

# Pesawat Udara sebagai Jaminan Kredit dalam Hukum Jaminan di Indonesia

*by Rachmadi Usman*

---

**Submission date:** 27-May-2023 04:05PM (UTC+0700)

**Submission ID:** 2103025821

**File name:** Artikel\_3.pdf (431.37K)

**Word count:** 9326

**Character count:** 59012

## Pesawat Udara sebagai Jaminan Kredit dalam Hukum Jaminan di Indonesia

Septy Milda Wahyunie<sup>1</sup>, Djoni S Gozali<sup>2</sup>, Rachmadi Usman<sup>3</sup>

<sup>5</sup>  
Magister Kenotariatan Fakultas Hukum Universitas lambung mangkurat  
Jl. Brigjen Hasan basri, Banjramasin  
Email :septymilda@gmail.com

Fakultas Hukum Universitas lambung mangkurat  
Jl. Brigjen Hasan basri, Banjramasin  
Email :djoni.gozali@ulm.ac.id

Fakultas Hukum Universitas lambung mangkurat  
Jl. Brigjen Hasan basri, Banjramasin  
Email :rachmadi.usman@ulm.ac.id

---

Submitted : 28-08-2022 Reviewed: 10-10-2022 Accepted:24-10-2022

---

**Abstract:** *This study aims to analyze whether the aircraft guarantee institution can still be used as collateral for a mortgage and to analyze the authority of a Notary in binding an aircraft guarantee as collateral for debt. So in this study the current Aviation Law does not regulate the binding of mortgage guarantees to aircraft, giving rise to legal uncertainty, in which several differences of opinion arise regarding which guarantee agency is appropriate for imposing collateral for an aircraft based on Indonesian guarantee law. Until now Mortgage collateral is the most relevant guarantee for binding to aircraft, because aircraft have special characteristics (sui generis). This is because airplanes have registration marks and national marks as stipulated in Article 24 of the Aviation Law; however, with the fiduciary concept, from a juridical perspective, airplanes or helicopters are objects that can be used as collateral for repayment of a debt (collateral) as long as the airplane or helicopter already has registration marks and Indonesian nationality (Article 13 of Law No. 15 of 1992 concerning Aviation), so that it can be concluded that the binding of airplanes and helicopters is carried out through imposition of a mortgage. As its implementation, the law designates government regulations. However, the government regulations governing the imposition of mortgages on airplanes have not yet been realized, so the implementation of the imposition of mortgages on airplanes is still unclear. Notaries are expressly authorized to make an aircraft mortgage deed. The authority of a notary in making an airplane mortgage deed provides a legal protection and legal certainty for the parties. Therefore, the most relevant guarantee institution for aircraft is a mortgage guarantee. Notaries also have the authority to make SKMH, with this meaning that SKMH also has perfect proof power. The existence of SKMH in the aircraft Mortgage guarantee process is the choice of the parties, may be made, may not, may be before a Notary, may not, because in essence SKMH is a power of attorney and the form of an agreement, with this means that the principle of freedom of contract applies in accordance with Article 1338 BW in Article 1171 BW which explains that the imposition of a mortgage must be carried out with an authentic deed drawn*

up before an authorized official, in this case a notary.

**Keywords:** Aircraft; Collateral; Credit

**Abstrak:** Undang-Undang Penerbangan saat ini tidak mengatur tentang pengikatan jaminan hipotek terhadap pesawat udara sehingga menimbulkan ketidakpastian hukum terhadap pesawat udara sebagai sebuah jaminan, dimana timbul beberapa perbedaan pendapat mengenai lembaga penjaminan mana yang tepat untuk membebaskan jaminan atas pesawat terbang berdasarkan hukum penjaminan Indonesia. Sampai saat ini agunan Hipotek merupakan jaminan yang paling relevan untuk pengikatan pesawat, karena pesawat udara mempunyai sifat khusus (*sui generis*). Hal ini dikarenakan pesawat udara memiliki tanda registrasi dan tanda negara sebagaimana diatur dalam Pasal 24 UU Penerbangan, namun dengan konsep fidusia, secara yuridis pesawat terbang atau helikopter merupakan benda yang dapat dijadikan jaminan pelunasan utang (*agunan*). ) selama pesawat udara atau helikopter tersebut telah memiliki tanda pendaftaran dan berkewarganegaraan Indonesia (Pasal 13 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan), sehingga dapat disimpulkan bahwa pengikatan pesawat terbang dan helikopter dilakukan dengan cara pembebanan hipotek. Sebagai implementasinya, undang-undang tersebut menetapkan peraturan pemerintah. Namun peraturan pemerintah yang mengatur tentang pembebanan hak tanggungan atas pesawat terbang belum terealisasi, sehingga pelaksanaan pembebanan hak tanggungan atas pesawat terbang masih belum jelas. Notaris secara tegas berwenang untuk membuat akta hipotek pesawat udara. Kewenangan notaris dalam membuat akta hipotek pesawat terbang memberikan perlindungan hukum dan kepastian hukum bagi para pihak. Oleh karena itu, lembaga penjaminan pesawat yang paling relevan adalah jaminan hipotek. Notaris juga memiliki kewenangan untuk membuat SKMH, artinya SKMH juga memiliki kekuatan pembuktian yang sempurna. Adanya SKMH dalam proses penjaminan Hak Tanggungan pesawat merupakan pilihan para pihak, boleh dibuat, boleh tidak, boleh dihadapan Notaris, boleh tidak, karena pada hakekatnya SKMH merupakan surat kuasa dan berbentuk perjanjian, dengan Artinya, berlaku asas kebebasan berkontrak sesuai dengan Pasal 1338 BW dalam Pasal 1171 BW yang menjelaskan bahwa pembebanan hipotek harus dilakukan dengan akta otentik yang dibuat di hadapan pejabat yang berwenang, dalam hal ini notaris.

**Kata Kunci:** Pesawat Udara; Jaminan; Kredit

## I. PENDAHULUAN

Dijaminkannya pesawat udara dalam pemberian kredit oleh bank mengenai pembebanan, jaminan atas pesawat udara dalam praktiknya masih adanya suatu permasalahan, yaitu dalam hal penggolongan kriteria pembebanan jaminan. Mengingat bahwa pesawat udara merupakan kendaraan yang dapat berpindah/dipindahkan, maka seharusnya pesawat udara digolongkan ke dalam benda bergerak yang dibebani dengan jaminan fidusia, sedangkan, jika

dilihat dari berat bobot total yang dimiliki oleh pesawat udara, pesawat udara memiliki berat bobot yang lebih dari 20 m<sup>3</sup>, sehingga termasuk benda yang dikecualikan dalam pembebanan jaminan fidusia, karena menurut Pasal 3 Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia tidak berlaku untuk kapal yang terdaftar dengan isi kotor berukuran 20 m<sup>3</sup> (dua puluh meter kubik) atau lebih dan hipotek untuk pesawat terbang.

Disamping itu di dalam Pasal 1171 BW menjelaskan bahwa pembebanan hipotek harus

dilakukan dengan akta autentik yang dibuat di hadapan pejabat yang berwenang dalam hal ini adalah notaris. Kepentingan debitur terlindungi apabila perjanjian hipotek dilakukan dengan akta hipotek, hal tersebut termuat dalam Penjelasan Pasal 15 ayat (3) UUJN setelah perubahan menjelaskan bahwa notaris berwenang dalam pembuatan akta hipotek pesawat udara. Pasal 1179 BW menjelaskan bahwa pendaftaran hipotek harus dilakukan dalam daftar-daftar umum yang disediakan untuk itu. dalam hal itu yaitu, dilakukan dalam “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 kreditor dan debitur terikat terhitung sejak ditandatangani para pihak di depan notaris.

Pendaftaran perjanjian hipotek pesawat udara dilakukan oleh pejabat Direktorat Jendral Perhubungan Udara atau Pejabat yang ditunjuk oleh Menteri serta memiliki fungsi dan tugas untuk memberikan sertifikat hipotek pesawat udara (SHPU), menyimpan dan memelihara serta menghapuskan pendaftaran perjanjian hipotek pesawat udara. Pendaftaran yang dilakukan harus memuat tanggal pendaftaran, alamat terakhir kreditor maupun debitur secara lengkap, jangka waktu pelunasan utang, dan persyaratan-persyaratan pembebanan utang. Pendaftaran hipotek pesawat udara merupakan kewajiban dengan ancaman batal demi hukum. Pendaftaran perjanjian hipotek diatur di dalam Pasal 1179 BW dilakukan untuk memenuhi asas publisitas dan spesialisitas sebagai perlindungan kepentingan pihak ketiga. Pendaftaran dilakukan agar pihak ketiga dapat mengetahui berapa nilai sisa harga pesawat udara yang dihipotekkan, sehingga pihak ketiga dapat mengantisipasi dan dapat menghindari apabila terjadi suatu kerugian.

Berdasarkan ketentuan Pasal 1171 BW tersebut berarti bila seseorang akan memasang hipotek, maka berdasarkan hukum Indonesia, Notaris dikenal sebagai pejabat yang kewenangannya meliputi pembuatan akta-akta otentik.

