

## TANGGUNG JAWAB NOTARIS TERHADAP EKSEKUSI JAMINAN PESAWAT UDARA DALAM INTERNATIONAL INTEREST PADA KONVENSI CAPE TOWN 2001

**Velliana Tanaya Wijaya**

Fakultas Hukum, Universitas Pelita Harapan  
*velliana.tanaya@uph.edu*

**Anggraeni Nawang Hapsari**

Fakultas Hukum, Universitas Pelita Harapan  
*anggraeninaw@gmail.com*

### ***Abstract***

*A notary, as a public official, is authorized to create authentic deeds according to Law Number 2 of 2014, amending Law Number 30 of 2004 regarding the position of notaries. These deeds can range from encumbrance of collateral on movable or immovable objects to the execution of collateral against the object. The concept of executing a fiduciary guarantee of a movable object differs significantly from a lease agreement on an aircraft object; however, both involve execution in case of a breach of promise. Notaries are actively involved in preparing auction minutes for fiduciary guarantees, pledges, and mortgages, but there is currently no clear process for executing aircraft mortgages. To address this, Indonesia ratified the 2001 Cape Town Convention in 2007, introducing the irrevocable letter of application for deregistration and export (IDERA) as a mechanism for aircraft repossession. Previously, creditors needed a court decision to recall their aircraft, but now they can use IDERA, which holds the same power as a court decision. Despite this, the responsibilities of notaries in executing international interests related to aircraft remain unclear in Indonesia. Notaries are currently only responsible for legalizing aircraft ownership documents during registration in Indonesia and creating authentic lease agreement deeds.*

**Keywords:** *Aircraft, Execution, Notary, IDERA.*

### ***Intisari***

Seorang notaris, sebagai pejabat umum, memiliki wewenang untuk membuat akta autentik berdasarkan Pasal 15 Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2004 tentang Jabatan Notaris. Jenis akta yang dapat dibuat oleh notaris meliputi pembebanan jaminan pada benda (bergerak maupun tidak bergerak) hingga pelaksanaan jaminan tersebut. Konsep pelaksanaan jaminan fidusia pada benda bergerak berbeda secara signifikan dengan perjanjian sewa guna usaha pada pesawat udara; namun keduanya melibatkan pelaksanaan dalam kasus pelanggaran janji. Notaris aktif dalam menyusun risalah lelang untuk jaminan fidusia, gadai, dan hipotek, namun saat ini belum ada proses yang jelas untuk pelaksanaan hipotek pesawat udara. Untuk mengatasi hal ini, Indonesia meratifikasi Konvensi Cape Town

2001 pada tahun 2007, yang memperkenalkan surat permohonan penghapusan pendaftaran dan ekspor yang tidak dapat dicabut kembali (IDERA) sebagai mekanisme pengambilalihan kembali pesawat udara. Sebelumnya, kreditur memerlukan keputusan pengadilan untuk menarik kembali pesawat udaranya, namun kini mereka dapat menggunakan IDERA, yang memiliki kekuatan yang sama dengan keputusan pengadilan. Meskipun demikian, tanggung jawab notaris dalam pelaksanaan kepentingan internasional terkait pesawat udara masih belum jelas di Indonesia. Saat ini, notaris hanya bertanggung jawab untuk melegalkan dokumen kepemilikan pesawat udara saat pendaftaran di Indonesia dan membuat akta otentik atas perjanjian sewa guna usaha.

**Kata Kunci:** *Pesawat Udara, Eksekusi, Notaris, IDERA.*

## A. Pendahuluan

Pertumbuhan perekonomian di Indonesia semakin hari semakin menguat. Hal ini ditunjukkan berdasarkan data Badan Pusat Statistik (BPS) pada triwulan IV 2022 yang menunjukkan pertumbuhan ekonomi di Indonesia tercatat tetap tinggi, yaitu sejumlah 5,01% year on year (yoy) (lima koma nol satu persen). Secara keseluruhan, pertumbuhan perekonomian di Indonesia mencapai angka 5,31% yoy (lima koma tiga puluh satu persen). Angka ini cenderung memiliki peningkatan dibandingkan dengan dengan angka pertumbuhan perekonomian Indonesia di tahun 2021 sebesar 3,70% yoy (tiga koma tujuh persen). Berdasarkan prakiraan Badan Pusat Statistik, pertumbuhan ekonomi di Indonesia pada tahun 2023 akan terus meningkat dan tetap kuat di angka 4,5 – 5,3%<sup>1</sup> (empat koma lima sampai dengan lima koma tiga persen) dikarenakan naiknya mobilitas masyarakat pasca penghapusan kebijakan Pemberlakuan Pembatasan Kegiatan Masyarakat (PPKM).

Pada akhir tahun 2022 lalu, Indonesia berhasil menyelenggarakan G-20 dimana di dalamnya membahas ASEAN Chairmanship 2023, Indo-Pacific Economic Framework (IPEF), ekonomi digital, pemberdayaan UMKM, rantai pasok global, SDM untuk mendukung TIK, dan keuangan inklusif.<sup>2</sup> Pertemuan ini mengindikasikan bahwa Indonesia merupakan salah satu negara yang

---

<sup>1</sup> Badan Pusat Statistik. "Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Tetap Kuat". [https://www.bi.go.id/id/publikasi/ruang-media/news-release/Pages/sp\\_252823.aspx](https://www.bi.go.id/id/publikasi/ruang-media/news-release/Pages/sp_252823.aspx). BI.GO.id (diakses 28 Februari 2023).

<sup>2</sup> Upaya Indonesia dalam Penguatan Ekonomi Pasca Pandemi dan Menghadapi Krisis Global Dapatkan Dukungan dari Pelaku Usaha Internasional, Siaran Pers HM.4.6/477/SET.M.EKON.3/08/2022, Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia, 2022.

memiliki kemampuan untuk mendorong perekonomian dunia. Peningkatan perekonomian di Indonesia, sebagaimana dijelaskan di atas, memiliki keterkaitan yang erat dengan sektor pembiayaan. Lembaga pembiayaan memiliki peran yang penting bagi perekonomian di Indonesia karena lembaga pembiayaan membantu menyalurkan dana melalui pembiayaan dan pendanaan kepada berbagai investasi dan proyek pengembangan ekonomi. Keberadaan pembiayaan ini erat kaitannya dengan jaminan. Pada dasarnya, kegiatan pembiayaan akan dilakukan oleh perusahaan pembiayaan. Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 29/POJK.05/2014 tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Pembiayaan menjelaskan bahwa kegiatan usaha perusahaan pembiayaan dapat meliputi pembiayaan investasi, pembiayaan modal kerja, pembiayaan multiguna, dan/atau kegiatan usaha pembiayaan lain berdasarkan persetujuan OJK.

