagi dunia akademis. Akhir kata penulis mengucapkan

terimakasih kepada semua pihak yang turut berpartisipasi dalam penulisan tugas akhir ini, semoga mendapatkan balasan yang baik dari Allah SWT.

*Wassalamu'alaikum Wr. Wb*

Yogyakarta, 30 Januari 2018

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Serly' with a stylized flourish.

**SERLY AMANDA PUTRI**

**NIM. 14410667**

## DAFTAR ISI

<b>HALAMAN JUDUL .....</b>	<b>i</b>
<b>HALAMAN PENGAJUAN.....</b>	<b>ii</b>
<b>HALAMAN PERSETUJUAN PEMBIMBING .....</b>	<b>iii</b>
<b>HALAMAN PENGESAHAN.....</b>	<b>iv</b>
<b>HALAMAN ORISINALITAS KARYA TULIS.....</b>	<b>v</b>
<b>HALAMAN <i>CURRICULUM VITAE</i>.....</b>	<b>vii</b>
<b>MOTTO .....</b>	<b>ix</b>
<b>HALAMAN PERSEMBAHAN .....</b>	<b>x</b>
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	<b>xi</b>
<b>DAFTAR ISI.....</b>	<b>xiv</b>
<b>ABSTRAK .....</b>	<b>xvi</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b>	
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Rumusan Masalah.....	9
C. Tujuan Penelitian.....	9
D. Tinjauan Pustaka.....	9
E. Metode Penelitian .....	15
F. Kerangka Skripsi .....	19

**BAB II STATUS HUKUM KEBENDAAN ATAS PESAWAT UDARA, ASAS-ASAS  
HUKUM BENDA, JAMINAN KEBENDAAN, KONVENSI CAPE TOWN**

A.	Status Kebendaan Pesawat Udara Dalam Hukum Indonesia.....	20
B.	Asas-Asas Hukum Benda .....	34
C.	Tinjauan Umum Hukum Jaminan Kebendaan.....	39
D.	Tinjauan Umum Konvensi Cape Town .....	55
E.	Aspek Hukum Islam Tentang Benda dan Jaminan .....	66

**BAB III HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN**

A.	Pengaturan Lembaga Jaminan Kebendaan Atas Pesawat Udara Di Indonesia .....	72
----	---	----

**BAB IV PENUTUP**

A.	Kesimpulan.....	113
B.	Saran .....	115
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>		<b>117</b>



## **ABSTRAK**

*Permasalahan yang dikaji dalam penelitian ini meliputi: pengaturan lembaga jaminan kebendaan atas pesawat udara di Indonesia. Penelitian ini menggunakan metode penelitian normatif. Cara memperoleh data yang digunakan dalam penelitian ini yakni menggunakan teknik pengumpulan data sekunder. Teknik pengumpulan data sekunder ini adalah menggunakan analisis kualitatif, yakni data yang diperoleh akan diuraikan dalam bentuk keterangan dan penjelasan, selanjutnya akan dikaji berdasarkan pendapat para ahli, perundang-undangan, konvensi, serta tori-teori hukum yang relevan, dan argumentasi dari penulis sendiri. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pesawat udara idealnya dibebankan lembaga jaminan hipotek dikarenakan pertama mengacu pada penerapan asas publisitas mengenai pendaftaran pesawat udara sebagaimana tercantum dalam ketentuan Pasal 24 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Kedua dengan mengacu pada Konvensi Chicago 1944 dan semua anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional mengakui status hukum pesawat udara sebagai benda bergerak yang mempunyai kekhususan (sui generis).*

**Keyword:** *Lembaga Jaminan kebendan, Hipotek, Konvensi Cape Town 2001.*

## **BAB I**

### **PENDAHULUAN**

#### **A. Latar Belakang Masalah**

Indonesia sebagai negara kepulauan, alat transportasi yang tangguh merupakan keharusan yang tak mungkin ditawar. Disamping itu, untuk memenuhi tuntutan sarana transportasi yang relatif lebih cepat, yakni lewat udara, juga merupakan kebutuhan yang tak dapat diabaikan. Sehubungan dengan hal tersebut, maka peran pesawat udara selaku alat transportasi, akan menjadi alternatif yang sangat strategis.<sup>1</sup> Senada dengan keputusan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan atas pertimbangan untuk meningkatkan konektivitas transportasi agar dapat memberikan kemudahan masyarakat berbagai lapisan. Hal tersebut menjadi pijakan strategi Kementerian Perhubungan dalam pengembangan infrastruktur dan rute khususnya transportasi udara antar wilayah Indonesia yang dapat menunjang aktifitas ekonomi dan pariwisata nasional, mengingat moda yang dipilih oleh wisman hampir 100% menggunakan transportasi udara.<sup>2</sup> Atas dasar tersebut Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan menganalisa dan memutuskan untuk membuka 60 rute penerbangan baru selama periode *summer* 2017.

Periode *summer* dimulai dari 26 Maret 2017 hingga 28 Oktober 2017. Angka ini merupakan angka yang tinggi dibanding kurun waktu tahun sebelumnya. Terdapat 49 rute penerbangan domestik dan 11 rute internasional dari 60 rute baru

---

<sup>1</sup> Moch. Isnaeni, *Hipotek Pesawat Udara di Indonesia*, Dharma Muda, Surabaya, 1996, hlm. 10-11.

<sup>2</sup> <http://hubud.dephub.go.id/?id/news/detail/3241> diakses pada tanggal 10 Oktober 2017.

tersebut. Ada 9 maskapai penerbangan nasional yang beroperasi di rute domestik, yaitu Garuda Indonesia, Susi Air, Batik Air, NAM Air, Sriwijaya Air, Transnusa, Wings Air, Lion Air dan Travel Express. Selain itu, 11 rute baru internasional diterbangi oleh 5 maskapai, yaitu Garuda Indonesia, Indonesia AirAsia, Indonesia AirAsia Extra, Batik Air dan Lion Air.<sup>3</sup>

Harus diakui bahwa transportasi udara memiliki keunggulan tersendiri yaitu efisiensi waktu apabila dibandingkan dengan jenis transportasi darat salah satunya seperti kereta api, maupun transportasi laut seperti kapal laut. Meskipun demikian, tak dapat disangkal bahwa jenis angkutan udara merupakan usaha yang sifatnya padat modal. Namun kenyataan menunjukkan bahwasanya peminat pada jenis angkutan udara ini dari waktu ke waktu cenderung meningkat. Berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS),<sup>4</sup> jumlah penumpang angkutan udara domestik pada Desember 2016 sebanyak 7,8 juta orang atau naik 16,98 persen dibanding November 2016. Jumlah penumpang kereta api yang berangkat pada Desember 2016 sebanyak 32,2 juta orang atau naik 8,29 persen dibanding November 2016. Jumlah penumpang angkutan laut dalam negeri yang diberangkatkan pada Desember 2016 tercatat 1,3 juta orang atau naik 15,96 persen dibanding November 2016. Meningkatnya pengguna jasa angkutan udara tersebut, maka hal tersebut harus dijadikan acuan terhadap pembenahan sektor penerbangan nasional.

Suatu hak jaminan yang bersifat kebendaan yang diciptakan berdasarkan suatu perjanjian, menurut hukum Indonesia bersifat asesor. Hal ini berarti bahwa

---

<sup>3</sup> *Ibid.*

<sup>4</sup> <https://www.bps.go.id/Brs/view/id/1402> diakses pada tanggal 14 Oktober 2017.

perjanjian yang menciptakan pembebanan hak tersebut selalu merupakan suatu perjanjian pokok. Perjanjian pokok yang mendasari pengalihan hak milik maupun hak menguasai pesawat udara dapat mengambil bentuk yang berbeda-beda sesuai dengan pengaturan dan praktek hukum suatu negara. Demikian pula dikenal berbagai macam hak jaminan kebendaan yang dapat digunakan untuk pembebanan suatu pesawat udara menurut berbagai sistem hukum nasional. Semuanya mempunyai akibat hukum yang berbeda-beda pula.<sup>5</sup> Untuk itu, diperlukan pemahaman mengenai macam-macam lembaga jaminan kebendaan yang digunakan atas pesawat udara menurut berbagai sistem hukum nasional negara lain.<sup>6</sup>

Sebelum dibuat dan berlakunya Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009, Indonesia sudah memiliki Undang-undang Penerbangan sebagaimana tertera pada Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992. Di dalam Pasal 12 Ayat (1) Undang-undang Penerbangan Nomor 15 Tahun 1992 ditegaskan:

- (1) Pesawat terbang dan helikopter yang telah mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia dapat dibebani hipotek.
- (2) Pembebanan hipotek pada pesawat terbang dan helikopter sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) harus didaftarkan.
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) diatur lebih lanjut dengan peraturan pemerintah.

---

<sup>5</sup> Mieke Komar Kantaatmadja, *Lembaga Jaminan Kebendaan Pesawat Udara Indonesia Ditinjau Dari Hukum Udara*, Alumni, Bandung, 1989, hlm. 6.

<sup>6</sup> *Ibid.*, hlm. 7.

Dengan ketentuan tersebut, jelas bahwa lembaga jaminan yang dapat dibebankan atas pesawat udara adalah hipotek, tetapi kata “dapat” pada Pasal 12 Ayat (1) Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tidak menutup kemungkinan menggunakan lembaga jaminan selain hipotek. Sedangkan Pada Undang-undang Penerbangan baru yaitu Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tidak menyebutkan secara spesifik mengenai lembaga jaminan apa yang dibebankan kepada pesawat udara. Hal tersebut berimplikasi pada ketidakpastian hukum di Indonesia mengenai lembaga jaminan kebendaan apa yang dibebankan atas pesawat udara di Indonesia.

Melihat besarnya modal yang digunakan dalam pembiayaan pesawat udara komersial dan fungsi suatu pesawat udara yang digunakan untuk penerbangan internasional yang selalu berpindah-pindah dengan cepat dari suatu yurisdiksi hukum ke yurisdiksi hukum lain, maka pesawat terbang perlu untuk didaftarkan. Di Indonesia, dalam pasal 24 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, “Setiap pesawat udara yang dioperasikan di Indonesia wajib mempunyai tanda pendaftaran” akibatnya bahwa pesawat udara akhirnya lepas dari ketentuan-ketentuan tentang benda bergerak karena sifatnya. Misalnya tidak dikenakan aturan jaminan untuk benda bergerak. Sebaliknya, jika dikategorikan sebagai benda tidak bergerak, pernyataan tersebut juga kurang tepat. Hakikatnya pesawat udara adalah benda yang selalu berpindah, bahkan sampai melewati batas teritorial negara. Hak kebendaan memiliki ciri-ciri yang tangguh, misalnya hak itu dapat ditegakkan terhadap siapapun (mutlak), ada *droit de suite*, memiliki preferensi, berazas prioritas, dan mempunyai prinsip spesialisitas. Konsekuensi sebagai hak kebendaan, pendaftaran dalam register umum merupakan suatu

keharusan seperti yang tertera pada Pasal 24 Undang-undang Penerbangan di atas. Hal tersebut merupakan kelebihan-kelebihan yang melekat pada hak hipotek sebagai hak kebendaan. Maka layak jika pasal-pasal mengenai hipotek yang mencerminkan sifat-sifat tersebut dalam aturan hipotek, tetap dipertahankan.<sup>7</sup>

Permasalahan-permasalahan yang berkaitan dengan pengakuan internasional atas hak-hak kebendaan, khususnya yang diletakkan pada suatu pesawat udara, telah menarik perhatian berbagai negara.<sup>8</sup> Pemerintah Republik Indonesia bertugas sebagai otoritas penerbangan yang bertanggungjawab terhadap dipatuhinya seluruh aturan, ketentuan, dan regulasi yang dikeluarkan *International Civil Aviation Organization* (ICAO) oleh Badan Perserikatan Bangsa-bangsa (PBB). Mengingat Indonesia sudah menjadi salah satu negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional ("*International Civil Aviation Organization*").<sup>9</sup> Namun, sayangnya pertumbuhan bisnis transportasi udara, belum diiringi dengan sistem hukum yang menopang pertumbuhan bisnis sektor tersebut. Salah satu diantaranya adalah hukum mengenai lembaga jaminan atas pesawat udara yang terkait dengan lembaga jaminan kebendaan atas pesawat udara.

Kebutuhan akan tersedianya suatu perangkat hukum tentang lembaga jaminan kebendaan untuk pesawat udara berkebangsaan Indonesia adalah suatu kenyataan.<sup>10</sup> Hal tersebut dilihat dari usaha untuk menetapkan lembaga-lembaga

---

<sup>7</sup> Moch. Isnaeni, *Hipotek Pesawat Udara...*, *Op.Cit.*, hlm. 179.

<sup>8</sup> Mieke Komar Kantaatmadja, *Lembaga Jaminan Kebendaan...*, *Op.Cit.*, hlm. 8.

<sup>9</sup> Moch. Isnaeni, *Hipotek Pesawat Udara...*, *Op.Cit.*, hlm. 92.

<sup>10</sup> Mieke Komar Kantaatmadja, *Lembaga Jaminan Kebendaan...*, *Op.Cit.*, hlm. 1.

jaminan yang tepat untuk pesawat udara berkebangsaan Indonesia tidak terlepas dari perhatian dan upaya-upaya serta pemikiran-pemikiran para ahli.

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”.

Indonesia telah melakukan penyesuaian dalam hukum nasionalnya terhadap ratifikasi Konvensi Cape Town tersebut. Di dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Undang-undang Penerbangan) telah dilakukan 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 Town sebagai ketentuan khusus (*Lex Specialis*) dari ketentuan dalam peraturan perundang-undangan Indonesia.<sup>11</sup>

Hal penting lainnya dari ratifikasinya Konvensi Cape Town adalah diakuinya kepentingan internasional yang timbul akibat perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan, perjanjian pengikatan hak bersyarat dan/atau perjanjian sewa guna

---

<sup>11</sup> Lihat Ketentuan Pasal 82 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

usaha.<sup>12</sup> Dimana kepentingan kreditur sesuai ketentuan Pasal tersebut tunduk pada Konvensi Cape Town dan Protokol Cape Town.

Hingga saat ini di dalam Undang-undang Penerbangan di Indonesia, tidak disebutkan secara jelas atau spesifik mengenai lembaga jaminan apa yang dibebankan pada pesawat udara. Pada Pasal 71 hanya disebutkan hak jaminan kebendaan, yang mana di Indonesia, Hukum Kebendaan dapat dibagi menjadi beberapa macam,<sup>13</sup> diantaranya:

1. Gadai;
2. Hipotek;
3. Hak Tanggungan;
4. Fidusia.

Maka dapat dilihat bahwa undang-undang Penerbangan mencoba mengakomodir pengakuan atas hak jaminan kebendaan yang dibuat berdasarkan hukum asing.

Sedangkan di Inggris, Kepastian penentuan lembaga jaminan kebendaan pesawat udara sudah diakomodir dalam perundang-undangan *Civil Aviation The Mortgaging of Aircraft (Amendment) Order 1981*. Pesawat udara dijaminan dengan menggunakan lembaga jaminan *chattle mortgage*. *Chattle mortgage* adalah, suatu lembaga jaminan yang dikenal dalam sistem hukum *Common Law* dan diterima dalam berbagai sistem hukum nasional, yang berasal dari sistem hukum *Common Law*.<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup> *Ibid.*, psl. 71.

<sup>13</sup> Gunawan Widjaja & Ahmad Yani, *Seri Hukum Bisnis Jaminan Fidusia*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2001, hlm. 86.

<sup>14</sup> Mieke Komar Kantaatmadja, *Lembaga Jaminan Kebendaan...*, *Op.Cit.*, hlm. 100.



Selain itu, terdapat persamaan bahwa Negara Indonesia dan Negara Inggris, keduanya meratifikasi Konvensi Cape Town. Indonesia meratifikasi Konvensi Cape Town pada 16 Maret 2007 sedangkan Inggris meratifikasi Konvensi Cape Town pada 27 Juli 2015. Meskipun terbilang baru, namun peraturan mengenai lembaga jaminan atas pesawat udara sudah diakomodir di dalam hukum penerbangan Inggris. Dan hal tersebut dapat menimbulkan kepastian hukum dalam hal pembebanan jaminan atas pesawat udara.

Keinginan untuk melakukan pembaharuan pada bidang hukum penerbangan agar dapat menimbulkan kepastian hukum serta kepastian hak mengenai jaminan membuat para ahli hukum berusaha untuk melakukan pembentukan hukum penerbangan yang sesuai dengan teori hukum jaminan kebendaan dan juga konvensi internasional (Konvensi Cape Town). Dengan cara melakukan perbandingan hukum diharapkan dapat memberikan pengertian yang lebih mendalam mengenai lembaga jaminan kebendaan apa yang dapat dibebankan atas pesawat udara di Indonesia.

Perbandingan hak jaminan kebendaan atas pesawat udara dalam hukum Indonesia dan Negara Inggris dalam skripsi ini lebih menekankan pada lembaga jaminan kebendaan pesawat udara dalam kaitannya dengan Konvensi Cape Town. Dengan demikian, skripsi ini berjudul Problem Hukum Hak Jaminan Kebendaan Atas Pesawat Udara Dalam Hukum Indonesia.

## **B. RUMUSAN MASALAH**

1. Bagaimana pengaturan lembaga jaminan kebendaan atas pesawat udara di Indonesia?

## **C. TUJUAN PENELITIAN**

Berdasarkan uraian yang telah dipaparkan di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui:

1. Pengaturan lembaga jaminan kebendaan atas pesawat udara di Indonesia.

## **D. TINJAUAN PUSTAKA**

### **1. Benda dan Hak Kebendaan**

#### **a. Pengertian dan Klasifikasi Benda**

Pengertian benda menurut Pasal 499 KUH Perdata memberikan pengertian tentang benda yang menentukan bahwa “*Menurut paham undang-undang yang dinamakan kebendaan ialah, tiap-tiap barang dan tiap-tiap hak, yang dapat dikuasai oleh hak milik*”.<sup>15</sup> Berdasarkan ketentuan tersebut, pengertian benda meliputi segala sesuatu yang dapat dimiliki oleh subjek hukum, baik itu berupa barang (*goed*) maupun hak (*recht*), sepanjang objek dari hak milik itu dapat dikuasai oleh subjek hukum. Artinya istilah benda bersifat abstrak, karena tidak hanya terbatas pada benda yang berwujud saja yang dinamakan dengan barang, melainkan termasuk juga benda yang tidak berwujud atau bertubuh, yang dapat berupa hak. Benda yang demikian ini merupakan pengertian dalam arti luas, yang meliputi benda berwujud dan

---

<sup>15</sup> Lihat ketentuan Pasal 499 KUH Perdata.

benda tidak berwujud. Adapun pengertian dalam arti sempit, benda itu hanyalah barang-barang yang berwujud atau bertubuh saja. Dengan demikian perspektif hukum perdata berdasarkan KUH Perdata, selain mengenal barang-barang yang berwujud, juga mengenal barang-barang yang tidak berwujud yang merupakan bagian dari harta kekayaan seseorang, yang juga bernilai ekonomi.<sup>16</sup>

Dalam sistematika KUH Perdata aturan tentang benda ini terdapat dalam buku II yang sifatnya tertutup, dengan pengertian bahwa para pihak tak diperkenankan untuk mencipta hak kebendaan baru selain apa yang telah ditetapkan oleh undang-undang. Hak kebendaan yang diakui dan berlaku hanyalah seperti yang diatur undang-undang saja. Sifat ini berbeda dengan buku III KUH Perdata yang mengatur tentang perikatan, dimana ia mempunyai sifat terbuka. Kepada para pihak diberi kesempatan seluas mungkin untuk mencipta hal-hal baru di luar dari apa yang telah ditetapkan undang-undang berdasar kesepakatan. Dengan demikian aturan yang tertera dalam buku III KUH Perdata hanya mengenai hal-hal pokok dan sifatnya melengkapi saja.<sup>17</sup>

Klasifikasi “Kebendaan” di dalam KUH Perdata dibagi menjadi dua golongan besar, yaitu yang dikenal dengan:

- 1) Kebendaan tidak bergerak; dan
- 2) Kebendaan bergerak.

---

<sup>16</sup> Rachmadi Usman, *Hukum Jaminan Keperdataan*, Sinar Grafika, Jakarta, 2009, hlm. 38.

<sup>17</sup> Moch. Isnaeni, *Hipotek Pesawat Udara...*, *Op.Cit.*, hlm. 114.

Selanjutnya di dalam Pasal 504 KUH Perdata mengatur tentang kebendaan bergerak. Selain itu pada Pasal 506, 507, dan 508 KUH Perdata menentukan lebih lanjut tentang apa yang disebut dengan kebendaan tidak bergerak. Termasuk dalam kebendaan tidak bergerak adalah:

- 1) Tanah dan segala sesuatu yang didirikan di atasnya;
- 2) Bangunan beserta segala macam sarana dan prasarana yang peruntukannya tidak dapat dipisahkan dari bangunan tersebut, yang dianggap menyatu dengan bangunan tersebut;
- 3) Pohon-pohon dan tanaman-tanaman serta buah-buah yang belum dipetik dari pohonnya;
- 4) Barang-barang tambang;
- 5) Pipa-pipa, saluran-saluran bawah tanah yang bersatu dengan tanah;
- 6) Segala hak-hak yang terbit sehubungan dengan penggunaan, pemanfaatan dan penuntutan kembali atas kebendaan bergerak yang disebutkan pada uraian di atas.

Dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) pasal 314 kapal-kapal yang berukuran lebih dari 20 meter kubik ( $20 \text{ m}^3$ ), yang dianggap sebagai kebendaan yang tidak bergerak.

Sedangkan yang termasuk sebagai kebendaan bergerak adalah:

- 1) Benda-benda yang karena sifatnya dapat berpindah-pindah atau yang dapat dipindah-pindahkan;
- 2) Kapal-kapal dan perahu-perahu serta tongkang-tongkang, selain dari yang termasuk dalam kebendaan tidak bergerak;

- 3) Hak-hak yang terbit atas pemakaian dan penggunaan serta penuntutan kembali atas kebendaan bergerak;
- 4) Sero-sero atau saham-saham atau andil-andil yang diterbitkan oleh perusahaan.<sup>18</sup>

#### **b. Hak Kebendaan**

Menurut Wirjono Prodjodikoro, bahwa hak kebendaan itu bersifat mutlak, dimana dalam hal gangguan oleh orang ketiga, pemilik hak benda dapat melaksanakan haknya terhadap siapa pun juga. Pemilik melaksanakan haknya terhadap siapa pun juga yang menggangukannya dan orang pengganggu ini dapat ditegur oleh pemilik hak benda berdasar atas hak benda itu.<sup>19</sup>

## **2. Teori Dasar Hukum Jaminan dalam Perspektif Hukum Kebendaan**

Ketentuan hukum jaminan dapat dijumpai dalam Buku II KUH Perdata yang mengatur mengenai hukum kebendaan. Ditilik dari sistematika KUH Perdata, pada prinsipnya hukum jaminan merupakan bagian dari hukum kebendaan. Dalam buku II KUH Perdata diatur mengenai pengertian, cara membedakan benda dan hak-hak kebendaan, baik yang memberikan kenikmatan dan jaminan.<sup>20</sup>

Pengertian Jaminan menurut Pasal 1131 KUH Perdata adalah “*segala kebendaan milik si berutang, baik yang bergerak maupun yang tidak bergerak, baik yang sudah ada maupun yang baru akan ada dikemudian hari, menjadi tanggungan untuk segala perikatan perseorangan*”.<sup>21</sup>

---

<sup>18</sup> Gunawan Widjaja & Ahmad Yani, *Seri Hukum Bisnis Op.Cit.*, hlm. 54-55.

<sup>19</sup> Rachmadi Usman, *Hukum Jaminan...*, *Op.Cit.*, hlm. 60-61.

<sup>20</sup> *Ibid.*, hlm. 4.

<sup>21</sup> Lihat ketentuan Pasal 1131 KUH Perdata.

Pasal 1131 KUH Perdata menentukan suatu kewajiban bagi debitor untuk memberikan jaminan kepada kreditor atas utang yang telah diterimanya, tanpa adanya jaminan yang ditentukan secara khusus maka segala harta kekayaan debitor baik yang telah ada maupun yang akan ada secara otomatis menjadi jaminan ketika orang tersebut membuat perjanjian utang meskipun hal tersebut tidak dinyatakan secara tegas dalam perjanjian.<sup>22</sup>

J. Satrio mengartikan hukum jaminan merupakan sebagai peraturan hukum yang mengatur tentang jaminan-jaminan piutang seorang kreditor terhadap seorang debitor. Ringkasnya hukum jaminan adalah hukum yang mengatur tentang jaminan piutang seseorang.<sup>23</sup>

Jaminan kebendaan adalah jaminan yang memberikan hak-hak kebendaan kepada kreditor, hak kebendaan ini mempunyai ciri-ciri “kebendaan” yaitu memberikan hak untuk mendahului atas benda-benda tertentu yang mempunyai sifat melekat dan mengikuti benda-benda tersebut.<sup>24</sup> Jaminan kebendaan dapat diklasifikasikan menjadi lima,<sup>25</sup> yaitu:

- a. Gadai
- b. Jaminan Fidusia
- c. Hak Tanggungan
- d. Hipotek.

---

<sup>22</sup> Riky Rustam, *Hukum Jaminan....,Op.Cit.*, hlm. 41.

<sup>23</sup> *Ibid.*, hlm. 43.

<sup>24</sup> *Ibid.*, hlm. 74.

<sup>25</sup> *Ibid.*, hlm. 75.

### 3. Konvensi Cape Town

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 (*Cross-border*) kerap ditemui masalah eksekusi (*enforcemen*) dari barang jaminan.<sup>26</sup>

Indonesia meratifikasi Konvensi Cape Town pada tahun 2007 dengan Peraturan Presiden Nomor 8 Tahun 2007 Tentang Pengesahan *Convention On International Interest in Mobile Equipment* (Konvensi tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak) Beserta *Protocol To The Convention On International Interest in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft* (Protokol Pada Konvensi tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak Mengenai Masalah-masalah Khusus Peralatan Pesawat Udara). Dan pada tahun 2009 mencabut Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan dan mengganti dengan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang tunduk dan sesuai dengan Konvensi Cape Town.<sup>27</sup>

---

<sup>26</sup> 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 omor 24 Tahun 2009, hlm. 51-57.