Kewenangan Notaris ini menunjukkan bahwa Notaris mempunyai kemampuan dan pengetahuan yang komprehensif mengenai perbuatan hukum perdata, khususnya dalam pembuatan suatu akta yang mampu melindungi pihak-pihak yang terlibat didalamnya. Berkaitan dengan kewenangan Notaris dalam hal membuat akta otentik, maka dalam Undang Undang Nomor 2 Tahun 2014 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2004 Tentang Jabatan Notaris diatur juga mengenai kewenangan ini. Kewenangan Notaris dalam pembuatan akta otentik meliputi 4 (empat) hal, yaitu:

Notaris harus berwenang sepanjang yang menyangkut akta yang dibuatnya. Ketentuan ini diatur dalam Pasal 15 Undang Undang Nomor 2 Tahun 2014 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2004 Tentang Jabatan Notaris (selanjutnya disebut UJN setelah perubahan) baik sebelum maupun dilakukan perubahan dalam UJN tersebut, Notaris harus berwenang sepanjang mengenai orang dan untuk kepentingan siapa akta itu dibuat. Ketentuan ini diatur dalam Pasal 52 UJN setelah perubahan, Notaris berwenang sepanjang mengenai tempat dimana akta itu dibuat, hal ini diatur dalam Pasal 18 UJN setelah perubahan, Notaris juga berwenang sepanjang waktu pembuatan akta tersebut. Berkaitan dengan wewenang Notaris diatas, maka akibat hukum apabila salah satu persyaratan di atas tidak dipenuhi, memiliki konsekuensi akta yang dibuatnya bukan lah akta otentik dan akan menjadi yang hanya mem-

punya kekuatan hukum seperti akta dibawah tangan apabila akta itu ditandatangani oleh para penghadap. Berdasarkan dengan telaah singkat di atas, maka dapat diketahui bahwa Notaris merupakan seorang pejabat umum yang mempunyai kemampuan dan pengetahuan yang komprehensif dan tanggung jawab yang juga besar dalam tugasnya memfasilitasi keinginan - keinginan masyarakat untuk mendapatkan perlindungan dan kepastian hukum dalam perjanjian yang mereka buat, maka Notaris memiliki kewenangan dalam penjaminan hipotek pesawat udara untuk memberikan perlindungan dan kepastian hukum para pihak dalam penjaminan hipotek pesawat udara. Berdasarkan latar belakang diatas maka penulis membuat rumusan masalah yaitu Apakah lembaga jaminan pesawat udara itu masih bisa digunakan dengan jaminan hipotek? Kedua Bagaimanakah kewenangan Notaris dalam pengikatan jaminan pesawat udara sebagai jaminan hutang?

## II. METODE PENELITIAN

### 1. Jenis penelitian

Dalam hal ini peneliti menggunakan jenis penelitian hukum normatif, yaitu merupakan penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti dan menggunakan bahan hukum yaitu bahan hukum primer, bahan hukum sekunder bahan hukum tersier yang didapat dari penelitian kepustakaan (*library research*).

### 2. Tipe Penelitian

Peneliti memilih tipe penelitian hukum mengenai kekaburan hukum (*vage norm*) yaitu aturan dari peraturan perundang-undangan dari pokok permasalahan sudah ada namun belum jelas. Tipe penelitian hukum yang dilakukan adalah yuridis normatif dimana penelitian ini menekankan pada pengkajian dan penelusuran bahan hukum sebagai akibat dan adanya kekaburan hukum.<sup>1</sup> Adapun kekaburan hukum (*vage norm*)<sup>3</sup> yang dimaksud terdapat dalam UU Penerbangan dalam penelitian ini, dimana dalam UU Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Dalam UU Penerbangan tersebut tidak mengatur mengenai pembebanan jaminan kebendaan berupa pesawat udara namun, UU penerbangan hanya mengatur pendaftaran kepemilikan atas pesawat udara dan helicopter, hal ini berbeda dengan Undang-Undang Penerbangan nomor 15 tahun 1992 sebelum dilakukan perubahan, dimana dalam UU terdahulu disebutkan bahwa pesawat terbang dan helikopter yang sudah memiliki tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia dapat dibebankan dengan jaminan hipotek dan harus didaftarkan sebagaimana diatur dalam Pasal 12 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan.

### 3. Sifat Penelitian

Penelitian ini bersifat *preskriptif analitis* yaitu penelitian yang bersifat secara ilmiah dengan suatu metode yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala dengan jalan menganalisisnya dan dengan mengadakan pemeriksaan yang mendalam terhadap fakta tersebut untuk kemudian mengusahakan suatu pemecahan masalah-masalah yang ditimbulkan oleh fakta tersebut.<sup>2</sup> Maka dalam penelitian tesis ini hendaknya dapat memecahkan permasalahan apakah hipotek masih bisa digunakan sebagai lembaga jaminan pesawat udara, karena aturan

<sup>1</sup> Ibrahim Jhonny, *Teknik Penulisan Hukum Normatif* (Jakarta: Bayumedia, 2009).

<sup>2</sup> Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, Cetakkan I (Jakarta: UI Press, 1986).

mengenai hipotek yang dapat diberlakukan dalam UU Penerbangan tersebut tidak disebutkan, selain itu dalam penelitian ini juga berkaitan dengan kewenangan Notaris dalam pengikatan jaminan pesawat udara dimana salah satu kewenangan Notaris sesuai dengan Pasal 15 UUJN yang berwenang membuat akta otentik, dan akta hipotek merupakan salah satu akta otentik yang wewenangnya dapat dilakukan oleh seorang Notaris.

#### **4. Pendekatan Penelitian**

Metode pendekatan adalah penggunaan cara atau metode pendekatan apa yang akan diterapkan dalam penelitian yang akan dilakukan. Sehubungan dengan jenis penelitian yang digunakan, yaitu penelitian yuridis normatif, maka pendekatan yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dimana dilakukan dengan menelaah semua undang-undang dan regulasi yang bersangkut paut dengan isu hukum yang sedang ditangani. Pendekatan perundang-undangan adalah pendekatan dengan menggunakan legislasi dan regulasi.<sup>3</sup>

#### **5. Jenis Bahan Hukum**

Jenis data yang dibutuhkan dalam penelitian ini adalah bahan sekunder atau bahan kepustakaan, yang meliputi bahan hukum primer, sekunder dan tersier.

#### **6. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum**

Dalam pengumpulan bahan hukum penulis menggunakan studi kepustakaan, yaitu dengan meneliti peraturan perundang-undangan dan literatur-literatur dengan menginventarisir buku-buku yang mempunyai keterkaitan dengan permasalahan yang akan dibahas dalam penelitian ini.

#### **7. Pengolahan dan Analisis Bahan Hukum**

Bahan hukum yang telah dikumpulkan dan dinilai keabsahannya, kemudian diolah dengan cara di klasifikasi, di kategorikan, di sistemisasi, dan di interpretasikan sesuai dengan bahasan penelitian. Rangkaian kegiatan tersebut dilakukan dengan cara memaparkan, menelaah, mensistematiskan, menafsirkan dan mengevaluasi terhadap keseluruhan bahan hukum yang ada.

### **III. ANALISIS DAN PEMBAHASAN <sup>3</sup>**

#### **1.1 Pesawat Udara sebagai Objek Jaminan dalam Hukum Jaminan di Indonesia**

##### **A. Status Kebendaan Pesawat Udara Dalam Hukum Jaminan Di Indonesia**

Hukum Kebendaan di Indonesia hingga saat ini masih menganut sistem yang tertuang dalam BW. Dalam BW dikenal berbagai macam penggolongan benda yaitu benda berwujud dan tidak berwujud, benda bergerak dan tidak bergerak, benda yang habis dipakai dan benda yang tidak habis dipakai benda yang dapat diperdagangkan dan tidak dapat diperdagangkan, benda yang sudah ada dan benda yang akan ada dan benda yang dapat diganti dan tidak.

Pembebanan jaminan terhadap benda erat kaitannya dengan penggolongan suatu benda, yakni benda bergerak dan tidak bergerak.

Dalam Pasal 1 ayat 3 UU Penerbangan disebutkan pengertian 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. Selain pesawat udara, istilah lain yang digunakan dalam UU Penerbangan adalah pesawat

<sup>3</sup> Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum* (Jakarta: Kencana, 2010).

terbang dan helicopter. Pesawat terbang adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap putar yang rotornya digerakkan oleh mesin.

Apabila dilihat dari sifat pesawat udara yang berpindah-pindah maka pesawat udara diklasifikasikan kedalam benda bergerak dan mengakibatkan ketentuan yang mengaturnya adalah hukum perdata mengenai benda bergerak. Namun, menurut Mieke Komar Kantaatmadja, sifat hukum pesawat udara sebagai benda berbeda dengan benda bergerak pada umumnya karena pesawat udara harus didaftarkan dan memiliki tanda kebangsaan. Hal tersebut melatarbelakangi para ahli hukum memberikan suatu pengecualian mengenai status pesawat udara sebagai benda bergerak yang memiliki pengaturan khusus dan menyebutnya sebagai *moveable property sui generis*. *Sui generis* ini mengisyaratkan ciri khusus dari karakter pesawat tersendiri.<sup>4</sup> Dalam perkembangannya, beberapa ahli hukum perdata mulai memiliki pandangan bahwa penggolongan benda saat ini, khususnya mengenai benda bergerak dan benda tidak bergerak, dianggap sudah tidak relevan dengan realitas dan kepentingan yang dihadapi sekarang.