Keberadaan pesawat terbang saat ini sangat dibutuhkan bagi masyarakat di seluruh dunia mengingat mobilitas tinggi yang dimiliki oleh masyarakat. Dengan fasilitas, layanan, serta jangka waktu yang relatif lebih cepat dibandingkan dengan moda transportasi lainnya, membuat pesawat diminati oleh banyak masyarakat di dunia. Khususnya di Indonesia, hal ini juga disebabkan Indonesia yang merupakan negara kepulauan sehingga pesawat terbang selaku alat transportasi menjadi alternatif yang sangat strategis dan dinilai cukup aman.<sup>3</sup> Berdasarkan data yang tersedia pada laman *Aviation Safety Network*, terdapat sejumlah 20 (dua puluh) kecelakaan pesawat terbang yang terjadi di dunia pada tahun 2019 sebagaimana akan penulis rincikan kembali pada Gambar 1 sebagaimana akan dilampirkan dalam penelitian ini,<sup>4</sup> angka tersebut tergolong cukup rendah apabila dibandingkan dengan akumulasi penerbangan yang terjadi pada tahun tersebut. Sedangkan berdasarkan data yang ada disajikan pada laporan Statistik Transportasi Udara Tahun 2019 dari Badan Pusat Statistik disebutkan bahwa penumpang pesawat terbang yang ada di Indonesia pada tahun 2019 mengalami kenaikan sejumlah 4.515.556 (empat juta lima ratus lima belas ribu lima ratus lima puluh enam) penumpang

---

3 Moch. Isnaeni, *Hipotek Pesawat Udara di Indonesia* (Surabaya: Dharma Muda, 1996), 10-11.

4 Aviation Safety Network. "Info Graphics AirCrash 2019". [https://aviation-safety.net/graphics/infographics/ASN\\_infographic\\_2019.jpg](https://aviation-safety.net/graphics/infographics/ASN_infographic_2019.jpg). Aviation-Safety.net (diakses 25 November 2022).

dibandingkan dengan data pada tahun 2015.<sup>5</sup> Sedangkan jumlah pesawat terbang yang diterbangkan pada tahun 2019 sebanyak 876.996 (delapan ratus tujuh puluh enam ribu sembilan ratus sembilan puluh enam) unit.<sup>6</sup>

Kenaikan angka penerbangan tersebut mengindikasikan bahwa minat masyarakat dinilai cukup tinggi terhadap kendaraan pesawat terbang. Namun begitu, perlu diketahui juga bahwa jenis transportasi ini merupakan jenis transportasi yang sifatnya padat modal. Di Indonesia, peminat pada jenis angkutan udara ini dari waktu ke waktu cenderung meningkat apabila dibandingkan dengan minat masyarakat terhadap jenis angkutan lain.

Terdapat beberapa pengaturan mengenai pesawat terbang di Indonesia yang sudah diubah melalui Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja salah satunya adalah mengenai penyederhanaan serta kemudahan bagi investor terutama dari sisi pembukaan usaha baru di bidang penerbangan. Pada Pasal 118 ayat (2) UU Penerbangan dielaskan bahwa pelaku usaha pesawat terbang (niaga) berjadwal wajib memiliki setidaknya 5 (lima) unit pesawat terbang dan setidaknya menguasai 10 (Sepuluh) unit pesawat terbang. Namun semenjak Undang-Undang Cipta Kerja telah di sahkan, syarat kepemilikan pesawat terbang (niaga) berjadwal telah diubah menjadi wajib memiliki paling sedikit 1 (satu) pesawat terbang, dan menguasai paling sedikit 2 (dua) pesawat terbang. Hal ini telah diatur lebih lanjut melalui Pasal 65 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan (selanjutnya disebut sebagai “**PP 32/21**”). Maksud pemerintah dalam mengurangi penguasaan pesawat terbang untuk pelaku usaha adalah untuk memperhatikan keseriusan pelaku usaha dan calon pelaku usaha pada aspek keselamatan. Selain syarat pengurangan kepemilikan serta penguasaan pesawat terbang, pemerintah juga memberikan kemudahan lainnya dengan penyederhanaan pengaturan perizinan usaha, penghapusan surat persetujuan kegiatan rancang bangun tanpa mengabaikan ketentuan keselamatan dan pelayanan.<sup>7</sup> Hal ini mengindikasikan bahwa ketentuan mengenai pesawat

---

5 Katalog Badan Pusat Statistik, Statistik Transportasi Udara, (Jakarta: BPS RI, 2019), 20.

6 Ibid.

7 Rinaldi Mohammad Azka. “Dampak UU Cipta Kerja ke Sektor Penerbangan, Banyak Izin Dihapus.” *ekonomi.bisnis.com*. <https://ekonomi.bisnis.com/read/20201204/98/1326441/dampak-uu-cipta-kerja-ke-sektor-penerbangan-banyak-izin-dihapus> (diakses 6 Maret 2023).

terbang di Indonesia tentunya telah diatur sedemikian rupa sehingga perusahaan penyedia maskapai penerbangan niaga telah memantapkan niatnya untuk melakukan kegiatan usahanya di Indonesia.

Penguasaan yang dimaksud dalam PP 32/21 tidak dijelaskan secara detail. Menurut Prita Amalia dalam bukunya *Industri Penerbangan Indonesia* menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan penguasaan tersebut adalah sewa guna usaha (*leasing*).<sup>8</sup> *Leasing* adalah salah satu cara yang dapat ditempuh oleh para perusahaan penerbangan negara maupun swasta dalam rangka penambahan armada pesawat udaranya karena *leasing* merupakan suatu kegiatan pembiayaan dalam bentuk barang modal, dengan hak *optie* maupun tidak, yang kemudian diganakan oleh *lessee* (pihak pengguna atau pihak penyewa guna usaha), dalam suatu jangka waktu tertentu dan berdasarkan pembayaran secara berkala.<sup>9</sup> Sewa guna usaha memiliki perbedaan yang tipis apabila dibandingkan dengan sewa beli. Sewa beli adalah suatu ciptaan dari kebiasaan yang sudah diakui oleh yurisprudensi, kebiasaan yang dimaksud dalam sewa beli adalah berpindahnya kepemilikan hukum suatu objek sesaat setelah berakhirnya masa sewa oleh *lessee*. Sewa beli berbeda dengan skema cicilan, karena dalam skema cicilan, peralihan barang akan beralih ketika penandatanganan akta jual beli, sedangkan dalam sewa beli, barang akan otomatis beralih kepemilikannya setelah masa sewa berakhir.<sup>10</sup> Menurut Munir Fuady, terdapat lini yang jelas atas sewa guna usaha dengan sewa beli, hal ini dapat dilihat dari hak opsi bagi penyewa (*lessee*) untuk membeli barang modal atau memperpanjang jangka waktu sewa guna usaha. Oleh karena itu penyewa dalam guna usaha tetap menjadi pemilik objek tersebut meskipun *lessor* (perusahaan pembiayaan) telah memperpanjang hak-guna usahanya, sedangkan dalam sewa beli, objek akan berpaling ke penyewa setelah jangka waktu sewa berakhir.<sup>11</sup>

---

8 Prita Amalia, *Industri Penerbangan di Indonesia Aspek Hukum Pasca Cape Town Convention 2001* (Bandung: Refika Aditama, 2016), 19.

9 Surat Keputusan Besama Menteri Keuangan, Menteri Perindustrian, dan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor KEP-122/MK/IV/2/1974, No. 32/M/SK/2/1974, dan No. 30/Kpb/I/1974 tentang Kegiatan Sewa Guna Usaha (*Leasing*).

10 Munir Fuady, *Hukum Tentang Pembiayaan* (Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2006), 26.

11 *Ibid.*

Sewa guna usaha erat kaitannya dengan fidusia, terutama dalam penjaminan objek dari perjanjian sewa guna usaha tersebut. Secara umum, dalam perjanjian pembiayaan sewa guna usaha biasanya pihak *leasing* mencantumkan kata-kata dijamin secara fidusia, yang artinya bahwa dalam perjanjian sewa guna usaha tersebut (sebagai perjanjian pokok) menimbulkan adanya penjaminan fidusia (sebagai perjanjian aksesoir) yang berarti hal tersebut membebani sewa sebagai jaminan pelunasan atas hutang apabila suatu saat nanti terjadi wanprestasi.<sup>12</sup> Secara umum, pesawat terbang yang dijamin dengan jaminan fidusia dapat dieksekusi salah satunya dengan cara lelang apabila kreditur melakukan wanprestasi, termasuk namun tidak terbatas pada kegagalan pembayaran piutang, sama halnya dengan Hipotik. Tahapan eksekusi jaminan fidusia dapat dilakukan secara pelaksanaan titel eksekutorial berdasarkan Pasal 15 ayat (3) Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia yang menjelaskan bahwa sertifikat jaminan fidusia memiliki kekuatan eksekusi eksekutorial yang sama dengan putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap.

