

TINJAUAN HUKUM TERHADAP HIPOTIK  
ATAS PESAWAT UDARA



SKRIPSI

PERPUSTAKAAN UNIV. HASANUDDIN	
Tgl. terima	20-4-1998
Asal dari	FAK. HUKUM
Jumlahnya	1LSATUERS.
Harga	HADIAH
No. Inventaris	980402158
No. Klas	

Diajukan guna memenuhi salah satu  
persyaratan untuk memperoleh  
gelar Sarjana Hukum

Oleh :

DEWI PUSPASARI

91 02 117

FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS HASANUDDIN  
1997

PENGESAHAN

Diterangkan Bahwa Skripsi dari:

Nama : Dewi Puspasari  
No. Pokok : 91 02 117  
Jurusan : Hukum Keperdataan  
Judul : TINJAUAN HUKUM TERHADAP HIPOTIK ATAS  
PESAWAT UDARA

Telah dipertahankan di hadapan Panitia ujian Sarjana dengan susunan panitia sebagai berikut :

Ketua : Ny. Asimah Achmad, SH. MH  
Sekretaris : Ahmad, SH  
Penguji : 1. Amir Bachtiar, SH  
2. Mustafa Bola, SH. MH  
3. Anwar Borahima, SH, M.Hum  
Konsultan : 1. Ny. Hj. Nurhayati Abbas, SH, MH  
2. Nurfaidah Said, SH

Ujung Pandang, November 1998

Ketua



Ny. Asimah Achmad, SH. MH

Nip. 130 240 675

Sekretaris



Ahmad, SH

Nip 132. 064 161

PERSETUJUAN KONSULTAN

Diterangkan bahwa skripsi dari :

N a m a : Dewi Puspazari  
No. Pokok : 9102117  
Jurusan : Hukum Keperdataan  
Judul : Tinjauan Hukum Terhadap Hipotik Atas Pesawat Udara.

Telah diperiksa dan disetujui

Ujung Pandang, Agustus 1997

Konsultan I



Ny. Hj. Nurhayati Abbas, SH. MH.

Nip. 130 240 676

Konsultan II



Nurfaidah Said, SH.

Nip. 131 569 711

PERSETUJUAN UNTUK MENEMPUH UJIAN SKRIPSI

Menerangkan bahwa skripsi dari :

Nama : Dewi Fuspasari  
Nomor Pokok : 91 02 117  
Jurusan : HUKUM KEPERDATAAN  
Fakultas : HUKUM (UNIVERSITAS HASANUDDIN)  
Judul Skripsi : Tinjauan Hukum Terhadap Hipotik Atas Pesawat Udara

Telah disetujui oleh Pimpinan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin untuk diajukan dalam ujian skripsi.

Ujung Pandang, November 1997



Pembantu Dekan I

*Abdul Razak*  
ABDUL RAZAK, SH

NIP. 131 287 216

## KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan Puji dan Syukur Kehadirat Allah SWT, atas limpahan Rahmat dan Karunia-Nya, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan skripsi ini meskipun masih dalam bentuk yang sederhana. Skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat guna memperoleh gelar Sarjana Hukum pada Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Ujung Pandang.

Penulis menyadari dengan keterbatasan kemampuan yang penulis miliki sehingga bentuk dan isi skripsi masih terdapat banyak kekurangan dan jauh dari sempurna sebagai suatu bentuk karya ilmiah, namun inilah hasil maksimal yang telah dicapai oleh penulis.

Terlepas dari itu semua, penulis sadar bahwa tiada manusia yang luput dari suatu kesalahan apalagi tentu nilai kualitas dan kuantitas skripsi ini. Oleh karena itu segala kritik dan saran yang bersifat membangun dalam penyempurnaan kalimat dan penulisan skripsi ini sangat penulis harapkan.