Dengan demikian, pesawat udara pada dasarnya dapat dibebani dengan hipotek karena pesawat udara termasuk dalam kategori benda tidak bergerak yang merupakan syarat mutlak untuk menjadi objek jaminan hipotek. Akan tetapi, dalam pelaksanaannya tidak dapat dilakukan sebab tidak adanya ketentuan dalam peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai pembebanan hipotek pesawat udara sehingga hipotek pesawat udara tidak akan pernah bisa lahir.<sup>5</sup> Veenhoven mengemukakan pada dasarnya semua benda, baik benda bergerak ataupun benda tidak bergerak, secara yuridis dapat dialihkan hak miliknya atas kepercayaan dapat dijadikan sebagai objek jaminan fidusia. Benda tidak bergerak yang dimaksud ialah benda yang tidak dapat dibebani dengan hak tanggungan, benda yang tidak dapat dibebani dengan hipotek, dan dengan ketentuan benda tersebut dapat dimiliki dan dipindahtanggankan. Apabila menilai pesawat udara dari sifat dan wujudnya maka pesawat udara diklasifikasikan sebagai suatu benda berwujud yang berpindah dan dipindahkan sehingga memenuhi kualifikasi sebagai objek jaminan fidusia. Namun, Pasal 3 Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 secara tegas mengatur pelarangan untuk melaksanakan pengikatan jaminan pesawat udara secara keseluruhan. Sebagai solusinya, pesawat udara tidak dibebankan dengan fidusia atas keseluruhan pesawat udara, melainkan komponen-komponen pesawat udara secara terpisah. Dalam ketentuan Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tidak ditemukan larangan untuk melakukan pembebanan jaminan atas seluruh barang bergerak yang membentuk satu pesawat udara, artinya komponen dalam suatu struktur pesawat udara dapat dijadikan objek jaminan hutang dengan pembebanan fidusia. Dalam proses pengikatan jaminan fidusia, terdapat asas spesialisitas yang harus dipenuhi, yaitu adanya suatu barang yang jelas dan dapat diidentifikasi bentuk dan kepemilikannya. Dengan demikian, dalam praktik pengikatan komponen-komponen pesawat udara sebagai

<sup>4</sup> Duhita Pradnya Andhanaricwari, Lastuti Abubakar, and Tri Handayani, "Analisis Yuridis Terhadap Praktik Jaminan Pesawat Udara Ditinjau Dari Hukum Jaminan Indonesia," *Delagalata: Jurnal Ilmu Hukum* 6, no. 1 (2021): 65–80, <http://jurnal.umsu.ac.id/index.php/degalata/article/view/4818>.

<sup>5</sup> Andhanaricwari, Abubakar, and Handayani.

objek jaminan yang dibebani jaminan fidusia harus dilengkapi dengan identitas pada setiap komponen-komponen pesawat udara yang dimaksud beserta bukti kepemilikannya, baik rangka dan badan pesawat udara maupun mesin-mesin dan peralatan pendukung beserta seluruh faktur dan *invoice* yang menjadi bukti kepemilikan atas pesawat udara tersebut.<sup>6</sup> Adapun konsep fidusia secara yuridis pesawat terbang atau helikopter merupakan benda yang dapat dijadikan sebagai jaminan pelunasan suatu utang (agunan) sepanjang pesawat terbang atau helikopter tersebut telah mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia (Pasal 13 Undang-Undang No. 15 tahun 1992 tentang Penerbangan), sehingga dapat disimpulkan bahwa pengikatan pesawat terbang dan helikopter dilaksanakan melalui pembebanan hipotek. Sebagai pelaksanaannya, undang-undang tersebut menunjuk peraturan pemerintah. Namun demikian, peraturan pemerintah yang mengatur mengenai pembebanan hipotek atas pesawat sampai saat ini belum direalisasikan, sehingga pelaksanaan pembebanan hipotek atas pesawat terbang masih belum jelas dan belum bersifat nasional. Dengan demikian maka tidak dapat dilakukan pengikatan Jaminan Fidusia terhadap pesawat terbang tetapi dengan pengikatan hipotek. UU Penerbangan tidak mengatur mengenai pembebanan hipotek pesawat terbang. Dalam ketentuan tersebut pengaturan mengenai penjaminan pesawat terbang diatur dalam Pasal 71 hingga Pasal 82 tetapi tidak menyebutkan Lembaga jaminan apa yang digunakan dan bagaimana sistem penjaminannya. Maka dengan kurang jelasnya hukum yang mengatur tentang penjaminan pesawat udara dalam perjanjian kredit ini mengakibatkan terjadinya perbedaan penafsiran lembaga mana yang digunakan dan bagaimana pelaksanaannya di dalam kehidupan masyarakat. Hal demikian berakibat kurangnya kepastian hukum serta perlindungan hukum bagi para pihak dalam pembebanan pesawat udara sebagai jaminan dalam perjanjian kredit. Dari uraian diatas dapat peneliti simpulkan bahwa Pesawat udara sebagai alat yang digunakan untuk penerbangan dan transportasi menurut sifatnya yang dapat berpindah dan dipindahkan adalah benda bergerak. Akan tetapi sifat hukum pesawat udara berbeda dari benda bergerak lainnya dalam dua hal, yaitu:<sup>7</sup>

1. Pesawat udara harus didaftarkan;
2. Pesawat udara mempunyai kebangsaan.

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

<sup>6</sup> Andhanaricwari, Abubakar, and Handayani.

<sup>7</sup> Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman, *Naskah Ilmiah Persiapan Rancangan Undang-Undang Tentang Hipotek Pesawat Udara* (Jakarta: BPHN Departemen Kehakiman dan HAM, 1981).



<sup>4</sup> pada suatu sifat tersendiri dari keberadaan pesawat udara.<sup>8</sup> Sifat karakteristik dari pesawat udara adalah karena pesawat udara diberi tanda nasionalitas suatu negara tertentu. Dengan memenuhi persyaratan-persyaratan hukum nasional tentang pendaftaran publik, suatu negara akan memberikan suatu tanda bukti nasionalitas, yang dikenal dengan Tanda Kebangsaan (*nationality marks*) dan Tanda Registrasi (*registration marks*) kepada pesawat udara tersebut. Nasionalitas pesawat udara menunjuk kepada adanya hubungan khusus antara pesawat udara tersebut dengan negara tertentu. Konsekuensi hukumnya ialah bahwa negara tersebut berhak menerapkan hak-hak khusus yang dapat dinikmati pesawat udara tersebut hukum Internasional.

#### B. Pengikatan Jaminan Pesawat Udara

Pesawat terbang merupakan industri bisnis yang masuk dalam kategori *High Technology* yang membutuhkan pembiayaan cukup besar. Cukup banyak maskapai penerbangan yang membutuhkan pembiayaan untuk keberlangsungan bisnisnya, terutama dalam hal peremajaan pesawat terbang. Maskapai sering bekerja sama dengan bank sebagai salah satu lembaga pembiayaan. Jenis kredit yang dikeluarkan oleh bank adalah kredit konsorsium, yang artinya pemberian pembiayaan kredit dilakukan oleh lebih dari 1 bank dikarenakan jumlah pinjaman yang cukup besar. Penyediaan dana oleh bank melalui perjanjian kredit tertuang dalam perjanjian kredit. Perjanjian tersebut akan menimbulkan perikatan antara para pihak, yaitu suatu hubungan hukum dalam lapangan harta kekayaan antara dua pihak yang menimbulkan hak pada suatu pihak dan kewajiban pada pihak lain dalam suatu prestasi. Perjanjian kredit yang diberikan adalah dalam bentuk fidusia, dimana objek yang dijaminakan adalah bagian atau potongan dari badan pesawat seperti sayap yang terdapat mesin pesawat didalamnya yang bernilai ekonomis. Status perjanjiannya tidak berdasarkan hipotek, tetapi fidusia dikarenakan bagian pesawat yang dijaminakan berukuran kecil yang ukurannya tidak lebih dari 20 M<sup>3</sup>.<sup>9</sup>

Maka dengan adanya keempat jenis sistem hukum Jaminan yang ada di Indonesia yakni gadai, hipotek, fidusia dan hak tanggungan, maka Pesawat udara tidak dapat dijadikan objek gadai, karena bentuknya yang terlalu besar dan pengurusannya yang sulit. Terkait dengan hipotek merujuk pada Pasal 12 UU Penerbangan mengatur antara lain sebagai berikut:

- (1) Pesawat udara dan helikopter yang telah mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia dapat dibebankan dengan hipotek;
- (2) Pembebanan hipotek pada pesawat udara dan helikopter sebagaimana dimaksud ayat (1) harus didaftarkan;
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Sehingga mengenai hal ini Pesawat Udara pada hakikatnya sifatnya merupakan benda bergerak karena alat yang digunakan untuk penerbangan dan transportasi, pesawat udara

<sup>8</sup> Mieke Komar Kantaadmadja, *Lembaga Jaminan Pesawat Udara Indonesia Ditinjau Dari Hukum Udara* (Bandung: Alumni, 1989).

<sup>9</sup> Martin Ari Gunanta Sembiring, "Status Hukum Jaminan Pesawat Dalam Perkembangan Objek Jaminan Di Indonesia," *SASI* 25, no. 2 (2019): 157, <https://fhukum.unpatti.ac.id/jurnal/sasi/article/view/196>.

dapat berpindah dan dipindahkan layaknya benda bergerak pada umumnya, akan tetapi sifat (hukum) pesawat udara berbeda dari benda bergerak pada umumnya, terutama dalam dua hal berikut ini:<sup>10</sup>

- a. Pesawat Udara harus didaftarkan (layaknya benda tidak bergerak seperti: tanah);
- b. Pesawat Udara mempunyai kebangsaan.