Skema eksekusi pesawat terbang yang telah dijelaskan sebelumnya merupakan eksekusi yang berbeda dengan fidusia. Dalam skema eksekusi pesawat terbang yang dijelaskan sebelumnya, pihak yang berperan penting dalam eksekusi tersebut adalah pihak *lessor* dan *lessee*. Agar *lessor* dapat “mengambil kembali” pesawat yang telah disewakan oleh *lessor* kepada *lessee* di negara *lessee* maka pemerintah Indonesia telah memfasilitasi *lessor* yang ingin mengambil kembali pesawat terbang tersebut dengan keberadaan IDERA (*Irrevocable Deregistration and Export Request Authorisation*) atau kuasa untuk memohonkan penghapusan pendaftaran dan ekspor yang tidak dapat dicabut kembali. IDERA merupakan kuasa yang dapat diajukan untuk diterbitkan oleh operator atau pemilik terdaftar atas pesawat terbang yang telah memiliki sertifikat pendaftaran di Indonesia.<sup>13</sup> IDERA harus diketahui dan dicatat oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Setiap sertifikat pendaftaran pesawat udara yang dikeluarkan akan berlaku sampai dengan

---

12 Baiq Chasima Yudistika dan Suatra Putrawan. *Kajian Hukum Mengenai Eksekusi Jaminan Fidusia oleh Pihak Lelang Secara Sepihak* (Bali: Universitas Udayana, 2019), 3.

13 Prita Amalia., 121.

jangka waktu yang telah ditentukan dalam sertifikat, kecuali ada permintaan penghapusan pendaftaran pesawat terbang yang dilakukan akibat terjadinya wanprestasi oleh *lessor* tanpa adanya putusan pengadilan.<sup>14</sup> Eksekusi pesawat udara dengan menggunakan IDERA sering dilakukan oleh maskapai pesawat udara di Indonesia karena wanprestasi atau berakhirnya perjanjian kerja sama, terutama saat pandemi melanda yang mengakibatkan penurunan jumlah penumpang pesawat terbang.

Pada tahun 2007, Indonesia telah meratifikasi Cape Town Convention melalui Peraturan Presiden Nomor 8 Tahun 2007 tentang Pengesahan Convention on International Interest in Mobile Equipment. Instrumen *hard law* memungkinkan negara untuk lebih berkomitmen dan kredibel pada perjanjian internasional.<sup>15</sup> Atas ratifikasi tersebut, Indonesia secara tidak langsung telah menyetujui keberadaan *international interest* pada ketentuan penjamian pesawat terbang di Indonesia. *International interest* didefinisikan sebagai hak jaminan oleh kreditor yang harus dibedakan dengan hak kreditor berdasarkan hukum nasional suatu negara.<sup>16</sup> Selain menjelaskan soal *international interest*, Cape Town Convention juga telah mengatur mengenai IDERA. Hal ini telah diatur dalam Peraturan Jenderal Perhubungan Udara mengenai Petunjuk Pelaksanaan IDERA yang disebut dengan SI 47-02. SI 47-02 merupakan salah satu aturan pelaksanaan dalam tataran teknis yang dibuat oleh pemerintah Indonesia dalam melaksanakan kewajiban internasionalnya setelah diratifikasinya *Cape Town Convention* 2001.<sup>17</sup>

Notaris sebagai pejabat umum berwenang untuk membuat akta autentik. Apabila kita lihat ketentuan dalam Pasal 15 ayat (1) dan (2) Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2004 tentang Jabatan Notaris (selanjutnya disebut sebagai “UUJN”), dijelaskan bahwa notaris berwenang untuk membuat akta otentik mengenai semua perbuatan, perjanjian, dan penetapan yang diharuskan oleh peraturan perundang-undangan dan/atau yang dikehendaki oleh yang berkepentingan.

---

14 Prita Amalia., 123.

15 Muhammad Reza Syariffudin Zaki, *Hukum Perdagangan Internasional* (Jakarta: Prenadamedia: Divisi Kencana, 2021), 57.

16 Ibid., 6.

17 Ibid., 121.

Lebih khusus, pada ayat selanjutnya dijelaskan bahwa notaris berwenang pula membuat akta risalah lelang. Penulis paham betul bahwa eksekusi jaminan fidusia dari perjanjian sewa guna usaha memiliki konsep yang sangat berbeda dengan perjanjian sewa guna usaha (*lease agreement*) pada objek pesawat terbang. Namun demikian, keduanya memiliki persamaan, yaitu adanya eksekusi apabila terdapat cedera janji (*wanprestasi*) dalam perjanjian sewa guna usaha yang telah disepakati sebelumnya.

Mengingat bahwa notaris memiliki peran serta tanggung jawab yang besar dalam eksekusi jaminan fidusia, maka atas hal tersebut, penulis tertarik untuk mengetahui peran dan tanggung jawab notaris dalam eksekusi pesawat terbang berdasarkan perjanjian sewa guna usaha yang penulis tinjau melalui Cape Town Convention 2001.

Atas penjelasan yang telah sampaikan di atas, maka penulis menentukan rumusan masalah dalam penelitian ini menjadi 2 (dua) pertanyaan, yaitu (1) Bagaimana pelaksanaan eksekusi pesawat terbang di Indonesia apabila penyewa guna usaha atau *lessee* terbukti *wanprestasi* atas perjanjian sewa guna usaha (*lease agreement*) dalam kepentingan Internasional (*International Interest*); dan (2) Bagaimana peranan notaris dalam pelaksanaan eksekusi jaminan pesawat udara berdasarkan kepentingan internasional (*International Interest*).

## **B. Ketentuan Kepemilikan Pesawat Udara di Indonesia**

Indonesia saat ini sedang gencar melakukan penyederhanaan perizinan berinvestasi oleh asing maupun dalam negeri pada segala aspek kegiatan usaha yang akan ada dan/atau memiliki potensi untuk dilaksanakan di Indonesia. Penyederhanaan ini dilakukan berawal dengan pengesahan ketentuan Undang-Undang Nomor 11 tahun 2020 tentang Cipta Kerja (“UUCK”). Pada tanggal 20 November tahun 2020, pemerintah telah mengesahkan UUCK, dimana di dalamnya terdapat beberapa perubahan ketentuan undang-undang pada sektor tertentu, salah satunya adalah sektor penerbangan. Maksud pemerintah dalam melakukan “penyederhanaan” ketentuan pada UU Penerbangan pada UUCK adalah untuk mendukung kemudahan investasi para investor di Indonesia.