Pada kesempatan ini, penulis ingin mengucapkan salam hormat, terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada :

1. Terkhusus penulis persembahkan kepada Ayahanda Padmanto Heru Widodo, S.H dan Ibunda Siti Zaidah yang dengan penuh kasih sayang telah membesarkan, mendidik, membiayai serta memanjatkan doa untuk keberhasilan putra putrinya, dan terima kasih untuk

kakak dan adik tersayang yang telah memberikan bantuan dan semangat untuk menyelesaikan skripsi ini.

2. Ibu Hj. Nurhayati Abbas, SH, MH. dan Ibu Nurfaidah Said, SH. sebagai konsultan I dan konsultan II untuk memberikan bimbingan dan pengarahan serta saran-saran kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
3. Bapak Achmad Ali, SH. MH., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
4. Bapak Abdul Razak, SH., Ibu Alma Pattileuw, SH. MH, dan Bapak Maasba Mangassing, SH, selaku PD I, PD II dan PD III, serta seluruh staf pengajar yang telah mendidik dan memberikan ilmu pengetahuan yang bermanfaat bagi masa depan penulis. Juga kepada seluruh staf Administrasi Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin yang selalu membantu dan memberikan pelayanan administrasi kepada penulis.
5. Bapak Hamzah Rasyid, SH., dan Bapak Jamhur, SH, selaku Ketua dan Sekretaris Jurusan Hukum Keperdataan Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin.
6. Bapak Mustadji, SH., selaku Kasubag Pekum dan KSLN, Kantor Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Jakarta, beserta seluruh staf kantor Dirjen Perhubungan Udara Jakarta yang telah banyak membantu penulis selama mengadakan penelitian.
7. Ibu Sawitri, SH. dan Bapak Hendrawan, SH. selaku staf hukum PT. Garuda Indonesia yang telah membantu penulis selama mengadakan penelitian.

8. Bapak Alex, SH dan Bapak Harianto, SH. selaku staf hukum PT. Mandala Airlines yang telah banyak membantu Penulis selama mengadakan penelitian.
9. Ibu Adelina selaku staf SDM PT. Bouraq Airlines yang telah banyak membantu penulis selama mengadakan penelitian.
10. Yang istimewa untuk Kakanda tercinta Ir. Djaohar dan segenap sahabat (Iin, Risna) serta teman-teman penulis yang senantiasa membantu dan memberi semangat dalam menyelesaikan studi.

Akhirulkalam, hanya kepada Allah SWT, penulis serahkan segala urusan. Semoga skripsi yang sederhana ini dapat bermanfaat bagi semua pihak. Dan kepada semua pihak yang telah membantu menyelesaikan skripsi, penulis haturkan banyak terima kasih, Semoga Allah SWT, senantiasa melimpahkan Rahmat dan Hidayah-Nya. Amin.

Ujungpandang, Nopember 1997

## ABSTRAK

Dewi Puspasari, 9102117. Tinjauan Hukum Terhadap Hipotik Atas Pesawat Udara, bimbingan Ibu Nurhayati Abbas, SH.MH. sebagai konsultan I dan Ibu Nurfaidah Said, SH. sebagai konsultan II.

Pesawat udara merupakan salah satu wahana modal transportasi yang mahal harganya. Hal ini menyebabkan perusahaan penerbangan pada umumnya tidak ingin membeli pesawat udara dengan harga tunai. Berbagai cara untuk memperoleh pesawat udara, terutama yang mampu mengangkut penumpang banyak, misalnya dengan cara hipotik, sewa beli, sewa guna usaha (leasing), carter atau memesan pesawat udara yang baru dengan pembayaran angsuran selama pesawat udara dibuat.

Penelitian ini dilakukan di Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, PT. Garuda Indonesia, PT. Mandala Airlines dan PT. Bouraq Airlines di Jakarta. Tujuan penelitian ini adalah: (1) Untuk mengetahui apakah pesawat udara yang dimiliki secara leasing dapat dihipotikkan padahal belum menjadi milik debitur. (2) Untuk mengetahui sejauh mana perkembangan hipotik atas pesawat udara dalam dunia penerbangan di Indonesia.