<sup>27</sup> Getar Danishswara & Anugrah Akbar Darmawan, *Regulasi Terhadap Bentuk Jaminan Kebendaan Atas Pesawat terbang Sebagai Objek Jaminan Hutang Dalam Kredit Perbankan*, Universitas Sebelas Maret, 2014, hlm. 1406.

## **C. METODE PENELITIAN**

Metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini secara keseluruhan dirinci sebagai berikut:

### **1. Jenis Penelitian**

Penelitian ini merupakan penelitian hukum normatif, yaitu penelitian yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka (*library reserch*), penulis menggunakan hukum normatif karena objek kajian menelaah hak jaminan lembaga jaminan kebendaan atas pesawat udara dalam hukum negara Indonesia diantaranya, Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUH Perdata), Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Konvensi Cape Town 2001 Tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak, Konvensi Chicago 1944 Tentang Penerbangan Sipil Internasional.

### **2. Pendekatan Penelitian**

Dalam penelitian yang notabene bersifat normatif ini, penulis hendak menggunakan metode pendekatan yuridis positivis (perundang-undangan) dan komparatif. Pendekatan perundang-undangan ialah menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkutan paut dengan isu hukum yang sedang ditangani atau diteliti. Dalam hal ini yang akan dikaji adalah Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUH Perdata), Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Konvensi Cape Town 2001 Tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak, Konvensi Chicago 1944 Tentang Penerbangan Sipil Internasional.



### **3. Objek Penelitian**

Objek Penelitian ini memfokuskan pada aturan hukum yang mengatur mengenai lembaga hukum jaminan kebendaan diantaranya, Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUH Perdata), Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Konvensi Cape Town 2001 Tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak, Konvensi Chicago 1944 Tentang Penerbangan Sipil Internasional.

### **4. Sumber Data Penelitian**

Oleh karena jenis penelitian ini adalah normatif, maka bahan hukum yang digunakan, meliputi:

#### **a. Bahan hukum primer**

Bahan hukum primer yaitu bahan mempunyai kekuatan mengikat secara yuridis yang terdiri dari peraturan undang-undang yang terkait dengan penelitian. Adapun bahan hukum primer tersebut di antaranya Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUH Perdata), Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Konvensi Cape Town 2001 Tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak, Konvensi Chicago 1944 Tentang Penerbangan Sipil Internasional.

#### **b. Bahan hukum sekunder**

Bahan hukum sekunder yaitu bahan hukum yang mampu memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer, meliputi: buku-buku, jurnal serta karya tulis ilmiah terkait dengan peraturan perundang-undangan, hukum jaminan kebendaan, dan hukum aviasi.

c. Bahan hukum tersier

Bahan hukum tersier yaitu bahan hukum yang mampu memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer maupun sekunder, seperti kamus Bahasa Indonesia maupun bahasa asing; kamus hukum, serta ensiklopedia.

d. Teknik Pengumpulan data

Teknik pengumpulan data dalam penelitian ini dengan teknik pengumpulan data sekunder dilakukan dengan cara studi pustaka, yakni dengan mengkaji referensi jurnal, hasil penelitian hukum, dan literatur yang berhubungan dengan peraturan perundang-undangan, hukum jaminan kebendaan, dan hukum aviasi.

## **5. Analisis Data**

Data yang diperoleh dalam penelitian ini dianalisis dengan menggunakan metode analisis kualitatif. Metode analisis data kualitatif yaitu suatu metode analisis data yang dilakukan dengan cara mengelompokkan dan memilih data dari hasil penelitian yang relevan dan sesuai dengan tujuan penelitian. Dari pengelompokan dan pemilihan tersebut kemudian data dicocokkan dengan permasalahan yang diteliti menurut kualitas kebenarannya sehingga dapat digunakan untuk memberikan jawaban atas permasalahan penelitian.

Sehingga dalam melakukan analisis, terlebih dahulu peneliti akan mengumpulkan berbagai bahan hukum dan membaginya menjadi bahan hukum primer dan sekunder. Terhadap bahan hukum primer yakni peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan Peraturan perundang-undangan, Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUH Perdata), Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Konvensi Cape Town 2001 Tentang Kepentingan

Internasional dalam Peralatan Bergerak, Konvensi Chicago 1944 Tentang Penerbangan Sipil Internasional. Akan dilakukan analisis yuridis-normatif yaitu memberikan pemaparan, uraian, serta gambaran atas hasil penelitian yang dilakukan dengan mengacu kepada peraturan perundang-undangan yang berlaku. Kemudian dilakukan interpretasi terhadap peraturan perundang-undangan tersebut, dengan tujuan memahami secara mendetail akan makna, tujuan, dan maksud dikeluarkannya undang-undang tersebut. Interpretasi yang akan penulis gunakan yakni: interpretasi gramatikal; ekstensif, serta sistematis.

Kemudian terhadap bahan hukum sekunder, akan penulis analisis dengan analisis isi (*content analysis*) untuk memperjelas maksud dan tujuan bahan hukum primer. Hasil analisis bahan hukum sekunder yang kemudian akan penulis simpulkan dan dijadikan sebagai konsep yang akan disinkronkan/ dibandingkan/ dijadikan alat uji (parameter). Selanjutnya data hukum sekunder akan dijadikan sebagai alat uji untuk menganalisis data hukum primer, dengan didukung oleh teori-teori yang relevan.

Berdasarkan analisis tersebut, akan diungkap permasalahan, kelebihan, kekurangan, manfaat, dan/atau ketimpangan antara *das sollen* dan *das sein*. Permasalahan yang ditemui tersebut nantinya dicari alternatif solusinya.

#### **D. KERANGKA SKRIPSI**

Untuk mempermudah pembahasan dalam penulisan, penelitian ini disusun dengan menggunakan sistematika sebagai berikut:

BAB I Pendahuluan. Dalam Bab I ini terdiri dari latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, tinjauan pustaka, metode penelitian, dan sistematika penulisan/kerangka skripsi.

BAB II Tinjauan Umum. Dalam Bab ini berisi tentang teori-teori yang digunakan oleh penulis dalam penelitian ini. Ada beberapa teori yang digunakan oleh penulis yakni; Teori benda dan hak kebendaan, Teori Dasar Hukum Jaminan dalam Perspektif Hukum Kebendaan, Konvensi Cape Town 2001. Teori-teori tersebut yang menjadi landasan normatif bagi penulis untuk memecahkan permasalahan yang diangkat oleh peneliti.

BAB III Analisis dan Pembahasan. Dalam Bab ini berisi kajian terhadap lembaga jaminan kebendaan atas pesawat udara dalam hukum negara Indonesia ditinjau dari teori-teori, peraturan perundangan, Konvensi Cape Town 2001, dan Konvensi Chicago 1944.

BAB IV Penutup. Bab ini berisi kesimpulan dan saran. Dari pembahasan tentang rumusan masalah yang dilakukan dengan komperhensif dan dilengkapi dengan saran yang diharapkan dapat bermanfaat bagi pihak-pihak yang berkepentingan.

## BAB II

### STATUS HUKUM KEBENDAAN ATAS PESAWAT UDARA, ASAS-ASAS HUKUM BENDA, JAMINAN KEBENDAAN, KONVENSI CAPE TOWN

#### A. STATUS KEBENDAAN PESAWAT UDARA DALAM HUKUM INDONESIA

##### 1. Batasan Pesawat Udara

Sebagai langkah pertama akan dikemukakan batasan pesawat udara yang akan digunakan sebagai batasan/definisi oleh penulis dalam seluruh skripsi ini.<sup>28</sup> Di dalam Konvensi Chicago merupakan konvensi yang mengatur tentang penerbangan sipil internasional, konvensi ini hanya berlaku untuk pesawat terbang sipil dan tidak berlaku untuk pesawat udara negara.<sup>29</sup> Defini Pesawat Udara adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan.<sup>30</sup> Definisi lain Pesawat Udara menurut Konvensi Chicago dalam *Annex 7* adalah setiap mesin yang dapat menyokong di atmosfer dari reaksi udara selain reaksi udara terhadap permukaan bumi.<sup>31</sup> 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,

---

<sup>28</sup> Mieke Komar Kantaatmadja, *Lembaga Jaminan...*, *Op.Cit.*, hlm. 22.

<sup>29</sup> Lihat Ketentuan Artikel 3 huruf (a) Konvensi Chicago 1944 “*this convention shall be aplicable only to civil aircraft and shall not be aplecable to state aircraft.*”

<sup>30</sup> Lihat pada ketentuan Pasal 1 Ayat (3) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

<sup>31</sup> <http://www.unoosa.org/pdf/pres/stsc2013/tech-23E.pdf> diakses pada tanggal 11 Desember 2017.

bersayap tetap, dan dapat terbang dengan tenaga sendiri.<sup>32</sup> Kemudian juga ditegaskan definisi Helikopter adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap putar yang rotornya digerakkan oleh mesin.<sup>33</sup>

Di dalam Protokol Konvensi Cape Town, definisi Pesawat Terbang adalah pesawat terbang sebagaimana didefinisikan untuk tujuan Konvensi Chicago yang merupakan pesawat udara dengan mesin pesawat yang dipasang di atasnya atau helikopter.<sup>34</sup> Kemudian di dalam Protokol Konvensi Cape Town juga dijelaskan mengenai definisi Helikopter berarti mesin yang lebih berat daripada udara (selain yang digunakan di dinas militer, bea cukai atau kepolisian) yang didukung terutama oleh reaksi udara pada satu atau lebih rotor yang digerakkan daya pada sumbu vertikal yang sebenarnya dan yang bersertifikat tipe. Oleh otoritas penerbangan yang kompeten untuk mengangkut<sup>35</sup>:

- a. paling sedikit lima (5) orang termasuk kru; atau
- b. barang melebihi 450 kilogram bersama dengan semua aksesoris, suku cadang dan peralatan yang terpasang, terpasang atau terpasang (termasuk rotor), dan semua data, manual dan catatan yang berkaitan dengannya.

---

<sup>32</sup> Lihat pada ketentuan Pasal 1 Ayat (4) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

<sup>33</sup> Lihat pada ketentuan Pasal 1 Ayat (3) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

<sup>34</sup> Protokol Konvensi Cape Town 2001 Artikel I Ayat (2) huruf a, "*aircraft*" means aircraft as defined for the purposes of the Chicago Convention which are either airframes with aircraft engines installed thereon or helicopters."

<sup>35</sup> Protokol Konvensi Cape Town 2001 Artikel I Ayat (2) huruf 1, "*helicopters*" means heavier-than-air machines (other than those used in military, customs or police services) supported in flight chiefly by the reactions of the air on one or more power-driven rotors on substantially vertical axes and which are type certified by the competent aviation authority to transport: (i) at least five (5) persons including crew; or (ii) goods in excess of 450 kilograms, together with all installed, incorporated or attached accessories, parts and equipment (including rotors), and all data, manuals and records relating thereto; ...."

Sesuai yang tertera dalam *Annex 7* Konvensi Chicago 1944 yang dimodifikasi 1967 harus dilengkapi dengan batasan yang diterima dalam Konvensi Jenewa 1948 Pasal XVI. Pesawat udara harus mencakup badan pesawat, mesin, baling-baling, alat radio, dan semua barang lainnya yang dimaksudkan untuk digunakan di pesawat terbang yang dipasangnya atau untuk sementara dipisahkan daripadanya.<sup>36</sup> Dari pengertian tersebut dapat disimpulkan bahwa pesawat terbang dan helikopter merupakan bagian atau dapat dikatakan sebagai pesawat udara.

## **2. Pesawat Udara Sebagai Benda yang Terdaftar**

Klasifikasi benda yang sangat terkait dengan hukum jaminan adalah klasifikasi benda bergerak (*roerend zaak*) dan benda tidak bergerak (*onroerend zaak*). Benda bergerak dapat dibedakan menjadi 2 (dua) kelompok,<sup>37</sup> yaitu:

### **a. Berdasarkan sifatnya (Pasal 509 KUH Perdata)**

Benda bergerak berdasarkan sifatnya adalah benda yang karena sifat dari benda itu dapat berpindah atau dipindahkan dari satu tempat ke tempat lainnya. Misalnya kapal-kapal, perahu-perahu, perahu-perahu tambang, gilingan-gilingan dan tempat-tempat pemandian yang dipasang di perahu atau yang berdiri, terlepas dan benda-benda yang sejenis dengan benda-benda tersebut (Pasal 510 KUH Perdata).

### **b. Berdasarkan ketentuan undang-undang (Pasal 511 KUH Perdata)**

Benda bergerak berdasarkan ketentuan undang-undang adalah benda-benda baik berwujud maupun yang tidak berwujud yang oleh karena

---

<sup>36</sup> Mieke Komar Kantaatmadja, *Lembaga Jaminan Kebendaan...*, *Op.Cit.* hlm. 24.

<sup>37</sup> Riky Rustam, *Hukum Jaminan*, UII Press, Yogyakarta, 2017, hlm. 6-7.

ketentuan undang-undang ditentukan sebagai benda. Misalnya hak pakai hasil, hak atas bunga-bunga yang diperjanjian, perikatan-perikatan atau tuntutan-tuntutan mengenai jumlah uang tertentu yang dapat ditagih, saham-saham, dan surat-surat berharga.

Sedangkan untuk benda tidak bergerak dapat dibedakan menjadi 3 (tiga) kelompok, yaitu:

a. Menurut sifatnya (Pasal 506 KUH Perdata)

Benda tidak bergerak menurut sifatnya adalah benda-benda yang karena sifat benda tersebut tidak dapat berpindah atau dipindahkan dari satu tempat ke tempat lainnya, misalnya tanah (perkarangan) beserta semua yang didirikan di atasnya, penggilingan-penggilingan selain yang ditentukan Pasal 510 KUH Perdata, pohon atau tanaman yang akarnya menancap dalam tanah, buah-buahan yang belum dipetik, barang-barang tambang (selama belum terpisah atau digali dari tanah), kayu dari pohon-pohon dalam hutan yang belum dipotong dan/atau ditebang, pipa-pipa dan got-got saluran air dari rumah atau perkarangan, dan semua hal yang tertancap dalam tanah atau terpaku dalam bangunan.

b. Berdasarkan peruntukannya atau tujuannya (Pasal 507 KUH Perdata)

Benda tidak bergerak berdasarkan peruntukannya atau tujuannya adalah semua benda yang melekat dengan tanah atau bangunan meskipun tidak bersifat permanen, dengan tujuan untuk mengikuti tanah atau bangunan itu untuk waktu yang lama, misalnya mesin-mesin dalam suatu pabrik.



c. Berdasarkan ketentuan undang-undang (Pasal 508 KUH Perdata)

Benda bergerak berdasarkan ketentuan undang-undang adalah benda-benda baik berwujud maupun tidak berwujud yang oleh ketentuan undang-undang ditentukan sebagai benda tidak bergerak, misalnya hak memungut hasil atas benda tidak bergerak hak memakai atas benda tidak bergerak, dan benda-benda yang dapat dibebani dengan hipotek seperti pesawat terbang atau kapal laut dengan ukuran lebih dari 20 m<sup>3</sup> (dua puluh meter kubik) yang telah terdaftar di lembaga yang berwenang (kapal laut atau pesawat terbang yang belum terdaftar masih berkedudukan sebagai benda bergerak).

Pembedaan kebendaan atas kebendaan yang terdaftar dan kebendaan tidak terdaftar tidak diatur di dalam KUH Perdata, tetapi tersebar ke dalam berbagai peraturan, sesuai dengan jenis kebendaannya, di antaranya dalam peraturan pendaftaran tanah, peraturan pendaftaran kendaraan bermotor, peraturan pendaftaran hak cipta, dan hak milik intelektual lainnya. Pendaftaran terhadap suatu kebendaan dimaksudkan untuk menjamin kepastian hak kepemilikan atas benda-benda yang didaftarkan tersebut dan memudahkan negara untuk memungut pajak atas benda yang terdaftar tersebut.

Dalam perkembangannya di negara-negara maju, seperti di Inggris, Amerika Serikat dan juga Belanda dalam hukum benda menurut peraturan pada masing-masing negara tersebut telah mengadakan pembedaan benda terdaftar dan benda tidak terdaftar. Di dalam KUH Perdata disebutkan tentang benda terdaftar (*registergoederen*), yaitu benda yang merupakan benda yang terdaftar pada tempat pendaftaran umum atau register umum (*openbare register*), pendaftaran mana

mempunyai sifat mutlak bagi benda terdaftar tersebut, karena mempunyai aspek publisitas. Pendaftaran pada benda terdaftar membuktikan kepemilikan atas benda tersebut.<sup>38</sup>

Pesawat udara yang dioperasikan di Indonesia harus mempunyai tanda pendaftaran.<sup>39</sup> Tanpa ada tanda pendaftaran, jelas sebuah pesawat udara tidak dapat berfungsi sebagai sarana angkutan udara, dan juga tidak akan mungkin memperoleh tanda kebangsaan Indonesia. Jadi pendaftaran pesawat udara merupakan keharusan fungsional yang wajib dilakukan oleh pengelolanya sesuai peruntukan yang dikehendaki supaya dapat beroperasi. Tindakan mendaftarkan pesawat udara selain untuk keperluan fungsional yang melekat, juga akan berakibat pada aspek-aspek keperdataan terhadap pesawat udara tersebut selaku objek hukum.<sup>40</sup>

Keberadaan pesawat udara sebagai sesuatu benda, jika ditarik dan dihubungkan dengan pola pembagian benda seperti yang dikenal dalam hukum adat, yakni tanah dan bukan tanah, kiranya tidak menjumpai titik temu. Hal tersebut dapat dipahami karena pola pembagian benda dalam hukum adat sangat sederhana sehingga pada tahap berikutnya tidak disusul terbentuknya konsep-konsep lanjutan untuk mengatur bidang-bidang lain yang bersifat lebih abstrak. Misalnya yang menyangkut lapangan jaminan, di mana keberadaan bidang jaminan pada hakikatnya lebih banyak dipengaruhi oleh nilai-nilai ekonomi pasar. Pada hukum adat tidak dijiwai oleh dasar-dasar falsafi ekonomi pasar, tetapi lebih cenderung dipengaruhi oleh kebutuhan yang bersifat paguyuban. Oleh sebab itu mengukur

---

<sup>38</sup> Rachmadi Usman, *Hukum Jaminan Keperdataan, Op.Cit.*, hlm. 60.

<sup>39</sup> Lihat ketentuan pada Pasal 24 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

<sup>40</sup> Moch. Isnaeni, *Hipotek Pesawat Udara..., Op.Cit.*, hlm. 136.

keberadaan pesawat udara dengan parameter benda dalam hukum adat, tidak akan akurat.

Jika keberadaan pesawat udara sebagai benda dikaji dari pembagian benda yang dikenal oleh KUH Perdata, khususnya menyangkut perbedaan benda bergerak dan benda tidak bergerak sebagai salah satu pembagian jenis benda yang sentral, memang ada sedikit sangkutannya. Pesawat udara selaku benda yang hakikatnya dapat berpindah-pindah, apabila ditinjau dari KUH Perdata dapat dikualifikasikan sebagai jenis benda bergerak, dan bukan termasuk benda tidak bergerak. Hal tersebut dapat dibenarkan apabila hanya dilihat secara lahiriah/fisiknya saja. Namun apabila parameter tersebut diterapkan, maka setiap pesawat udara akan dianggap sebagai benda bergerak dan dikenai ketentuan-ketentuan lanjut tentang benda bergerak.<sup>41</sup>

Pesawat udara sebagai benda modal dalam ruang lingkup industri penerbangan, akan dapat berfungsi apabila pesawat udara telah didaftarkan terlebih dahulu dalam register penerbangan.<sup>42</sup> Sedangkan pesawat udara yang belum/tidak terdaftar, tidak akan dapat berfungsi sebagai benda dalam pengertian komersial selaku ciri industri penerbangan.

Tanda pendaftaran pesawat udara dikeluarkan oleh otoritas penerbangan yang berwenang untuk itu di setiap negara, di Indonesia kewenangan itu dimiliki oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan Republik

---

<sup>41</sup> *Ibid.*, hlm. 139.

<sup>42</sup> Lihat ketentuan pada Pasal 24 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Indonesia.<sup>43</sup> Untuk dapat didaftarkan di Indonesia suatu pesawat udara harus memenuhi beberapa ketentuan,<sup>44</sup> yaitu:

- a. Tidak terdaftar di negara lain; dan
- b. Dimiliki oleh Warga Negara Indonesia atau dimiliki oleh badan hukum Indonesia;
- c. 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;
- d. Dimiliki oleh instansi pemerintah atau pemerintah daerah dan pesawat udara tersebut tidak dipergunakan untuk misi penegakkan hukum; atau
- e. 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.
- f. Seluruh kewajiban perpajakan berdasarkan hukum Indonesia yang berkaitan dengan impor pesawat udara ke Indonesia telah dibayar.
- g. Seluruh asuransi yang dipersyaratkan<sup>45</sup> telah dipenuhi.

---

<sup>43</sup> Lihat ketentuan pada Pasal 47 Ayat (3) 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.

<sup>44</sup> *Ibid.*, Pasal 47 Ayat (5).

<sup>45</sup> Setiap pihak yang mengoperasikan pesawat udara wajib mengasuransikan:

- 1) Pesawat yang dioperasikan;
- 2) Personel pesawat udara yang dioperasikan;
- 3) Tanggung jawab kerugian pihak kedua;
- 4) Tanggung jawab kerugian pihak ketiga; dan
- 5) Kegiatan investasi insiden dan kecelakaan pesawat udara.

Oleh karena itu, mengingat keberadaan pesawat udara dalam bidang industri penerbangan memerlukan pendaftaran sebagaimana diharuskan dalam ketentuan perundang-undangan di Indonesia, menjadi tidak relevan lagi jika pesawat udara dikategorikan sebagai benda bergerak seperti ukuran yang diterapkan KUH Perdata, hal tersebut juga disadari oleh pembentuk Undang-Undang Penerbangan.<sup>46</sup> Secara lahiriah/fisik, pesawat udara merupakan benda bergerak, namun secara fungsional baru, maka jika pesawat udara sudah didaftarkan dan memiliki kebangsaan<sup>47</sup>. Corak pendaftaran tersebut kemudian membedakan posisi pesawat udara menjadi tidak relevan lagi dikualifikasikan sebagai benda bergerak, meskipun berhakikat mampu berpindah tempat. Kemudian akibat lainnya, pesawat udara tidak lagi dikenai ketentuan-ketentuan tentang benda bergerak, karena sifatnya yang khas tersebut. Misalnya tidak lagi dikenai aturan jaminan untuk benda bergerak. Sebaliknya jika dikategorikan sebagai benda tidak bergerak, karena sudah tidak lagi dianggap sebagai benda bergerak, karena sudah tidak dianggap sebagai benda bergerak, hal tersebut juga tidak tepat. Hakikatnya pesawat udara adalah benda yang selalu mampu berpindah-pindah bahkan sampai melewati batas teritorial negara. Jika kemudian pembentuk Undang-Undang menentukan sikapnya untuk menerapkan ketentuan benda tidak bergerak bagi pesawat udara, antara lain yakni diterapkan lembaga jaminan yang membebankan pesawat udara ke dalam jaminan kebendaan tidak bergerak.

---

<sup>46</sup> Moch. Isnaeni, *Hipotek Pesawat Udara...*, *Op.Cit.*, hlm.140.

<sup>47</sup> Lihat pada ketentuan Pasal 27 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Pola tersebut identik dengan kedudukan kapal dalam pengaturan WvK, meski kapal selalu dapat berpindah tempat, kenyataannya jika dijadikan agunan lembaga jaminan hipotek yang ditetapkan oleh pembentuk undang-undang.<sup>48</sup> Hal tersebut adalah pengaruh dari tindakan pendaftaran yang mengakibatkan pergeseran kedudukan benda yang didaftar tersebut untuk meninggalkan ruangan ketentuan hukum semula.<sup>49</sup>

Harus diakui pula pandangan beberapa ahli hukum perdata yang berpendapat bahwa klasifikasi kebendaan dalam benda bergerak dan tidak bergerak seperti yang lazim diadakan dalam sistem hukum nasional yang berasal dari sistem hukum Eropa Kontinental dan *Common Law/Anglo Saxon* sudah tidak sesuai lagi dengan kenyataan dan kebutuhan saat ini. Kecenderungannya adalah untuk memberi penamaan benda terdaftar dan tidak terdaftar (*zaak op naam, zaak niet op naam*). Seperti Pitlo melihat pada kenyataan, adanya berbagai macam register atas nama yang berhak (*gerechtigde*), berpendapat bahwa pembagian tersebut lebih sesuai. Dengan alasan bahwa pesawat udara perlu didaftarkan, para ahli hukum tersebut sependapat untuk mengkualifikasikan pesawat udara sebagai *registerable movable property* atau sebagai benda terdaftar (*register zoederen, zaak op naam*).<sup>50</sup> Pengaturan hukum Amerika Serikat dan Nederland sebagai Negara Anggota Konvensi mengandung ketentuan-ketentuan yang diserasikan dengan materi Konvensi Jenewa 1948. Inggris sebagai bukan Negara Anggota memiliki *The*

---

<sup>48</sup> Lihat pada ketentuan Pasal 314 WvK.

<sup>49</sup> Moch. Isnaeni, *Hipotek Pesawat Udara...*, *Op.Cit.*, hlm.141.

<sup>50</sup> Mieke Komar Kantaatmadja, *Lembaga Jaminan Kebendaan...*, *Op.Cit.* hlm. 48-49.

*Mortgaging of Aircraft Order 1972 (Amendment) 1981* yang mengatur tentang pendaftaran perdata pesawat udara Inggris.<sup>51</sup>

Menurut sistem hukum yang berlaku di Italia, klasifikasi yang paling penting adalah benda bergerak dan benda tidak bergerak. Benda tidak bergerak dapat dibagi menjadi dua kategori. Pertama, oleh alam yang biasanya tidak dapat dipindahkan dari satu tempat ke tempat lain tanpa mengubah struktur dan sifatnya. Seperti tanah, mata air, jalur air, pohon, bangunan/gedung (meski hanya sementara ditempelkan ke tanah), dan secara umum segala sesuatu yang secara alami melekat pada tanah. Kedua, hal-hal yang secara khusus dianggap tidak bergerak. Benda bergerak di sisi lain dikecualikan berbagai alasan:<sup>52</sup>

- a. semua transaksi mengenai benda tidak bergerak harus dilakukan secara tertulis.
- b. dalam transaksi benda tidak bergerak harus didaftarkan pada tempat pendaftaran yang relevan dan benda bergerak harus melalui kepemilikan.
- c. sehubungan dengan penciptaan pembiayaan yang aman, benda tidak bergerak dibebankan dengan hipotek sedangkan benda bergerak dibebani dengan *Pledge*.