Dasar hukum mengenai penyelenggaraan pesawat penerbangan di Indonesia sudah diatur dalam Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan (“**PP 32/2021**”). Setiap pesawat udara yang beroperasi di Indonesia wajib memiliki tanda pendaftaran.<sup>18</sup> Pendaftaran ini wajib dilakukan oleh pemilik atau yang diberikan kuasa oleh pemilik dengan: (i) menunjukkan bukti kepemilikan atau penguasaan pesawat udara; (ii) menunjukan bukti penghapusan pendaftaran atau tidak didaftarkan di negara lain; (iii) memenuhi ketentuan persyaratan batas usia pesawat udara yang ditetapkan oleh Menteri<sup>19</sup>, (iv) bukti asuransi pesawat udara; dan (v) bukti terpenuhinya persyaratan pengadaan udara sesuai dengan peraturan yang berlaku atau saat ini dengan Peraturan Menteri Perhubungan tentang Perubahan Kesepuluh atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 25 Tahun 2008 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara. Untuk pesawat udara sipil<sup>20</sup> yang beroperasi di Indonesia wajib:

1. Dimiliki oleh subjek hukum Indonesia;
  2. Apabila dimiliki oleh warga negara asing, maka wajib dioperasikan oleh subjek hukum Indonesia untuk jangka waktu pemakaian minimal 2 (dua) tahun secara terus menerus berdasarkan perjanjian;
  3. Pesawat udara tersebut wajib dimiliki oleh instansi pemerintah pusat atau pemerintah daerah, dan tidak digunakan untuk misi penegakan hukum; atau
  4. Dimiliki oleh warga negara atau badan hukum asing yang pesawat udaranya dikuasai oleh badan hukum Indonesia berdasarkan suatu perjanjian yang tunduk pada hukum yang disepakati untuk kegiatan penyimpanan, penyewaan, dan/atau perdagangan Pesawat Udara.
- Apabila terdapat pesawat udara yang telah memiliki tanda pendaftaran di negara lain, maka pesawat udara tersebut tidak dapat didaftarkan di

---

18 Pasal 12 PP 32/21.

19 Berdasarkan Pasal 5 ayat (1) Peraturan Menteri Nomor 155 Tahun 2016 tentang Batas Usia Pesawat Udara yang Digunakan Untuk Kegiatan Angkutan Udara Niaga, menjelaskan bahwa Pesawat Terbang Kategori Transport untuk angkutan udara penumpang yang beroperasi di wilayah Republik Indonesia paling tinggi berusia 35 (tiga puluh lima) tahun.

20 Pesawat Udara Sipil adalah pesawat udara yang dipergunakan untuk kepentingan angkutan udara niaga dan bukan niaga – Pasal 1 ayat (7) PP 32/21.

Indonesia.

Berdasarkan Pasal 15 PP 32/21 tanda pendaftaran pesawat udara dapat dihapus kepemilikannya apabila tidak dapat mempertahankan sertifikat kelaikudaraan<sup>21</sup> secara terus menerus selama 3 (tiga) tahun atau terdapat permintaan dari pemilik atau orang perseorangan yang diberik kuasa dengan ketentuan: (i) telah berakhirnya perjanjian sewa guna usaha; (ii) diakhirinya perjanjian yang disepakati oleh para pihak; (iii) akan dipindahkan pendaftarannya ke negara lain; (iv) rusak totalnya pesawat udara akibat kecelakaan; (v) tidak digunakannya lagi pesawat udara; (vi) pesawat udara dengan sengaja dirusak atau dihancurkan; (vii) terjadi cidera janji atau wanprestasi oleh penyewa pesawat udara berdasarkan putusan pengadilan yang memperoleh kekuatan hukum tetap; atau (viii) adanya putusan pengadilan yang memperoleh kekuatan hukum tetap.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 26 Tahun 2021 tentang Perubahan atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 52 Tahun 2018 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 47 (*Civil Aviation Safety Regulation Part 47*) tentang Pendaftaran Pesawat Udara (*Aircraft Registration*) (selanjutnya disebut sebagai “**Permenhub 26/21**”) pesawat udara dapat didaftarkan setelah dilakukan pemeriksaan oleh Direktur Jenderal dan ditetapkan telah memenuhi persyaratan sebagai berikut:

1. Bukti kepemilikan pesawat udara asli atau salinan yang dilegalisir oleh notaris publik, penjual (*seller*) atau instansi yang mengeluarkan;<sup>22</sup>
2. Bukti penghapusan tanda pendaftaran atau tidak didaftarkan di negara lain;
3. Salinan bukti asuransi pesawat udara;
4. Persetujuan pengadaan pesawat udara; dan

---

21 Berdasarkan Pasal 1 angka 8 PP 32/21, Kelaikudaraan adalah terpenuhinya persyaratan desain tipe pesawat udara dalam kondisi aman untuk beroperasi, sehingga sertifikat Kelaikudaraan adalah sertifikat yang mengindikasikan suatu pesawat udara telah memenuhi persyaratan definisi Kelaikudaraan berdasarkan definisi “Kelaikudaraan” menurut Pasal 1 angka 8 PP 32/21.

22 Berdasarkan Permenhub 26/21, bukti kepemilikan pesawat udara yang dimaksud antara lain dapat berupa (i) *bill of sale*; (ii) hibah; (iii) hadiah; (iv) *affidavit of ownership*; (v) putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap; atau (vi) bentuk lainnya yang disetujui oleh Direktur Jenderal.

5. Memenuhi ketentuan persyaratan batas usia pesawat udara yang ditetapkan oleh menteri perhubungan.

Tanda daftar pesawat terbang dinilai sangat penting pada dunia aviasi di Indonesia. Hal ini dikarenakan tanda daftar pesawat terbang akan mempengaruhi tanda kebangsaan yang melekat pada sertifikat pendaftaran. Hal ini akan berpengaruh pada pertimbangan bahwa suatu pesawat udara tersebut memiliki daerah operasi yang terbatas dan penerbangan yang akan dilakukan tidak akan melewati batas wilayah teritorial.<sup>23</sup> Yurisdiksi atau wilayah teritorial suatu pesawat udara yang beroperasi, kewajiban, serta kepatuhan terhadap ketentuan yang berlaku akan ditentukan berdasarkan negara dimana pesawat tersebut di daftarkan. Negara yang dijadikan tempat pendaftaran pesawat udara tersebut akan bebas membuat peraturan serta prosedur pelaksanaan kegiatan penerbangan.

Pesawat udara yang beroperasi di Indonesia dapat dimiliki atau dikuasai oleh maskapai atau *lessor*. Berdasarkan Pasal 65 ayat (2) PP 32/21, pemegang izin angkutan udara niaga<sup>24</sup> berjadwal wajib memiliki paling sedikit 1 (satu) unit pesawat udara dan menguasai paling sedikit 2 (dua) unit pesawat udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan operasional penerbangan sesuai dengan rute yang dimiliki. Hal ini berbeda dengan ketentuan pada Pasal 118 ayat (2) huruf a UU Penerbangan sebelumnya yang berbunyi sebagai berikut:

*“Angkutan udara niaga berjadwal memiliki paling sedikit 5 (lima) unit pesawat udara dan menguasai paling sedikit 5 (lima) unit pesawat udara dengan jenis yang mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan rute yang dilayani.”*

Terdapat beberapa cara untuk mendapatkan kepemilikan pesawat udara di Indonesia, yaitu:<sup>25</sup>

1. Pembelian tunai;

---

23 Bryan Dennis Longdong, Hengky A. Korompis, Fernando J. M. M. Karisoh, “Pengaturan Hukum Mengenai Pendaftaran Pesawat Udara Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan,” *Lex Privatum IX*, No. 3 (2021), 153.

24 Angkutan udara niaga menurut PP 21/32 adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan/atau pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara lain atau beberapa bandar udara yang diselenggarakan untuk umum dengan memungut pembayaran.