Pada hakikatnya, pesawat udara adalah benda bergerak. Namun, berdasarkan kedua alasan diatas yang membedakan dari benda bergerak pada umumnya ialah bahwa tidak semua peraturan berlaku terhadap sepenuhnya pesawat udara. Pesawat Udara sebagai benda bergerak mempunyai kebangsaan dan harus didaftarkan. Sebagai konsekuensi pendaftaran dan kebangsaan, maka negara wajib membuat buku pencatatan (*rekordasi*) pesawat udara yang terbuka untuk umum, oleh karena hal tersebutlah dalam Undang - Undang Nomor 15 tahun 1992 tentang Penerbangan sudah di ganti menjadi UU Penerbangan pesawat udara dikategorikan layaknya benda tidak bergerak dengan alasan bahwa pesawat udara haruslah didaftarkan layaknya benda tidak bergerak, maka pembebanannya pun layaknya pembebanan atau penjaminan benda tidak bergerak.

Disamping itu pengaturan khusus atas sewa beli pesawat udara ditunjukan untuk kepentingan yang menyangkut pendaftaran pesawat udara guna memperoleh tanda kebangsaan pesawat udara, karena hanya pesawat udara milik Bangsa Indonesia yang dapat beroperasi dalam yurisdiksi Indonesia, oleh karena itu, untuk mengatasi masalah ini pemerintah melalui Kementerian Perhubungan Udara menciptakan konstruksi khusus bagi sewa-beli pesawat udara.<sup>11</sup>

Ketentuan yang mewajibkan pesawat udara harus didaftarkan terdapat dalam Pasal 24 dan 25 UU Penerbangan setiap pesawat udara yang dioperasikan di Indonesia wajib mempunyai tanda pendaftaran. Tanda pendaftaran tersebut dapat berupa tanda pendaftaran Indonesia atau tanda pendaftaran asing. Tanda pendaftaran ini dikeluarkan oleh otoritas penerbangan yang bewenang untuk hal tersebut disetiap negara. Di Indonesia kewenangan itu dimiliki oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara dan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia dengan persyaratan:<sup>12</sup>

1. Tidak terdaftar negara lain;
2. Dimiliki oleh Warga Negara Indonesia atau di miliki oleh badan hukum Indonesia;
3. Dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing dan di operasikan oleh warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia untuk jangka waktu pemakaiannya minimal 2 (dua) tahun secara terus menerus berdasarkan suatu perjanjian;
4. Dimiliki oleh instansi pemerintah atau pemerintah daerah dan pesawat udara tersebut tidak di pergunakan untuk misi penegakan hukum;

<sup>10</sup> Pradnya Paramitha Dias Rahmadhani, "Kepastian Hukum Pesawat Udara Sebagai Jaminan Pada Perjanjian Kredit Dalam Pengembangan Industri Penerbangan" (Universitas Sebelas Maret, 2019), <https://digilib.uns.ac.id/dokumen/abstrak/70487/Kepastian-hukum-pesawat-udara-sebagai-jaminan-pada-perjanjian-kredit-dalam-pengembangan-industri-penerbangan>.

<sup>11</sup> Rahmadhani.

<sup>12</sup> Rahmadhani.

- 1
5. Dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing yang pesawat udaranya dikuasai oleh badan hukum Indonesia berdasarkan suatu perjanjian yang tunduk pada hukum yang disepakati para pihak untuk kegiatan penyimpanan, penyewaan, dan/atau perdagangan pesawat udara.

Pendaftaran pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 UU Penerbangan diajukan oleh pemilik atau yang diberi kuasa dengan persyaratan:

1. Menunjukkan bukti kepemilikan atau penguasaan pesawat udara;
2. Menunjukkan bukti penghapusan pendaftaran atau tidak didaftarkan di negara lain;
3. Memenuhi ketentuan persyaratan batas usia pesawat udara yang ditetapkan oleh Menteri;
4. Bukti asuransi pesawat udara; dan
5. Bukti terpenuhinya persyaratan pengadaan pesawat udara.

Sehubungan dengan Pesawat Udara sebagai jaminan dapat dilihat dalam ketentuan mulai dari Pasal 71 sampai 82 UU Penerbangan. Pasal 71 menjelaskan 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. Perjanjian tersebut dibuat berdasarkan hukum yang dipilih oleh para pihak. Dalam hal perjanjian tersebut tunduk pada Hukum Indonesia, perjanjian tersebut harus dibuat dalam akta otentik yang memuat:<sup>13</sup>

1. Identitas para pihak;
2. Identitas Objek Pesawat udara dan;
3. Hak dan Kewajiban Para Pihak.

Pada dasarnya keberadaan UU Penerbangan ketentuan dalam Pasal 71 di atas yang menjelaskan bahwasanya pesawat udara hanya diberi hak jaminan kebendaan yang sifatnya tergantung pada kesepakatan para pihak.

Tahun 2007 juga pemerintahan Indonesia meratifikasi konvensi Cape Town dengan Peraturan Presiden 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* (Protokol pada Konvensi tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak Mengenai masalah - masalah Khusus Peralatan Pesawat Udara. Dan juga pada tahun 2009 Undang - Undang Nomor 15 tahun 1992 tentang Penerbangan dan mengganti UU Penerbangan dan sesuai dengan konvensi Cape Town dimana tidak menyebutkan lagi hipotek atas pesawat udara. Dalam konvensi ini juga menciptakan Lembaga otoritas pendaftaran hak yang berlaku secara internasional (*International Registry Authority*) sebagai tempat pendafaran agar kreditor dapat memegang hak jaminan dengan kategori yang tercakup dalam International Interest. Konvensi Cape Town pada dasarnya memuat ketentuan - ketentuan umum yang berkaitan dengan hak kebendaan atau jaminan yang diakui secara internasional, disebut dengan *International Interest*, yaitu atas beberapa jenis barang bergerak diantaranya pesawat udara, kereta api dan satelit. Sehubungan

<sup>13</sup> Rahmadhani.

dengan itu, UU Penerbangan yang meratifikasi Konvensi Cape Town, menyatakan 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>14</sup>

Pesawat udara sendiri yang telah didaftarkan tersebut memperoleh hak kebendaan, maka ia akan memiliki sifat Sui Generis yakni apabila pesawat udara telah didaftarkan maka sudah dapat dibebani hak jaminan. Untuk mendapatkan sifat Sui Generis, pesawat udara tersebut harus didaftarkan secara nasional dan secara internasional melalui: <https://www.internationalregistry.aero>, selain itu juga wajib untuk catat di Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara (DKUPPU) Pada Direktorat Jendral Perhubungan Udara, akan tetapi tahap yang kedua ini hanyalah bersifat Administratif.

Di jelaskan dalam UU Penerbangan, sebagaimana dalam Pasal 71 hanya disebutkan 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, tetapi didalam UU Penerbangan tidak mengatur mengenai lembaga jaminan apa yang dapat dibebankan atas pesawat udara. Berbeda dengan Undang-Undang yang lama Nomor 15 tahun 1992 tentang Penerbangan bahwanya pesawat udara dapat dibebankan dengan hipotek namun sayangnya, sampai akhirnya undang – undang tersebut dicabu dan tidak pernah diterbitkan peraturan pemerintah yang mengatur lebih lanjut mengenai hipotek atas pesawat udara tersebut.<sup>15</sup>

Dalam hal para pihak memilih hukum Indonesia, sekalipun UU Penerbangan tidak menjelaskan lembaga jaminan atas pesawat, namun undang - undang tersebut mengakui adanya suatu pengikatan terhadap benda bergerak dengan kriteria tertentu, termasuk tidak terbatas pada pesawat udara yang tunduk pada ketentuan dalam Konvensi Cape Town beserta Protokol. Dengan kata lain, Indonesia memberlakukan suatu ketentuan pelaksanaan atas lembaga jaminan terhadap pesawat udara yang menjadi perlindungan hukum bagi para pihak yang memilih hukum Indonesia, yaitu mengacu pada ketentuan Konvensi Cape Town dan Protokolnya sehingga, sekalipun dalam hukum Indonesia tidak mengenal lembaga jaminan khusus untuk pengikatan Pesawat Udara bila pelaku usaha hendak memilih tunduk pada hukum Indonesia, dapat menggunakan jaminan dengan bentuk yang disepakati para pihak sendiri dan harus mencantumkannya dalam suatu perjanjian pengikatan jaminan yang tunduk pada ketentuan pelaksanaan konvensi Cape Town dan protokolnya agar dapat memperoleh perlindungan hukum dan hak prioritasnya.<sup>16</sup>

Maka dapat disimpulkan bahwa pengaturan pembebanan jaminan kebendaan terhadap pesawat udara tidak diatur dalam UU Penerbangan, dalam Pasal 71 UU Penerbangan menjelaskan 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>14</sup> Rahmadhani.

<sup>15</sup> Rahmadhani.

<sup>16</sup> Rahmadhani.