Sehubungan dengan usaha perlindungan terhadap benda tidak bergerak melalui kepemilikan, sehingga benda bergerak dapat dikatakan sebagai benda tidak bergerak. Sesuai dengan bentuk dan pemberitahuan dari setiap transaksi mengenai benda tersebut, yaitu benda bergerak yang dapat disebut sebagai benda tidak

---

<sup>51</sup> Mieke Komar Kantaatmadja, *Lembaga Jaminan Kebendaan...*, *Op.Cit.* hlm. 167.

<sup>52</sup> G. Leroy Certoma, *The Italian Legal System*, Butterworths, London, 1985, hml.336.

bergerak yang umumnya terdiri dari benda-benda transportasi seperti contohnya adalah kapal dan pesawat udara.<sup>53</sup>

Alasan-alasan yang mendukung pandangan bahwa pesawat udara memiliki status yang khusus (*sui generis*) adalah sebagai berikut:

- a. Pada suatu pesawat udara diberikan suatu tanda nasionalitas, disertai kewajiban didaftarkan pada negara tertentu;
- b. Untuk tujuan kepentingan perdata, pesawat udara tunduk pada pesyaratan dapat didaftarkan dalam suatu register umum yang bersifat perdata;
- c. Pada pesawat udara ditetapkan ketentuan khusus tentang perolehan (*acquisition*) dan pengasingan (*alienation*) yang tidak berlaku pada benda tidak terdaftar (benda bergerak lainnya);
- d. Pesawat udara dapat lazim tunduk pada pengaturan hukum tentang penahanan dan penyitaan (*attachment*) yang berlainan dengan benda bergerak lainnya (benda tidak terdaftar);
- e. Berlakunya aturan hukum tentang bantuan (*assistance*), penyelamatan (*salvage*) pesawat udara yang menimbulkan hak bersifat kebendaan yang diterapkan oleh undang-undang dan hak tersebut mempunyai kedudukan mendahului hak jaminan lain yang sudah terdaftar.

Seperti diketahui, salah satu ciri yang diatur berbeda dalam berbagai perundangan nasional ialah perihal akibat hukum dari berbagai pendaftaran dalam suatu register. Suatu ajaran umum (*hoofdregel*) dalam hukum keperdataan yang dikenal baik dalam sistem Hukum Eropa Kontinental maupun *Common Law/Anglo*

---

<sup>53</sup> *Ibid.*



*Saxon* tentang pendaftaran, bahwa pada saat pendaftaran dilakukan, hubungan-hubungan hukum antar beberapa pihak atas benda yang bersangkutan, diumumkan (dipublikasikan) kepada pihak ketiga (umum). Sejak saat itu pihak ketiga mengetahui hubungan hukum atau kebendaan hukum (*rechtstoestand*) dari benda tersebut dan pihak ketiga terikat untuk menghormati isi pengumuman tersebut.<sup>54</sup>

Berkaitan dengan status hukum pesawat udara sebagai benda bergerak yang diatur secara khusus, atau benda terdaftar yang memiliki suatu nasionalitas negara tertentu, maka konsekuensi hukum dari berlakunya hukum Negara Bendera Pesawat atau *Flag State* bagi pemegang hak atas pesawat udara internasional teramat penting. Masalah ini berkaitan dengan *rights in rem* (hak-hak kebendaan) yang melekat atau dilekatkan pada suatu pesawat udara.

Dalam Hukum Perdata Internasional bahwa benda tidak bergerak dan benda bergerak dikuasai oleh pengaturan *lex rei sitae* (*lex situs*).<sup>55</sup> *Lex rei sitae* (*lex situs*) adalah yang menyatakan bahwa hukum harus diberlakukan atas suatu benda adalah hukum di mana benda berada atau terletak.<sup>56</sup> Seperti dikemukakan oleh Rabels, prinsip universal yang dimanifestasikan dalam keputusan berlimpah dan diakui oleh semua penulis, bahwa penciptaan, modifikasi dan penghentian hak dalam hal fisik nyata individual ditentukan oleh hukum tempat di mana benda-benda itu berada secara fisik.<sup>57</sup> Walaupun demikian, asas umum tersebut tidak diterapkan

---

<sup>54</sup> Mieke Komar Kantaatmadja, *Lembaga Jaminan Kebendaan...*, *Op.Cit.* hlm. 50-51.

<sup>55</sup> *Ibid.*, hlm. 52.

<sup>56</sup> Ridwan Khairandy, *Pengantar Hukum Perdata Internasional*, UII Press, Yogyakarta, 2007, hlm. 16.

<sup>57</sup> *Ibid.*, "...the universal principle manifested in abundant decisions and recognized by all writers, that the creation, modification and termination of rights in individual tangible physical things are determined by the law of the place where the things is physically situated... ."

pada pesawat udara yang dikualifikasi sebagai benda yang diatur secara khusus dan memiliki suatu nasionalitas. Seperti dikemukakan oleh *Cuqoz*, tidak mungkin menetapkan posisi suatu pesawat udara yang sedang melakukan suatu penerbangan internasional dan mengkaitkan *lex rei sitae* yang pasti dengan suatu perbuatan hukum tertentu yang diadakan di dalam pesawat udara tersebut maupun dengan kepentingan hak tertentu yang melekat pada pesawat udara tersebut.<sup>58</sup>

Tujuan pesawat udara adalah untuk bergerak dan *actual lex situs*<sup>59</sup> yaitu hukum dari negara yang disinggahi atau dilewati pada suatu saat tertentu mungkin sekali tidak mempunyai konektisitas sama sekali dengan kasus perdata internasional yang sedang dipermasalahkan. Justru pesawat udara merupakan satu benda yang dibuat khusus untuk terbang dan merupakan *the most movable of all movables in the legal sense*, dan pesawat udara yang sedang dalam penerbangan internasional selalu berubah situsnyanya karena dalam beberapa saat dapat pindah ke beberapa yurisdiksi hukum yang berbeda. Yang menjadi paling penting adalah hukum mana yang akan diterapkan atas permasalahan hukum perdata internasional yang menyangkut khususnya tuntutan perdata yang timbul karena pesawat udara tersebut telah dijamin dengan suatu hak jaminan yang bersifat kebendaan (*security interest*).<sup>60</sup>

Apabila *lex rei sitae* diterapkan akan timbul berbagai keadaan yang mengacaukan (*chaotic*) dalam penyelesaian permasalahan hukum yang

---

<sup>58</sup> Mieke Komar Kantaatmadja, *Lembaga Jaminan Kebendaan...*, *Op.Cit.* hlm. 53.

<sup>59</sup> Pesawat udara sebagai *Actual lex situs* adalah bahwa dimana pesawat udara berada, pesawat udara tersebut harus tunduk pada hukum di mana pesawat udara tersebut berada atau terletak.

<sup>60</sup> *Ibid.*, hlm. 54.

menyangkut hak-hak kebendaan dan tuntutan perdata lainnya akan timbul suatu situs pesawat udara yang selalu berubah. Keadaan ini tidak akan memberikan keamanan (*security*) dan stabilitas pada hubungan-hubungan hukum yang bersangkutan, sehingga timbul suatu kebutuhan akan adanya suatu *single, permanent* dan *stable law* yang dapat diketahui sebelumnya, yaitu hukum dari negara di mana register atas pesawat udara diadakan. Karenanya hukum dari negara di mana pesawat udara tersebut diregistrasikan lebih memenuhi kebutuhan hukum tersebut.<sup>61</sup>

## **B. ASAS-ASAS HUKUM BENDA**

Apabila ditelusuri ketentuan-ketentuan hukum kebendaan, dapat dijumpai beberapa asas hukum benda yang menjadi dasar penormaan hukum kebendaan,<sup>62</sup> yaitu:

- a. Hukum kebendaan merupakan hukum yang bersifat memaksa (*dwingen recht*) yang tidak dapat dikesampingkan (*waive*) oleh para pihak.<sup>63</sup>

Sebagai hukum memaksa, ketentuan-ketentuan dalam hukum kebendaan yang telah diatur dalam undang-undang tidak dapat disimpangi atau ditiadakan oleh seseorang atau para pihak. Artinya seseorang atau para pihak tidak dapat mengadakan suatu hak kebendaan atas benda tertentu, selain yang telah ditentukan atau ditetapkan dalam undang-undang. Artinya hanya undang-undang saja yang dapat melahirkan hak kebendaan, yang memberikan kekuasaan langsung terhadap seseorang atas suatu benda.

---

<sup>61</sup> *Ibid.*, hlm. 54-55.

<sup>62</sup> *Ibid.*

<sup>63</sup> Hartono Hadisoeparto, *Pokok-Pokok Hukum Perikatan dan Hukum Jaminan*, Liberty, Yogyakarta, Tahun 1984, hlm. 226.

Atas suatu benda tersebut hanya dapat diadakan hak kebendaan. Hak-hak kebendaan tersebut tidak akan memberikan wewenang yang lain daripada apa yang sudah ditentukan dalam undang-undang. Dengan lain perkataan, kehendak para pihak tidak dapat mempengaruhi isi hak kebendaan.

b. Dapat Dipindahtangankan/Dialihkan

Pada prinsipnya, semua hak kebendaan dapat dipindahtangankan/dialihkan kepada siapapun, asalnya yang bersangkutan mempunyai kewenangan untuk itu. Hal itu sesuai dengan sifatnya hak kebendaan, karenanya para pihak tidak dapat menentukan lain bahwa hak kebendaan itu tidak dapat dipindahtangankan/dialihkan kepada pihak lain. Artinya, sepanjang tidak dikecualikan lain, maka sesuatu dengan sifatnya semua hak kebendaan dapat dipindahtangankan.

c. Asas Individualitas (*Individualiteit*)

Berdasarkan kepada asas individualitas ini, maka setiap objek hak kebendaan selalu adalah barang yang *individueel bapaald*, yaitu suatu barang yang dapat ditentukan. Artinya, objek hak kebendaan senantiasa atas barang yang dapat ditentukan dan merupakan satu kesatuan.<sup>64</sup>

d. Asas totalitas/ menyeluruh atas benda (*totaliteit*)

Asas ini menyatakan bahwa kepemilikan oleh individu atas suatu kebendaan berarti kepemilikan menyeluruh atas setiap bagian kebendaan tersebut. Dalam konteks ini misalnya seseorang tidak mungkin memiliki

---

<sup>64</sup> Rachmadi Usman, *Hukum Kebendaan*, Sinar Grafika, Jakarta, 2011, hlm. 42.

bagian dari suatu kebendaan, jika ia sendiri tidak memiliki titel hak milik atas kebendaan tersebut secara utuh.

e. Asas tidak dapat dipisahkan (*onsplitsbaarheid*)

Asas ini merupakan konsekuensi hukum dari asas *totaliteit*, dimana dikatakan bahwa seseorang tidak dimungkinkan melepaskan hanya sebagian hak miliknya atas suatu kebendaan yang utuh. Meskipun seorang pemilik diberikan kewenangan untuk membebani hak miliknya dengan hak kebendaan lainnya yang bersifat terbatas (*jura in re aliena*), namun pembebanan yang dilakukan itupun hanya dapat dibebankan terhadap keseluruhan kebendaan yang menjadi miliknya tersebut. Jadi *jura in re aliena* tidak mungkin dapat diberikan untuk sebagian dari benda, melainkan harus untuk seluruh benda tersebut sebagai satu kesatuan.

f. Asas *prioriteit*

Pada uraian mengenai asas *onsplitsbaarheid* tersebut telah dikatakan bahwa suatu kebendaan dimungkinkan untuk diberikan *jura in re aliena* yang memberikan hak kebendaan terbatas atas kebendaan tersebut. Hak kebendaan terbatas ini oleh hukum diberikan kedudukan berjenjang (*perioritas*) antara satu hak dengan hak lainnya. Ingat ada hak kebendaan yang bersifat umum dan ada hak kebendaan yang bersifat terbatas. Di atas hak milik mungkin dibebankan hak pakai hasil, yang atas hak pakai hasil tersebut masih mungkin dibebankan hipotek.

g. Asas percampuran (*vermenging*)

Asas ini merupakan juga asas kelanjutan dari pemberian *jura in re aliena*, di mana dikatakan bahwa pemegang hak milik atas kebendaan yang diberikan hak kebendaan terbatas (*jura in re aliena*) tidak mungkin menjadi pemegang hak kebendaan terbatas tersebut jatuh ke tangan pemegang hak milik kebendaan tersebut, maka hak kebendaan yang bersifat terbatas tersebut demi hukum hapus.<sup>65</sup>

h. Asas publisitas (*publiciteit*)

Asas publisitas berkaitan dengan pengumuman suatu kepemilikan suatu benda tidak bergerak kepada masyarakat. Pada dasarnya peralihan kepemilikan dan pembebanan suatu benda tidak bergerak dilakukan melalui pendaftaran dalam daftar umum agar diketahui masyarakat (umum).

Sementara itu terhadap benda bergerak, pada prinsipnya peralihan kepemilikan dan pembebanannya tidak diwajibkan didaftarkan. Hal ini mengandung artinya, bahwa peralihan kepemilikan suatu benda bergerak cukup dengan penguasaan dan penyerahan nyata, tanpa harus didaftarkan dalam daftar umum, kecuali ditentukan lain oleh undang-undang.

i. Pengaturan dan perlakuan yang berbeda terhadap benda yang berbeda

Hal ini sesuai dengan pembedaan benda yang membawa konsekuensi pula perbedaannya pengaturan dan perlakuan terhadap benda yang berbeda. Artinya hal-hal yang berkaitan dengan penguasaan (*bezit*), penyerahan (*leaving*), pembebanan (*bezwaring*), lewat waktu (*verjaring*)

---

<sup>65</sup> Hartono Hadisoeparto, *Pokok-Pokok Hukum Perikatan...*, Op. Cit., hlm 46.

masing-masing benda akan berbeda. Hal yang sama juga berlaku terhadap *jura in re aliena* atas masing-masing benda. Misalnya, *leavering* atas benda bergerak cukup dilakukan penyerahan secara nyata (fisik), sedangkan *leavering* atas benda tidak bergerak dilakukan dengan akta balik nama.

j. Sifat perjanjian sebagai perjanjian kebendaan

Adanya sifat perjanjian dalam setiap pengadaan atau pembentukan hak kebendaan. Bahwa pada dasarnya dalam setiap hukum perjanjian terkandung pula asas kebendaan dan dalam setiap hak kebendaan melekat pula sifat hukum perjanjian di dalamnya. Sifat perjanjian ini menjadi makin penting adanya dalam pemberian hak kebendaan yang terbatas (*jura in re aliena*) sebagaimana dimungkinkan oleh undang-undang.

Hak kebendaan melahirkan perjanjian yang bersifat *zakelijk* (*zakelijk overeenkomst*), yaitu perjanjian yang melahirkan atau menciptakan hak kebendaan.<sup>66</sup> Kemudian menurut ilmu hukum, tanda-tanda pokok kebendaan adalah sebagai berikut:

- a. Hak kebendaan adalah absolut, artinya hak ini dapat dipertahankan terhadap setiap orang. Pemegang hak berhak menuntut setiap orang yang mengganggu haknya;
- b. Hak kebendaan jangka waktunya tidak terbatas;
- c. Hak kebendaan mempunyai *droit de suite*, artinya hak itu mengikuti bendanya di tangan siapapun benda itu berada. Jika ada beberapa hak

---

<sup>66</sup> Rachmadi Usman, *Hukum Kebendaan..., Op.Cit.*, hal. 46-47.

kebendaan diletakkan di atas suatu benda, maka kekuatan hak tersebut ditentukan oleh urutan waktunya;

- d. Hak kebendaan memberikan wewenang yang luas kepada pemiliknya. Hak itu dapat dialihkan, diletakkan sebagai jaminan, disewakan atau dipergunakan sendiri.

Atas dasar ciri-ciri tersebut, maka benda jaminan pada hak jaminan kebendaan harus benda yang dapat dialihkan dan mempunyai nilai jual (ekonomis).<sup>67</sup>

## C. TINJAUAN UMUM HUKUM JAMINAN KEBENDAAN

### 1. Definisi Hukum Jaminan

Pada Pasal 1131 KUH Perdata menentukan suatu kewajiban bagi debitor untuk memberikan jaminan kepada kreditor atas utang yang telah diterimanya, tanpa adanya jaminan yang ditentukan secara khusus maka segala harta kekayaan debitor baik yang telah ada maupun yang akan ada secara otomatis menjadi jaminan ketika orang tersebut membuat perjanjian utang meskipun hal tersebut tidak dinyatakan secara tegas dalam perjanjian.

Menurut M. Bahsan menyebutkan bahwa jaminan adalah segala sesuatu yang diterima kreditor dan diserahkan debitor untuk menjamin suatu utang piutang dalam masyarakat. Menurut M. Salim HS., jaminan merupakan terjemahan dari Bahasa Belanda, yaitu *zekerheid* atau *cautie*. *Zakerheid* atau *cautie* mencakup secara umum cara-cara kreditor menjamin dipenuhinya tagihannya, di samping

---

<sup>67</sup> J.Satrio, *Hukum Jaminan, Hak-hak Jaminan Kebendaan*, Citra Aditya Bakti, Purwokerto, Tahun 1991, hlm. 14.



pertanggungjawaban umum debitor terhadap barang-barangnya. Rahmadi Usman juga menyebutkan bahwa jaminan (*zakerheid* atau *cautie*) merupakan kemampuan debitor untuk memenuhi atau melunasi perutangannya kepada kreditor, yang dilakukan dengan cara menahan benda tertentu yang bernilai ekonomis sebagai tanggungan atau pinjaman atau utang yang diterima debitor terhadap kreditornya.<sup>68</sup>

Berbeda dengan jaminan, hukum jaminan memiliki pengertian tersendiri yang berbeda dengan pengertian jaminan, J. Satrio menyatakan bahwa hukum jaminan dalam literatur ilmu hukum dikenal dengan istilah *zakerheidsrechten*. Istilah *zakerheid* diartikan sebagai jaminan, sehingga istilah *zakerheidsrechten* kemudian diterjemahkan menjadi hukum jaminan.<sup>69</sup>

J. Satrio mengartikan hukum jaminan sebagai peraturan hukum yang mengatur tentang jaminan-jaminan piutang seorang kreditor terhadap seorang debitor. Ringkasnya hukum jaminan adalah hukum yang mengatur tentang jaminan piutang seseorang.<sup>70</sup>

Menurut M. Bahsan, hukum jaminan merupakan himpunan ketentuan yang mengatur atau berkaitan dengan penjaminan dalam rangka utang piutang (pinjaman uang) yang terdapat dalam berbagai peraturan perundang-undangan yang berlaku saat ini.<sup>71</sup>

Berdasarkan definisi-definisi tersebut, unsur-unsur yang tercantum dalam hukum jaminan ini adalah:<sup>72</sup>

---

<sup>68</sup> Riky Rustam, *Hukum Jaminan...*, *Op.Cit.*, hlm. 41-42.

<sup>69</sup> *Ibid.*

<sup>70</sup> *Ibid.*

<sup>71</sup> *Ibid.*

<sup>72</sup> *Ibid.*, hlm. 43.

- a. Adanya kaidah-kaidah hukum jaminan yang terdapat dalam peraturan perundang-undangan, traktat, dan yurisprudensi serta kaidah-kaidah hukum jaminan yang tumbuh hidup, dan berkembang dalam masyarakat;
- b. Adanya pemberi dan penerima jaminan, pemberi jaminan adalah orang-orang atau badan hukum yang menyerahkan barang jaminan kepada penerima jaminan;
- c. Adanya jaminan yang diserahkan oleh debitor kepada kreditor;
- d. Adanya fasilitas kredit yang diawali dari pembebanan jaminan yang dilakukan oleh pemberi jaminan bertujuan untuk mendapatkan fasilitas kredit dari bank atau lembaga keuangan non-bank.

## 2. **Klasifikasi Jaminan**

Ketentuan hukum tentang jaminan dapat ditemukan dalam buku II KUH Perdata yang mengatur mengenai hukum kebendaan. Pada prinsipnya hukum jaminan merupakan bagian dari hukum kebendaan, sebab dalam buku II KUH Perdata diatur mengenai pengertian, cara membedakan benda dan hak-hak kebendaan, baik yang memberikan kenikmatan dan jaminan.<sup>73</sup>

Pada umumnya lembaga jaminan yang dikenal dalam tata hukum Indonesia dapat diklasifikasikan dalam beberapa jenis. Berikut klasifikasi jaminan tersebut:

- a. Jaminan yang lahir karena ditentukan oleh undang-undang dan jaminan yang lahir karena perjanjian

---

<sup>73</sup> *Ibid.*, hlm. 44.

1) Jaminan yang lahir karena ditentukan oleh Undang-Undang

Yaitu jaminan yang lahir karena ditentukan oleh Undang-Undang tanpa adanya perjanjian dari para pihak. Tergolong sebagai jaminan ini adalah jaminan umum berdasarkan ketentuan Pasal 1131 KUH Perdata yang berbunyi segala kebendaan si berutang, baik yang bergerak maupun yang tidak bergerak, baik yang sudah maupun yang baru akan pada dikemudian hari menjadi tanggungan untuk segala perikatan perseorangan.

Selain jaminan umum yang ditentukan Pasal 1131 dan Pasal 1132 KUH Perdata tersebut, jaminan yang lahir karena ditentukan oleh Undang-Undang lainnya adalah hak retensi sebagaimana yang diatur dalam sejumlah Pasal-Pasal KUH Perdata, seperti dalam perjanjian sewa menyewa (Buku III KUH Perdata), pada gadai, ada *bezitter* yang jujur (Buku II KUH Perdata), dan lain-lain.

2) Jaminan khusus berdasarkan perjanjian

Yaitu jaminan yang lahir dengan diperjanjikan terlebih dahulu oleh para pihak, jaminan ini dibuat secara khusus dalam perjanjian dan dapat berbentuk jaminan yang bersifat kebendaan atau yang bersifat perorangan, tergolong jaminan ini adalah hipotek, gadai, fidusia, penanggungan atau jaminan perorangan, hak tanggungan.

b. Jaminan yang tergolong jaminan umum dan jaminan khusus

1) Jaminan yang tergolong jaminan umum

Jaminan umum adalah jaminan yang ditentukan oleh Undang-Undang yang dalam hal ini ditentukan dalam Pasal 1131 dan 1132 KUH Perdata sebagaimana telah dijelaskan dalam pembahasan jaminan yang lahir karena ditentukan oleh Undang-Undang.

2) Jaminan yang tergolong jaminan khusus

Jaminan khusus adalah jaminan yang lahir karena adanya perjanjian diantara para pihak, jaminan ini dapat berupa jaminan yang bersifat kebendaan dan jaminan yang bersifat perorangan. Jaminan yang bersifat kebendaan adalah adanya benda tertentu yang dipakai sebagai jaminan, sedangkan jaminan yang bersifat perorangan yang bersifat perorangan adalah adanya orang tertentu yang sanggup membayar atau memenuhi prestasi jika debitur wanprestasi.

c. Jaminan yang bersifat kebendaan dan jaminan yang bersifat perorangan

1) Jaminan yang bersifat kebendaan

Menurut J. Satrio, bahwa jaminan yang bersifat kebendaan berupa hak mutlak atas suatu benda tertentu dari debitur yang dapat dipertahankan pada setiap orang. Sebagaimana ketentuan Buku II KUH Perdata, hak jaminan dapat bersifat sebagai hak kebendaan karena lahir bukan dari perjanjian obligator, melainkan dari perjanjian kebendaan. Perjanjian kebendaan adalah suatu perjanjian yang dibuat oleh para pihak untuk melahirkan, mengubah atau meniadakan hak kebendaan.

Sebagai perjanjian kebendaan, maka kreditor sebagai pemegang hak jaminan, akan memiliki hak-hak kebendaan dengan ciri yang sangat istimewa yaitu hak kebendaan bersifat mutlak, ada *droit de suite*, preferensi, dan nada prioritas.

2) Jaminan bersifat perseorangan

Sri Soedewi Masjchoen Sofwan menjelaskan bahwa jaminan yang bersifat perorangan adalah jaminan yang menimbulkan hubungan hukum langsung pada perorangan tertentu yang hanya dapat dipertahankan terhadap debitor tertentu dan terhadap harta kekayaan debitor umumnya. Sedangkan menurut Subekti jaminan perorangan (*immaterial*) adalah suatu perjanjian antara seorang berpiutang (kreditor) dengan seorang pihak ketiga yang menjamin dipenuhinya kewajiban si berutang (debitor).

d. Jaminan yang mempunyai objek benda bergerak dan jaminan atas benda tidak bergerak

Pembedaan antara jaminan benda bergerak dan jaminan benda tidak bergerak adalah sebagai akibatnya perbedaan antara benda bergerak dan benda tidak bergerak. Pembagian benda menjadi benda bergerak dan benda tidak bergerak dalam jaminan akan berdampak pada penentuan jenis lembaga jaminan yang akan dibebankan kepada masing-masing jenis benda tersebut.

Jika benda berupa benda bergerak maka lembaga jaminan yang dapat dibebankan adalah berbentuk gadai, fidusia, sedangkan jika benda berbentuk

benda tidak bergerak (benda tetap) maka lembaga jaminan yang dapat dibebankan adalah berbentuk hipotek, fidusia dan hak tanggungan.