25 Pasal 27 PP 32/21.

2. Pembelian angsuran yang berupa perjanjian jual beli dengan garansi kepemilikan yang diserahkan oleh notaris atau pejabat yang berwenang untuk pengesahan perjanjian;
3. Sewa menyewa pesawat udara dengan hak opsi untuk membeli yang dibuktikan dengan jaminan dari pemilik bahwa penyewa wajib memiliki pesawat tersebut pada masa akhir sewa yang disahkan oleh notaris;
4. Hibah atau hadiah yang dibuktikan dengan dokumen yang sah; atau
5. Putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap.

Terdapat 2 (dua) macam skema sewa guna usaha pesawat udara, yaitu *Financial Lease*, dan *Operating Lease*.<sup>26</sup> Dalam *Operating Lease* lebih lanjut terdapat 2 (dua) skema pembiayaan yang dapat dilakukan, yaitu *Wet Lease* dan *Dry Lease*. *Wet Lease* merupakan bentuk sewa dimana *lessor* menyediakan pesawat udara, *crew* (personil), *maintenance* dan asuransi. Sedangkan *Dry Lease* merupakan bentuk sewa dimana pesawat udara dioperasikan oleh *lessee* dan *crew* (personel), *maintenance*, serta asuransi menjadi tanggung jawab *lessee*.<sup>27</sup>

### C. Pembebanan Hak Kebendaan pada Pesawat Udara di Indonesia

Hak kebendaan dapat dibedakan menjadi 2 macam, yaitu hak menikmati, seperti hak milik, bezit, hak memungut (pakai) hasil, hak pakai, dan mendiami; dan hak memberi jaminan, seperti gadai, fidusia, hak tanggungan, hipotek, dan sistem resi gudang.<sup>28</sup> Hak kebendaan (*zakelijkrecht*) adalah hak mutlak atas suatu benda, yaitu hak yang akan memberikan kekuasaan yang tidak langsung atas sesuatu atau dapat dipertahankan oleh siapapun.<sup>29</sup> Hak kebendaan pesawat udara di Indonesia sampai dengan saat ini masih belum memiliki titik terang. Penjelasan mengenai Pasal 12 UU Penerbangan

---

26 Agnes Sawir, *Kebijakan Pendanaan dan Restrukturisasi Perusahaan* (Jakarta: Gramedia Utama, 2004), 169.

27 Sukarmi, M. Sudirman, Dwi Egawati, "Klaim Asuransi Pesawat Udara Sewa Guna Usaha (*Operating Lease*) sebagai Objek Jaminan Fidusia," *Jurnal Hukum & Pembangunan* 50, No. 3 (2020)

28 Muhammad Reza Syariffudin Zaki, *Pengantar Ilmu Hukum dan Aspek Hukum dalam Ekonomi*, (Jakarta: Prenadamedia: Divisi Kencana, 2022), 68.

29 Neng Yani Nurhayani, *Hukum Perdata*, (Bandung: Pustaka Setia, 2015), 176.

tahun 1992 menjelaskan bahwa hipotek pesawat terbang dan helikopter yang dimaksud akan melekat ketentuan yang telah diatur dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan ketentuan tersebut tidak menutup kemungkinan pembebanan pesawat terbang dan helikopter dengan hak jaminan lain sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

Pada praktiknya, banyak debitur yang menjaminkan pesawat terbang yang disewanya dengan jaminan fidusia. Hal ini dikarenakan pesawat terbang dapat “dibongkar” menjadi beberapa bagian sehingga bagian-bagian tersebut (seperti mesin, baling-baling, dan suku cadangnya) dapat dikategorikan sebagai benda bergerak yang dapat dibebankan dengan jaminan fidusia dan bukan gadai. Hal ini karena penguasaan benda pada gadai sepenuhnya ada pada pihak kreditor sedangkan penguasaan pesawat terbang sebagai jaminan tidak dapat dikuasai oleh debitur, sebab debitur memerlukan pesawat terbang tersebut untuk melakukan kegiatan usahanya. Jika ditelaah lebih lanjut, UU Fidusia secara tegas menyatakan bahwa pesawat udara tidak dapat dibebankan dengan jaminan fidusia, namun UU Fidusia tidak pernah melarang untuk menjadikan bagian pesawat udara sebagai objek jaminan fidusia<sup>30</sup>. Ketentuan pada Pasal 71 UU Penerbangan di atas dapat dilaksanakan dengan menggunakan hukum di luar wilayah Indonesia. Namun, apabila perjanjian yang dimaksud Pasal 71 UU Penerbangan tunduk pada hukum Indonesia, maka perjanjian tersebut harus dibuat dalam akta otentik.

Ketentuan pada Pasal 71 UU Penerbangan memberikan celah dan konfirmasi bahwa pesawat terbang dapat dibebani dengan kepentingan internasional (tidak hanya hak kebendaan saja) sehingga atas hal-hal yang telah dijelaskan di atas penulis akan melakukan tinjauan lebih rinci mengenai penjaminan pesawat udara berdasarkan fidusia dan berdasarkan kepentingan internasional. Oleh karena itu penulis akan membahas satu persatu soal penjaminan pesawat udara apabila ditinjau dari sudut pandang jaminan fidusia dan kepentingan internasional sebagaimana akan dijabarkan di bawah ini

---

30 Siti Malikhatun Badriyah, “Problematika Pesawat Udara Sebagai Jamina pada Perjanjian Kredit Dalam Pengembangan Industri Penerbangan,” *Masalah-Masalah Hukum* 43, no. 4 (2014), 550.

### 1. Penjaminan Pesawat Udara Berdasarkan Fidusia

Apabila ditinjau berdasarkan Peraturan Presiden Nomor 8 Tahun 2007 tentang Ratifikasi Cape Town Convention 2001, disebutkan bahwa pesawat terbang dapat dijamin atas kerangka pesawat dan mesin pesawatnya. Mesin pesawat terbang dapat dikategorikan sebagai benda bergerak, oleh karena itu dapat dikategorikan sebagai jaminan fidusia. Dunia internasional telah mengakui bahwa pesawat udara dan bagian-bagiannya menjadi objek jaminan. Berikut adalah pembagian pesawat udara yang dapat dijadikan objek jaminan:<sup>31</sup>

1. Pesawat udara beserta seluruh perlengkapan dan suku cadangnya;
2. Suku cadang secara terpisah dari pesawat udara;
3. Pesawat udara yang masih dalam konstruksi (*in construction*);
4. Seluruh armada pesawat udara yang dimiliki suatu perusahaan (*fleet mortgage*); dan
5. Seluruh aset perusahaan penerbangan termasuk pesawat udara dan peralatan lainnya (*floating mortgage*).

Penjaminan pesawat udara dengan fidusia sudah lazim dilakukan oleh para penyedia maskapai di Indonesia. Hal ini dilakukan untuk menyiasati kebutuhan maskapai dalam menjamin pesawat terbangnya (atau bagian-bagiannya) sebagai instrumen jaminan utang. Jaminan Fidusia merupakan jaminan yang menggiurkan di mata kreditor karena ketentuan pelaksanaannya jelas di mata undang-undang dan memiliki hak didahulukan (*preference*). Menurut Inayati Noor Tahir terdapat beberapa risiko dalam penjaminan komponen pesawat udara dalam fidusia, yaitu:<sup>32</sup>

*“a. Debitor tidak bisa mendapatkan kredit secara maksimal. Pada umumnya bank atau lembaga keuangan lainnya hanya memberikan nilai kredit sebesar 75%- 90% dari nilai jaminan, harga mesin dan suku cadang pesawat udara yang tidak setinggi harga pesawat*

---

31 Mieke Komar Kantaadmadja, *Lembaga Jaminan Pesawat Udara Indonesia Ditinjau dari Hukum Udara*, (Bandung: Alumni, 1989), 85.