### C. Eksistensi Lembaga Jaminan Hipotek Untuk Pesawat Udara

Pasal 1168 BW menyatakan lebih lanjut bahwa hipotek tidak dapat diletakan selain oleh siapa yang berkuasa memindahtangankan benda yang di bebani, sedangkan Pasal 1171 menyatakan bahwa hipotek hanya dapat diberikan dengan suatu akta otentik, kecuali dalam hal-hal yang dengan tegas di tunjukan oleh Undang-Undang. Kemudian Pasal 1175 BW menyatakan hipotek hanya dapat di letakkan atas benda-benda yang sudah ada. Hipotek atas benda-benda yang baru akan ada di kemudian hari adalah batal. Selanjutnya dalam pasal 1176 BW dinyatakan suatu Hipotek hanyalah sah, sekedar jumlah uang untuk mana ia telah di berikan, adalah tentu dan di tetapkan di dalam akta.

Selain itu diluar Pasal 1164 BW yang dapat dibebani Hipotek antara lain adalah sebagai berikut:<sup>17</sup>

1. Bagian yang tak dapat dibagi-bagi dalam benda tak bergerak yang Merupakan Hak Milik Bersam Bebas (*vrije mede eigendon*);
2. Kapal-kapal yang didaftar menurut pasal 314 ayat 1 KUH Dagang;
3. Hak konsesi pertambangan menurut pasal 18 *indische mijnwet*;
4. Hak Konsesi menurut S. 1918 No. 21 jo. No. 20 yang juga dapat dijadikan jaminan Hipotek.

Dengan berlakunya UUHT sudah jelas bahwa Hipotek tidak berlaku lagi atas tanah dan segala sesuatu yang berkaitan dengan tanah. Namun dengan berlakunya UU No. 15 Tahun 1992 dan UU No. 21 tahun 1992, Maka objek Hipotek menjadi jelas. Status, Pendaftaran dan Kebangsaan Pesawat Udara Dalam bidang hukum perdata, status hukum pesawat udara adalah benda tidak bergerak. Hal ini menyangkut aspek pemberian status menurut klasifikasi hukum perdata khususnya tentang kebendaan yang masih dianut oleh mayoritas negara-negara didunia. Ini bearti berpengaruh pada penetapan aturan-aturan hukum keperdataan yang menguasai pesawat udara sebagai objek antara lain dapat mempunyai hubungan langsung dengan lembaga jaminan khususnya Hipotek. Lembaga Hipotek ini sangatlah dibutuhkan dalam dunia perusahaan penerbangan apabila suatu pesawat udara akan dijadikan jaminan hutang. Yang terpenting kapal udara tersebut memenuhi syarat publisitas (*operbaarheid*) dan memenuhi syarat telah di daftarkan.<sup>18</sup>

Di Indonesia ketentuan mengenai pesawat terbang udara di atur dalam Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan. Dalam Undang-Undang Penerbangan No 83 Tahun 1958 Pasal 9 ayat (1) dinyatakan bahwa pesawat udara yang dipergunakan untuk melakukan penerbangan, harus mempunyai tanda kebangsaan dan tanda pendaftaran yang akan di tetapkan lebih lanjut dengan keputusan Menteri. Kemudian Pasal 11 ayat (1) dinyatakan bahwa pesawat udara yang di daftarkan dalam daftar pesawat udara tersebut dalam Pasal 9 mempunyai kebangsaan Indonesia. Yang jelas dalam Pasal 17 konvensi Chicago dinyatakan bahwa "*Nationality of air craft have the nationality of the state in which they are registered*".

Selanjutnya didalam UU No.15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan tersebut dalam Bab V

<sup>17</sup> Rahmadhani.

<sup>18</sup> *Ibid.*, hlm. 103

dicantumkan juga masalah pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara serta penggunaannya sebagai jaminan. Maka Pasal-Pasal penting mengenai pendaftaran dan kebangsaan yang perlu diperhatikan dalam UU Penerbangan antara lain adalah Pasal 9, 10, 12 UU Penerbangan. Pasal 9 UU Penerbangan menyatakan sebagai berikut:<sup>19</sup>

1. Pesawat udara yang dioperasikan di Indonesia wajib mempunyai tanda pendaftaran
2. Pesawat udara sipil yang dapat memperoleh tanda pendaftaran Indonesia adalah pesawat udara yang tidak di daftarkan negara lain dan memenuhi salah satu ketentuan sebagai berikut :
  - a. Dimiliki oleh warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia.
  - b. Dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing dan dioperasikan oleh warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia dalam jangka waktu pemakaiannya minimal dua tahun secara terus menerus berdasarkan suatu perjanjian sewa-beli, sewa guna usaha atau bentuk perjanjian lainnya.
  - c. Dimiliki oleh instansi pemerintah.
  - d. Dimiliki oleh Lembaga twertwntu yang dimiliki pemerintah.

Ketentuan mengenai pendaftaran pesawat udara sipil sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dan pendaftaran pesawat udara ABRI diatur lebih lanjut dengan peraturan pemerintah. Kemudian Pasal 10 UU Penerbangan Menyatakan:<sup>20</sup>

1. Selain tanda pendaftaran sebagaimana dimaksud dalam Pasal 9 ayat (1), pesawat terbang dan helikopter yang dioperasikan di Indonesia wajib mempunyai tanda kebangsaan;
2. Tanda kebangsaan Indonesia hanya diberikan kepada pesawat terbang dan helikopter yang telah mempunyai tanda pendaftaran Indonesia;
3. Persyaratan dan tata cara untuk memperoleh dan mencabut tanda kebangsaan Indonesia sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dan jenis-jenis pesawat terbang dan helikopter tertentu yang dapat dibebaskan dari kewajiban memiliki tanda kebangsaan, diatur lebih lanjut dengan peraturan pemerintah.

Pesawat Udara Sebagai Jaminan Hipotek jika persyaratan dalam kedua Pasal tertentu telah di penuhi, maka menurut Pasal 12 UU Penerbangan, pesawat terbang dan helikopter dapat di jadikan jaminan Hipotek, sebagai dalam ketentuan dinyatakan sebagai berikut:<sup>21</sup>

1. Pesawat terbang dan helicopter yang telah mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia dapat dibebani Hipotek;
2. Pembebanan hipotek pada pesawat terbang dan helicopter sebagaimana yang dimaksud dalam ayat (1) harus di daftarkan;
3. Ketentuan sebagaimana di maksud dalam ayat (2) diatur dalam lebih lanjut dengan peraturan pemerintah. Kemudian dalam penjelasan atas Pasal 12 ayat (1) tersebut dinyatakan: Terhadap hipotek pesawat terbang dan helikopter sebagaimana dimaksud

<sup>19</sup> *Ibid.*, hlm. 104

<sup>20</sup> *Ibid.*, hlm. 105

<sup>21</sup> *Ibid.*

dalam ketentuan ini berlaku ketentuan-ketentuan Hipotek dalam BW. Ketentuan dalam Pasal ini tidak menutup pembebanan pesawat terbang dan helikopter dengan hak jaminan lain sesuai peraturan perundang-undangan yang berlaku.<sup>22</sup>

## 1.2 Kewenangan Notaris dalam Pengikatan Jaminan Pesawat Udara sebagai Jaminan Hutang

### A. Pesawat Udara Sebagai Jaminan Hutang Di Indonesia

Pesawat udara sebagai objek perjanjian yang dapat dibebani dengan kepentingan Internasional tersebut secara tegas diatur didalam Bab IX dari Pasal 71 sampai dengan Pasal 82 UU Penerbangan. Dalam Pasal 71 UU Penerbangan berbunyi: 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.

Berdasarkan pasal tersebut perlu diuraikan objek pesawat udara, kepentingan internasional, perjanjian bersyarat antara lain sebagai berikut:<sup>23</sup>

#### 1. Kerangka pesawat udara

Menurut Pasal 71 UUPenerbangan ada tiga jenis yang dapat digunakan sebagai objek pesawat udara masing-masing kerangka pesawat udara, mesin pesawat terbang dan helicopter. Kerangka tersebut adalah kerangka pesawat udara yang tidak digunakan untuk pesawat udara Negara yang apabila dipasang sesuai pada rangka pesawat udara itu disertifikasi oleh pejabat yang berwenang untuk mengangkut paling sedikit 8 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 itu.

#### 2. Mesin Pesawat Terbang;

Mesin pesawat terbang yang dapat dibebani kepentingan international 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-mesin pesawat terbang dengan propulsi jet, mempunyai daya dorong paling sedikit sebesar 1.750 lbs atau yang 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 atau terkait, dan seluruh data, buku petunjuk dan catatan yang berhubungan dengan itu.

#### 3. Helikopter

Helikopter yang dapat dibebani kepentingan internasional adalah helicopter tertentu yang tidak digunakan untuk pesawat udara Negara (*state aircraft*) yang disertifikasi oleh penerbangan yang berwenang untuk mengangkut paling sedikit 5 orang termasuk awak, atau barang yang lebih dari 450 kg, beserta seluruh perlengkapan, komponen, dan peralatan yang

<sup>22</sup> *Ibid.*, hlm. 106

<sup>23</sup> H. K Martono and Amad Sudiro, *Hukum Angkutan Udara* (Jakarta: Rajawali Pers, 2010).

terpasang, dimasukkan atau terkait (termasuk rotor-rotor) dan seluruh data, buku petunjuk, dan catatan yang berhubungan dengan itu.