- e. Jaminan yang menguasai bendanya dan jaminan tanpa menguasai bendanya
- Jaminan yang diberikan dengan menguasai benda yang dijaminkan contohnya adalah gadai dan hak retensi, sedangkan jaminan yang diberikan tanpa menguasai benda contohnya adalah hipotek, fidusia, dan *privilege*.<sup>74</sup>

### 3. Macam-Macam Lembaga Jaminan Hak Kebendaan

Jaminan kebendaan dapat diberikan dengan benda bergerak maupun benda tidak bergerak. penjaminan benda bergerak dilakukan dengan gadai, fidusia, sedangkan untuk benda tidak bergerak, setelah berlakunya Undang-Undang Hak Tanggungan pembebanan jaminan kepada hak atas tanah beserta benda-benda yang berkaitan dengan tanah hanya dapat dibebankan dengan hak tanggungan, dan pembebanan atas kapal laut dengan bobot 20 m<sup>3</sup> atau lebih dan pesawat terbang serta heli kopter tetap dapat dibebankan dengan hipotek.<sup>75</sup>

Jaminan kebendaan dapat diklasifikasikan menjadi beberapa macam, diantaranya:

- a. Gadai

Lembaga jaminan gadai masih banyak dipergunakan di dalam praktik. Kedudukan pemegang gadai lebih kuat dari pemegang fidusia, karena benda jaminan berada dalam penguasaan kreditor. Dalam hal ini, kreditor terhindar dari

---

<sup>74</sup> *Ibid.*, hal. 50-54.

<sup>75</sup> *Ibid.*, hal. 75.

itikad jahat (*te kwader troum*) pemberi gadai, sebab dalam gadai, benda jaminan sama sekali tidak boleh berada dalam penguasaan (*inbezitstelling*) pemberi gadai.

Di semua Negara, hamper dikenal lembaga jaminan gadai (*pand*), *pledge* atau *pawan* di Inggris dan di Amerika, *pfand* atau *faustpfand* di Jerman, di Jepang dikenal juga *pledge* bagi *movables* dan *pledge on rights*. Di dalam hukum Inggris dikenal lembaga jaminan yang berlaku bagi *personal property* atau *possessory liens*. Hukum Jerman mengenal *zuruckbehaltungsrechte* yaitu semacam *possessory liens* yang diatur dalam undang-undang, tetapi jika dapat timbul dari perjanjian.

Perumusan gadai diberikan dalam Pasal 1150 KUH Perdata yang berbunyi sebagai berikut:

“Gadai adalah suatu hak yang diperoleh seseorang berpiutang atas suatu barang bergerak, yang diserahkan kepadanya oleh seorang berutang atau oleh seorang lain atas namanya, dan yang memberikan kekuasaan kepada si berutang itu untuk mengambil pelunasan dari barang tersebut secara didahulukan daripada orang-orang berpiutang lainnya; dengan kekecualian biaya untuk melelang barang tersebut dan biaya yang telah dikeluarkan untuk menyelamatkan setelah barang itu digadaikan, biaya-biaya mana harus didahulukan.”

Dari perumusan Pasal 1150 KUH Perdata di atas dapat diketahui, bahwa gadai merupakan suatu bentuk jaminan kebendaan atas kebendaan bergerak tertentu milik debitur atau seseorang lain atas nama debitur untuk dijadikan sebagai jaminan pelunasan utang tertentu, yang memberikan hak didahulukan (*preferensi*) kepada pemegang hak gadai atas kreditor lainnya, setelah terlebih dahulu didahulukan dari biaya untuk lelang dan biaya menyelamatkan barang-barang gadai yang diambil

dari hasil penjualan melalui pelelangan umum atas barang-barang yang digadaikan.<sup>76</sup>

Apabila ketentuan dalam Pasal 1150 KUH Perdata dihubungkan dengan ketentuan dalam Pasal 1152 ayat (1), Pasal 1152 bis, Pasal 1153 dan Pasal 1158 ayat (1) KUH Perdata, maka jelas pada dasarnya semua kebendaan bergerak dapat menjadi objek hukum dalam gadai di dalam Pasal 1150 KUH Perdata dinyatakan: “*gadai adalah suatu hak yang diperoleh seorang berpiutang atas suatu barang bergerak, ...*”, dalam Pasal 1152 ayat (1) KUH Perdata diatur mengenai “hak gadai atas benda-benda bergerak dan atas piutang-piutang bahwa...”, kemudian dalam Pasal 1152 bis KUH Perdata dinyatakan “untuk meletakkan gadai atas surat-surat tunjuk...”, serta dalam Pasal 1153 KUH Perdata antara lain dinyatakan “hak gadai atas benda-benda bergerak yang tidak berwujud, kecuali surat-surat tunjuk atau surat-surat bawa,....,” dan yang terakhir dinyatakan dalam Pasal 1158 KUH Perdata “jika suatu piutang digadaikan...”.

Dari penjelasan tersebut, jelas bahwa objek gadai berupa kebendaan bergerak, yang dapat dibedakan atas:

- 1) Kebendaan bergerak yang berwujud atau bertubuh; dan
- 2) Kebendaan bergerak yang tidak berwujud atau bertubuh berupa piutang atau tagihan-tagihan dalam bentuk surat-surat berharga tergantung pada macam-macam jenis klausulnya.<sup>77</sup>

---

<sup>76</sup> Rachmadi Usman, *Hukum Jamian...*, *Op.Cit.*, hlm. 104-105.

<sup>77</sup> Rachmadi Usman, *Hukum Kebendaan...*, *Op.Cit.*, hlm. 268-269.



b. Fidusia

Fidusia berasal dari kata *fiduciair* atau *fides* yang artinya kepercayaan, yakni penyerahan hak milik atas benda secara kepercayaan sebagai jaminan (agunan) bagi pelunasan piutang kreditor. Penyerahan hak milik atas benda ini dimaksudkan hanya sebagai agunan bagi pelunasan utang tertentu, di mana memberikan kedudukan yang diutamakan kepada penerima fidusia (kreditor) terhadap kreditor lainnya.

Senada dengan pengertian tersebut, ketentuan dalam Pasal 1 angka (1) Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 Tentang Jaminan Fidusia dinyatakan:

“Fidusia adalah pengalihan hak kepemilikan suatu benda atas dasar kepercayaan dengan ketentuan bahwa benda yang hak kepemilikannya dialihkan tersebut tetap dalam penguasaan pemilik benda.”

Dari perumusan tersebut, dapat diketahui unsur-unsur fidusia adalah sebagai berikut:

- 1) Pengalihan hak kepemilikan suatu benda;
- 2) Dilakukan atas dasar kepercayaan;
- 3) Kebendaannya tetap dalam penguasaan pemilik benda.<sup>78</sup>

Dengan demikian, artinya bahwa dalam fidusia telah terjadi penyerahan dan pemindahan dalam kepemilikan atas suatu benda yang dilakukan atas dasar *fiduciair* dengan syarat bahwa benda yang hak kepemilikannya tersebut diserahkan dan dipindahkan kepada penerima fidusia tetap dalam penguasaan pemilik benda (pemberi fidusia). Dalam hal ini yang diserahkan dan dipindahkan dari pemiliknya kepada kreditor (penerima fidusia) adalah hak kepemilikan atas

---

<sup>78</sup> Rachmadi Usman, *Hukum Jaminan...., Op.Cit.* hlm. 151-152.

suatu benda yang dijadikan sebagai jaminan, sehingga hak kepemilikan secara yuridis atas benda yang dijaminkan beralih kepada kreditor (penerima fidusia). Sementara itu hak kepemilikan secara ekonomis atas benda yang dijaminkan tersebut tetap berada di tangan atau dalam penguasaan pemiliknya.

Dengan adanya penyerahan “hak kepemilikan” atas kebendaan jaminan fidusia, tidak berarti kreditor (penerima fidusia) akan betul-betul menjadi pemilik kebendaan yang dijaminkan dengan fidusia tersebut. Dalam kedudukan sebagai kreditor (penerima fidusia), ia mempunyai hak untuk menjual kebendaan fidusia yang dijaminkan kepadanya “seolah-olah” ia menjadi atau sebagai pemilik dari kebendaan jaminan fidusia yang dimaksud, bila debitor (pemberi fidusia) wanprestasi. Dengan kata lain, selama debitor (pemberi fidusia) mempunyai hak untuk menjual kebendaan fidusia yang dijaminkan kepadanya. Berarti bila utang debitor (pemberi fidusia) lunas, maka kebendaan fidusia yang dijaminkan kepadanya tersebut akan diserahkan kembali kepadanya oleh kreditor (penerima fidusia).<sup>79</sup>

Selain itu, di dalam Pasal 1 angka (1) Undang-Undang Jaminan Fidusia dirumuskan pengertian jaminan fidusia, yaitu:

“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, yang tetap berada dalam penguasaan pemberi fidusia, sebagai agunan bagi pelunasan utang tertentu, yang memberikan kedudukan yang diutamakan kepada Penerima Fidusia terhadap kreditor lainnya.”

---

<sup>79</sup> *Ibid.*, hlm. 153.

Berdasarkan perumusan ketentuan dalam Pasal 1 angka (2) Undang-Undang Jaminan Fidusia, unsur-unsur dari Jaminan Fidusia, yaitu:

- 1) Sebagai lembaga hak jaminan kebendaan dan hak yang diutamakan;
- 2) Kebendaan bergerak sebagai objeknya;
- 3) Kebendaan tidak bergerak khususnya bangunan yang tidak dibebani dengan Hak Tanggungan juga menjadi objek Jaminan Fidusia;
- 4) Kebendaan menjadi objek Jaminan Fidusia tersebut dimaksudkan sebagai agunan;
- 5) Untuk pelunasan suatu utang tertentu;
- 6) Memberikan kedudukan yang diutamakan kepada Penerima Fidusia terhadap kreditor lainnya.<sup>80</sup>

c. Hipotek

Hipotek atau *hypothek* berasal dari hukum Romawi yaitu *hypotheca* yang berarti suatu jaminan utang dimana barang tanggungan tidak diserahkan kepada kreditor atau tidak berada dalam tangan orang yang mengutangkan. Meskipun demikian, jika orang yang berutang (debitor) tidak memenuhi kewajibannya, maka orang tersebut (kreditor) dapat selalu meminta agar tanggungan tersebut diserahkan walaupun barang tersebut sudah berada di tangan orang lain. Dalam hal ini benda yang dapat menjadi tanggungan adalah benda bergerak dan benda tidak bergerak.

Dalam perkembangannya, konsep yang berlaku dalam *hypotheca* hukum Romawi tersebut sudah tidak sama dengan konsep hipotek yang berlaku saat ini. Objek *hypotheca* adalah benda bergerak dan benda tidak bergerak, sedangkan objek

---

<sup>80</sup> *Ibid.*, hlm. 153-154.

hipotek yang berlaku saat ini jika mengacu kepada ketentuan-ketentuan dalam KUH Perdata hanya terhadap benda-benda tidak bergerak.<sup>81</sup>

Perumusan pengertian hipotek dinyatakan dalam Pasal 1162 KUH Perdata, yang berbunyi:

“hipotek adalah suatu hak kebendaan atas benda-benda tidak bergerak, untuk mengambil penggantian daripadanya bagi pelunasan suatu perikatan”

Dari bunyi ketentuan dalam Pasal 1162 KUH Perdata, tampaknya hak hipotek mirip dengan hak gadai, yaitu sama-sama sebagai hak jaminan kebendaan; sedang perbedaannya, hak gadai merupakan hak jaminan yang dibebankan kepada kebendaan bergerak, dan hak hipotek merupakan hak jaminan yang dibebankan kepada kebendaan tidak bergerak.<sup>82</sup>

Ketentuan tentang objek hipotek tersebut kemudian dipertegas kembali dengan adanya Pasal 1167 KUH Perdata yang menentukan bahwa benda bergerak tidak dapat dibebani dengan hipotek. Ketentuan tersebut menjadi ketentuan yang memperjelas perbedaan antara jaminan gadai dan hipotek.

Melengkapi ketentuan tersebut, Pasal 1168 KUH Perdata juga menentukan bahwa hipotek tidak dapat diadakan selain oleh orang yang mempunyai wewenang untuk memindahtangankan barang yang dibebankan tersebut. Dengan demikian, hipotek yang berlaku saat ini adalah hipotek yang hanya dibebankan terhadap benda-benda tidak bergerak yang merupakan milik atau hak dari pemberi hipotek.<sup>83</sup>

Sebagai hak kebendaan yang memberi jaminan atas kebendaan tidak bergerak, maka sifat-sifat yang melekat pada hipotek, adalah:

---

<sup>81</sup> Ricky Rustam, *Hukum Jaminan...*, *Op.Cit.*, hlm. 165-166.

<sup>82</sup> Rachmadi Usman, *Hukum Jaminan...*, *Op.Cit.* hlm. 246-247.

<sup>83</sup> Ricky Rustam, *Hukum Jaminan...*, *Loc.Cit.* hlm.166.

- 1) Bersifat *accessoir* pada perjanjian pokok tertentu;
- 2) Tidak dapat dibagi-bagi;
- 3) Tetap mengikuti kebendaannya;
- 4) Bersifat terbuka;
- 5) Mengandung pertelaan;
- 6) Mengenal pertingkatan;
- 7) Mengandung hak didahulukan; mengandung hak untuk pelunasan piutang tertentu.

Sesuai dengan ketentuan Pasal 1162 KUH Perdata, objek jaminan hipotek adalah benda tidak bergerak atau benda tetap, hal ini dikarenakan jaminan hipotek tidak dapat dibebankan atas benda bergerak. Macam-macam benda tetap yang dapat dibebani dengan hipotek tersebut adalah:

- 1) Hipotek atas hak tanah

Sebelum diundangkannya Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1999 Tentang Hak Tanggungan (Undang-Undang Hak Tanggungan), objek jaminan hipotek juga mencakup hak atas tanah. Hal tersebut terlihat dari beberapa ketentuan hipotek dalam KUH Perdata yang menentukan mengenai penjaminan hak atas tanah dengan hipotek, misalnya ketentuan-ketentuan dalam Pasal 1164 dan 1174 KUH Perdata.

Meskipun demikian, sejak diundangkannya Undang-Undang Hak Tanggungan, semua ketentuan hipotek yang mengatur mengenai pembebanan hipotek terhadap hak atas tanah yang diatur buku kedua KUH Perdata sudah dinyatakan tidak berlaku lagi karena telah dicabut oleh Undang-Undang Hak Tanggungan, sedangkan ketentuan hipotek atas kapal yang berukuran 20 m<sup>3</sup> ke atas

masih tetap berlaku, karena hak tanggungan hanya menggantikan hipotek sepanjang menyangkut mengenai hak atas tanah saja.

## 2) Kapal Laut

Di dalam Pasal 310 KUH Perdata disebutkan, kapal laut adalah semua kapal yang dipakai untuk pelayaran di laut atau yang diperuntukkan untuk itu. Namun sebagai objek jaminan, tidak semua jenis kapal dapat dibebani dengan hipotek, jenis kapal yang dapat dibebani dengan hipotek adalah kapal-kapal sebagaimana yang ditentukan oleh Pasal 314 KUHD.

Ketentuan Pasal 314 KUHD tersebut menunjukkan, kapal laut yang dapat dijadikan sebagai objek jaminan dengan menggunakan hipotek adalah kapal dengan isi kotor sekurang-kurangnya 20 m<sup>3</sup> (dua puluh meter kubik) dan kapal tersebut juga sudah terdaftar dalam daftar kapal di Indonesia. Jika kapal-kapal yang telah terdaftar akan dijadikan sebagai agunan utang, pembebanan jaminan atas kapal terdaftar tersebut tidak dapat dibebani dengan gadai, dan pasal 1977 KUH Perdata juga tidak dapat berlaku atas kapal tersebut.

## 3) Pesawat Terbang dan Helikopter

Dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan hanya menentukan bahwa objek pesawat udara dapat dibebani dengan kepentingan internasional yang timbul akibat perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan, perjanjian pengikatan hak bersyarat, dan/atau perjanjian sewa guna usaha.<sup>84</sup>

---

<sup>84</sup> *Ibid.*, hlm. 167-170.

d. Hak Tanggungan

Sesungguhnya Hak Tanggungan dimaksudkan sebagai pengganti lembaga dan ketentuan hipotek sebagaimana diatur dalam Buku II KUH Perdata dan *credietverband* dalam Staatsblad 1908 Nomor 542 sebagaimana yang telah diubah dengan Staatsblad 1937 Nomor 190, yang berdasarkan ketentuan Pasal 57 UUPA diberlakukan hanya untuk sementara waktu sampai menunggu terbentuknya Undang-Undang Hak Tanggungan sebagaimana dijanjikan oleh Pasal 51 UUPA.<sup>85</sup>

Dengan adanya UUHT membawa pengaruh terhadap ketentuan-ketentuan yang berkaitan dengan hukum pertanahan nasional maupun Buku Kedua KUH Perdata yang berkaitan dengan lembaga-lembaga dan ketentuan-ketentuan hak jaminan sebagai bagian dari pembaruan hukum jaminan nasional. Di bidang hukum pertanahan nasional telah tercipta lembaga hak jaminan atas hak atas tanah, bahwa hak tanggungan merupakan satu-satunya lembaga hak jaminan atas hak atas tanah dan sekaligus menuntaskan unifikasi hukum pertanahan nasional, sebagaimana antara lain dinyatakan dalam angka 5 Penjelasan atas UUHT,<sup>86</sup> bahwa:

“hak tanggungan merupakan satu-satunya lembaga hak jaminan atas tanah dan dengan demikian menjadi tuntaslah unifikasi hukum tanah nasional, yang merupakan salah satu tujuan utama undang-undang pokok agraria.”

Sebagaimana telah dikemukakan sebelumnya, bahwa dengan berlakunya UUHT, maka keuntungan-keuntungan hipotek sepanjang mengenai pembebanan hak tanggungan pada hak atas tanah beserta benda-benda yang berkaitan dengan

---

<sup>85</sup> Rachmadi Usman, *Hukum Jaminan...*, *Op.Cit.* hlm. 316.

<sup>86</sup> *Ibid.*, hlm. 326.

tanah tidak berlaku lagi dan dinyatakan pula tidak berlaku ketentuan mengenai *credietverband*. Penegasan ini dinyatakan dalam Pasal 29 UUHT.<sup>87</sup>

Dengan demikian berdasarkan ketentuan dalam Pasal 29 UUHT beserta penjelasannya dapat disimpulkan, bahwa dengan berlakunya UUHT, aka ketentuan mengenai *credietverband* dengan sendirinya seluruhnya, sedangkan ketentuan hipotek<sup>88</sup>:

- 1) dinyatakan tidak berlaku lagi hanya yang menyangkut pembebanan hipotek atas hak atas tanah beserta benda-benda yang berkaitan dengan tanah, dikarenakan dengan sendirinya tunduk kepada ketentuan dan persyaratan yang diatur di dalam UUHT;
- 2) masih berlaku yang menyangkut pembebanan hipotik yang objeknya selain hak atas tanah beserta benda-benda yang berkaitan dengan tanah, yaitu hipotek atas kapal laut dan hipotek atas pesawat udara.

Jadi, pada prinsipnya semua peraturan perundang-undangan yang ada, masih tetap berlaku sepanjang tidak bertentangan dan dalam penerapannya harus disesuaikan dengan ketentuan dalam UUHT. Ketentuan demikian untuk menghindari terjadinya kekosongan hukum, timbulnya stagnasi dan menjaga ketertiban masyarakat dalam pelaksanaan UUHT.<sup>89</sup>

#### **D. TINJAUAN UMUM KONVENSI CAPE TOWN**

Konvensi Cape Town dibuat atas prakasa *International Air Transport Association (IATA)*, *International Civil Organization (ICAO)*, *International*

---

<sup>87</sup> *Ibid.*, hlm. 327.

<sup>88</sup> *Ibid.*

<sup>89</sup> *Ibid.*, hlm. 328.



*Institute for the Univication of Private Law* (UNIDROIT) yang pembahasan akhirnya dilakukan di Cape Town, Afrika Selatan pada tanggal 29 Oktober sampai dengan 16 Novemver 2001.<sup>90</sup>

Konvensi tentang Kepentingan Internasional peralatan bergerak dan protokol pada Konvensi tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak mengenai masalah-masalah khusus pada peralatan pesawat udara yang tercantum dalam Cape Town Treaty (Konvensi Cape Town) telah diratifikasi oleh 49 negara termasuk Indonesia.<sup>91</sup> Indonesia meratifikasi Konvensi Cape Town pada tahun 2007 dengan Peraturan Presiden Nomor 8 Tahun 2007 Tentang Pengesahan *Convention On International Interest in Mobile Equipment* (Konvensi tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak) Beserta *Protocol To The Convention On International Interest in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft* (Protokol Pada Konvensi tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak Mengenai Masalah-masalah Khusus Peralatan Pesawat Udara). Dan pada tahun 2009 mencabut Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan dan mengganti dengan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang tunduk dan sesuai dengan Konvensi Cape Town.<sup>92</sup>

Kerangka kerja, tujuan dan ketentuan utama Konvensi dan Protokol Peralatan Pesawat Udara dalam inkarnasi sebelumnya telah dijelaskan dalam isu-isu sebelumnya dari Tinjauan Hukum Seragam. Intinya Konvensi, dengan

---

<sup>90</sup> Souichirou Kozuka, *Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions*, Springer Nature, Switzerland, 2017, e-book, hlm. 110.

<sup>91</sup> <http://dephub.go.id/post/read/capetown-treaty-perlu-disosialisasikan-kepada-ahli-hukum-indonesia-9863> diakses pada tanggal 10 November 2017.

<sup>92</sup> Getar Danishwara & Anugrah Akbar Darmawan, *Regulasi Terhadap Bentuk ...*, *Op.Cit.*, 2014, hlm. 1406.

Protokolnya, dirancang untuk mengatasi masalah memperoleh hak yang aman dan mudah dilaksanakan di benda pesawat terbang, *rolling stock* kereta api dan aset ruang yang menurut sifatnya tidak memiliki lokasi tetap, dan dalam kasus aset ruang angkasa tidak ada di bumi sama sekali. Masalahnya bukanlah masalah yang menentukan apa yang berlaku - yang dapat diatasi dengan konflik hukum yang seragam. Konvensi seperti Konvensi Jenewa 1948 mengenai Pengakuan Internasional atas Hak-hak dalam Pesawat - namun pendekatan hukum sistem keamanan dan keamanan yang berbeda-beda. hak pemesanan judul, menimbulkan ketidakpastian antara pemodal yang berniat mengenai keefektifan hak-hak mereka. Hasilnya adalah untuk menghambat perpanjangan keuangan, terutama ke negara berkembang, dan untuk meningkatkan biaya pinjaman. Konvensi dan Protokol pendukungnya memiliki lima tujuan dasar:

- 1) Menyediakan untuk menciptakan kepentingan internasional yang akan diakui di semua negara pihak pada Persetujuan;
- 2) Memberikan kreditur dengan berbagai solusi default dasar dan, jika ada bukti kegagalan, sarana untuk mendapatkan kelonggaran sementara yang cepat sambil menunggu keputusan akhir mengenai klaimnya atas manfaatnya;
- 3) Untuk membuat daftar internasional elektronik untuk pendaftaran kepentingan internasional yang akan memberitahukan keberadaan mereka kepada pihak ketiga dan memungkinkan kreditur mempertahankan prioritasnya terhadap kepentingan terdaftar dan melawan kepentingan yang tidak terdaftar dan administrator kepailitan debitur;

- 4) Untuk memastikan melalui Protokol yang relevan bahwa kebutuhan khusus dari sektor industri terkait terpenuhi;
- 5) Dengan cara ini memberi kreditur lebih yakin kepada keputusan kreditur, memberikan penilaian kredit atas piutang peralatan dan mengurangi biaya pinjaman untuk keuntungan semua pihak yang berkepentingan.<sup>93</sup>

Ratifikasi suatu konvensi internasional oleh suatu Negara membawa kewajiban bagi Negara tersebut untuk mentransformasikan/ menterjemahkan perjanjian internasional tersebut ke dalam peraturan perundang-undangan nasionalnya. Undang-Undang 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 menjadikan ketentuan dalam Konvensi Cape Town sebagai ketentuan hukum khusus (*lex specialis*).<sup>94</sup>

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 pernyataan<sup>95</sup> terhadap ketentuan-ketentuan dalam Konvensi Cape Town dan Protokol Cape Town yaitu:<sup>96</sup>

---

<sup>93</sup> <http://www.unidroit.org/overview-2001capetown> diakses pada tanggal 10 November 2017.

<sup>94</sup> Lihat ketentuan Pasal 82 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

<sup>95</sup> 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).

<sup>96</sup> Souichirou Kozuka, *Implementing the Cape Town...*, *Loc. Cit.*, e-book, hlm. 110.

- 1) Pasal 39 Ayat (1) huruf (a) Konvensi Cape Town (*Rights Having Priority without Registration*)<sup>97</sup>

Indonesia menyatakan bahwa terhadap hak-hak non-konsensual sebagai berikut mempunyai prioritas atas suatu kepentingan internasional dalam suatu objek pesawat udara yang terdaftar, baik 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 sejak wanprestasi yang dinyatakan berdasarkan suatu kontrak untuk pendanaan atau penyewaan objek pesawat tersebut.
- c) Tagihan-tagihan yang harus didahulukan atau hak-hak yang berkenaan dengan biaya perbaikan suatu objek pesawat atas jasa hingga jasa-jasa yang dilaksanakan atas dan nilai tambah terhadap objek pesawat tersebut.<sup>98</sup>

---

<sup>97</sup> Konvensi Cape Town 2001, Artikel 39 Ayat (1) huruf (a) *“those categories of non-consensual right or interest (other than right or interest to which Article 40 applies) which under that State’s law have priority over an interest in an object equivalent to that of the holder of a registered international interest and which shall have priority over a registered international interest, whether in or outside insolvency proceedings; and.”*

<sup>98</sup> Lihat ketentuan Pada Poin A Ayat (1) Lampiran Peraturan Presiden RI No.8/2007 Tentang

- 2) Pasal 39 Ayat (1) huruf (b) Konvensi Cape Town (*Rights Having Priority without Registration*)<sup>99</sup>

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.<sup>100</sup>

- 3) Pasal 40 Konvensi Cape Town (*Registrable Non-consensual Rights or Interest*)<sup>101</sup>

Indonesia menyatakan hak-hak non-konsensual berikut dapat didaftar sebagai kepentingan internasional terhadap setiap kategori pesawat dan

---

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).

<sup>99</sup> Konvensi Cape Town 2001, Artikel 39 Ayat (I) huruf (b) “ *that nothing in this convention shall affect of a State or State entity, intergovernmental organization or other private provider of public services to arrest or detain an object under the laws of that State for payment of amounts owed to such entity, organization or provider directly relating to those services in respect of that object or another object*”.