Data primer diperoleh dari hasil wawancara dengan pihak terkait di kantor Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, PT. Garuda Indonesia, PT. Mandala Airlines dan PT. Bouraq Airlines. Sedangkan data sekunder penulis peroleh dari dokumen yang ada hubungannya dengan masalah yang penulis bahas.

Metode analisis yang digunakan adalah analisis kualitatif kemudian di deskriptifkan.

Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa pesawat udara yang dimiliki secara leasing kemungkinan untuk dihipotikkan itu ada, tetapi harus terlebih dahulu mendapatkan izin dari perusahaan leasing.

Dalam dunia penerbangan ternyata hipotik atas pesawat udara masih sedikit dipergunakan oleh pihak perusahaan penerbangan nasional di Indonesia.



## DAFTAR ISI

	<i>Halaman</i>
HALAMAN JUDUL .....	1
PENGESAHAN .....	ii
PERSETUJUAN KONSULTAN .....	iii
PERSETUJUAN UNTUK MENEMPUH UJIAN .....	iv
KATA PENGANTAR .....	v
ABSTRAK .....	viii
DAFTAR ISI .....	ix
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah .....	1
B. Rumusan Masalah .....	4
C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian .....	5
BAB II TINJAUAN PUSTAKA	
A. Pengertian Hipotik dan Benda-benda yang Dapat dibebani Hipotik .....	7
1. Pengertian Hipotik .....	7
2. Benda-benda yang dapat dibebani Hipotik .....	8
B. Pesawat Udara .....	9
1. Pengertian Pesawat Udara .....	9
2. Jenis-jenis Pesawat Udara .....	13
3. Pendaftaran dan Kebangsaan Pesawat Udara .....	15
4. Status Hukum Pesawat Udara .....	24

C. Leasing .....	27
1. Pengertian leasing .....	27
2. Pihak-pihak dalam perjanjian lease .....	28
3. Beberapa ketentuan tentang leasing .....	29
D. Pesawat Udara Sebagai Obyek Jaminan ...	32
1. Pihak yang menghipotikkan Pesawat Udara .....	32
2. Pesawat Udara sebagai obyek Hipotik .....	35
3. Pemegang hipotik (Mortgage) .....	36
4. Pendaftaran pembebanan hipotik .....	37
5. Eksekusi hipotik Pesawat Udara .....	39

### BAB III METODE PENELITIAN

A. Lokasi Penelitian .....	43
B. Jenis dan Sumber Data .....	43
C. Teknik Pengumpulan Data .....	43
D. Analisa Data .....	44

### BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Penguasaan Pesawat Udara Secara Leasing yang Dihipotikkan .....	45
B. Dasar Pemikiran Bagi Perusahaan Penerbangan Nasional di Indonesia yang Memilih Penguasaan Pesawat Udara Secara Leasing.....	52

BAR V	PENUTUP	
	A. Simpulan .....	56
	B. Saran .....	57

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

# BAB I

## PENDAHULUAN



### A. Latar Belakang Masalah

Dipandang dari segi geografis, luas wilayah dan penyebaran penduduknya, peranan dan fungsi penerbangan di Indonesia mempunyai posisi yang sangat penting dan strategis, baik ditinjau dari segi kehidupan sosial budaya, ekonomi, roda administrasi pemerintahan, persatuan dan kesatuan nasional.

Pembangunan transportasi udara sangat diandalkan dalam memenuhi kebutuhan jasa transportasi udara dalam negeri yang mampu beroperasi secara optimal menjangkau seluruh wilayah nasional dan kebutuhan penerbangan luar negeri yang kompetitif, serta didukung oleh industri pesawat terbang, fasilitas pemeliharaan dan perbaikan pesawat terbang beserta komponennya yang andal dan efisien.