Pembahasan mengenai status hukum pesawat udara dalam bidang hukum perdata selalu dikaitkan dengan klasifikasi hukum kebendaan yang umum dilakukan dalam hukum perdata mayoritas Negara di dunia ini. Melihat pada sifatnya maupun hakikatnya suatu pesawat udara merupakan suatu benda bergerak, oleh sebab itu yang pertama-tama menguasai suatu pesawat udara adalah pengaturan hukum keperdataan mengenai benda bergerak.<sup>24</sup>

Demikian untuk berbagai kepentingan khusus, sama halnya dengan kapal laut, perundang-undangan nasional<sup>4</sup> mayoritas Negara ternyata menyimpang dari aturan umum diatas dan memberlakukan pada pesawat udara berbagai aturan hukum yang lazim diberlakukan pada benda<sup>4</sup> tidak bergerak. Kecenderungan ini mengakibatkan timbulnya pandangan, terutama pada ahli hukum udara, untuk memberikannya suatu *exceptional* status sebagai benda bergerak yang diatur secara khusus atau menamakannya dengan *movable property sui generis*.<sup>25</sup>

*Sui generis* disini menunjuk pada sifat dari keberadaan pesawat udara, oleh karena menggolongkan pesawat udara dalam benda tidak bergerak akan merupakan suatu fiksi hukum, dalam hal ini R Soebekti berpendapat sebagai berikut: Pembagian dalam dua macam benda, yaitu benda bergerak dan tidak bergerak adalah sesuatu yang tidak dapat dihindarkan. Pembagian tersebut adalah sesuatu yang sesuai dengan kodrat alam, barang yang dapat dibawa kemana-mana harus tunduk pada peraturan yang berlain daripada yang berlaku untuk barang yang sepanjang masa tetap di tempatnya. Benda dari macam yang pertama mudah dihilangkan, oleh karena itu maka pembagian dan perbedaan dalam perlakuan terhadap dua macam benda tersebut adalah sesuatu yang dimana-mana terjadi secara otomatis.<sup>26</sup>

Pesawat udara dalam batasan hukum menurut mayoritas sistem hukum nasional Negara, dapat digunakan baik sebagai benda jaminan untuk pelunasan hutang maupun untuk perjanjian lain yang sifatnya memberi jaminan. Pesawat udara tersebut dapat dijadikan sebagai objek jaminan, baik untuk pelunasan utang bagi pen<sup>8</sup>ayaran harga perolehan pesawat itu sendiri maupun untuk pelunasan utang lain. Demikian untuk mendukung industri penerbangan nasional dan internasional dibutuhkan pengaturan<sup>8</sup> 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 seperti diatas cukup besar, akan tetapi hal ini tidak mengurangi adanya kebutuhan penggunaan pesawat udara sebagai *collateral*, terutama karena para kreditur<sup>6</sup> tidak selalu dapat mengandalkan diri pada garansi yang disediakan pemerintah. Selain itu hipotek dapat menjawab kebutuhan industri pesawat terbang dalam hal pengadaan pesawat, karena belum adanya pengaturan yang secara tegas mengakibatkan perusahaan penerbangan sulit memperoleh modal dan sebaliknya pemilik dana nasional dan internasional kurang

<sup>24</sup> Kantaadmadja, *Lembaga Jaminan Pesawat Udara Indonesia Ditinjau Dari Hukum Udara*.

<sup>25</sup> Kantaadmadja.

<sup>26</sup> Kantaadmadja.



6 tertarik meminjamkan uangnya kepada perusahaan penerbangan karena belum adanya kepastian dan jaminan hukum bahwa uang mereka akan kembali, sehingga pembebanan hipotek pada pesawat udara yang aturannya belum jelas maka dalam ketentuan Pasal 314 KUHD, disebutkan bahwa syarat kapal yang dapat diletakkan hipotek berukuran paling sedikit 20 m<sup>3</sup>. Fred BG. Tumbuan berpendapat hipotek pesawat udara bisa saja diatur di Indonesia. Ini bisa dianalogikan dengan Pasal 314 KUHD. Merujuk pada ketentuan Pasal 314 KUHD asal memenuhi size lalu didaftarkan, bisa saja hipotek dilakukan yang terpenting sudah memenuhi asas publisitas, dalam ketentuan Pasal 314 KUHD yang terpenting dalam menjadikan kapal sebagai agunan adalah harus melalui pencatatan, sehingga dapat diketahui oleh publik.<sup>27</sup>

### B. Pelaksanaan Pengikatan Jaminan Pesawat Udara Dengan Jaminan Hipotek

Pada dasarnya hipotek hanya dapat diletakkan oleh orang yang dapat memindah tangankan benda jaminan. Tindakan mengoperkan adalah tindakan pemilikan; jadi untuk dapat meletakkan hipotek orang tersebut harus cakap untuk berindak dan mempunyai hak (kewenangan) mengambil tindakan-tindakan pemilikan terhadap benda jaminan tersebut, dalam mana termasuk tindakan membebani.<sup>28</sup>

Tindakan membebani dapat dipandang sebagai permulaan dari suatu tindakan pengoperan, karena suatu pembebanan bisa berakhir dengan suatu pengoperan, dalam hal kreditur terpaksa menjual benda jaminan untuk mengambil pelunasan.

Dengan demikian, syarat kewenangan untuk mengambil tindakan *beschikking* dalam pembebanan hipotek berkaitan erat dengan kapan seorang menjadi pemilik suatu benda tetap. Dengan perkataan lain berkaitan dengan kapan hak milik atas tanah (dan bangunan yang bersatu dengannya) berpindah.

Pendaftaran hanya berfungsi sebagai sarana pembuktian saja, karena semua peralihan tanah dan hak-hak atas tanah (kecuali karena pewarisan dan pelepasan hak) harus dilakukan/dilaksanakan dengan akta PPAT. (Pasal 19 PP Nomor 10 Tahun 1961), maka peralihan hak atas tanah sudah terjadi pada saat ditandatanganinya akta pemindahan hak di depan PPAT. Hal itu sesuai ciri-ciri yang terdapat dalam akta jual beli ex PMA 11/1961 dimana dinyatakan bahwa objek jual beli telah diserahkan dan diterima, seperti juga uang harga pembeliannya. Dengan demikian, seorang pembeli yang sudah menyelesaikan akta jual belinya di depan PPAT, sekalipun pendaftaran pemindahan haknya belum terjadi, sudah wenang mengambil tindakan-tindakan pemilikan (*beschikking*) atas tanah (hak atas tanah) yang bersangkutan, sehingga ia sudah wenang untuk membebani.

Sehubungan dengan adanya pendapat, bahwa bagi para pihak hipotek sudah lahir pada saat penandatanganan akta hipotek, maka adanya syarat-syarat sudah ada kewenangan untuk mengambil tindakan-tindakan *beschikking* (termasuk didalamnya tindakan pembebanan) pada saat penandatanganan akta hipotek di hadapan PPAT. Kesulitan yang dihadapi oleh mereka

<sup>27</sup> "Ketiadaan Aturan Yang Jelas, 4plementasi Hipotek Pesawat Terhambat," HukumOnline.com, 2004, <https://www.hukumonline.com/berita/a/ketiadaan-aturan-yang-jelas-implementasi-hipotek-pesawat-terhambat-ho11634>.

<sup>28</sup> J Satrio, *Hukum Jaminan Hak Jaminan Kebendaan* (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1996).

yang berpendapat, bahwa hipotek bagi para pihak sudah lahir pada saat penandatanganan akta hipotek dihadapan PPAT dapat diatasi dengan menempuh jalan melalui kuasa memasang hipotek.

Mengenai syarat pembebanan, ada beberapa pasal penting yang perlu dikemukakan disini antara lain:

Pasal 2 menyatakan Pesawat udara yang dapat dibebani hipotek adalah pesawat udara yang telah memiliki tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia. Ketentuan ini disinggung dalam Pasal 12 UU No. 15 Tahun 1992. Kemudian Pasal 3 menyatakan bahwa:

1. Hipotek pesawat udara harus dibuat dalam bentuk akta otentik, hal ini juga berkaitan dengan Pasal 1171 BW;
2. Akta Otentik sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) adalah akta yang dibuat dihadapan pejabat yang ditunjuk berdasarkan Keputusan Menteri;
3. Biaya-biaya yang berkaitan dengan pembuatan akta hipotek sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) dan (2) ditetapkan oleh Menteri.

Selanjutnya dalam Pasal 5 ayat (3) Peraturan Pemerintah Tentang Pencatatan Hipotek Pesawat Udara dan Hak Kebendaan lainnya ini, juga dalam Pasal 7 ayat (2) Rekorisasi diatur tentang syarat-syarat yang wajib dipenuhi oleh pendaftar hipotek pesawat udara yakni sebagai berikut:<sup>29</sup>

1. Tanda bukti pemilikan pesawat udara yang dikeluarkan oleh Menteri atau salinan “*bill of sale*” atau salinan tanda bukti kepemilikan lainnya;
2. Salinan perjanjian utang-piutang antara debitur dengan bank atau lembaga keuangan lainnya yang bertindak sebagai kreditur;
3. Salinan akta hipotek yang dibuat dihadapan notaris atau pejabat yang ditunjuk oleh Menteri;
4. Salinan tanda pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara yang dikeluarkan oleh Menteri;
5. Bukti pembayaran biaya pencatatan hipotek pesawat udara;
6. Salinan bukti perjanjian asuransi pesawat, apabila pesawat udara yang bersangkutan diasuransikan.