<sup>100</sup> Lihat ketentuan Pada Poin A Ayat (II) Lampiran Peraturan Presiden RI No.8/2007 Tentang Pengesahan *Convention On International Interests In Mobile Equipment* (Konvensi Tentang Kepentingan Internasional Dalam Peralatan Bergerak) Beserta *Protocol To The Convention On International Interests In Mobile Equipment On Matters Specific To Aircraft Equipment* (Protokol Pada Konvensi Tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak mengenai Masalah-Masalah Khusus Pada Peralatan Pesawat Udara).

<sup>101</sup> Konvensi Cape Town 2001, Artikel 40 “*A Contracting State may at any time in a declaration deposited with the Depository of the Protocol list the categories of non-consensual right or interest which shall be registrable under this Convention as regards any category of object as if the right or interest were an international interest and shall be regulated accordingly. Such a declaration may be modified from time to time.*”

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 sari seseorang untuk mendapat penetapan/keputusan pengadilan untuk mengizinkan adanya penyitaan suatu objek pesawat guna memenuhi suatu keputusan pengadilan secara penuh atau sebagian.<sup>102</sup>
- 4) Pasal 53 Konvensi Cape Town (*Determination of Courts*)<sup>103</sup>

Indonesia menyatakan bahwa semua pengadilan yang berwenang menurut peraturan perundang-undangan Indonesia berwenang menangani

---

<sup>102</sup> Lihat ketentuan Pada Poin A Ayat (III) Lampiran Peraturan Presiden RI No.8/2007 Tentang Pengesahan *Convention On International Interests In Mobile Equipment* (Konvensi Tentang Kepentingan Internasional Dalam Peralatan Bergerak) Beserta *Protocol To The Convention On International Interests In Mobile Equipment On Matters Specific To Aircraft Equipment* (Protokol Pada Konvensi Tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak mengenai Masalah-Masalah Khusus Pada Peralatan Pesawat Udara).

<sup>103</sup> Konvensi Cape Town 2001, Artikel 53 "A Contracting State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to the Protocol, declare the relevant "court" or "courts" for the purposes of Article 1 and Chapter XII of this Convention."

hal-hal yang diatur dalam Pasal 1 Konvensi Cape Town (*Definitions*) dan Bab XII Konvensi Cape Town (*Jurisdiction*).<sup>104</sup>

- 5) Pasal 54 Ayat (2) konvensi Cape Town (*Declarations regarding Remedies*)<sup>105</sup>

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.<sup>106</sup>

- 6) Pasal VIII Protokol Cape Town (*Choice of Law*)<sup>107</sup>

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.<sup>108</sup>

---

<sup>104</sup> Lihat ketentuan Pada Poin A Ayat (IV) Lampiran Peraturan Presiden RI No.8/2007 Tentang Pengesahan *Convention On International Interests In Mobile Equipment* (Konvensi Tentang Kepentingan Internasional Dalam Peralatan Bergerak) Beserta *Protocol To The Convention On International Interests In Mobile Equipment On Matters Specific To Aircraft Equipment* (Protokol Pada Konvensi Tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak mengenai Masalah-Masalah Khusus Pada Peralatan Pesawat Udara).

<sup>105</sup> Konvensi Cape Town 2001, Artikel 54 (2) “A Contracting State shall, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to the Protocol, declare whether or not any remedy available to the creditor under any provision of this Convention which is not there expressed to require application to the court may be exercised only with leave of the court.”

<sup>106</sup> Lihat ketentuan Pada Poin A Ayat (V) Lampiran Peraturan Presiden RI No.8/2007 Tentang Pengesahan *Convention On International Interests In Mobile Equipment* (Konvensi Tentang Kepentingan Internasional Dalam Peralatan Bergerak) Beserta *Protocol To The Convention On International Interests In Mobile Equipment On Matters Specific To Aircraft Equipment* (Protokol Pada Konvensi Tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak mengenai Masalah-Masalah Khusus Pada Peralatan Pesawat Udara).

<sup>107</sup> Protokol Konvensi Cape Town 2001, Artikel 8 “This Article applies only where a Contracting State has made a declaration pursuant to Article XXX (1).”

<sup>108</sup> Lihat ketentuan Pada Poin B Ayat (I) Lampiran Peraturan Presiden RI No.8/2007 Tentang Pengesahan *Convention On International Interests In Mobile Equipment* (Konvensi Tentang Kepentingan Internasional Dalam Peralatan Bergerak) Beserta *Protocol To The Convention On International Interests In Mobile Equipment On Matters Specific To Aircraft Equipment* (Protokol Pada Konvensi Tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak mengenai Masalah-Masalah Khusus Pada Peralatan Pesawat Udara).

- 7) Pasal XXX Ayat (1) Protokol Cape Town (*Declarations Relating to Certain Provisions*) sehubungan dengan Pasal XII Protokol Cape Town (*Insolvency Assistance*)<sup>109</sup>

Indonesia menyatakan pengadilan di Indonesia wajib bekerja sama dengan pengadilan asing dan curator asing (*foreign insolvency administrator*) dalam melaksanakan ketentuan Pasal XII Protokol (*Insolvency Assistance*).<sup>110</sup>

- 8) Pasal XXX Ayat (1) Protokol Cape Town (*Declarations Relating to Certain Provisions*) sehubungan dengan Pasal XIII Protokol Cape Town (*Deregistration and Export Request Authhorisation*)<sup>111</sup>

Indonesia menyatakan bahwa instansi yang berwenang melakukan pencatatan wajib:

- 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;

---

<sup>109</sup> Protokol Konvensi Cape Town 2001, Artikel 30 (1) “*A Contracting State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to this Protocol, declare that it will apply any one or more of Articles VIII, XII and XIII of this Protocol.*”

<sup>110</sup> Lihat ketentuan Pada Poin B Ayat (II) Lampiran Peraturan Presiden RI No.8/2007 Tentang Pengesahan *Convention On International Interests In Mobile Equipment* (Konvensi Tentang Kepentingan Internasional Dalam Peralatan Bergerak) Beserta *Protocol To The Convention On International Interests In Mobile Equipment On Matters Specific To Aircraft Equipment* (Protokol Pada Konvensi Tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak mengenai Masalah-Masalah Khusus Pada Peralatan Pesawat Udara).

<sup>111</sup> Protokol Konvensi Cape Town 2001, Artikel 30 (1) “*A Contracting State may, ..., Loc. Cit.*”



- c) Melaksanakan upaya yang ditentukan berdasarkan Pasal IX (1) protocol 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 IX Protokol Cape Town (*Remedies on Insolvency*).<sup>112</sup>

- 9) Pasal XXX Ayat (2) Protokol Cape Town (*Declarations 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.<sup>113</sup>

Indonesia menyatakan memberlakukan Pasal X Protocol Cape Town secara keseluruhan sehubungan dengan jangka waktu yang diatur dalam Pasal X Ayat (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

---

<sup>112</sup> Lihat ketentuan Pada Poin B Ayat (III) Lampiran Peraturan Presiden RI No.8/2007 Tentang Pengesahan *Convention On International Interests In Mobile Equipment* (Konvensi Tentang Kepentingan Internasional Dalam Peralatan Bergerak) Beserta *Protocol To The Convention On International Interests In Mobile Equipment On Matters Specific To Aircraft Equipment* (Protokol Pada Konvensi Tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak mengenai Masalah-Masalah Khusus Pada Peralatan Pesawat Udara).

<sup>113</sup> Protokol Konvensi Cape Town 2001, Artikel 30 (2) “A Contracting State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to this Protocol, declare that it will apply Article X of this Protocol, wholly or in part. If it so declares with respect to Article X(2), it shall specify the time-period required thereby.”

(sehubungan dengan penjagaan terhadap objek-objek pesawat udara dan nilai mereka; pemilikan, pengawasan 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).<sup>114</sup>

- 10) Pasal XXX (3) sehubungan dengan Pasal XI Protokol Cape Town (*Modification of Provisions regarding Relief Pending Final Determination*) menetapkan berlakunya alternative A terhadap semua tipe kepailitan.<sup>115</sup>

Indonesia menyatakan memberlakukan Pasal XI Protokol Cape Town, alternative 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.

---

<sup>114</sup> Lihat ketentuan Pada Poin B Ayat (IV) Lampiran Peraturan Presiden RI No.8/2007 Tentang Pengesahan *Convention On International Interests In Mobile Equipment* (Konvensi Tentang Kepentingan Internasional Dalam Peralatan Bergerak) Beserta *Protocol To The Convention On International Interests In Mobile Equipment On Matters Specific To Aircraft Equipment* (Protokol Pada Konvensi Tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak mengenai Masalah-Masalah Khusus Pada Peralatan Pesawat Udara).

<sup>115</sup> Protokol Konvensi Cape Town 2001, Artikel 30 (3) “A Contracting State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to this Protocol, declare that it will apply the entirety of Alternative A, or the entirety of Alternative B of Article XI and, if so, shall specify the types of insolvency proceeding, if any, to which it will apply Alternative A and the types of insolvency proceeding, if any, to which it will apply Alternative B. A Contracting State making a declaration pursuant to this paragraph shall specify the time-period required by Article XI.”

## **E. ASPEK HUKUM ISLAM TENTANG BENDA DAN JAMINAN**

### **1. Aspek Hukum Islam Tentang Benda**

Menurut istilah Fikih Islam, benda adalah segala sesuatu yang mungkin dimiliki seseorang dan dapat diambil manfaatnya dengan jalan biasa. Segala sesuatu yang telah menjadi milik seseorang, baik berupa tanah, barang-barang, binatang, perhiasan, uang dan sebagainya termasuk benda. Demikian pula segala sesuatu yang belum secara riil menjadi milik seseorang, tetapi ada kemungkinan dimiliki dan akan dapat diambil manfaatnya dengan jalan biasa, bukan karena darurat, termasuk benda. Misalnya, garam di laut, asam di gunung, burung di udara, pasir di kali, binatang di hutan dan sebagainya.<sup>116</sup>

Dengan adanya pengertian tersebut, cahaya, panas matahari, udara, karena tidak mungkin menjadi milik seseorang, hal tersebut tidak termasuk benda, meskipun manfaatnya amat besar bagi hidup manusia. Para Fukaha (ahli ilmu fikih) tidak sependapat apabila manfaat benda, seperti mendiami rumah, mengendarai kereta api, menanam sawah dan sebagainya yang semuanya tersebut dapat dimiliki, tetapi bukan zat benda. Ulama Mazhab Hanafi tidak memandangnya sebagai benda, sedangkan ulama mazhab Syafii' dan Hambali memandangnya sebagai benda sebab sumber-sumber manfaat itu adalah benda-benda yang mungkin dimiliki secara nyata.<sup>117</sup>

---

<sup>116</sup> KH. Ahmad Azhar Basyir, *Asas-asas Hukum Muamalat (Hukum Perdata Islam)*, UII Press, Yogyakarta, Cetakan ke-2, 2012, hlm. 41.

<sup>117</sup> *Ibid.*, hlm. 41-42.

Pengelompokan benda dapat didasarkan pada berbagai macam segi. Ditinjau dari segi dapat atau tidaknya dipindahkan, benda dibagi menjadi benda tetap (benda tidak bergerak) dan benda bergerak.

a. Benda tetap (benda tidak bergerak)

Benda tetap ialah benda tidak bergerak dan tidak dapat dipindahkan ke tempat lain, yaitu tanah atau pekarangan.

b. Benda bergerak

Benda bergerak ialah benda yang mungkin dipindahkan ke tempat lain, yaitu benda-benda yang ada di atas tanah, seperti pohon, binatang, dan barang-barang.

Ulama-ulama mazhab Maliki memandang pohon dan bangunan sebagai benda tetap sebab menurut pendapat Imam Maliki, yang disebut benda bergerak adalah benda yang mungkin dipindahkan ke tempat lain tanpa mengalami perubahan bentuknya. Rumah tidak termasuk benda bergerak sebab apabila dipindahkan ke tempat lain akan berubah bentuknya, menjadi puing-puing. Demikian pula pohon besar, apabila dipindahkan ke tempat lain, ia akan berbentuk potongan-potongan kayu.<sup>118</sup>

Pembagian benda menjadi benda tetap (benda tidak bergerak) dan benda bergerak diperlukan sebab dalam banyak segi hukum perikatan, pembedaan tersebut mempunyai arti penting. Misalnya, apabila seseorang dinyatakan jatuh pailit, untuk melunasi utang-utangnya, terlebih dahulu dilakukan penjualan hak

---

<sup>118</sup> *Ibid.*, hlm. 43.

miliknya yang berupa barang-barang bergerak. Jika belum mencukupi, kemudian akan dilakukan penjualan benda-benda tidak bergerak.<sup>119</sup>

## 2. Aspek Hukum Islam Tentang Jaminan

Secara umum tidak terdapat definisi tentang jaminan syariah. Untuk mendefinisikan jaminan syariah menggunakan analogi pengertian jaminan syariah. Pemahaman mengenai jaminan syariah dimulai dari pengertian tentang jaminan. Pengertian jaminan dalam Bahasa Arab dikenal dengan istilah *al-rahṅ*. *Al-rahṅ* dalam Bahasa Arab memiliki pengertian tetap dan kontinyu, yang didasari dari Bahasa Arab (*rahimulma'u*) yang artinya apabila tidak mengalir dan kata (*rahinatul ni'mah*) yang bermakna nikmat yang tak putus. *Al-rahṅ* juga dapat bermakna tertahan, yang didasari dengan firman Allah QS. Al-Muddassir ayat 38 yaitu *kullu nafsim bima kaabat rahunah*, yang artinya tiap-tiap diri bertanggungjawab (tertahan) atas apa yang telah diperbuatnya. Kata *rahinah* yang disebutkan dalam ayat tersebut bermakna tertahan. Pengertian kata *rahinah* tersebut sama dengan kata *al-rahṅ* karena yang tertahan tersebut tetap di tempatnya.<sup>120</sup>

Menurut Sayyid As-Sabiq, *al-rahṅ* menurut syara' memiliki arti menjadikan suatu barang yang mempunyai nilai harta dalam pandangan syara' sebagai jaminan hutang, yang memungkinkan untuk mengambil seluruh/sebagian hutang dari barang tersebut.<sup>121</sup> Dalam Yurisprudensi Islam, *al-rahṅ* (uang pungutan atau uang jaminan) berarti harta benda yang ditawarkan sebagai jaminan hutang sehingga

---

<sup>119</sup> *Ibid.*

<sup>120</sup> Noor Hafidah, *Hukum Jaminan Syariah Implementasinya dalam Perbankan Syariah di Indonesia*, UII Press, Yogyakarta, 2017, hlm. 89.

<sup>121</sup> *Ibid.*, hlm. 90.

hutangnya diambil dari mereka jika debitor gagal membayar kembali uang tangganya.<sup>122</sup>

Para pengikut Mahzab Syafi'I mendefinisikan bahwa *al-rah*n adalah menjadikan nilai jaminan sebagai ganti utang jika tidak dapat melunasinya. Mahzab Hambali mendefinisikan *al-rah*n sebagai barang yang dijadikan jaminan utang, dimana harga barang tersebut sebagai ganti utang ketika tidak sanggup melunasinya, sedangkan mahzab Maliki mendefinisikan bahwa *al-rah*n adalah sesuatu yang dapat dibendakan/diwujudkan menjadi harta yang diambil dari pemiliknya sebagai jaminan untuk utang yang harus dibayar.<sup>123</sup>

Konsep tolong menolong jelas tertulis dalam Al-Qur'an, yaitu tolong menolong dalam kebaikan, bagi orang yang mampu dan kuat semestinya membantu yang tidak mampu dan lemah, kaya membantu yang miskin dan kekurangan. Hal ini sebagaimana tertulis dalam Q.S Al-Maidah ayat 2:

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا لَا تَحِلُّوا سَعَايِرَ اللَّهِ وَلَا الشَّهْرَ الْحَرَامَ وَلَا الْهَدْيَ وَلَا الْقَلَائِدَ وَلَا أَمِينَ الْبَيْتِ الْحَرَامِ  
يَبْتَغُونَ فَضْلًا مِّن رَّبِّهِمْ وَرِضْوَانًا وَإِذَا حَلَلْتُمْ فَاصْطَادُوا وَلَا يَجْرِمَنَّكُمْ شَنَا نُ قَوْمٍ أَن صَدَّقْتُم مِّنَ الْمَسْجِدِ  
الْحَرَامِ أَن تَعْتَدُوا وَتَعَاوَنُوا عَلَى الْبِرِّ وَالتَّقْوَىٰ وَلَا تَعَاوَنُوا عَلَى الْإِثْمِ وَالْعُدْوَانِ وَاتَّقُوا اللَّهَ إِنَّ اللَّهَ شَدِيدُ  
الْعِقَابِ

“Hai orang-orang yang beriman, janganlah kamu melanggar syi'ar-syi'ar Allah, dan jangan melanggar kehormatan bulan-bulan haram, jangan (mengganggu) binatang-binatang had-ya, dan binatang-binatang qalaa-id, dan jangan (pula) mengganggu orang-orang yang mengunjungi Baitullah sedang mereka mencari kurnia dan keridhaan dari Tuhannya dan apabila kamu telah menyelesaikan ibadah haji, maka bolehlah berburu. Dan janganlah sekali-kali kebencian(mu) kepada sesuatu kaum karena mereka menghalang-halangi kamu dari Masjidil Haram, mendorongmu berbuat aniaya (kepada mereka). Dan tolong-menolonglah kamu dalam (mengerjakan) kebajikan dan takwa,

<sup>122</sup> *Al-rah*n (mortgage or security money) means possessions as security for a debt so that the debt will be taken from them in case the debtor failed to pay back the due money.

<sup>123</sup> Noor Hafidah, *Hukum Jaminan Syariah...*, Loc. Cit.

dan jangan tolong-menolong dalam berbuat dosa dan pelanggaran. Dan bertakwalah kamu kepada Allah, sesungguhnya Allah amat berat siksaanya.”

Berdasarkan alasan tersebut, dapat diambil kesimpulan bahwa jaminan dalam Hukum Islam adalah apa yang disebut dengan istilah *al-rahn*. *Al-rahn* tidak lepas kaitannya dengan adanya utang piutang yang mengakibatkan timbulnya *al-rahn* sebagai jaminan yang menjamin pelunasan utang piutang yang terjadi. *Al-rahn* tidak bersifat mutlak harus ada, tetapi lebih mengarah kepada hal yang bersifat tolong-menolong. Tolong-menolong inilah yang menjadi ciri khas dari konsep *al-rahn* atau jaminan syariah. Jaminan syariah dalam prakteknya terbagi dalam 2 (dua) bentuk, pertama adalah *al-rahn* (sebagai suatu lembaga) yang merupakan jaminan kebendaan dan *al-kafalah* yang merupakan jaminan perorangan.<sup>124</sup>

Dari aturan hukum tentang Jaminan Syariah (*al-rahn*), kemudian dialirkan berbagai pendapat tentang rukun dan syariat Jaminan Syariah. Rukun dari *al-rahn* adalah sebagai berikut:<sup>125</sup>

a. *Sigot* (ijab qabul)

Ijab qabul dapat dilakukan baik dalam bentuk tertulis maupun lisan, asalkan saja dalamnya terkandung maksud diadakannya perjanjian jaminan.

b. *Aqid* (orang yang bertransaksi)

Syarat-syarat yang harus dipenuhi bagi orang yang berinteraksi gadai yaitu *rahin* (pemberi gadai) dan *murtahin* (penerima gadai) adalah telah dewasa, berakal dan atas keinginan sendiri.

---

<sup>124</sup> *Ibid.*, hlm. 92-93.

<sup>125</sup> *Ibid.*, hlm. 109.

c. *Marhun* (barang yang dijaminkan)

Syarat barang yang akan dijadikan sebagai jaminan adalah bahwa barang tersebut dapat diserahterimakan, memiliki nilai manfaat dan kegunaan, barang tersebut milik si berutang (*rahin*) dan dikuasai oleh *rahin*, karena tidak bersatu dengan harta lainnya dan barang jaminan tersebut merupakan harta yang bersifat tetap dan dapat dipindahkan.

d. *Marhun Bih* (utang)

Menurut ulama Hanafiyah dan Syafiiyah syarat utang yang dapat dijadikan alas *al-rahn* adalah berupa utang yang tetap dapat dimanfaatkan, utang yang lazim pada waktu akad dan harus jelas dan diketahui oleh *rahin* dan *murtahin*.



**BAB III**  
**PENGATURAN LEMBAGA JAMINAN KEBENDAAN ATAS PESAWAT**  
**UDARA DI INDONESIA**

**A. Lembaga Jaminan Kebendaan Atas Pesawat Udara Di Indonesia**

Pesawat udara menurut mayoritas sistem hukum nasional negara, dapat digunakan baik sebagai benda jaminan untuk pelunasan suatu utang maupun untuk perjanjian lain yang sifatnya memberi jaminan. Pesawat udara tersebut dapat dijadikan sebagai objek jaminan, baik untuk pelunasan utang bagi pembayaran harga perolehan pesawat itu sendiri maupun untuk pelunasan utang lain.<sup>126</sup>

Hal-hal berikut penting untuk dikemukakan beberapa alasan yang lazim turut dipertimbangkan mengingat adanya berbagai resiko yang melekat pada pesawat udara sebagai objek jaminan,<sup>127</sup> yaitu:

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 dan 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-tindakan teroris, dan lain-lain. Objek jaminan dapat musnah seketika atau

---

<sup>126</sup> Mieke Komar Kantaatmadja, *Lembaga Jaminan Kebendaan...*, *Op.Cit.* hlm. 87.

<sup>127</sup> *Ibid.*, hlm. 87-88.

mengalami kerusakan berat, sehingga untuk menutup kerugian-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 tersebut menyebabkan pemegang suatu hak jaminan dapat dihadapkan pada suatu keadaan di mana menurut hukum setempat haknya tidak diakui ataupun kedudukan hukum dari hak-haknya tersebut dianggap bertingkat lebih rendah daripada pemegang hak yang sebangun dalam negara tersebut;
6. Khususnya penjaminan suku cadang, terutama *engines* (motor propusi) pesawat udara, dapat menimbulkan permasalahan sendiri. Antara lain kesulitan menjamin suku cadang dengan hak jaminan yang sama yang telah diletakkan pada pesawat udara yang bersangkutan, pengaturan penyimpanan suku cadang terpisah dari pesawat udara serta pendaftaran perdata suku cadang.

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. Meskipun resiko-resiko yang melekat pada pesawat udara cukup besar, tetapi hal tersebut tidak mengurangi adanya kebutuhan penggunaan pesawat udara sebagai objek jaminan (*collateral*), maka dibutuhkan lembaga jaminan yang sesuai yang dapat dibebankan terhadap pesawat udara sebagai objek jaminan.<sup>128</sup>

Jaminan kebendaan merupakan hak mutlak atas suatu benda tertentu yang dijadikan objek jaminan untuk suatu ketika dapat diuangkan bagi pelunasan atau pembayaran utang apabila debitur melakukan cidera janji (*wanprestasi*). Di dalam jaminan kebendaan selalu tersedia benda tertentu yang menjadi objek jaminan sehingga di dalam praktek jaminan kebendaan lebih disukai daripada jaminan perseorangan karena sifat-sifatnya yang lebih menguntungkan pihak kreditor. Sifat-sifat tersebut antara lain:<sup>129</sup>

1. Dapat dipertahankan terhadap siapapun;
2. Mengikuti bendanya dimanapun benda tersebut berada (*droit de suite*);
3. Mempunyai hak didahulukan (*droit de preference*);
4. Dapat dialihkan;
5. Mengandung asas spesialitas.

Jaminan kebendaan mengandung hak *preference* karena jaminan tersebut memberikan hak kepada para kreditor untuk didahulukan dalam pengambilan pelunasan utang dari hasil penjualan benda objek jaminan milik debitur seolah-olah

---

<sup>128</sup> *Ibid.*, hlm. 89-90.

<sup>129</sup> Djuhaendah Hasan, *Perjanjian Jaminan Dalam Perjanjian Kredit*, Elips, Jakarta, 1998, hlm. 70.

tidak terjadi kepailitan, karena benda-benda tersebut tidak akan masuk dalam harta kepailitan (*boedel failit*), para kreditor *preference* tersebut merupakan kreditor separatis.<sup>130</sup>

Saat ini lembaga jaminan kebendaan di Indonesia terbagi menjadi 4 (empat), diantaranya adalah sebagai berikut:<sup>131</sup>

1. Gadai;
2. Hak Tanggungan;
3. Fidusia;
4. Hipotek.

Berdasarkan keempat jenis lembaga jaminan kebendaan tersebut, lembaga jaminan kebendaan manakah yang paling sesuai untuk dibebankan atas pesawat udara.

1. Gadai

Dari perumusan Pasal 1150 KUH Perdata bahwa gadai merupakan suatu hak jaminan kebendaan atas kebendaan bergerak tertentu milik debitor atau seseorang lain atas nama debitor untuk dijadikan sebagai jaminan pelunasan utang tertentu, yang memberikan hak didahulukan kepada pemegang hak gadai atas kreditor lainnya, setelah terlebih dahulu didahulukan dari biaya untuk lelang dan biaya menyelamatkan barang-barang gadai yang diambil dari hasil penjualan melalui pelelangan umum atas barang-barang yang digadaikan.<sup>132</sup>

---

<sup>130</sup> *Ibid.*

<sup>131</sup> Gunawan Widjaja & Ahmad Yani, *Seri Hukum Bisnis...*, *Op.Cit.*, hlm. 86.

<sup>132</sup> Rachmadi Usman, *Hukum Jaminan...*, *Op.Cit.*, hlm. 105.