Penerbangan merupakan sarana penting bagi pengembangan industri pariwisata. Indonesia sebagai suatu negara yang kaya akan kehidupan dan adat istiadat, dengan keindahan alamnya yang menarik para wisatawan asing maupun domestik.

Penerbangan adalah produk teknologi maju yang dapat membuat suatu bangsa dan negara menjadi besar. Di tahun-tahun berkuasanya mesin piston dan turboprop, perusahaan

penerbangan KLM telah membuat negeri Belanda yang kecil menjadi besar dan terkenal di seluruh dunia terutama berkat pelayanannya yang nyaris tanpa cacat. Memasuki era Jet, SAS (Scandinavian Airlines System) dari negara-negara kecil Skandinavia menggantikan KLM. Beberapa waktu kemudian SAS digeser oleh Swiss Air dari negara kecil lainnya di Eropa, kemudian dikenal Japan Air Lines (JAL) dari negara Sakura yang pada saat ini mulai timbul dan tumbuh menjadi raksasa ekonomi dunia. Belakangan blantika penerbangan niaga dunia bertambah marak dengan munculnya Singapore Airlines (SIA).

Penerbangan juga mempunyai peranan penting sebagai salah satu modal transportasi untuk menunjang pembangunan nasional, memperlancar arus perpindahan orang atau barang di seluruh wilayah Republik Indonesia maupun angkutan udara Internasional sebagai salah satu sumber devisa negara.

Sebagaimana disebutkan di atas, berdasarkan pasal 33 ayat 2 Undang-Undang Dasar 1945 bahwa cabang-cabang produksi yang menguasai hajat hidup orang banyak dikuasai oleh negara. Penguasaan oleh pemerintah disini berarti pemerintah berhak untuk membina, mengatur dan menyelenggarakan angkutan udara. Penyelenggaraan angkutan udara harus berdasarkan asas manfaat, usaha bersama dan kekeluargaan, adil dan merata, keseimbangan, kepentingan umum, keterpaduan, kesadaran hukum dan percaya diri

sendiri. Dalam penjelasannya asas kepentingan umum dapat memberikan manfaat sebesar-besarnya kepada masyarakat, sedangkan asas keterpaduan dapat merupakan kesatuan yang bulat utuh, terpadu saling mengisi inter modal dan antar modal angkutan udara. Dalam penyelenggaraan dan pengoperasian penerbangan tersebut juga harus memperhatikan keseimbangan antara kepentingan umum dengan kepentingan individu, antara kepentingan nasional dengan kepentingan regional (daerah) serta memperhatikan keadilan dan pemerataan dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat. Dengan asas-asas dalam Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan tersebut, diharapkan cita-cita Pasal 33 Undang-Undang Dasar 1945 dapat tercapai untuk kesejahteraan dan kemakmuran rakyat Indonesia.

Pesawat udara merupakan salah satu wahana modal transportasi yang mahal harganya. Sebagai ilustrasi pesawat udara jenis Boeing 747-400 dalam tahun 1987 dapat mencapai harga US \$ 125.000.000 (Seratus Dua Puluh Lima Juta Dolar) tergantung peralatan yang diminta oleh pemesan. Demikian pula mesin pesawat udara, assesories, suku cadang, peralatan-peralatan khusus yang sangat mahal. Sebuah mesin Boeing 747-400 dapat mencapai harga US \$ 4.000.000 (Empat Juta Dollar), sedangkan perusahaan penerbangan pada umumnya tidak ingin membeli pesawat udara dengan harga tunai. Berbagai cara untuk memperoleh pesawat

udara. terutama yang mampu mengangkut penumpang banyak, misalnya dengan cara sewa beli, sewa guna usaha (leasing), carter atau memesan pesawat udara yang baru dengan pembayaran angsuran selama pesawat udara dibuat. Biasanya penjual dari luar negeri menginginkan adanya jaminan sebelum harga pesawat udara dilunasi.