Dalam Penjelasan atas Pasal 7 ayat (2) Rekorisasi, dinyatakan bahwa syarat-syarat yang disebutkan di atas wajib dipenuhi oleh pendaftar hipotek pesawat udara untuk memberikan kepastian hukum dan pengawasan. Menurut Pasal 1171 BW, hipotek harus dibuat dengan akta otentik artinya akta yang dibuat dihadapan pejabat yang berwenang untuk membuat akta otentik. Mengingat dalam praktek selama ini pejabat yang berhubungan dengan pesawat udara adalah Menteri atau pejabat yang ditunjuk oleh Menteri, maka dipandang tepat apabila akta hipotek pesawat udara selain dibuat dihadapan notaris juga dapat dibuat dihadapan Menteri atau pejabat yang ditunjuk oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuk oleh menteri. Kemudian menurut Pasal 6 Peraturan Pemerintah Tentang Pencatatan Hipotek tersebut, perjanjian jaminan lainnya selain hipotek harus dicatat dalam buku pencatatan hipotek dan harus dibuat dalam bentuk akta otentik. lebih lanjut Pasal 7 menyatakan sebagai berikut:<sup>30</sup>

<sup>29</sup> Satrio.

<sup>30</sup> Satrio.

1. Pesawat udara yang memiliki tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia yang dihipotekkan di luar negeri, tidak dapat dicatat dalam buku pencatatan hipotek, kecuali diatur sebaliknya dalam suatu perjanjian Internasional;
2. Pesawat udara asing yang dihipotekkan di luar negeri yang kemudian di operasikan di Indonesia dan memiliki tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia, Hipoteknya diakui di Indonesia dan harus dicatat dalam buku pencatatan hipotek di Indonesia.

Hipotek dan perjanjian jaminan lainnya yang dibuat di luar negeri legalisir pejabat yang berwenang. Jika tidak memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud dalam maka menurut ketentuan Pasal 5 ayat (3) dan Pasal 8, maka menurut ketentuan Pasal 9 hipotek permohonan pencatatan hipotek udara akan ditolak. Apabila memenuhi persyaratan, maka sebagai bukti pencatatan hipotek pesawat udara, Menteri atau pejabat yang di tunjuk berdasarkan keputusan menteri akan mengeluarkan sertifikat pencatatan hipotek paling lama 30 hari setelah tanggal pemohonan pencatatan. Pencatatan hipotek pesawat udara tersebut mulai berlaku sejak tanggal dikeluarkan sertifikat pencatatan hipotek.<sup>31</sup>

Akhirnya berdasarkan Peraturan Peralihan semua ketentuan yang mengatur pencatatan hipotek pesawat udara atau Hak-hak jaminan lainnya yang ada sebelum ditetapkan Peraturan Pemerintah ini dinyatakan tidak berlaku.

Menurut Alexander FH Roemokoy selaku *Head of Credit Recovery Group Bank Mandiri*. Berpendapat bahwa pelaksanaan hipotek di Indonesia adalah ketiadaan aturan yang jelas mengenai tata cara pengikatannya. Tanpa adanya bukti kepemilikan yang dapat dikuasai pihak bank, maka pesawat tidak bisa segera diperjualbelikan. Pada prinsipnya pembiayaan utang dengan jaminan pesawat udara bisa saja dilaksanakan sepanjang layak dibiayai dan memenuhi persyaratan internal bank serta ketentuan Bank Indonesia, akan tetapi, karena kepastian hukum terhadap pengikatan jaminan pesawat belum ada, bank tidak akan bersedia.<sup>32</sup>

### C. Kewenangan Notaris Dalam Pengikatan Jaminan Pesawat Udara Sebagai Jaminan Hutang di Indonesia

Dalam hal kewenangan Notaris yang menunjukkan bahwa Notaris mempunyai kemampuan dan pengetahuan yang komprehensif mengenai perbuatan hukum perdata, khususnya dalam pembuatan suatu akta yang mampu melindungi pihak-pihak yang terlibat didalamnya. Adanya kewenangan Notaris dalam hal membuat akta otentik, maka dalam UUJN Nomor 2 tahun 2014 diatur juga mengenai Kewenangan Notaris dalam pembuatan akta otentik meliputi 4 (empat) hal, yaitu.<sup>33</sup>

Notaris harus berwenang sepanjang yang menyangkut akta yang dibuat nya. Ketentuan ini diatur dalam Pasal 15 UUJN baik sebelum maupun dilakukan perubahan dalam UUJN tersebut, Notaris harus berwenang sepanjang mengenai orang dan untuk kepentingan siapa akta itu dibuat. Ketentuan ini diatur dalam Pasal 52 UUJN, Notaris berwenang sepanjang mengenai tempat dimana akta itu dibuat, hal ini diatur dalam Pasal 18 UUJN, Notaris juga

<sup>31</sup> Satrio.

<sup>32</sup> "Ketiadaan Aturan Yang Jelas, Implementasi Hipotek Pesawat Terhambat."

<sup>33</sup> A. A. Andi Prajitno., *Pengetahuan Praktis Tentang Apa Dan Siapa Notaris Di Indonesia* (Malang: Selaras, 2013).

berwenang sepanjang waktu pembuatan akta tersebut.

Maka akta hipotek merupakan suatu akta otentik dimana itu salah satu kewenangan notaris untuk membuatnya. Selain itu, pengaturan terhadap sistem pendaftaran pemberian jaminan kebendaan terhadap pesawat udara sebagai jaminan kredit tidak diatur dalam UU Penerbangan, namun mengikuti pengaturan pembebanan jaminan atas pesawat udara yaitu hipotek yang diatur dalam Pasal 1162 sampai dengan 1232 BW.<sup>34</sup>

Dalam Pasal 1171 BW menjelaskan bahwa pembebanan hipotek harus dilakukan dengan akta autentik yang dibuat di hadapan pejabat yang berwenang dalam hal ini adalah notaris. Kepentingan debitur terlindungi apabila perjanjian hipotek dilakukan dengan akta hipotek, hal tersebut termuat dalam Penjelasan Pasal 15 ayat (3) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2014 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2004 Tentang Jabatan Notaris menjelaskan bahwa notaris berwenang dalam pembuatan akta hipotek pesawat udara. Pasal 1179 BW menjelaskan bahwa pendaftaran hipotek harus dilakukan dalam daftar-daftar umum yang disediakan untuk itu. dalam hal itu yaitu, dilakukan dalam “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 kreditor dan debitur terikat terhitung sejak ditandatangani para pihak di depan notaris.<sup>35</sup> Pendaftaran perjanjian hipotek pesawat udara dilakukan oleh pejabat Direktorat Jendral Perhubungan Udara atau Pejabat yang ditunjuk oleh Menteri serta memiliki fungsi dan tugas untuk memberikan sertifikat hipotek pesawat udara (SHPU), menyimpan dan memelihara serta menghapuskan pendaftaran perjanjian hipotek pesawat udara. Pendaftaran yang dilakukan harus memuat tanggal pendaftaran, alamat terakhir Kreditor maupun Debitor secara lengkap, jangka waktu pelunasan utang, dan persyaratan-persyaratan pembebanan utang. Pendaftaran hipotek pesawat udara merupakan kewajiban dengan ancaman batal demi hukum. Pendaftaran perjanjian hipotek diatur didalam Pasal 1179 BW dilakukan untuk memenuhi asas publisitas dan spesialisitas sebagai perlindungan kepentingan pihak ketiga. Pendaftaran dilakukan agar pihak ketiga dapat mengetahui berapa nilai sisa harga pesawat udara yang dihipotekkan, sehingga pihak ketiga dapat mengantisipasi dan dapat menghindari apabila terjadi suatu kerugian.

Selain itu dalam Pasal 1171 BW dikatakan, bahwa Hipotek hanya dapat diberikan dengan suatu akta otentik, kecuali dalam hal-hal yang oleh undang-undang secara tegas ditentukan lain. Sehingga dapat disimpulkan, bahwa penyimpanan hanya dibenarkan dengan undang-undang. pada Pasal 1171 BW lembaga jaminan hipotek harus dibebankan atas akta autentik yang dibuat dihadapan pejabat berwenang dalam hal ini adalah notaris, untuk memperjelas hal tersebut, jika dilihat dalam Penjelasan Pasal 15 ayat (3) Undang-Undang Republik Indonesia

<sup>34</sup> I Nyoman Ganang Bayu Weda, I Made Sarjana, and Suatra Putrawan, “Pengaturan Pesawat Udara Sebagai Obyek Jaminan Kredit,” *Kertha Semaya : Journal Ilmu Hukum* 2, no. 6 (2014): 10, <https://ojs.unud.ac.id/index.php/kerthasemaya/article/view/43710>.

<sup>35</sup> Weda, Sarjana, and Putrawan.

Nomor 2 Tahun 2014 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2004 Tentang Jabatan Notaris menjelaskan kewenangan lain Notaris yaitu salah satunya membuat akta hipotek pesawat terbang. Dari penjelasan tersebut, Notaris secara tegas berwenang membuat suatu akta hipotek pesawat terbang. Kewenangan notaris dalam membuat akta hipotek pesawat terbang memberikan suatu perlindungan hukum dan kepastian hukum bagi para pihak. Oleh karena itu, lembaga jaminan yang paling relevan untuk pesawat udara adalah jaminan hipotek.