Pada dasarnya semua kebendaan bergerak dapat menjadi objek hukum hak gadai, kebendaan yang dimaksud merupakan benda bergerak yang berwujud atau bertubuh dan kebendaan bergerak yang tidak berwujud atau bertubuh berupa piutang atau tagihan-tagihan dalam bentuk surat-surat berharga. Selain itu piutang yang belum ada, tetapi sudah diperjanjikan dalam perjanjian utang piutang atau hubungan hukum yang serupa dapat pula dijadikan sebagai objek hak gadai.<sup>133</sup>

Kemudian dalam rangka mengamankan piutang kreditor, maka secara khusus oleh debitor kepada kreditor diserahkan suatu kebendaan bergerak sebagai jaminan pelunasan utang debitor, yang menimbulkan hak bagi kreditor untuk menahan kebendaan bergerak yang digadaikan tersebut sampai dengan pelunasan utang debitor. Dengan demikian pada dasarnya perjanjian gadai akan terjadi bila barang yang digadaikan berada di bawah penguasaan kreditor (pemegang gadai) atau atas kesepakatan bersama ditunjuk seorang pihak ketiga untuk mewakilinya. Penguasaan kebendaan gadai oleh pemegang gadai tersebut merupakan syarat esensial bagi lahirnya gadai.<sup>134</sup>

Berdasarkan penjelasan tersebut, meskipun berdasarkan KUH Perdata pesawat udara dikategorikan sebagai benda bergerak karena sifatnya. Berdasarkan syarat esensial bagi lahirnya gadai yang harus dipenuhi, sedangkan pesawat udara merupakan sarana inti dalam usaha penerbangan yang harus tetap dioperasikan dan berada pada penguasaan debitor. Pesawat udara apabila menjadi objek gadai tidak

---

<sup>133</sup> *Ibid.*, hlm. 108-1019.

<sup>134</sup> *Ibid.*, hlm. 110.

dapat diserahkan kepada kreditor. Sehingga gadai tidak cocok apabila dibebankan hak jaminan kebendaan atas pesawat udara.

## 2. Hak Tanggungan

Sebelum lahirnya Undang-Undang Hak Tanggungan, pembebanan atas tanah sebagai jaminan utang menggunakan kelembagaan jaminan hipotek. Karena sebelumnya, hak atas tanah merupakan objek hukum dalam jaminan hipotek. Namun, sesudah diberlakukannya Undang-Undang Hak Tanggungan, pembebasan hak atas tanah sebagai jaminan utang tidak lagi menggunakan jaminan hipotek, melainkan menggunakan jaminan hak tanggungan.

Pengaturan mengenai jaminan hak tanggungan diatur dalam Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1996 Tentang Hak Tanggungan Atas Tanah Beserta Benda-Benda yang Berkaitan dengan Tanah (UUHT). Selain melaksanakan amanat Undang-Undang Pokok Agraria (UUPA), kelahiran UUHT didasarkan pula kepada pertimbangan untuk memberi kepastian hukum bagi pihak-pihak yang berkepentingan dalam pemberian kredit dengan membebaskan hak atas tanah beserta benda-benda yang berkaitan tanah sebagai jaminan kredit serta untuk menciptakan unifikasi hukum jaminan hak atas tanah. Maka dengan berlakunya UUHT, mengenai *Credietverband*<sup>135</sup> dan ketentuan mengenai Hipotek sebagaimana dijelaskan dalam KUH Perdata sepanjang mengenai hak tanggungan pada hak atas tanah beserta benda-benda yang berkaitan dengan tanah dinyatakan tidak berlaku lagi.<sup>136</sup>

---

<sup>135</sup> *Credietverband* adalah pengikatan agunan berupa tanah yang umumnya belum bersertifikat. Dalam <http://www.mediabpr.com/kamus-bisnis-bank/credietverband.aspx> diakses pada 5 Januari 2018.

<sup>136</sup> Rachmadi Usman, *Hukum Kebendaan...*, *Op.Cit.*, hlm.

*Credietverband* adalah lembaga jaminan dalam *Koeninjk Besluit* 1908 No.50, S 1908 No.542. Objek hak Jaminan ini adalah hak milik tanah menurut Hukum Adat sehingga dinamakan juga Hipotek Bumiputera (*Inlandsch hypotheek*). Di dalam ketentuan peralihan UUPA ditentukan bahwa selama Undang-Undang mengenai Hak Tanggungan tersebut dalam Pasal 51 belum terbentuk maka yang berlaku ialah ketentuan mengenai hipotek dalam KUH Perdata dan *Credietverband* dalam S 1908 No.542.<sup>137</sup>

Pada dasarnya hak tanggungan adalah suatu bentuk jaminan pelunasan utang, dengan hak mendahulu, dengan objek jaminannya berupa hak-hak atas tanah yang diatur dalam Undang-Undang Pokok Agraria.<sup>138</sup> Pada Pasal 4 Undang-Undang Hak Tanggungan menyebutkan mengenai hal-hal apa saja dapat dijadikan sebagai objek hak tanggungan, yang menentukan bahwa hak atas tanah yang dapat dibebani hak tanggungan adalah:

- a. Hak Milik;
- b. Hak Guna Usaha;
- c. Hak Guna Bangunan;
- d. Hak Pakai atas Tanah.

Berdasarkan ketentuan dan penjelasan tersebut, bahwa jelas pesawat udara tidak dapat dibebankan hak tanggungan sebagai lembaga jaminan, dikarenakan hak tanggungan hanya dapat dibebankan terhadap tanah beserta benda-benda yang berkaitan dengan tanah seperti yang sudah dipaparkan sebelumnya.

---

<sup>137</sup> Mariam Darus Badruzaman, *Kerangka Hukum Jaminan Indonesia*, ELIPS, Jakarta, 1998, hlm. 13.

<sup>138</sup> Ricky Rustam, *Hukum Jaminan...*, *Op.Cit.*, hlm. 184.

### 3. Fidusia

*Veenhoven* menyatakan bahwa pada dasarnya semua benda baik benda bergerak maupun benda tetap (tidak bergerak), yang secara yuridis dapat diserahkan hak miliknya atas kepercayaan dapat dijadikan sebagai jaminan (fidusia).<sup>139</sup> Pada umumnya, benda yang menjadi objek jaminan fidusia adalah benda bergerak yang berwujud, benda bergerak yang tidak berwujud, benda bergerak yang terdaftar, benda bergerak yang tidak terdaftar, benda tidak bergerak tertentu, yang tidak dapat dibebani dengan hak tanggungan, benda tidak bergerak tertentu, yang tidak dapat dibebani dengan Hipotek, dan dengan ketentuan bahwa benda tersebut harus dapat dimiliki dan dialihkan.<sup>140</sup>

Adapun cara penyerahan dan pemindahan kebendaan fidusia, dilakukan secara *constitutum possessorium*,<sup>141</sup> sebab kebendaan fidusia yang akan diserahkan dan dipindahtangankan tersebut, tetap berada dalam penguasaan pemilik asal (pemberi fidusia). Kemudian perlu diingat bahwa penyerahan dan pemindahan hak kepemilikan atas suatu kebendaan fidusia dimaksudkan sebagai agunan saja bagi pelunasan piutang kreditor jika debitor (pemberi fidusia) wanprestasi tidak dimaksudkan untuk dinikmati atau dimiliki oleh kreditor (penerima fidusia).<sup>142</sup> Hubungan hukum antara pemberi fidusia sebagai debitor dengan penerima fidusia sebagai kreditor adalah suatu hubungan hukum berdasarkan kepercayaan. Fidusia

---

<sup>139</sup> *Ibid.*, hlm.132.

<sup>140</sup> Lihat pada ketentuan Pasal 1 angka 4 Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 Tentang Jaminan Fidusia.

<sup>141</sup> *Constitutum possessorium* adalah penguasaan benda masih berada pada tangan debitor karena suatu hubungan hukum tertentu setelah levering (penyerahan) terjadi. Dalam <https://kamushukum.web.id/arti-kata/constitutumpossessorium/> diakses pada 5 Januari 2018.

<sup>142</sup> Rachmadi Usman, *Hukum Jaminan Keperdataan...*, *Op.Cit.*, hlm. 152.



merupakan bentuk perjanjian yang bersifat *accessoir*, sehingga jaminan fidusia mengikuti perjanjian pokok yang ada antara kreditor dan debitor.<sup>143</sup>

Kemudian berkaitan dengan ruang lingkup berlakunya Undang-Undang Jaminan Fidusia, ketentuan dalam Pasal 3 Undang-Undang Jaminan Fidusia menyatakan bahwa undang-undang tersebut tidak berlaku lagi terhadap:

- a. Hak Tanggungan yang berkaitan dengan tanah dan bangunan, sepanjang peraturan perundang-undangan yang berlaku menentukan jaminan atas benda-benda tersebut wajib didaftar;
- b. Hipotek kapal yang terdaftar dengan isi kotor berukuran 20 m<sup>3</sup> (duapuluh meter kubik) atau lebih;
- c. Hipotek atas pesawat terbang; dan
- d. Gadai.

Kemudian apabila ketentuan dalam Pasal 3 Undang-Undang Jaminan Fidusia ditafsirkan secara *Argumentum a contrario*, maka benda yang menjadi objek jaminan fidusia meliputi<sup>144</sup>:

- a. Benda bergerak yang berwujud;
- b. Benda bergerak tidak berwujud, termasuk piutang;
- c. Benda tidak bergerak yang tidak dapat dibebani dengan Hak Tanggungan sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Hak Tanggungan;
- d. Benda tidak bergerak yang tidak dapat dibebani dengan hipotek sebagaimana diatur dalam KUH Perdata dan KUH Dagang.

---

<sup>143</sup> Agus Pramono & Martono, *Hukum Udara Perdata Internasional & Nasional*, Rajawali Pers, Jakarta, 2013, hlm.248.

<sup>144</sup> Rachmadi Usman, *Hukum Kebendaan...*, *Op.Cit.*, hlm. 287-288.

Pesawat udara dan bagian-bagiannya telah diakui dalam dunia internasional sebagai objek jaminan. Pesawat udara dan bagian-bagiannya yang lazim dijadikan jaminan adalah:<sup>145</sup>

- a. Pesawat beserta seluruh perlengkapan dan suku cadangnya;
- b. Suku cadang secara terpisah dari pesawat udara;
- c. Pesawat udara yang masih dalam konstruksi (*in construction*);
- d. Seluruh armada pesawat udara yang dimiliki suatu perusahaan (*fleet mortgage*);
- e. Seluruh aset perusahaan penerbangan termasuk pesawat udara dan peralatan lainnya (*floating mortgage*).

Berdasarkan ketentuan-ketentuan Pasal 3 Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 (Undang-Undang Jaminan Fidusia) mengenai lembaga jaminan fidusia, secara tegas dinyatakan bahwa fidusia tidak berlaku terhadap pesawat udara, kecuali komponen-komponen yang terurai/terpisah seperti mesin pesawat udara. Di samping itu, pemberi fidusia harus berkedudukan di Indonesia, pemberi fidusia yang berkedudukan di luar negeri tidak diperbolehkan.<sup>146</sup>

Mengingat fungsi pendaftaran bagi suatu jaminan utang termasuk jaminan fidusia, maka kemudian di dalam Undang-Undang Jaminan Fidusia ditegaskan bahwa diwajibkan setiap jaminan fidusia untuk didaftarkan kepada pejabat yang berwenang. Karena, kewajiban pendaftaran jaminan fidusia merupakan salah satu perwujudan dari asas publisitas yang sangat penting sehingga kreditor atau

---

<sup>145</sup> Mieke Komar Kantaatmadja, *Lembaga Jaminan Kebendaan...*, *Op.Cit.* hlm. 85.

<sup>146</sup> Agus Pramono & Martono, *Hukum Udara Perdata...*, *Op.Cit.* hlm.248.

khalayak ramai dapat mengetahui atau dapat mengakses informasi penting mengenai jaminan tersebut.<sup>147</sup>

Pendaftaran fidusia dilakukan di Kantor Pendaftaran Fidusia di tempat kedudukan pihak pemberi fidusia. Pendaftaran fidusia dilakukan terhadap hal-hal sebagai berikut:<sup>148</sup>

- a. Benda objek jaminan fidusia yang berada di dalam negeri (Pasal 11 ayat (1));
- b. Benda objek jaminan fidusia yang berada di luar negeri (Pasal 11 ayat (2));
- c. Terhadap perubahan isi sertifikat jaminan fidusia (Pasal 16 ayat (1)).

#### 4. Hipotek

Pada dasarnya sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 1164 KUH Perdata, objek hukum dalam hipotek adalah kebendaan tidak bergerak (kebendaan tetap), baik kebendaan tetap karena sifatnya, peruntukannya maupun undang-undang, dahulu sebelum berlaku Undang-Undang Hak Tanggungan, tanah dan benda lainnya yang melekat atau diperlekatkan pada tanah termasuk kebendaan tidak bergerak (kebendaan tetap) yang dibenani jaminan kebendaan hipotek. Dengan demikian, apabila sebagian besar objek hukum dalam jaminan hipotek adalah benda-benda yang berkaitan dengan tanah, yang dengan diberlakukannya Undang-Undang Hak Tanggungan, benda berupa tanah dan benda-benda lainnya yang terkait dengan tanah telah menjadi objek hak tanggungan. Sehubungan dengan hal tersebut, maka dapat ditafsirkan bahwa menjadi objek hukum dalam jaminan hipotek hanyalah

---

<sup>147</sup> Munir Fuady, *Jaminan Fidusia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2000, hlm. 29-30.

<sup>148</sup> *Ibid.*, hlm. 30.

benda-benda tetap lain yang bukan berupa tanah dan benda lain yang berkaitan dengan tanah, misalnya kapal laut atau pesawat udara.<sup>149</sup>

Selain itu, di luar ketentuan KUH Perdata terdapat benda yang dalam perspektif KUH Perdata merupakan benda bergerak, berhubung dapat berpindah-pindah atau dipindahkan, namun ketika benda tersebut hendak dibebankan sebagai jaminan utang, maka pembebanannya dilakukan dengan hipotek, yaitu terhadap kapal-kapal yang ukuran volume kotornya paling sedikit 20m<sup>3</sup> (duapuluh meter kubik) sebagaimana disebutkan dalam ketentuan Pasal 314 Ayat (3) dan Ayat (4) KUH Dagang. Dari ketentuan bunyi pasal tersebut, bahwa tidak setiap kapal dapat menjadi objek hipotek, hanya kapal-kapal yang sudah terdaftar saja yang dapat menjadi objek hipotek, yaitu kapal-kapal yang ukuran volume kotornya paling sedikit 20 m<sup>3</sup> (duapuluh meter kubik).<sup>150</sup> Kapal-kapal demikian saja diwajibkan untuk didaftarkan pada kantor pendaftaran kapal, agar memperoleh tanda kebangsaan (kapal) sebagai kapal Indonesia, sehingga dapat dibebani dengan hipotek.<sup>151</sup>

Dari ketentuan pasal 314 KUH Dagang tersebut, kapal yang sudah terdaftar dapat dikualifikasikan sebagai benda bergerak yang terdaftar atau benda tidak bergerak (benda tetap) dan karenanya untuk pembebanan sebagai jaminan utang harus diikat dengan hipotek, bukan dengan gadai.<sup>152</sup>

Di luar ketentuan KUH Perdata, hipotek juga dapat dibebankan terhadap pesawat udara sebagaimana ditentukan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun

---

<sup>149</sup> Rachmadi Usman, *Hukum Kebendaan...*, *Op.Cit.*, hlm. 300-301.

<sup>150</sup> Rachmadi Usman, *Hukum Jaminan Keperdataan...*, *Op.Cit.*, hlm. 257-258.

<sup>151</sup> Soekardono, *Hukum Perkapalan Indonesia*, Dian Rakyat, Jakarta, 1981, hlm. 14.

<sup>152</sup> *Ibid.*, hlm. 259.

2009 Tentang Penerbangan. Sama halnya dengan kapal, pesawat udara yang dapat dijadikan sebagai jaminan utang hanyalah pesawat udara yang sudah didaftarkan dalam kantor pendaftaran yang bersangkutan. Hal tersebut menegaskan bahwa status hukum kebendaan pesawat udara merupakan benda terdaftar. Dengan demikian, tidak semua pesawat udara dapat menjadi objek hipotek, hanya pesawat udara yang sudah terdaftar.

Berdasarkan ketentuan Undang-Undang Penerbangan tersebut, meskipun menurut sifatnya pesawat udara merupakan benda bergerak, yaitu benda yang dapat berpindah atau dipindahkan, namun bila hendak dijadikan sebagai jaminan utang, maka pembebanan ikatan jaminannya dilakukan dengan hipotek, tidak dengan gadai. Dan hal tersebut terbatas hanya dapat dibebankan pada pesawat udara yang telah mempunyai tanda register dan berkebangsaan Indonesia. Dengan kata lain, pembentuk Undang-undang telah mengkualifikasikan status hukum kebendaan dari pesawat udara sebagai benda terdaftar, sehingga bila dijadikan sebagai jaminan utang, maka pembebanannya diikat dengan jaminan hipotek.<sup>153</sup>

Masalah pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara juga diatur dalam konvensi Chicago 1944 dan semua negara anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional mengakui status hukum pesawat udara sebagai benda bergerak yang mempunyai kekhususan (*Sui generis*). Ketentuan demikian juga diatur di dalam Konvensi Jenewa 1948. 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,

---

<sup>153</sup> *Ibid.*, hlm. 260-261.

Prancis, maupun Italia telah mengeluarkan hukum nasional yang mengatur pesawat udara sebagai benda bergerak yang bersifat khusus (*sui generis*). Secara alamiah pesawat udara sebagai benda bergerak, tetapi dalam hukum nasional mereka memperlakukan kekhususan (*sui generis*).<sup>154</sup>

Dalam Pasal 528 KUH Perdata (*The Civil Code*) Prancis telah memperlakukan pesawat udara sebagai benda bergerak yang mempunyai kekhususan, tetapi tidak berlaku sebagai peralihan hak (*transfer of title*). Dalam peraturan tersebut pesawat udara dapat dibebani dengan hipotek. Hal tersebut dianalogikan dengan kapal laut dimana kapal laut dengan berat tertentu yang didaftarkan dan mempunyai kebangsaan dapat dibebani dengan hipotek. Berdasarkan peraturan tersebut, pesawat udara di Prancis sebagai benda bergerak mempunyai status hukum khusus (*Sui Generis*) karena pesawat udara mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan yang tercantum dalam daftar register pesawat udara untuk kepentingan hukum publik disamping pencatatan sebagai kepentingan perdata.<sup>155</sup>

Didalam Pasal 565 KUH Perdata (*Civil Code*) Belanda tidak mengatur pesawat udara sebagai benda bergerak. Sesuai dengan hukum penerbangan di Belanda, Pesawat udara harus diregistrasi. Registrasi pesawat udara tersebut dilakukan oleh Departemen Penerbangan Sipil di *The Hague*. Registrasi pesawat udara tersebut bersifat publik dan hanya berlaku terhadap pesawat udara Belanda. Berbicara mengenai status hukum pesawat udara, Belanda juga mengakui bahwa

---

<sup>154</sup> Martono, *Hukum Udara Nasional dan Internasional*, bagian Pertama, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007, hlm. 260.

<sup>155</sup> *Ibid.*, hlm. 260-261.

pesawat udara adalah benda bergerak mempunyai kekhususan (*sui generis*). Lebih jelas lagi status hukum pesawat udara merupakan benda bergerak yang khusus (*sui generis*) setelah Parlemen Belanda menegaskan undang-undang yang bermaksud untuk meratifikasi Konvensi Jenewa 1948 yaitu *Convention on the International Recognition of Rights in Aircraft* yang ditandatangani tanggal 29 Juni 1948. Konsekuensi pengesahan tersebut berlaku terhadap pesawat udara Belanda sehingga pesawat udara dapat dibebani dengan *chattle mortgage* tetapi tidak berlaku terhadap hak gadai.<sup>156</sup>

Pasal 1179 KUH Perdata mengatur pendaftaran hipotek. Ketentuan Pasal 1179 KUH Perdata tersebut dimaksudkan untuk memenuhi asas publisitas guna melindungi kepentingan pihak ketiga. Dengan pendaftaran tersebut, pihak ketiga dapat mengetahui berapa nilai sisa harga pesawat udara yang dihipotekkan sehingga pihak ketiga dapat mengantisipasi dan dapat menghindarkan diri dari kemungkinan yang merugikan.<sup>157</sup>

Kewajiban mendaftarkan perjanjian hipotek sebagaimana diatur dalam Pasal 1179 KUH Perdata tersebut dapat diterapkan dalam perjanjian hipotek pesawat udara. Setiap perjanjian hipotek pesawat udara harus didaftarkan pada “Buku Daftar Hipotek Pesawat Udara” yang disediakan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Udara, atau pejabat yang ditunjuk oleh Menteri dengan ancaman batal demi hukum. Perjanjian hipotek pesawat udara baru mengikat pada pihak ketiga pada saat didaftarkan dalam “Buku Daftar Hipotek Pesawat Udara”, sedangkan

---

<sup>156</sup> *Ibid.*, hlm. 261-261.

<sup>157</sup> Agus Pramono & Martono, *Hukum Udara Perdata...*, *Op.Cit.* hlm. 242.

kreditor dan debitor terikat terhitung sejak ditandatangani para pihak di depan notaris. Pendaftaran perjanjian hipotek pesawat udara dilakukan oleh pejabat Direktorat Pejabat pendaftaran perjanjian hipotek pesawat udara mempunyai fungsi dan tugas untuk memberikan sertifikat hipotek pesawat udara (SHPU), menyimpan dan memelihara serta menghapuskan pendaftaran perjanjian hipotek pesawat udara. Pendaftaran tersebut harus berisikan tanggal pendaftaran, alamat terakhir kreditor maupun debitor secara lengkap, jangka waktu pelunasan utang, dan persyaratan-persyaratan pembebanan utang. Judulnya “BUKU PENDAFTARAN HIPOTEK PESAWAT UDARA”. Pendaftaran hipotek pesawat udara merupakan kewajiban dengan ancaman batal demi hukum. Bentuk, muatan, ukuran “BUKU PENDAFTARAN HIPOTEK PESAWAT UDARA” akan diatur oleh Menteri.<sup>158</sup>

Di dalam hukum internasional, setiap pesawat udara sipil yang digunakan untuk melakukan penerbangan internasional harus mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan (*nationality and registration mark*). Pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara menggunakan prinsip pendaftaran tunggal. Tidak ada pesawat udara secara resmi diakui mempunyai pendaftaran ganda (*dual registration*), sehingga pesawat udara dapat didaftarkan bilamana telah dihapuskan pendaftaran sebelumnya<sup>159</sup> dan dipindahkan ke negara lain. Tata cara pemindahan pendaftaran dari satu negara ke negara lain juga diatur oleh hukum nasional-masing-masing negara.<sup>160</sup>

---

<sup>158</sup> *Ibid.*

<sup>159</sup> Agus Pramono, *Dasar-dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, Cetakan Pertama, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2011, hlm. 18.

<sup>160</sup> K. Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*, Buku Kedua, Cetakan I, Mandar Maju, Jakarta, 1995, hlm. 32.



Sebagai warga negara tempat didaftarkan, pesawat udara juga sebagai subjek hukum internasional. Dengan demikian, pesawat udara melakukan pelanggaran hukum, maka pesawat udara tersebut dapat disita oleh negara yang bersangkutan.<sup>161</sup>

### **1. Sistem Hukum Jaminan Kebendaan *Common Law/Anglo Saxon***

Kemudian interaksi transnasional yang menyangkut kepentingan berbagai pemegang hak jaminan kebendaan yang masing-masing tunduk pada hukum yang berbeda apabila ditinjau dengan studi komparatif akan menghasilkan pemahaman atas beberapa konstruksi yuridis, seperti arti pemilikan yang bersifat penuh maupun tidak penuh yang melahirkan *security interest* atas pesawat udara menurut sistem hukum *Common Law/Anglo Saxon* (Amerika Serikat dan Inggris). Hal-hal tersebut mencakup hak-hak kreditor dan debitor yang timbul dari perjanjian *conditional sale, chattle mortgage, equipment trust, equipment/financial* dan *operational leasing* dan juga hipotek menurut hukum Nederland. Ternyata hak-hak jaminan atas pesawat udara dalam berbagai sistem hukum nasional yang diteliti tersebut semuanya wajib untuk didaftarkan dalam suatu Register Perdata untuk memperoleh sifat kebendaan, terbuka, mengikat pihak ketiga, dan memiliki sifat mendahulukan.<sup>162</sup>

Berikut ini akan diuraikan beberapa jaminan kebendaan yang sering digunakan di luar negeri untuk pesawat udara. Yang akan dibahas adalah pengertian umum, beberapa pokok tentang kemanfaatan jaminan-jaminan tersebut dalam sistem hukum masing-masing, kekurangannya dan persyaratan lainnya yang

---

<sup>161</sup> *Ibid.*

<sup>162</sup> Mieke Komar Kantaatmadja, *Lembaga Jaminan Kebendaan...*, *Op.Cit.* hlm. 313-314.

terpenting. Dipilih beberapa jaminan yang terpenting, yaitu *chattel mortgage*, hak yang lahir dari *conditional sale*, *equipment trust*, *equipment lease*, yang lazim dipraktikkan di Amerika dan Inggris, dan hipotek pesawat udara di Nederland. Perlu dikemukakan bahwa pemilihan beberapa bentuk jaminan lain yang sebangun menurut hukum nasional masing-masing negara.<sup>163</sup>

a. *Chattel Mortgage* Pesawat Udara

*Chattel Mortgage* adalah suatu lembaga jaminan yang dikenal dalam sistem hukum *Common Law* dan diterima dalam berbagai sistem hukum nasional, yang berasal dari sistem hukum *Common Law*. Sebagai contoh Negara-negara seperti Singapura, Malaysia, dan juga secara terbatas Filipina.<sup>164</sup>

Lembaga *mortgage* dapat dipasang baik atas benda tidak bergerak maupun benda bergerak, dan *mortgage* (*chattel mortgage*). Pesawat udara yang dikenal dengan penamaan *registered movable good* lazim dibebankan dengan lembaga *chattel mortgage*. Pegaturan hukum nasional tentang *chattel mortgage*, pada umumnya diatur oleh berbagai pengaturan perundang-undangan (*statutes/legislations*) dan dalam kenyataan hukum nasional negara-negara mengandung aspek-aspek hukum yang berbeda-beda. Namun, melihat sejarah pembentukan lembaga *mortgage* di Inggris dan peraturan-peraturan nasional yang kemudian tumbuh di berbagai negara tetap masih terdapat beberapa persamaan.<sup>165</sup>

---

<sup>163</sup> *Ibid.*, hlm. 99-100.