Usaha menciptakan jaminan hutang pembelian pesawat udara telah dicoba dengan SK 13/S/1971 tentang syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan mengenai penggunaan pesawat terbang komersial di Indonesia, namun demikian dalam pelaksanaannya tidak dapat menyelesaikan masalah, disamping kelemahan-kelemahan yuridis lainnya.

Menyadari kelemahan tersebut, Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, Lembaran Negara Nomor 53 Tahun 1992, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3491 selanjutnya disingkat UU Nomor 15 Tahun 1992 merupakan salah satu kemajuan di bidang peraturan penerbangan, karena dengan ketentuan tersebut terdapat jaminan kepastian hukum hak-hak kreditur untuk membantu pengadaan pesawat udara karena selama ini belum pernah ada pengaturannya.

## **B. Rumusan Masalah**

Adapun masalah-masalah pokok yang akan penulis bahas dalam pembahasan skripsi ini sebagai berikut :

1. Apakah pesawat udara yang penguasaan secara leasing dapat dihipotikkan ?
2. Apakah yang menjadi dasar pemikiran bagi perusahaan penerbangan nasional di Indonesia yang cenderung memilih penguasaan pesawat udara secara leasing, padahal ada UU nomor 15 tahun 1992 yang mengatur hipotik atas pesawat udara ?

### C. Tujuan dan Kegunaan Penelitian

Dalam skripsi ini, penulis merumuskan tujuan penelitian sebagai berikut :

1. Untuk mengetahui apakah pesawat udara yang dikuasai secara leasing dapat dihipotikkan.
2. Untuk mengetahui apakah yang menjadi dasar pemikiran bagi perusahaan penerbangan di Indonesia yang cenderung memilih penguasaan pesawat udara secara leasing, padahal ada UU nomor 15 tahun 1992 yang mengatur hipotik atas pesawat udara.

Adapun kegunaan penelitian ini dimaksudkan sebagai berikut :

1. Diharapkan dapat merangsang para pakar ilmu hukum guna melakukan penelitian yang lebih jauh dan sistimatis mengenai hipotik atas pesawat udara, serta memberikan berbagai acuan dalam mengatasi hambatan dan kekeliruan



yang selama ini dijumpai.

2. Diharapkan dapat menjadi salah satu usaha untuk menambah perbendaharaan perpustakaan hukum pada umumnya, khususnya bidang hukum jaminan.

## BAB 2

### TINJAUAN PUSTAKA

#### A. Pengertian Hipotik dan Benda-benda Yang Dapat Dibebeani Hipotik.

##### 1. Pengertian hipotik

Hipotik ini dalam KUH Perdata diatur dalam buku II titel 21 KUH Perdata. Apa yang dimaksud dengan hipotik itu diatur dalam Pasal 1162 KUH Perdata, yang berbunyi :

Hipotik adalah suatu hak kebendaan atas benda-benda tak bergerak, untuk mengambil penggantian bagi pelunasan suatu perikatan.

Hipotik itu seperti halnya pada gadai merupakan perjanjian yang *accessoir*, disamping adanya perjanjian pokok. Karena merupakan perjanjian *accessoir* maka tergantung pada perjanjian pokok dan akan hapus dengan hapusnya perjanjian pokok. (Sri Soedewi Masjchoen Sofwan, 1974:103).

Hak hipotik hanya berisi hak untuk pelunasan hutang saja (*verbaalsrecht*) dan tidak mengandung hak untuk menguasai/memiliki bendanya, namun diberi hak untuk memperjanjikan menjual atas kekuasaan sendiri bendanya manakala debitur wanprestasi (Pasal 1178 ayat 1, ayat 2 KUH Perdata).

##### 2. Benda-benda yang dapat dibebani hipotik

Berdasarkan Pasal 1164 KUH Perdata, yang dapat dibebani hipotik adalah :

1. Benda-benda tak bergerak.
2. Hak memungut hasil atas benda tersebut.
3. Hak opstal (sekarang hak guna bangunan) dan Hak erfpacht (sekarang hak guna usaha).
4. Bunga tanah.
5. Bunga sepersepuluh.
6. Bazaar-bazaar atau pasar-pasar yang diakui Pemerintah beserta hak istimewa yang melekat padanya.