32 Inayati Noor Thahir, “pemberian jaminan atas pesawat terbang dan helikopter” (Tesis, Universitas Indonesia, 2010), 50.

*udara mengakibatkan nilai kredit yang diberikan kepada debitor juga tidak sebesar apabila jaminannya adalah pesawat udara.*

*b. Mesin dan suku cadang pesawat udara mudah sekali untuk dipindah- pindahkan baik antar daerah maupun antar negara. Hal ini akan menimbulkan kesulitan bagi kreditor ketika akan melakukan eksekusi atas jaminan, apabila debitor wanprestasi. Maka salah satu cara yang dapat dilakukan adalah dengan pengawasan yang ketat dari kreditor, dimana kreditor mewajibkan debitor untuk secara berkala baik bulanan maupun tiga bulanan untuk memberikan laporan mengenai keadaan barang jaminan, selain itu debitor juga wajib mengganti mesin-mesin atau suku cadang yang dijaminan yang sudah rusak atau tidak dapat digunakan lagi dengan barang yang sejenis. Selain itu juga perlu dilakukan pemeriksaan secara berkala oleh kreditor ke gudang tempat penyimpanan jaminan debitor untuk memeriksa kondisi barang jaminan.”*

Atas ketentuan di atas, maka dapat dijelaskan bahwa asuransi atau pertanggungan merupakan suatu bentuk perjanjian, oleh karena itu para pihak yang mengikatkan diri harus memenuhi ketentuan-ketentuan pada Pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata. Pada bidang usaha penerbangan, asuransi merupakan hal yang wajib untuk disediakan oleh maskapai kepada *lessor* maupun kepada awak penumpang, mengingat bidang ini merupakan bidang yang memiliki risiko cukup besar. Pada perjanjian sewa guna usaha dengan metode *operating lease*, di dalamnya diatur mengenai kewajiban *lessee* atau debitor untuk menyediakan asuransi pesawat terbang yang disewa sebagai bentuk dari mitigasi apabila pesawat terbang tersebut mengalami hal-hal yang tidak diinginkan. Asuransi tersebut pada pelaksanaannya dapat dijaminan secara fidusia sebagai benda bergerak tidak berwujud.<sup>33</sup>

---

33 Sukarmi, M. Sudirman, Dwi Egawati, 557.

## **2. Penjaminan Pesawat Udara Berdasarkan Kepentingan Internasional (International Interest)**

Pada tahun 2007 silam, Indonesia telah meratifikasi Konvensi Cape Town 2001 melalui Peraturan Presiden Nomor 8 Tahun 2007. Konvensi Cape Town adalah suatu perjanjian internasional yang dibentuk dalam rangka menyeragamkan transaksi pembiayaan terkait dengan benda bergerak khususnya pesawat udara. Dalam Pasal 2 konvensi tersebut menjelaskan bahwa konvensi ini mengatur soal keberadaan kepentingan internasional terhadap beberapa kategori kendaraan bermotor seperti pesawat udara, kereta (*railway rolling stock*), dan aset luar angkasa (*space assets*).<sup>34</sup>

Ketentuan pada lampiran Permenhub 32/21 sub bagian 3 menjelaskan mengenai kepentingan internasional (*international interest*) atas objek pesawat udara. Ketentuan tersebut menjelaskan bahwa pesawat udara dapat dibebani dengan kepentingan internasional yang timbul dari hak penguasaan pesawat udara atas keberadaan:

1. Perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan (*security agreement*);
2. Perjanjian pengikatan hak bersyarat (*title reservation agreement*);  
dan/atau
3. Perjanjian sewa guna usaha (*leasing agreement*).

Ketentuan di atas hanya berlaku apabila para pihak (debitur dan kreditur) berlainan negara dan debiturnya memiliki domisili di wilayah Indonesia. Hal ini telah sesuai dengan Pasal 71 UU Penerbangan yang menjelaskan bahwa objek pesawat udara dapat dibebani dengan kepentingan internasional (*internastional interest*) yang timbul akibat perjanjian yang telah di jelaskan pada poin poin di atas. Dalam hal perjanjian di atas tunduk pada hukum negara Indonesia, maka para pihak wajib membuat dokumen-dokumen tersebut di atas secara otentik. Kenati demikian, Pasal 71 tidak menjelaskan secara rinci mengenai jaminan kebendaan apa yang dapat dijadikan jaminan atas pesawat udara tersebut. Namun menurut Prita Amalia melalui bukunya yang berjudul Industri Penerbangan di Indonesia, Aspek Hukum Pasca Cape Town Convention 2001, membagi objek jaminan kepentingan internasional menjadi

---

<sup>34</sup> Pasal 2 ayat (3) Konvensi Cape Town 2001.

3 (tiga) objek, yaitu:<sup>35</sup>

1. Kerangka Pesawat Terbang, yaitu pesawat terbang yang tidak digunakan untuk pesawat udara negara (state aircraft) yang apabila dipasang sesuai dengan rangka pesawat itu 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 perlengkapan dan komponennya.
2. Mesin Pesawat Udara, yaitu mesin pesawat terbang yang digerakkan oleh tenaga propulsi jet atau turbin atau teknologi piston. Untuk mesin pesawat udara yang digerakkan dengan tenaga propulsi jet, mempunyai paling sedikit gaya dorong sebesar 1750 lbs atau setara, sedangkan yang digerakkan dengan mesin turbin atau piston mempunyai paling sedikit 550 tenaga kuda yang digunakan untuk lepas landas.
3. Helikopter, yaitu helikopter yang disertifikasi oleh lembaga penerbangan yang berwenang untuk mengangkut paling sedikit 5 (lima) orang termasuk awak atau barang yang lebih dari 450 kg (empat ratus lima puluh kilogram) beserta seluruh komponennya.

#### **D. Skema Eksekusi Jaminan Pesawat Udara berdasarkan Kepentingan Internasional**

Pesawat udara dapat dieksekusi menggunakan kepentingan internasional apabila *lessee* atau maskapai melakukan pengakhiran perjanjian yang disebabkan oleh habisnya jangka waktu ataupun wanprestasi.<sup>36</sup> Dalam transaksi sewa guna usaha, hal-hal yang lazim dinyatakan bahwa suatu pihak wanprestasi antara lain adalah sebagai berikut:

1. Mengenai pembayarannya;
2. Asuransinya
3. Keberadaan dari pernyataan dan jaminan;
4. Pesawat udara ditelantarkan dan/atau

---

<sup>35</sup> Prita Amalia, 110-111.

<sup>36</sup> Menurut Pasal 1238 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, wanprestasi adalah tidak terlaksananya suatu prestasi karena kesalahan debitur baik karena kesengajaan atau kelalaian.