<sup>164</sup> *Ibid.*

<sup>165</sup> *Ibid.*, hlm. 100-101.

Persamaan utama adalah bahwa baik menurut Hukum Inggris dan Hukum Amerika suatu *chattel mortgage* menurut undang-undang harus didaftarkan (*perfected*). Dengan *perfection* ini akan diperoleh akibat hukum mengikatnya hak tersebut pada pihak ketiga dan merupakan dasar bagi penetapan prioritas (*ranking*) antara *mortgage* tersebut serta diperoleh identifikasi dari objek yang dijaminakan tersebut.<sup>166</sup> *Chattel mortgage* pesawat udara pertama kali berkembang di Amerika Serikat, sehingga pengaturan maupun praktek *chattel mortgage* di Negara Amerika sangat mempengaruhi pembentukan ketentuan-ketentuan sebangun di negara-negara lain, dan terlihat pula pengaruhnya dalam pembentukan aturan hukum internasional seperti yang termuat dalam Konvensi Jenewa 1948. Di pihak lain dapat dikemukakan bahwa pengaturan dan praktek hukum di negara lain seperti Prancis tentang hipotek juga turut mempengaruhi pembentukan aturan-aturan internasional yang diterima dalam konvensi Jenewa 1948.<sup>167</sup>

Definisi *chattel mortgage*<sup>168</sup> adalah:

“...an arrangement vesting in creditor the title to the chattel, defeasible by performance on the part of the debtor of the obligation for which title to the chattel is conveyed as security...”

Yang dapat digambarkan sebagai suatu perjanjian dengan mana diberikan suatu hak (*title*) atas benda tertentu kepada pihak kreditor, hak mana berakhir apabila pihak debitor melaksanakan kewajibannya yang

---

<sup>166</sup> *Ibid.*, hlm. 101.

<sup>167</sup> *Ibid.*, hlm. 101-102.

<sup>168</sup> A.G. POS menunjuk pada uraian Jones, *The Law of Chattel Mortgage and Conditional Sale*, ed. 6. 1933, suppl. R.A. Anderson, 1956, *Hypotheek op roerend goed (bezitsloos pandrecht)*, dikutip dalam buku Mieke Komar Kantaatmadja, *Lembaga Jaminan Kebendaan Pesawat Udara Indonesia Ditinjau Dari Hukum Indonesia*, Alumni, Bandung, 1989, *ibid.*, hlm. 102.

melekat pada pemberian hak tertentu, mengingat hak tersebut diberikan sebagai jaminan pelunasan suatu utang. Berkaitan dengan hal tersebut, selalu dipertanyakan apakah pada suatu perjanjian *chattel mortgage* yang pada pokoknya menimbulkan hak yang bersifat memberi jaminan pelunasan utang, juga terjadi pengalihan hak milik atas benda tersebut. Maka hal tersebut tergantung pada teori tentang sifat luas hak milik *chattel mortgage* yang dianut.<sup>169</sup>

Dua teori yang dikenal berpengaruh pada *chattel mortgage* yaitu:<sup>170</sup>

- 1) *Title theory* (teori pemilikan) yang menganggap dengan suatu perjanjian *chattel mortgage* telah beralih hak milik atas benda jaminan tersebut dari pihak debitor ke pihak kreditor;
- 2) *Lien theory* (teori jaminan) yang menganggap bahwa perjanjian *chattel mortgage* hanya menimbulkan suatu hak jaminan dan tidak terjadi pengalihan hak milik dari pihak debitor ke pihak kreditor.

Penganut kedua teori tersebut masih terdapat di Inggris dan Amerika Serikat. Hal tersebut memiliki akibat hukum yang berbeda-beda, dan perlu ditegaskan bahwa *chattel mortgage* pesawat udara sesungguhnya bertolak dari kebutuhan untuk memperoleh kredit bagi pembiayaan pesawat udara. Sehingga masalah penting bukan terletak pada keinginan pihak kreditor untuk memperoleh hak milik pesawat udara tersebut, tetapi pada unsur jaminan yang melekat pada hak tersebut untuk pemenuhan piutangnya. Menurut *F.N.*

---

<sup>169</sup> *Ibid.*, hlm. 102-103.

<sup>170</sup> *ibid.*, hlm. 103.

*Vielda Escalada* teori tentang sifat luas hak milik *chattel mortgage* dalam sistem hukum *Anglo Saxon* dengan penganutnya masing-masing, dalam hukum udara *chattel mortgage* diterima atas dasar *lien theory* atau teori jaminan.<sup>171</sup> Batasan *chattel mortgage* Pesawat Udara, menurut *The Mortgaging of Aircraft Order 1972* dari Inggris yang dibentuk berdasarkan Pasal 16 *Civil Aviation 1968* terdapat dalam pasal 2,<sup>172</sup> inti dari pasal tersebut bertujuan untuk membentuk suatu register *Aircraft Mortgage* yang harus diselenggarakan oleh *Civil Aviation Authority* Inggris, dan mengatur tentang pendaftaran hak dan prioritas *aircraft mortgages*.<sup>173</sup>

Objek *chattel mortgage* menurut Hukum Inggris mencakup pesawat udara yang sudah didaftarkan di *Nationality Register United Kingdom* dan *Stock Spareparts* (persediaan suku cadang), yang berupa *fixed mortgage* dan bukan suatu *floating charge*.<sup>174</sup> *Federal Aviation Act 1958* Amerika Serikat, selain mensyaratkan pesawat udara harus diidentifikasi, menetapkan juga bahwa suku cadang yang telah didaftarkan dalam *Recordiation of Aircraft Ownership (Section 503 (2))* yang memenuhi persyaratan bobot berat tinggal

---

<sup>171</sup> *Ibid.*

<sup>172</sup> Lihat Ketentuan pada Pasal 2 *Civil Aviation Act 1968 The Mortgaging of Aircraft Order 1972* “a mortgage of an aircraft includes a mortgage which extends to any store of spare parts for that aircraft, but does not otherwise include a mortgage as a floating charge”.

<sup>173</sup> Mieke Komar Kantaatmadja, *Lembaga Jaminan Kebendaan...*, *Op.Cit.* hlm.106.

<sup>174</sup> Pengertian *floating charge* menurut Lord Macbaghten adalah “...a floating is an equitable charge on the assets for the time being of a going concern. It attaches to the subject charge in the varying condition in which it happens from time to time. It is of the essence for such a charge that it remains dormant until the undertaking charged ceases to be a going concern, or until the person on whose favor the charge is created intervenes...L.D. Adkins and De Forest Billyon *A Proposed New Form of Security for The Senior Debt of our Airlines and Railroads; Floating charge. The Business Lawyer, july 1957, hlm. 385-386.*

landar 750 PK (*horse power*) atau lebih dapat juga dijadikan sebagai objek jaminan.<sup>175</sup>

Sebelum berlakunya Undang-Undang Penerbangan Tahun 2009, Indonesia sebelumnya juga memiliki Undang-Undang Penerbangan sebagaimana tertera dalam Undang-Undang Nomor 83 Tahun 1958. Namun apabila diamati, materi undang-undang tersebut masih demikian sederhana.<sup>176</sup> Larangan untuk mendaftarkan pesawat udara yang masih dianggap milik asing, merupakan menjadi ketidakpastian. Karena pesawat udara yang didatangkan dari luar negeri yang tidak pernah dibeli secara tunai, sebaliknya melalui jenis perjanjian semacam sewa beli (*hire purchase*) ataupun membeli dengan angsuran (*conditional sale*), pihak Indonesia selaku pembeli, belum diakui sebagai pemilik penuh. Karenanya, pesawat udara yang bersangkutan seolah tak mungkin untuk didaftarkan ataupun dibebani dengan hak jaminan. Untuk mengatasi hal tersebut kemudian dibuatlah beberapa Surat Keputusan Menteri Perhubungan sebagai jalan pintas untuk memungkinkan mendatangkan dan umumnya disertai syarat pembebanan pesawat udara dengan suatu jenis lembaga jaminan tertentu seperti yang dikehendaki oleh pihak di negerinya sendiri.<sup>177</sup>

Disebutkan dalam Surat Keputusan Menteri bahwa Menteri Perhubungan akan menetapkan *mortgage* sebagai lembaga jaminan kebendaan. Berlakunya Undang-Undang Nomor 83 Tahun 1958 kemudian

---

<sup>175</sup> Mieke Komar Kantaatmadja, *Lembaga Jaminan Kebendaan...*, *Op.Cit.* hlm.107.

<sup>176</sup> Moch. Isnaeni, *Hipotek Pesawat Udara...*, hlm. 164.

<sup>177</sup> *Ibid.*, hlm. 164-165.

dijabarkan dalam beberapa produk Keputusan Menteri Perhubungan, lembaga *mortgage* dipergunakan sebagai sarana untuk mengagunkan pesawat udara. Kemudian jika diteliti lebih lanjut, *mortgage* selaku lembaga jaminan dalam kerangka sistem dasar hukum Indonesia tidak dikenal.<sup>178</sup>

b. *Conditional Sale dan Equipment Trust*

Bentuk perjanjian *conditional sale* dan *equipment trust* merupakan perjanjian yang menimbulkan suatu hak kebendaan yang bersifat jaminan (*security interest*) bagi penjual, *trustee/lessor* maupun pihak yang menyewakan, dan perjanjian ini termasuk perjanjian pengalihan hak atas pesawat udara yang sering digunakan di Amerika Serikat. Bentuk perjanjian ini sebelumnya kurang dikenal di negara-negara lain, namun hukum internasional yaitu konvensi Jenewa 1948 dengan tegas mengakui hak-hak yang timbul dari perjanjian tersebut sebagai hak yang bersifat kebendaan atas pesawat udara (*rights in aircraft*).<sup>179</sup>

Batasan (definisi) *conditional sale* dan *equipment trust* menurut Civil *Aeronutics Act Section I Part 17, 1983 dan Section 101 (17) FAA 1958* Amerika Serikat adalah:<sup>180</sup>

- 1) Suatu perjanjian jual beli pesawat udara dimana kedudukan berkuasa (*bezit*) atas benda tersebut beralih pada pihak pembeli dan hak milik atas pesawat udara tetap berada pada pihak penjual. Hak milik tersebut beralih pada pihak

---

<sup>178</sup> *Ibid.*

<sup>179</sup> Mieke Komar Kantaatmadja, *Lembaga Jaminan Kebendaan...*, *Op.Cit.* hlm.115-116.

<sup>180</sup> *Ibid.*, hlm. 119.

pembeli pada saat sebagian/ seluruh harga pembelian atau setelah persyaratan-persyaratan yang diperjanjikan dipenuhi.

- 2) Suatu perjanjian untuk penitipan (*bailment*) atau sewa guna usaha (*leasing*) suatu pesawat udara, di mana pihak *bailee* atau penyewa (*lessee*) berjanji akan membayar sejumlah uang sebesar nilai pesawat udara tersebut serta memuat persetujuan bahwa pihak *baillee* atau penyewa dapat menjadi pemilik atas peralatan tersebut atau mendapat pilihan/opsi untuk menjadi pemilik setelah memenuhi semua persyaratan yang diperjanjikan.

Dalam register pesawat udara yang bersifat perdata (*recordition of aircraft ownership*) *Section 503 (1) FAA 1958*, suatu *conditional sale* sebagai perjanjian yang disebut *a conveyance* menurut *Section 101 (17) FAA 1958* wajib didaftarkan agar hak yang ditimbulkan oleh perjanjian tersebut mengikat pihak ke tiga.<sup>181</sup>

c. *Equipment Leasing*

Cara-cara perolehan pesawat udara dengan *equipment leasing* mulai berkembang di Amerika Serikat tahun 1950-an dan bermula dari sewa guna usaha (*leasing*) di bidang industri kereta api, seperti di Inggris pada sekitar tahun 1840. Sewa guna usaha (*leasing*) pesawat udara dapat dilakukan dengan beberapa macam perjanjian yuridis. Bentuk pokok yang lazim dikenal adalah *financial lease* (di Amerika Serikat dikenal dengan *equipment lease*) dan *operating lease* (atau *service lease*).<sup>182</sup>

---

<sup>181</sup> *Ibid.*, hlm 121-122.

<sup>182</sup> *Ibid.*, hlm. 129.



*Financial lease (equipment lease)* dapat didefinisikan sebagai suatu persetujuan dengan mana seorang *lessee* (penerima *leasing*) menyetujui akan membayar suatu pembayaran berkala pada pihak *lessor* (pemberi *leasing*), jumlah pembayaran mana melebihi jumlah pembelian peralatan tersebut. Pembayaran berkala ditetapkan selama jangka waktu sama dengan jangka-guna (*useful life*) pesawat udara. Persetujuan ini adalah *non cancellable (initial period)*, dan pihak *leasing* mengikat diri untuk tetap menyewa pesawat tersebut. Di Inggris *The Equipment Leasing Association* memberi batasan:

*“a finance lease is a contract involving payment over an obligator period of specified sums sufficient in total to amortise the capital outlay of the lessor and give some profit. The obligatory period is less than, or at the most equal to, the estimated useful life of the asset. The lessee is always responsible for maintenance of the asset”*.<sup>183</sup>

Dengan *operating lease* dimaksudkan semua persetujuan *lessee* lainnya yang dapat dibatalkan oleh pihak *lessee* setelah memberikan suatu tanda pembatalan (*notice of cancellation*) kepada pihak *lessor* dan tidak mengandung persyaratan kewajiban terhadap (*fixed commitment*) pada pihak *lessee* ini.<sup>184</sup>

Hak-hak yang perlu dilindungi dalam *lease* pesawat udara mencakup hak (*title*) pihak *lessor-lender* sebagai pemegang *chattel mortgage* atas

---

<sup>183</sup> Robert S. Sowter. *Loc.Cit.*, di *USA International Accounting Standards Committee (IASC)* Tahun 1982 mengeluarkan *Standard on Accounting for Leases (IAS17)* dengan klasifikasi *finance lease a lease under which the lessor transfers to the lessee substantially all the risks and rewards incident to ownership of an asset. Title may or eventually be transferred*, Stuart Glass, *The Principles* dimuat dalam Tom Clark, *Op.Cit.*, hlm. 13. dikutip dalam buku Mieke Komar Kantaatmadja, *Lembaga Jaminan Kebendaan Pesawat Udara Indonesia Ditinjau Dari Hukum Indonesia*, Alumni, Bandung, 1989, *ibid.*, hlm. 130.

<sup>184</sup> *Ibid.*, hlm. 129-130.

pesawat udara dan sebagai pemegang alih-hak (*assignee*) dari *lease* tersebut, serta pihak *lessee* (operator penerbangan) untuk mengoperasikan pesawat udara (*the rights of uses and quiete entoyment of the aircraft by the lessee airline user*). Hak-hak tersebut menurut Hukum Federasi Amerika Serikat harus melekat pada pemilikan pesawat udara dan pemberian tanda nasionalitas pesawat tersebut,<sup>185</sup> serta pendaftaran perdata. Jadi berkaitan dengan perjanjian yuridis *leasing* pesawat udara, di samping pendaftaran untuk memperoleh kebangsaan yang dengan jelas dalam *section 501 (f)* dinyatakan sebagai *conclusive evidence of nationality for international purposes*, hak milik dan semua *security interest* pada pesawat udara harus didaftarkan dalam *Recordation of Aircraft Ownership*.<sup>186</sup>

Dalam sewa guna usaha (*lease*) pesawat udara yang pelaksanaannya menyangkut beberapa Negara (*international leasing*), keabsahan (*validity*) dan kuatnya peletakan hak-hak (*perfection*) di atas perlu dijamin di Negara-negara tersebut. Kepastian hak-hak tersebut akan lebih terjamin apabila Negara-negara yang bersangkutan sudah merupakan Negara Anggota Konvensi Jenewa 1948, atau setidaknya sudah memiliki perundang-undangan tentang pendaftaran hak keperdataan tersebut seperti Inggris yang belum meratifikasi Konvensi Jenewa 1948 tetapi telah mengeluarkan *The Mortgaging of Aircraft Order 1972*.<sup>187</sup>

---

<sup>185</sup> Lihat ketentuan pada Hukum Federasi Penerbangan Amerika Act 501.

<sup>186</sup> Mieke Komar Kantaatmadja, *Lembaga Jaminan Kebendaan...*, *Op.Cit.*, hlm. 133.

<sup>187</sup> *Ibid.*, hlm.134.

d. Hipotek atas Pesawat Udara menurut Hukum Nederland

Sejak status hukum pesawat udara Nederland diubah menjadi benda terdaftar (*register goed*) dengan pembukuannya menurut *Wet Toboekgestelde Luchvaartuigen* 6 Maret 1957 S. 72 (selanjutnya disebut *Wet*), pesawat udara yang terdaftar menurut *Wet* ini dapat dibebani dengan hak hipotek. Sebelum membahas lebih lanjut berbagai aspek hukum yang berkaitan dengan pembebanan hak hipotek atas pesawat udara yang terdaftar, perlu dikemukakan beberapa hal yang penting.<sup>188</sup>

Konsiderans *Wet* menegaskan bahwa undang-undang ini dibentuk sesuai dengan isi Konvensi Mortgage 1948, Konvensi tersebut diratifikasi oleh Nederland pada tahun 1955 dan *Wet* ini dibuat sebagai undang-undang (*aanpassings wet*), pada tahun 1957. Disusul kemudian dengan Besluit 16 Maret 1959 Stb. 119 *Maatregel Taboekgestelde Luchtvaartuigen*, (selanjutnya disebut *Besluit*). Kemudian pembahasan mengenai *Wet* dan *Besluit* diperlukan referensi pada isi Konvensi Jenewa 1948 yang relevan.<sup>189</sup>

Adapun pembentukan *Wet* tersebut dilihat dari sistematika hukum KUH Perdata yang dianut Nederland, adalah beralasan, oleh karena terkandung maksud untuk memasukkan *Wet* dalam KUH Perdata Nederland yang baru, yaitu dalam Buku VIII tentang *Zeerecht en Binnenvaart*. Selanjutnya dikonstatasi bahwa dalam pembentukan materi *Wet* terlihat adanya pengaruh dari ketentuan-ketentuan yang dimuat dalam Buku II

---

<sup>188</sup> *Ibid.*

<sup>189</sup> *Ibid.*, hlm. 134-135.

*Wetboek van Koophandel*, khususnya tentang *van de rechten en Verplichtingen uit Scheepvaart Voortspruitende*, atau singkat *Zeerecht*. Usaha untuk menerapkan ketentuan-ketentuan *Zeerecht* secara analogi untuk pesawat udara Nederland telah dikritik bahwa setiap analogi hendaknya dilakukan dengan sangat hati-hati. Kapal laut dan pesawat udara adalah dua alat transportasi yang tidak identik dan masing-masing memiliki ciri-ciri khas yang berlainan. Selain itu, terdapat pula sifat-sifat yang khusus dan persyaratan-persyaratan yang berlaku di dunia penerbangan dan hukum udara.

Ketentuan yang terpenting dalam *Wet* adalah tentang pembentukan suatu register umum (*openbaar register*). Menurut Pasal 2 Ayat (1) *Wet* dalam register umum tersebut, yang mempunyai sifat sebagai register perdata, dapat didaftarkan hak-hak yang bersifat kebendaan atas suatu pesawat udara Nederland. Ketentuan-ketentuan pendaftaran selanjutnya diatur menurut *Besluit*. Pengertian register menurut Pasal 1 Ayat (5), 6, 7 *Wet* mencakup tiga macam register:

- 1) *Verdrag register*, yaitu suatu register umum dari Negara lain yang dimaksud oleh Pasal 1, dan 1 (ii) Konvensi Jenewa 1948;
- 2) *Nationaliteits register*, (register penerbangan/register public) menurut Pasal 17 konvensi Chicago 1944 dan yang diatur dalam *Luchtvaartwet* 1958 Pasal 5 dan 6; dan
- 3) *Register* (Register Perdata) menurut Pasal 2 *Wet* ini memuat hak-hak kebendaan atas pesawat udara, dengan ketentuan bahwa seorang

pemegang hak harus mendaftarkan haknya menurut ketentuan-ketentuan *Besluit*. Register perdata ini disimpan di Rotterdam.

Persyaratan pendaftaran perdata untuk pesawat udara Nederland menurut Pasal 3 *Wet* adalah sebagai berikut:

- 1) Pendaftaran tersebut harus dimohon oleh pihak pemilik pesawat udara;
- 2) Pesawat udara tersebut harus:
  - (a) Berkebangsaan Nederland menurut *Luchtvaartwet* 1958, dan belum terdaftar dalam Register Perdata;
  - (b) Belum terdaftar dalam Register Perdata Negara lain,
  - (c) Memiliki maksimum bobot berat tinggal landas menurut ketentuan *Besluit*.

Ketentuan pada point c tersebut menunjuk pada Pasal 2 Ayat (2) *Besluit* yang menetapkan bahwa hanya bobot pesawat udara yang memiliki sertifikat maksimum bobot berat tinggal landas paling sedikit 1000 kg, dapat didaftarkan dalam Register Perdata *Wet*. Ketentuan ini mempunyai implikasi bahwa pesawat udara yang memiliki maksimum bobot tinggal landas kurang dari 1000 kg tidak dapat didaftarkan dalam Register Perdata *Wet* tersebut. Pesawat udara yang tidak memenuhi persyaratan tersebut akan tetap diperlakukan sebagai benda bergerak menurut hukum keperdataan Nederland, walaupun pesawat udara tersebut telah memenuhi persyaratan untuk didaftarkan dalam Register Penerbangan (Register Publik) menurut Pasal 5 dan 6 *Luchtvaartwet* 1958 dan *Regeling Toezicht Luchtvaartwet* 1959, Pasal 3, 4, 5, dan 6. Pesawat udara berebangsaan Nederland yang tidak terdaftar

menurut *Wet* tersebut dapat dijaminakan dengan cara *fiduciare eigendomsverdracht* atau juga dikenal dengan F.E.O dan tidak dapat dibebani dengan hak hipotek. *Wet* tersebut tidak mewajibkan setiap pesawat udara Nederland yang memenuhi persyaratan-persyaratan *Wet* tersebut untuk didaftarkan. *P. F. van Riemsdijk* berpendapat bahwa pesawat udara yang diperoleh tanpa disertai pembebanan suatu hak jaminan, tetap dianjurkan untuk didaftarkan oleh pemilik barunya dalam Register Perdata menurut *Wet*. Hal tersebut akan memberikan peluang bagi pemilik pesawat udara tersebut untuk membebaninya dengan hak-hak jaminan yang diakui *Wet* apabila di kemudian hari diperlukan. Permohonan pendaftaran dalam Register Perdata harus dilakukan dengan persetujuan (*goedkeuring*) *arrondissement gerecht* di Amsterdam. Dalam hal pencoretan dari register Perdata oleh pihak pemilik diperlukan pula izin (*machtiging*) pengadilan di Amsterdam. Pengadilan tersebut akan memberikan *machtiging* tersebut setelah memeriksa (*verhoor*) penyita pesawat udara (*beslagleggers*).<sup>190</sup>

## **2. Implementasi Ratifikasi Konvensi Cape Town 2001 Pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Terhadap Pembebanan Lembaga Jaminan Kebendaan.**

Penjelasan mengenai lembaga jaminan kebendaan dan kaitannya dengan Konvensi Cape Town 2001, di dalam Pasal 12 Ayat (1) Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan ditentukan secara tegas bahwa pesawat udara yang telah memiliki tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia dapat dibebani

---

<sup>190</sup> *Ibid.*, hlm. 136-140.

dengan hipotek<sup>191</sup>. Setelah undang-undang tersebut dicabut oleh Undang-Undang Penerbangan yang baru yaitu Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, ketentuan mengenai pembebanan pesawat udara dengan menggunakan hipotek tidak lagi ditentukan secara tegas dalam undang-undang penerbangan yang baru.<sup>192</sup>

Undang-Undang Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009 adalah peraturan baru mengenai penerbangan yang menggantikan peraturan sebelumnya Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992. Undang-undang penerbangan Nomor 1 Tahun 2009 bertujuan untuk menyempurnakan dan melengkapi undang-undang sebelumnya untuk menegaskan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, dan perubahan paradigma.<sup>193</sup>

Konvensi Cape Town 2001 adalah salah satu perjanjian internasional dalam penerbangan, dan salah satu dari beberapa alasan diratifikasinya konvensi tersebut untuk menyempurnakan undang-undang penerbangan Indonesia guna memberdayakan industri penerbangan nasional. Hal tersebut sesuai dengan penjelasan Undang-Undang Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009.<sup>194</sup>

Dalam upaya memberdayakan industri penerbangan nasional, undang-undang ini juga memuat ketentuan mengenai kepentingan internasional terhadap benda-benda pesawat terbang yang mengatur benda-benda pesawat terbang yang dapat menimbulkan kepentingan internasional yang timbul dari perjanjian

---

<sup>191</sup> Lihat ketentuan pada Pasal 12 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan.

<sup>192</sup> Ricky Rustam, *Hukum Jaminan...*, *Op.Cit.*, hlm. 170.

<sup>193</sup> Prita Amalia, *Implementing The Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transaction*, Springer, Switzerland, 2017, e-book, hlm. 112.

<sup>194</sup> *Ibid.*

keamanan, perjanjian reservasi, dan/atau perjanjian sewa guna usaha. Peraturan ini mengacu pada Konvensi tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak (Konvensi Cape Town 2001) dan Protokol pada Konvensi tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak Mengenai Masalah-Masalah Khusus Peralatan Pesawat Udara (Protokol Konvensi Cape Town 2001), sebagai konsekuensi meratifikasi konvensi dan protokol yang biasanya disebut Konvensi Cape Town 2001.<sup>195</sup>

Keuntungan bagi pemerintah Indonesia dapat menunjukkan kepada dunia internasional bahwa Indonesia ikut menumbuh-kembangkan hukum udara perdata internasional dalam pergaulan internasional, bahwa Indonesia dapat mengakui status pesawat udara sebagai benda tetap dan menunjukkan itikad baik terhadap dunia internasional yang tidak mempersulit pelepasan pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara apabila debitor (*lessee*) melakukan cidera janji (*wanprestasi*).<sup>196</sup>

Kepentingan internasional (*international interest*) adalah suatu kepentingan yang diperoleh kreditor atau *lessors* yang timbul akibat perjanjian hak kebendaan, perjanjian bersyarat dan/atau perjanjian sewa guna usaha yang tunduk pada Konvensi Cape Town 2001 Konvensi tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak (Konvensi Cape Town 2001) dan Protokol pada Konvensi tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak Mengenai Masalah-Masalah Khusus Peralatan Pesawat Udara (Protokol Konvensi Cape Town 2001).<sup>197</sup>

---

<sup>195</sup> *Ibid.*

<sup>196</sup> Agus Pramono & Martono, *Hukum Udara Perdata...*, *Op.Cit.* hlm. 291.