Notaris juga memiliki wewenang untuk membuat SKMH, dengan ini berarti SKMH juga mempunyai kekuatan pembuktian yang sempurna. Keberadaan SKMH dalam proses penjaminan Hipotek pesawat udara merupakan pilihan para pihak, boleh dibuat, boleh tidak, boleh dihadapan Notaris, boleh tidak, karena pada intinya SKMH merupakan surat kuasa dan bentuknya perjanjian, dengan ini berarti berlaku asas kebebasan berkontrak sesuai dengan Pasal 1338 BW.<sup>36</sup> Pada awal mula digunakannya SKMH, biasanya SKMH dibuat dalam bentuk “surat kuasa mutlak” dengan mengesampingkan ketentuan yang tercantum dalam Pasal 1813 BW, hal tersebut menghindari pemberian kuasa sewaktu-waktu dapat mencabut surat kuasa tersebut.<sup>37</sup>

#### IV. PENUTUP

##### Kesimpulan

1. UU Penerbangan sekarang ini tidak mengatur mengenai pengikatan jaminan hipotek terhadap pesawat udara sehingga memunculkan ketidakpastian hukum, dimana timbul beberapa perbedaan pendapat terkait lembaga jaminan manakah yang tepat terhadap pembebanan jaminan suatu pesawat udara berdasarkan hukum jaminan Indonesia. Hingga sekarang jaminan Hipotek merupakan jaminan yang paling relevan untuk pengikatan terhadap pesawat udara, dikarenakan pesawat udara memiliki sifat kekhususan (*sui generis*). Hal tersebut dikarenakan pesawat udara mempunyai tanda pendaftaran dan tanda kebangsaan yang sebagaimana diatur dalam Pasal 24 UU Penerbangan.
2. Dalam Pasal 1171 BW yang menjelaskan bahwa pembebanan hipotek harus dilakukan dengan akta autentik yang dibuat di hadapan pejabat yang berwenang dalam hal ini adalah notaris. Hal ini sesuai dengan penjelasan Pasal 15 ayat (3) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2014 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2004 Tentang Jabatan Notaris menjelaskan bahwa notaris berwenang dalam pembuatan akta hipotek pesawat udara. Pendaftaran pemberian jaminan kebendaan atas pesawat udara dengan dibuatkan akta hipotek pesawat udara dapat didaftarkan Notaris pada Buku Daftar Hipotek Pesawat Udara oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara atau pejabat yang ditunjuk oleh Menteri.

<sup>36</sup> Ari Septi Widiana Prastica, “Keterlibatan Notaris Dalam Proses Penjaminan Hipotek Kapal Laut,” *Jurnal Perspektif* 23, no. 1 (2018): 28–34, <https://jurnal-perspektif.org/index.php/perspektif/article/view/671>.

<sup>37</sup> Prastica.

## Saran

1. Hendaknya pemerintah agar membentuk suatu produk hukum guna memberikan kepastian dan perlindungan hukum bagi kreditur yang memberikan pembiayaan dengan objek jaminan pesawat terbang mengingat industri pesawat terbang tumbuh sangat pesat pada masa sekarang
2. Hendaknya jika jaminan kebendaan yang sangat tepat untuk pesawat udara adalah hipotek, maka pemerintah perlu membuat aturan pelaksanaan mengenai pembebanan hipotek pesawat udara sehingga pendaftaran hipotek pesawat udara dapat dilaksanakan dan melahirkan jaminan kebendaan yang memberikan perlindungan hukum kepada para pihak yang terkait, misalnya seperti kreditur

## REFERENSI

- Andhanaricwari, Duhita Pradnya, Lastuti Abubakar, and Tri Handayani. "Analisis Yuridis Terhadap Praktik Jaminan Pesawat Udara Ditinjau Dari Hukum Jaminan Indonesia." *Delagalata: Jurnal Ilmu Hukum* 6, no. 1 (2021): 65–80. <http://jurnal.umsu.ac.id/index.php/degalata/article/view/4818>.
- Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman. *Naskah Ilmiah Persiapan Rancangan Undang-Undang Tentang Hipotek Pesawat Udara*. Jakarta: BPHN Departemen Kehakiman dan HAM, 1981.
- Jhonny, Ibrahim. *Teknik Penulisan Hukum Normatif*. Jakarta: Bayumedia, 2009.
- Kantaadmadja, Mieke Komar. *Lembaga Jaminan Pesawat Udara Indonesia Ditinjau Dari Hukum Udara*. Bandung: Alumni, 1989.
- HukumOnline.com. "Ketiadaan Aturan Yang Jelas, Implementasi Hipotek Pesawat Terhambat," 2004. <https://www.hukumonline.com/berita/a/ketiadaan-aturan-yang-jelas-implementasi-hipotek-pesawat-terhambat-hol11634>.
- Martono, H. K, and Amad Sudiro. *Hukum Angkutan Udara*. Jakarta: Rajawali Pers, 2010.
- Marzuki, Peter Mahmud. *Penelitian Hukum*. Jakarta: Kencana, 2010.
- Prajitno., A. A. Andi. *Pengetahuan Praktis Tentang Apa Dan Siapa Notaris Di Indonesia*. Malang: Selaras, 2013.
- Prastica, Ari Septi Widiana. "Keterlibatan Notaris Dalam Proses Penjaminan Hipotek Kapal Laut." *Jurnal Perspektif* 23, no. 1 (2018): 28–34. <https://jurnal-perspektif.org/index.php/perspektif/article/view/671>.
- Rahmadhani, Pradnya Paramitha Dias. "Kepastian Hukum Pesawat Udara Sebagai Jaminan Pada Perjanjian Kredit Dalam Pengembangan Industri Penerbangan." Universitas Sebelas Maret, 2019. <https://digilib.uns.ac.id/dokumen/abstrak/70487/Kepastian-hukum-pesawat-udara-sebagai-jaminan-pada-perjanjian-kredit-dalam-pengembangan-industri-penerbangan>.
- Satrio, J. *Hukum Jaminan Hak Jaminan Kebendaan*. Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1996.
- Sembiring, Martin Ari Gunanta. "Status Hukum Jaminan Pesawat Dalam Perkembangan Objek Jaminan Di Indonesia." *SASI* 25, no. 2 (2019): 157. <https://fhukum.unpatti.ac.id/jurnal/sasi/article/view/196>.
- Soekanto, Soerjono. *Pengantar Penelitian Hukum*. Cetakan I. Jakarta: UI Press, 1986.

Weda, I Nyoman Ganang Bayu, I Made Sarjana, and Suatra Putrawan. "Pengaturan Pesawat Udara Sebagai Obyek Jaminan Kredit." *Kertha Semaya : Journal Ilmu Hukum* 2, no. 6 (2014): 10. <https://ojs.unud.ac.id/index.php/kerthasemaya/article/view/43710>.

#### **PeraturanPerundang-Undangan**

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (*Burgerlijk Wetboek*) Staatsblaad 1847 Nomor 23;  
Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (*Wetboek Van Koophandel*) Staatblad 1847 Nomor 23;  
Keputusan Menteri Perhubungan KM. 49 tahun 2009 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 47 Tentang Pendaftaran Pesawat Udara;  
Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tanggal 02 Februari 2021 Tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan Lembaran Negara Tahun 2001 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Nomor 6644);  
Peraturan Presiden Nomor 8 Tahun 2007 Tentang Pengesahan *Convention On International Interest In Mobile Equipment* (Konvensi Tentang Kepentingan Internasional Dalam Peralatan Bergerak), Lembaran Negara Tahun 2007 Nomor 39);  
Undang Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945;  
Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1992 tentang Perbankan (Lembaran Negara Tahun 1992 Nomor 31, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3472);  
Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1998 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1992 tentang Perbankan (Lembaran Negara Tahun 1998 Nomor 182, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3790);  
Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1996 tentang Hak Tanggungan Atas Tanah Beserta Benda-Benda yang Berkaitan dengan Tanah (Lembaran Negara Tahun 1996 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3632);  
Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 Tentang Jaminan Fidusia (Lembaran Negara Tahun 1999 Nomor 168, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3889);  
Undang - Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4956);  
Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2004 tentang Jabatan Notaris (Lembaran Negara Tahun 2004 Nomor 117, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4432);  
Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2004 tentang Jabatan Notaris (Lembaran Negara Tahun 2014 Nomor 3, Tambahan Lembaran Negara Nomor 5491);

# Pesawat Udara sebagai Jaminan Kredit dalam Hukum Jaminan di Indonesia

## ORIGINALITY REPORT

23%

SIMILARITY INDEX

23%

INTERNET SOURCES

12%

PUBLICATIONS

%

STUDENT PAPERS

## PRIMARY SOURCES

1	<a href="http://hukumtransportasi2015.wordpress.com">hukumtransportasi2015.wordpress.com</a> Internet Source	4%
2	<a href="http://jurnal-perspektif.org">jurnal-perspektif.org</a> Internet Source	4%
3	<a href="http://ejournal.undip.ac.id">ejournal.undip.ac.id</a> Internet Source	3%
4	<a href="http://ejurnal.ubharajaya.ac.id">ejurnal.ubharajaya.ac.id</a> Internet Source	3%
5	<a href="http://notarylaw.journal.ulm.ac.id">notarylaw.journal.ulm.ac.id</a> Internet Source	2%
6	<a href="http://www.hukumonline.com">www.hukumonline.com</a> Internet Source	2%
7	<a href="http://fhukum.unpatti.ac.id">fhukum.unpatti.ac.id</a> Internet Source	2%
8	<a href="http://www.needthis.org">www.needthis.org</a> Internet Source	2%



---

Exclude quotes      On

Exclude matches      < 2%

Exclude bibliography      On