5. Gagal untuk memenuhi syarat serah terima pesawat udara.

Dalam hal terjadi wanprestasi yang terbukti dilakukan oleh *lessee* atau maskapai, maka *lessor* selaku penyedia pesawat udara dapat melakukan “penarikan” pesawat terbang yang sedang dalam penguasaan *lessee* atau maskapan yang melakukan wanprestasi dengan mengajukan IDERA ke Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara (DKUPPU). Setelah itu, DKUPPU akan melakukan proses ekspor atau pengembalian pesawat udara selama 3 – 5 hari kerja. Pengembalian pesawat udara harus sesuai dengan kondisi yang disyaratkan, akibat dari suatu keterlambatan dan/atau kelainan untuk melakukan serah terima kembali akan memiliki konsekuensi tersendiri terhadap maskapai. Selain hal tersebut, pengembalian pesawat udara harus dilakukan secara tepat waktu sesuai dengan hal-hal yang telah disepakati sebelumnya oleh para pihak dalam perjanjian sewa guna usaha.<sup>37</sup>

Penulis melakukan wawancara kepada 2 (dua) pegawai maskapai pesawat terbang milik negara terbesar di Indonesia selaku narasumber untuk dapat melengkapi jawaban dari pertanyaan yang telah penulis lakukan sehubungan dengan penelitian ini. Narasumber pertama adalah Bapak Andika Imanuel Simatupang selaku Senior Manager Business Contract pada PT Garuda Maintenance Facility Aero Asia Tbk (“selanjutnya disebut sebagai “**Narasumber 1**”) dan narasumber kedua (yang tidak berkenan untuk disebutkan namanya dalam penelitian ini) merupakan karyawan yang memiliki tanggung jawab dan/atau wewenang dalam setiap transaksi perjanjian sewa guna usaha pesawat terbang di salah satu maskapai Indonesia yang kami sebut sebagai Maskapai Elang (selanjutnya disebut sebagai “**Narasumber 2**”).

Selama ini Maskapai Elang sering membuat IDERA dalam transaksi sewa guna usaha pesawat terbangnya apabila jangka waktu perjanjian sewa guna usaha berakhir atau pengakhiran perjanjian dikarenakan dengan wanprestasi. Menurut keterangan Narasumber 2, eksekusi IDERA yang dilakukan apabila Maskapai Elang melakukan wanprestasi dan apabila jangka waktu perjanjian sewa guna usaha berakhir memiliki teknis yang berbeda, namun Narasumber

---

37 Ibid., 146

2 tidak dapat menjelaskan lebih lanjut terkait dengan teknis tersebut karena terdapat divisi lain yang khusus menangani hal tersebut. Namun menurutnya secara praktik riilnya eksekusi IDERA tidak dapat dieksekusi “secepat” yang dijelaskan dalam ketentuan peraturang perundang-undangan karena ada banyak negosiasi yang harus dilakukan oleh *lessor* dengan Maskapai Elang untuk melakukan penyerahan serta ekspor pesawat terbang. Selain itu, Maskapai Elang pernah beberapa kali menjaminkan mesin dan kerangka pesawat terbangnya secara fidusia. Meskipun sebenarnya yang difidusiakan adalah mesin pesawat terbangnya, namun pada pelaksanaannya yang difidusiakan dalam akta fidusia adalah satu unit pesawat terbang. Namun lagi, Narasumber tidak dapat menjelaskan secara teknis mengenai bagaimana tata cara eksekusi jaminan fidusia karena yang secara langsung mengatur hal-hal tersebut adalah bagian lain dalam perusahaan.

Selain wawancara kepada para Narasumber di atas, penulis juga melaksanakan wawancara dengan Notaris Bapak Jose Dima Satria S.H., M.Kn. (“selanjutnya disebut sebagai “**Notaris**”). Notaris mengetahui keberadaan IDERA dalam transaksi ekspor pesawat terbang dan pernah menangani transaksi yang berhubungan dengan IDERA. Menurutnya, kewenangan notaris dalam IDERA adalah membuat akta fidusia dan melaporkan ke kemenkumham untuk mendapatkan Sertifikat Jaminan Fidusia dan melakukan royalti atau penghapusan. Selain itu Notaris juga berperan dalam proses untuk pengikatan atas jaminan kebendaan untuk dijadikan jaminan pelunasan hutang.

#### **E. Analisis Pelaksanaan Eksekusi Jaminan Pesawat Udara di Indonesia berdasarkan Perjanjian Sewa Guna Usaha (*Lease Agreement*) dalam Kepentingan Internasional (*International Interest*)**

Dasar dilakukannya eksekusi pesawat terbang adalah dengan keberadaan 3 (tiga) perjanjian utama, yaitu perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan (*security agreement*), perjanjian pengikatan hak bersyarat (*title reservation agreement*), dan/atau perjanjian sewa guna usaha (*leasing agreement*). Apabila salah satu perjanjian tersebut mengalami wanprestasi atau pengakhiran, maka akan ada pelaksanaan IDERA. Pelaksanaan eksekusi jaminan pesawat udara di Indonesia berdasarkan keterangan dari Narasumber 1 biasanya dilakukan

dengan cara ekspor, hal ini sesuai dengan pembahasan pada teori yang telah penulis tuliskan pada bagian sebelumnya. Ketentuan ekspor pesawat udara yang dilakukan kurang lebih sama dengan ekspor barang pada umumnya, hanya saja ketentuan ekspor yang dilakukan pesawat udara dilakukan secara mandiri (pengiriman badan pesawat udara dengan mengendarai pesawat sendiri), tidak seperti ekspor barang yang dilakukan pada barang-barang komoditas. Selain itu, pengembalian atau ekspor pesawat udara dilakukan dengan adanya IDERA (tidak seperti barang komoditas) serta berkas-berkas khusus yang diminta oleh bea cukai dalam melakukan ekspor pesawat udara. Narasumber 2 juga menjelaskan bahwasannya penerapan IDERA sering dilakukan oleh maskapai pada saat maskapai tidak melanjutkan perjanjian sewa guna usaha dengan *lessor* yang dikarenakan ataupun berakhirnya jangka waktu perjanjian sewa guna usaha.

#### **F. Analisis Tanggung Jawab Notaris dalam Pelaksanaan Eksekusi Jaminan Pesawat Udara berdasarkan Kepentingan Internasional**

Berdasarkan penjelasan narasumber Notaris, peran notaris dalam penjaminan pesawat udara lebih kental dengan penjaminan secara fidusia (*finance lease*) dibandingkan dengan *operating lease*. Notaris dan Narasumber 2 telah menjelaskan bahwa tidak ada peran notaris dalam eksekusi pesawat udara berdasarkan kepentingan internasional. Hal ini dikarenakan pihak yang berwenang atas pelaksanaan eksekusi kepentingan internasional merupakan kewenangan dari Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan dilaksanakan oleh Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara (DKUPPU). Peran Notaris dalam kepentingan internasional terbatas pada pembuatan akta otentik terhadap perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan (*security agreement*), perjanjian pengikatan hak bersyarat (*title reservation agreement*), dan/atau perjanjian sewa guna usaha (*leasing agreement*), dengan catatan bahwa perjanjian tersebut diatur oleh hukum Indonesia sesuai dengan ketentuan pada Pasal 71 UU Penerbangan, serta bukti kepemilikan pesawat udara asli atau salinan yang dilegalisir oleh notaris.

## G. Penutup

Penulis menemukan fakta bahwa pelaksanaan eksekusi jaminan pesawat udara di Indonesia berdasarkan hasil penelitian dilakukan dengan cara ekspor, hal ini sesuai dengan pembahasan pada teori yang telah penulis tuliskan pada bagian sebelumnya. Ketentuan ekspor pesawat udara yang hampir sama dengan ekspor barang pada umumnya, hanya saja ketentuan ekspor yang dilakukan pesawat udara dilakukan secara mandiri (pengiriman badan pesawat udara dengan mengendarai pesawat sendiri), tidak seperti ekspor barang yang dilakukan pada barang-barang komoditas. Selain itu, pengembalian atau ekspor pesawat udara dilakukan khusus dengan IDERA (tidak seperti barang komoditas) serta berkas-berkas khusus yang diminta oleh bea cukai dalam melakukan ekspor pesawat udara. Hal inilah yang membuat eksekusi pesawat udara di Indonesia menarik karena eksekusi dengan cara ekspor ini memiliki kesamaan dengan eksekusi yang dilakukan dengan putusan pengadilan dengan catatan eksekusi pesawat udara dilakukan lebih praktis dengan IDERA yang memiliki kekuatan hukum yang sama dengan putusan pengadilan.