<sup>197</sup> *Ibid.*, hlm. 292.



Jaminan hak kebendaan tersebut diberikan oleh pemberi jaminan hak kebendaan (*charger*) yang memberi atau menyetujui untuk memberikan kepada penerima jaminan hak kebendaan (*charge*) suatu kepentingan atas objek pesawat udara untuk menjamin pemenuhan atas kewajiban yang terjadi atau yang akan terjadi dari pemberi jaminan hak kebendaan atau pihak ketiga, sedangkan perjanjian bersyarat (*title reservation agreement*) adalah suatu perjanjian penjualan kerangka pesawat udara, mesin pesawat terbang atau helikopter dengan ketentuan bahwa kepemilikan (*ownership*) tidak akan beralih sampai terpenuhinya persyaratan yang tercantum dalam perjanjian yang bersangkutan. Perjanjian sewa guna usaha (*leasing agreement*) adalah perjanjian dimana seorang (pemberi sewa guna usaha atau *lessor*) memberikan hak kepada orang lain (penerima hak guna usaha atau *lessee*) untuk menguasai suatu objek pesawat udara (dengan atau tanpa opsi untuk membeli) dengan kompensasi berupa uang sewa atau bentuk pembayaran lainnya.<sup>198</sup>

Objek kepentingan internasional (*international interest*) dalam peralatan bergerak, khususnya pesawat udara, diatur dalam Bab IX dari Pasal 71 sampai dengan Pasal 82 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Pasal-pasal tersebut mengatur objek perjanjian yang dapat dibebani dengan kepentingan internasional masing-masing mengenai kerangka pesawat (*aircraft frame*), mesin pesawat terbang (*propellers*) dan helikopter.<sup>199</sup>

a. Kerangka Pesawat Udara

---

<sup>198</sup> *Ibid.*, hlm. 293.

<sup>199</sup> *Ibid.*

Kerangka pesawat udara dapat dibebani dengan kepentingan internasional yang timbul akibat perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan, perjanjian pengikatan hak bersyarat, dan/atau perjanjian sewa guna usaha. Kerangka tersebut adalah kerangka pesawat udara yang tidak digunakan untuk pesawat udara negara (*state aircraft*) yang apabila dipasang sesuai pada rangka pesawat udara tersebut disertifikasi oleh pejabat yang berwenang untuk mengangkut paling sedikit 8 (delapan) orang termasuk awak pesawat udara atau barang-barang yang lebih dari 2.750 kg beserta seluruh perlengkapannya, komponen dan peralatan yang terpasang dimasukkan atau terkait (selain mesin pesawat udara) dan seluruh data buku petunjuk dan catatan yang bersangkutan dengan hal tersebut.<sup>200</sup>

b. Mesin Pesawat Terbang

Mesin pesawat terbang dapat dibebani kepentingan internasional adalah mesin pesawat terbang yang tidak digunakan untuk pesawat udara negara (*state aircraft*) yang digerakkan oleh tenaga propulsi jet atau turbin atau teknologi piston dan (a) dalam hal mesin pesawat terbang dengan populasi jet, mempunyai daya dorong paling sedikit sebesar 1.750 lbs atau setara, (b) dalam hal mesin-mesin pesawat terbang yang diberi tenaga oleh turbin atau piston, mempunyai daya dorong paling sedikit 550 tenaga kuda yang digunakan untuk lepas landas rata-rata atau yang setara, beserta seluruh modul dan perlengkapan, komponen dan peralatan lain yang terpasang dimasukkan

---

<sup>200</sup> Ahmad Sudiro & Martono, *Hukum Angkutan Udara: Berdasarkan UU RI No.1 Tahun 2009*, Rajawali Pers, Jakarta, 2010, hlm. 323.

atau terkait, dan seluruh data, buku petunjuk dan catatan yang berhubungan dengan itu.<sup>201</sup>

c. Helikopter

Helikopter yang dapat dibebani kepentingan internasional adalah helikopter tertentu (yang tidak digunakan untuk pesawat udara negara (*state aircraft*) yang disertifikasi oleh lembaga penerbangan yang berwenang untuk mengangkut paling sedikit 5 (lima) orang termasuk awak, atau 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.<sup>202</sup>

Berdasarkan penjelasan tersebut, dapat dipahami bahwa Pemerintah Indonesia akan memberlakukan kewajiban internasional setelah meratifikasi perjanjian internasional sebagai upaya untuk menerapkan perjanjian tersebut dengan itikad baik sesuai dengan konvensi Wina 1969. Meskipun tujuan untuk mengesahkan perjanjian Cape Town adalah untuk menyempurnakan hukum penerbangan, hukum penerbangan tidak secara jelas menyatakan bahwa Pasal 71-82 adalah peraturan pelaksanaan konvensi Cape Town.<sup>203</sup>

Kepentingan internasional adalah salah satu hal yang paling penting dalam konvensi Cape Town. Kepentingan internasional memiliki hak prioritas atau preseden atas hak-hak yang tidak terdaftar atau selanjutnya mendaftarkan hak-hak

---

<sup>201</sup> *Ibid.*

<sup>202</sup> *Ibid.*, hlm 323-324.

<sup>203</sup> Prita Amalia, *Implementing The Cape..., Op.Cit.* hlm. 112.

sebagaimana diatur dalam Pasal 29<sup>204</sup> Konvensi Cape Town yang disebut Peraturan Prioritas. Undang-undang penerbangan tahun 2009 telah merumuskan apa yang dimaksud dengan kepentingan internasional dalam Undang-Undang Penerbangan yang baru dan sejalan dengan konvensi tersebut dan juga memberikan hak prioritas atau hak-hak yang didahulukan sebagaimana diatur dalam Pasal 78. Bagian ini mengatur lebih lanjut bahwa prioritas yang tepat dari kepentingan internasional adalah hak yang diberikan setelah kepentingan internasional terdaftar di kantor registrasi internasional.

Kantor pendaftaran internasional sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Penerbangan adalah perizinan internasional yang ditetapkan untuk tujuan Konvensi Cape Town dan akan menjadi satu-satunya kantor untuk pendaftaran kepentingan internasional untuk benda-benda pesawat udara.<sup>205</sup> Register internasional adalah sistem registrasi elektronik di bawah koordinasi ICAO, yang merupakan satu-satunya register untuk kepentingan internasional. Saat ini, kantor pendaftaran internasional yang dimaksud telah ditetapkan dan dapat dikunjungi melalui situs web (<https://www.internationalregistry.aero>). Namun, tidak dijelaskan lebih lanjut tentang pelaksanaan pendaftaran kepentingan internasional sebagaimana diuraikan secara rinci dalam Pasal 16 dan 17 Bab 4 konvensi Cape Town yang mengatur mengenai sistem pendaftaran internasional.

---

<sup>204</sup> Konvensi Cape Town Artikel 29 “*Priority of competing interests: 1) A registered interest has priority over any other interest subsequently registered and over an unregistered interest...*”

<sup>205</sup> Lihat Ketentuan Pasal 78 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan “Kepentingan internasional, termasuk setiap pengalihan dan/atau subordinasi dari kepentingan tersebut, memperoleh prioritas pada saat kepentingan tersebut didaftarkan pada kantor pendaftaran internasional.”

Kepentingan internasional, hak prioritas (*privilege*), registrasi internasional dan pemulihan standar adalah empat hal utama dalam Konvensi Cape Town. Untuk menentukan keefektifan penerapan konvensi tersebut, harus dinilai dengan peraturan pelaksanaan untuk empat isu penting apakah sudah memadai atau tidak. Fakta bahwa peraturan registrasi internasional secara rinci dalam undang-undang membuat peraturan ini kurang efektif dalam melaksanakan kewajiban berdasarkan konvensi, karena Pasal 78 secara jelas menyatakan bahwa pembatasan kepentingan internasional yang menjadi prioritas adalah kepentingan yang telah didaftarkan melalui kantor registrasi internasional.<sup>206</sup> Peraturan dalam konvensi Cape Town merupakan bukan menjadi suatu hal yang asing di dalam hukum pendaftaran di Indonesia,<sup>207</sup> karena di Indonesia mengenal lembaga pendaftaran yang sejenis dengan sifat pendaftaran yang terdapat pada Konvensi Cape Town. Perbedaannya terletak pada eksekusi antara pesawat udara yang dijamin pada kepentingan internasional atau tidak.

Di dalam pengaturan pembebanan jaminan dengan hipotek, jika di dalam suatu perjanjian kredit debitur ingkar janji (*wanprestasi*), benda hipotek di jual di depan umum dan dari hasil penjualan diserahkan kepada debitur sebagai pelunasan utang. Sebagaimana ditegaskan pada Pasal 1178 ayat (2) KUH Perdata “kreditor hipotek pertama, pada waktu pembebanan hipotek boleh mensyaratkan dalam hal utang pokok atau bunga yang terhitung tidak dibayar, maka ia akan diberi kuasa

---

<sup>206</sup> Prita Amalia, *Implementing The Cape Town...*, *Loc.Cit.*

<sup>207</sup> Mariam Darus Badruzaman, *Bab-Bab Tentang Hypotheek*, Penerbit Alumni, Cetakan Ketiga, Bandung, 1983. Hlm. 123.

secara mutlak untuk menjual benda hipotek itu dimuka umum agar dari hasilnya dilunasi jumlah hutang pokok, bunga dan biaya”.<sup>208</sup>

Dalam praktek dewasa ini pelaksanaan eksekusi hipotek melalui ketentuan Pasal 1178 KUH Perdata seakan-akan telah mati, karena dalam setiap eksekusi selalu dilakukan melalui proses eksekusi Pengadilan, sedangkan menurut ketentuannya kreditor dapat melakukan penjualan objek hipotek sendiri seakan-akan benda tersebut miliknya karena telah diperjanjikan. Untuk itu perlu suatu perhatian agar dalam menilai dan melaksanakan penyelesaian masalah hipotek tetap memperhatikan hak kreditor dengan janji yang telah disepakatinya dengan debitor (janji memberi kuasa menjual) tersebut. Jadi harus ada perbedaan penilaian terhadap pembebanan hipotek yang mana yang harus melalui proses eksekusi Pengadilan dan yang mana yang tidak perlu.<sup>209</sup>

Mengenai eksekusi dalam pembebanan jaminan dengan kepentingan internasional, debitor (*lessee*) memberi surat kuasa kepada kreditor (*lessor*) untuk deregistrasi dan ekspor pesawat udara, mesin pesawat terbang dan helicopter yang telah memperoleh pendaftaran dan kebangsaan Indonesia. Surat kuasa tersebut tidak dapat dicabut kembali (*Irrevocable Deregistration and Export Request Authorization (IDERA)*) kecuali atas persetujuan penerima kuasa (*lessor*). Surat kuasa tersebut tetap berlaku saat debitor (*lessee*) pailit atau tidak mampu membayar utangnya. Dalam hal debitor (*lessee*) cidera janji, kreditor (*lessor*) dapat mengajukan permohonan kepada Menteri Perhubungan sesuai dengan kuasa

---

<sup>208</sup> Mariam Darus Badruzaman, *Kerangka Hukum Jaminan...*, *Op.Cit.* Hlm. 10.

<sup>209</sup> Djuhaendah Hasan, *Kerangka Hukum Jaminan...*, *Op.Cit.*, Hlm. 77.

pemohon deregistrasi pesawat udara untuk meminta penghapusan pendaftaran dan kebangsaan serta ekspor pesawat udara atau helikopter. Berdasarkan permohonan Menteri Perhubungan wajib menghapus tanda pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara atau helikopter paling lama 5 (lima) hari terhitung sejak permohonan diterima oleh Menteri Perhubungan.<sup>210</sup>

Menurut keputusan Menteri Perhubungan Nomor 49 Tahun 2009 sebagai pelaksanaan kepentingan internasional, mengatur kuasa memohon penghapusan pendaftaran dan ekspor yang tidak dapat dicabut kembali (*Irrevocable Deregistration and Export Request Authorization (IDERA)* dengan mempertimbangkan CASR Part 47). Berdasarkan pada CASR Part 47 telah dikeluarkan *Staff Instruction (SI 47-02)*.<sup>211</sup>

Pemilik atau operator pesawat udara dapat menerbitkan sebuah *IDERA* kepada pihak yang diberi kuasa atau orang yang ditunjuk. Pihak yang diberi kuasa atau orang yang ditunjuk. Pihak yang diberi kuasa atau orang yang ditunjuk merupakan satu-satunya yang berhak melaksanakan pemulihan (*recovery*). Surat kuasa tersebut tidak boleh dicabut oleh debitor (*lessee*) tanpa persetujuan tertulis dari pihak yang menerima kuasa. Sebuah *IDERA* dapat dibatalkan apabila persetujuan atau kepentingan internasional telah disetujui, debitor di mana negara yang menjadi anggota Konvensi Cape Town 2001.<sup>212</sup>

Pemilik atau operator pendaftar pesawat udara harus mengisi formulir 47-03 Direktorat Operasi Pesawat Udara dan Kelaikudaraan (DAAO) formulir *IDERA*

---

<sup>210</sup> Agus Pramono & Martono, *Hukum Udara Perdata...*, *Op.Cit.* hlm. 297.

<sup>211</sup> *Ibid.*, hlm. 298.

<sup>212</sup> *Ibid.*

dan menyerahkan kepada Direktur Jendral Perhubungan Udara yang dilampiri Salinan sertifikat pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara, Salinan persetujuan yang menciptakan atau menimbulkan kepentingan internasional (*international interest*), sewa guna usaha (*leasing agreement*) dalam hal operator sebagai penyewa guna usaha (*lessee*) atau persetujuan jaminan pesawat udara (*aircraft security agreement*) dalam hal pendaftar pemilik atau persetujuan *reservation* dalam hal operator pendaftar adalah pembeli bersyarat. Formulir 47-03 harus ditandatangani dengan tinta oleh operator atau pemilik yang mengajukan.<sup>213</sup>

*IDERA* yang didaftarkan oleh DAAO hanya dapat ditarik kembali atas permintaan pihak yang berhak di mana *IDERA* dibuat. Direktur DAAO akan memproses penarikan kembali *IDERA*. Pemilik atau operator pendaftar pesawat udara terhadap *IDERA* didaftar oleh DAAO harus menyelenggarakan penarikan *IDERA*. Permohonan penarikan *IDERA* harus diajukan secara tertulis kepada Direktur DAAO. Permohonan harus ditandatangani oleh yang berhak secara rinci termasuk nama, alamat, e-mail, fax dan nomor telepon secara lengkap.<sup>214</sup>

Sebuah surat penarikan *IDERA* akan diterbitkan kepada yang berhak apabila permohonan dapat dipertimbangkan. Apabila permintaan penarikan diserahkan oleh kuasa yang bertindak untuk *authorized party*, semua surat-menyurat biasanya akan ditujukan kepada atas nama kuasa (*the authority in fact*). Penarikan *IDERA* akan diajukan dengan Direktur DAAO dan pendaftaran penarikan kembali harus dibuat pada *logbook IDERA* dan pendaftaran tersebut juga akan dibuat dalam

---

<sup>213</sup> *Ibid.*

<sup>214</sup> *Ibid.*, hlm. 299.



bentuk formulir 47-B DAAO, kartu Pendaftaran Pesawat Udara apabila diperlukan. Formulir permohonan *IDERA* dilampirkan dalam SI-47-02.<sup>215</sup>

Pasal 82 Undang-Undang Penerbangan adalah pasal terakhir dalam bagian yang mengatur kepentingan internasional. Ketentuan konvensi internasional tentang kepentingan keamanan pada peralatan bergerak dan protokol pesawat udara, yang mana pihak Indonesia, memiliki kekuatan hukum di Indonesia dan merupakan ketentuan hukum yang spesifik. Menurut penjelasannya, ketentuan hukum yang spesifik adalah dalam hal ketidak konsistenan ketidaksesuaian antara ketentuan konvensi, protokol dan deklarasi dengan hukum Indonesia, ketentuan konvensi, protokol dan deklarasi harus diterapkan.<sup>216</sup>

---

<sup>215</sup> *Ibid.*

<sup>216</sup> Prita Amalia, *Implementing The Cape Town...*, *Loc.Cit.*

## **BAB IV**

### **PENUTUP**

#### **A. KESIMPULAN**

Berdasarkan uraian yang telah penulis sampaikan tersebut maka dapat ditarik kesimpulan bahwa di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan tidak ditentukan secara tegas lembaga jaminan apa yang dapat dibebankan terhadap pesawat udara apabila dijadikan sebagai objek jaminan. Di Indonesia, dalam pasal 24 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, setiap pesawat udara yang dioperasikan di Indonesia wajib mempunyai tanda pendaftaran.

Pembebanan hipotek terhadap pesawat udara pada ketentuan Pasal 1179 KUH Perdata dimaksudkan untuk memenuhi asas publisitas guna melindungi kepentingan pihak ketiga. Dengan pendaftaran tersebut, pihak ketiga dapat mengetahui berapa nilai sisa harga pesawat udara yang dihipotekkan sehingga pihak ketiga dapat mengantisipasi dan dapat menghindarkan diri dari kemungkinan yang merugikan. Hipotek pesawat udara tidak dapat dilepaskan dengan pendaftaran pesawat udara sebab pesawat udara dapat dihipotekkan karena pesawat udara harus mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan sebagaimana ditentukan dalam Undang-Undang Penerbangan dan Konvensi Internasional yaitu Konvensi Chicago 1944. Dengan mengacu pada konvensi-konvensi internasional maupun hukum nasional di Indonesia, pendaftaran pesawat udara merupakan keharusan, sedangkan pesawat udara dapat dibebani hipotek. Pesawat udara secara alamiah merupakan benda bergerak. Dengan demikian, tidak dapat dibebani hipotek, tetapi dengan

pendaftaran tersebut pesawat udara merupakan benda bergerak yang mempunyai sifat khusus (*sui generis*) sehingga pesawat udara merupakan dapat dibebani hipotek.

Ratifikasi suatu konvensi Cape Town 2001 oleh Indonesia melalui Peraturan Pemerintah Nomor 8 Tahun 2007 membawa kewajiban bagi Indonesia untuk mentransformasikan perjanjian internasional tersebut ke dalam peraturan perundang-undangan nasional. Undang-Undang 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 menjadikan ketentuan dalam Konvensi Cape Town sebagai ketentuan hukum khusus (*lex specialis*). Ratifikasi Konvensi Cape Town 2001 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. Kaitan antara Konvensi Cape Town dengan hak jaminan kebendaan atas pesawat udara adalah pemberian hak jaminan kebendaan antara debitor dan kreditor merupakan salah satu cara untuk mendapatkan perlindungan sebagai kepentingan internasional berdasarkan konvensi Cape Town 2001.

## **B. SARAN**

Berdasarkan uraian yang telah penulis sampaikan tersebut maka saran-saran penulis diantaranya adalah sebagai berikut:

1. Diperlukan sebuah pengkajian ulang terhadap Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dikarenakan undang-undang tersebut merupakan sumber utama dalam dunia penerbangan di Indonesia. Pengkajian yang penulis maksud adalah pengkajian mengenai pengaturan lembaga jaminan kebendaan yang dapat dibebankan terhadap pesawat udara sebagai objek jaminan dengan mengacu konsep asas publisitas mengenai kewajiban pendaftaran pesawat udara sebagaimana tertera dalam Pasal 24 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dengan memperhatikan ketentuan-ketentuan konvensi Cape Town 2001 agar menciptakan suatu kepastian hukum.
2. Setelah dilakukannya pengkajian, Pemerintah melakukan revisi terhadap Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan terkait lembaga jaminan kebendaan yang dapat dibebankan terhadap pesawat udara dengan mencantumkannya secara jelas seperti pada Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan yang didalamnya dicantumkan secara jelas bahwa pesawat udara dapat dibebankan lembaga jaminan hipotek. Dengan begitu tidak akan terjadi kontradiksi terkait lembaga jaminan yang dapat dibebankan terhadap pesawat udara dibawah Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

3. Saran berikutnya yang penulis ajukan adalah pesawat udara idealnya dibebankan lembaga jaminan hipotek dikarenakan *pertama* mengacu pada penerapan asas publisitas mengenai pendaftaran pesawat udara sebagaimana tercantum dalam ketentuan Pasal 24 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. *Kedua* dengan mengacu pada Konvensi Chicago 1944 dan semua anggota Organisasi Penerbangan Sipil Internasional mengakui status hukum pesawat udara sebagai benda bergerak yang mempunyai kekhususan (*sui generis*). Maka dari itu penulis menyarankan bentuk lembaga jaminan kebendaan yang dibebankan terhadap pesawat udara adalah hipotek.

## DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Agus Pramono, *Dasar-Dasar Hukum Udara dan Ruang Angkasa*, Cetakan Pertama, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2011.
- Agus Pramono & Martono, *Hukum Udara Perdata Internasional & Nasional*, Rajawali Pers, Jakarta, 2013.
- Ahmad Sudiro & Martono, *Hukum Angkutan Udara: Berdasarkan UU RI No.1 Tahun 2009*, Rajawali Pers, Jakarta, 2010.
- Djuhaendah Hasan, *Perjanjian Jaminan Dalam Perjanjian Kredit*, Elips, Jakarta, 1998.
- G. Leroy Certoma, *The Italian Legal System*, Butterworths, London, 1985.
- Hartono Hadisoeparto, *Pokok-Pokok Hukum Perikatan dan Hukum Jaminan*, Liberty, Yogyakarta, 1984.
- J.Satrio, *Hukum Jaminan, Hak-hak Jaminan Kebendaan*, Citra Aditya Bakti, Purwokerto, 1991.
- KH. Ahmad Azhar Basyir, *Asas-asas Hukum Muamalat (Hukum Perdata Islam)*, UII Press, Yogyakarta, Cetakan ke-2, 2012.
- K. Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*, Buku Kedua, Cetakan I, Mandar Maju, Jakarta, 1995
- Mariam Darus Badruzaman, *Bab-Bab Tentang Hypotheek*, Penerbit Alumni, Cetakan Ketiga, Bandung, 1983.
- \_\_\_\_\_, *Kerangka Hukum Jaminan Indonesia*, ELIPS, Jakarta, 1998.

- Martono, *Hukum Udara Nasional dan Internasional*, bagian Pertama, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007.
- Mieke Komar Kantaatmadja, *Lembaga Jaminan Kebendaan Pesawat Udara Indonesia Ditinjau Dari Hukum Udara*, Alumni, Bandung, 1989.
- Moch. Isnaeni, *Hipotek Pesawat Udara di Indonesia*, Dharma Muda, Surabaya, 1996.
- Munir Fuady, *Jaminan Fidusia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2000.
- Noor Hafidah, *Hukum Jaminan Syariah Implementasinya dalam Perbankan Syariah di Indonesia*, UII Press, Yogyakarta, 2017.
- Prita Amalia, dalam buku Souchiru Kozuka, *Implementing The Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transaction*, Springer, Switzerland, 2017, e-book.
- Rachmadi Usman, *Hukum Jaminan Keperdataan*, Sinar Grafika, Jakarta, 2009.
- \_\_\_\_\_, *Hukum Kebendaan*, Sinar Grafika, Jakarta, 2011.
- Ridwan Khairandy, *Pengantar Hukum Perdata Internasional*, UII Press, Yogyakarta, 2007.
- Riky Rustam, *Hukum Jaminan*, UII Press, Yogyakarta, 2017.
- Soekardono, *Hukum Perkapalan Indonesia*, Dian Rakyat, Jakarta, 1981.
- Souichirou Kozuka, *Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions*, Springer Nature, Switzerland, 2017, e-book.

## **Jurnal**

Getar Danishswara & Anugrah Akbar Darmawan, *Regulasi Terhadap Bentuk Jaminan Kebendaan Atas Pesawat terbang Sebagai Objek Jaminan Hutang Dalam Kredit Perbankan*, Universitas Sebelas Maret, Surakarta, 2014.

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, 2009.

*The Business Lawyer*, July 1957.

## **Peraturan Perundang-undangan**

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 Tentang Jaminan Fidusia.

Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2007 Tentang Pengesahan *Convention On International Interests In Mobile Equipment* (Konvensi Tentang Kepentingan Internasional Dalam Peralatan Bergerak) Beserta *Protocol To The Convention On International Interests In Mobile Equipment On Matters Specific To Aircraft Equipment* (Protokol Pada Konvensi Tentang



Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak mengenai Masalah-Masalah Khusus Pada Peralatan Pesawat Udara).

Keputusan Menteri Nomor 49 Tahun 2009 Tentang Pendaftaran Pesawat Udara

### **Data Elektronik**

<http://hubud.dephub.go.id/?id/news/detail/3241> diakses pada tanggal 10 Oktober 2017.

<https://www.bps.go.id/Brs/view/id/1402> diakses pada tanggal 14 Oktober 2017.

<http://www.unoosa.org/pdf/pres/stsc2013/tech-23E.pdf> diakses pada tanggal 11 Desember 2017.

<http://www.unidroit.org/overview-2001capetown> diakses pada tanggal 10 November 2017.

<http://dephub.go.id/post/read/capetown-treaty-perlu-disosialisasikan-kepada-ahli-hukum-indonesia-9863> diakses pada tanggal 10 November 2017.

<http://www.mediabpr.com/kamus-bisnis-bank/credietverband.aspx> diakses pada 5 Januari 2018.

<https://kamushukum.web.id/arti-kata/constitutumpossessorium/> diakses pada 5 Januari 2018.

### **Sumber Lain**

*American Federal Aviation act of 1958.*

*Civil Aviation Act 1968 The Mortgaging of Aircraft Order 1972.*

Konvensi Chicago Tahun 1944.

Konvensi Cape Town 2001 Tentang Kepentingan Internasional Dalam Peralatan Bergerak beserta Protokol Pada Konvensi Tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak mengenai Masalah-Masalah Khusus Pada Peralatan Pesawat Udara.