Jadi yang tidak dapat dibebani hipotik itu selain benda tak bergerak juga hak-hak atas benda tersebut (benda tak bergerak yang tak terwujud).

Di luar Pasal 1164 KUH Perdata yang dapat dibebani hipotik ialah :

1. Bagian yang tak dapat dibagi-bagi dalam benda tak bergerak yang merupakan hak milik bersama (hak milik bersama yang bebas), diatur dalam Pasal 1166 KUH Perdata.
2. Kapal yang berbobot 20 m<sup>3</sup>, diatur dalam Pasal 314 sampai dengan Pasal 315 e KUHD.
3. Rumah Susun, diatur dalam Pasal 12 UU Nomor 16 Tahun 1985 tentang Rumah Susun.
4. Pesawat Udara, diatur dalam Pasal 12 (1) UU Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan.



## B. Pesawat Udara

### 1. Pengertian pesawat udara

Dalam skripsi ini, penulis akan menguraikan pengertian pesawat udara yang diatur dalam konvensi Paris 1919, konvensi Chicago 1944, konvensi Jenewa 1958, serta pengertian pesawat udara berdasarkan hukum nasional seperti yang terdapat dalam Aviation Act di Amerika Serikat, Inggris, Australia, Belanda, Perancis dan Indonesia yang berdasarkan UU Nomor 15 Tahun 1992.

#### a. Pengertian pesawat udara berdasarkan Hukum Internasional

Pengertian pesawat udara di dalam hukum internasional, seharusnya diatur dalam penerbangan sipil internasional, namun konvensi itu sendiri yang dikenal dengan nama konvensi Chicago 1944 yang berjudul: "*Convention On Internasional Civil Aviation*" tidak pernah memberi pengertian atau definisi: "pesawat udara (*aircraft*)". Demikian pula Annex 6 dan Annex 7 konvensi Chicago 1944 tentang "*Operation Aircraft*" dan "*Aircraft Nationality and Registration Marks*" juga tidak mengatur atau memberi pengertian pesawat udara. Kedua Annex tersebut hanya mengambil alih pengertian pesawat udara yang pernah diatur dalam lampiran A konvensi Paris 1919 (K. Martono, 1993:59).

Berdasarkan Annex A Konvensi Paris 1919 pengertian pesawat udara berbunyi:

Pesawat udara adalah setiap mesin atau alat yang memperoleh tenaga dorong (daya angkat) di udara karena reaksi udara (*Any machine that the derive support in the atmosphere from the reaction of the air*). (K. Martono, 1993:59).

Pengertian "pesawat udara" dalam Annex A konvensi Paris 1919 disempurnakan oleh Annex 6 Part II dan Annex 7 konvensi Chicago 1944, sehingga pengertian pesawat udara setelah disempurnakan berbunyi :

Pesawat udara adalah setiap mesin atau alat yang memperoleh daya angkat dari reaksi udara selain dari pada reaksi udara terhadap permukaan bumi (*Any machine that can derive support in the atmosphere from the reaction of the air other than the reaction of the air against the eart's surface*). (K. Martono, 1993:59).

Penyempurnaan itu memberi arti bahwa peluru kendali atau pesawat angkasa tidak termasuk pengertian pesawat udara karena peluru kendali atau pesawat angkasa memperoleh tenaga dorong tidak dari reaksi udara melainkan dari tenaga roket, sehingga hukum yang berlaku terhadap peluru kendali atau pesawat angkasa adalah hukum angkasa sebagaimana diatur dalam The Outer Space Treaty of 1967. (K. Martono, 1993:59-60).

#### b. Pengertian pesawat udara berdasarkan hukum nasional

Pengertian pesawat udara akan penulis uraikan berdasarkan hukum nasional di beberapa negara, antara lain Amerika Serikat, Perancis, Belanda dan Indonesia.