Sedangkan untuk menjawab rumusan masalah yang kedua, penulis menemukan fakta bahwa peran notaris dalam penjaminan pesawat udara lebih kental dengan penjaminan secara fidusia (*finance lease*) dibandingkan dengan *operating lease*. Notaris dan Narasumber 2 telah menjelaskan bahwa tidak ada peran notaris dalam eksekusi pesawat udara berdasarkan kepentingan internasional yang cenderung pada metode sewa guna usaha *operating lease*. Hal ini dikarenakan pihak yang berwenang atas pelaksanaan eksekusi kepentingan internasional merupakan kewenangan dari Direktur Jenderal Perhubungan Udara dan dilaksanakan oleh Direktur Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara (DKUPPU). Peran Notaris dalam kepentingan internasional terbatas pada pembuatan akta otentik terhadap perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan (*security agreement*), perjanjian pengikatan hak bersyarat (*title reservation agreement*), dan/atau perjanjian sewa guna usaha (*leasing agreement*), dengan catatan bahwa perjanjian tersebut diatur oleh hukum Indonesia sesuai dengan ketentuan pada Pasal

71 UU Penerbangan, serta bukti kepemilikan pesawat udara asli atau salinan yang dilegalisir oleh notaris. Atas hal-hal tersebut, penulis berkesimpulan bahwa peranan notaris dalam kepentingan internasional hanya terbatas pada pembuatan akta dan salinan bukti kepemilikan akta yang dilegalisir, sehingga berdasarkan penemuan tersebut, notaris tidak memiliki peranan yang besar dalam eksekusi atau ekspor pesawat udara pada kepentingan internasional. Namun, notaris memiliki peranan penting dalam pendaftaran pesawat udara di Indonesia.

### DAFTAR PUSTAKA

- Amalia, Prita. *Industri Penerbangan di Indonesia Aspek Hukum Pasca Cape Town Convention 2001*. Bandung: Refika Aditama, 2016.
- Azka, Rinal Mohammad. “Dampak UU Cipta Kerja ke Sektor Penerbangan, Banyak Izin Dihapus”. *ekonomi.bisnis.com*. <https://ekonomi.bisnis.com/read/20201204/98/1326441/dampak-uu-cipta-kerja-ke-sektor-penerbangan-banyak-izin-dihapus> diakses 6 Maret 2023.
- Badriyah, Siti Malikhun. “Problematika Pesawat Udara Sebagai Jaminan Pada Perjanjian Kredit Dalam Pengembangan Industri Penerbangan”. *Masalah-Masalah Hukum* 43, no. 4 (2014): 546-553.
- Gray, Donald, Jason MacIntyre, and Jeffrey Wool. “The interaction between Cape Town Convention repossession remedies and local procedural law: a civil law case study.” *Cape Town Convention Journal*, 4:1, 17-52, DOI: 10.1080/2049761X.2015.1108012.
- Fuady, Munir. *Hukum Tentang Pembiayaan*. Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2006.
- Isnaeni, Moch.. *Hipotek Pesawat Udara di Indonesia*. Surabaya: Dharma Muda, 1996.
- Kantaadmadja, Mieke Komar. *Lembaga Jaminan Pesawat Udara Indonesia Ditinjau dari Hukum Udara*. Bandung: Alumni, 1989.
- Katalog Badan Pusat Statistik. *Statistik Transportasi Udara*. Jakarta: BPS RI, 2019.
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
- Longdong, Bryan Dennis, Hengky A. Korompis, dan Fernando J. M. M. Karisoh,. “Pengaturan Hukum Mengenai Pendaftaran Pesawat Udara Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.” *Lex Privatum* Vol. IX/No. 3/Apr/2021 (2021).
- Network, Aviation Safety. “Info Graphics AirCrash 2019”. [aviation-safety.net](http://aviation-safety.net).

[https://aviation-safety.net/graphics/infographics/ASN\\_infographic\\_2019.jpg](https://aviation-safety.net/graphics/infographics/ASN_infographic_2019.jpg) (diakses 25 November 2022).

- Nurhayani, Neng Yani. *Hukum Perdata*. Bandung: Pustaka Setia, 2015.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2022 Tentang Pengawasan Kapal Niaga.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 155 Tahun 2016 tentang Batas Usia Pesawat Udara yang Digunakan Untuk Kegiatan Angkutan Udara Niaga.
- Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan
- Sawir, Agnes. *Kebijakan Pendanaan dan Restrukturasi Perusahaan*. Jakarta: Gramedia Utama, 2004.
- Statistik, Badan Pusat. “Pertumbuhan Ekonomi Indonesia Tetap Kuat”. BI.GO.id. [https://www.bi.go.id/id/publikasi/ruang-media/news\\_release/Pages/sp\\_252823.aspx](https://www.bi.go.id/id/publikasi/ruang-media/news_release/Pages/sp_252823.aspx) (diakses 28 Februari 2023).
- Sukarmi, M. Sudirman, Dwi Egawati, Klaim Asuransi Pesawat Udara Sewa Guna Usaha (Operating Lease) sebagai Objek Jaminan Fidusia, *Jurnal Hukum & Pembangunan* Vol. 50 No. 3 (2020): 594-562, Universitas Indonesia, 2020, hal. 554.
- Surat Keputusan Bersama Menteri Keuangan, Menteri Perindustrian, dan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor KEP-122/MK/IV/2/1974, No. 32/M/SK/2/1974, dan No. 30/Kpb/I/1974 tentang Kegiatan Sewa Guna Usaha (Leasing).
- Thahir, Inayati Noor. “pemberian jaminan atas pesawat terbang dan helikopter”, Tesis, Universitas Indonesia, 2010.
- Upaya Indonesia dalam Penguatan Ekonomi Pasca Pandemi dan Menghadapi Krisis Global Dapatkan Dukungan dari Pelaku Usaha Internasional, *Siaran Pers HM.4.6/477/SET.M.EKON.3/08/2022*, Kementerian Koordinator Bidang Perekonomian Republik Indonesia, 2022.
- Walukow, Stenly N. “Kajian Yuridis Terhadap Perjanjian Sewa Beli Sebagai Perjanjian Tak Bernama”, *Lex Privatum* 3, no. 3 (2015): 70-78.
- Weber, Ludwig. “Public and private features of the Cape Town Convention”, *Cape Town Convention Journal*, 4:1, 53-66, DOI: 10.1080/2049761X.2015.1102011.
- Yudistika, Baiq Chasima dan Suatra Putrawan. *Kajian Hukum Mengenai Eksekusi Jaminan Fidusia oleh Pihak Lelang Secara Sepihak*. Bali:Universitas Udayana, 2019.
- Zaki, Muhammad Reza Syariffudin. *Hukum Perdagangan Internasional*. Jakarta: Prenadamedia: Divisi Kencana, 2021.
- 
- . *Pengantar Ilmu Hukum dan Aspek Hukum dalam Ekonomi*. Jakarta: Prenadamedia: Divisi Kencana, Jakarta, 2022.