## 1. Amerika Serikat

Pengertian pesawat udara di negara Amerika Serikat berdasarkan Section 101 Federal Aviation Act 1958, pesawat udara diartikan sebagai berikut :

Pesawat udara diartikan setiap rekayasa atau dikenal selanjutnya setiap temuan yang dipergunakan atau didesain untuk navigasi atau penerbangan di udara.  
(K. Martono, 1993:60).

Dengan definisi atau pengertian demikian, Amerika Serikat memberi pengertian pesawat udara berdasarkan fungsi atau maksud penggunaan temuan atau rekayasa yaitu dimaksudkan untuk terbang di udara atau di angkasa. (K. Martono, 1993:60).

## 2. Perancis

Pengertian pesawat udara di negara Perancis diatur dalam Article 1 *French Aviation Law*, yaitu pesawat udara adalah setiap temuan atau rekayasa yang timbul dari sirkulasi udara.

## 3. Belanda

Pengertian pesawat udara di negara Belanda diatur dalam Aviation Act 1958, yaitu pesawat udara adalah setiap alat yang memperoleh daya dorong atau angkat di atmosfer dari reaksi udara kecuali ditentukan lain.

## 4. Indonesia

Pengertian pesawat udara di Indonesia terdapat dalam UU Nomor 83 Tahun 1958 dan UU Nomor 15 Tahun 1992.

— Berdasarkan Pasal 1 UU Nomor 83 Tahun 1958, yang dimaksud pesawat udara adalah setiap alat yang dapat memperoleh daya angkat dari reaksi udara. ~

Pengertian pesawat udara berdasarkan Pasal 1 UU Nomor 83 Tahun 1958, tampaknya masih menganut pengertian sebagaimana diatur dalam Annex A konvensi Paris 1919.

Sebagai perbandingan akan penulis uraikan pengertian pesawat udara berdasarkan UU Nomor 15 Tahun 1992. Pada Pasal 1 angka 3 UU Nomor 15 Tahun 1992 yang dimaksud pesawat udara adalah setiap alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara.

Berdasarkan penjelasannya tidak termasuk pengertian pesawat udara adalah alat-alat yang dapat terbang bukan oleh daya angkat dari reaksi udara, misalnya roket.

Dari uraian di atas, dapat diketahui bahwa UU Nomor 15 Tahun 1992 telah membedakan antara pesawat udara dengan pesawat angkasa. Perbedaan kedua jenis pesawat terbang sangat penting artinya karena akan berlaku hukum yang sangat berbeda, sehingga apabila dibandingkan dengan UU Nomor 83 Tahun 1958, UU Nomor 15 Tahun 1992 telah dapat menampung perkembangan teknologi penerbangan dan teknologi angkasa yang berkembang dewasa ini.

## 2. Jenis-jenis pesawat udara

Dalam penulisan ini, penulis memaparkan jenis-jenis pesawat udara. Berdasarkan Annex A Konvensi Paris 1919, yang termasuk pesawat udara antara lain :

- a. Layang-layang
- b. Layang gantung (*gantole*)
- c. Pesawat luncur (*glider*)
- d. Balon bebas atau balon terkendali
- e. Pesawat udara bersayap tetap (*fixed wing*)
- f. Pesawat udara bersayap putar (*rotary wing*).

(K. Martono, 1993:59)

Dalam Article 1 (2) *The Law Concerning Air Navigation* diatur jenis-jenis pesawat udara, yaitu :

- a. Pesawat terbang
- b. Helikopter
- c. Balon bebas
- d. Layang-layang serta
- e. Instrumen-instrumen lainnya yang dimaksudkan untuk dipakai terbang di udara.

(K. Martono, 1993:61)

Dalam UU Nomor 15 Tahun 1992 disamping memberi pengertian tentang pesawat udara juga memberi pengertian pesawat terbang dan helikopter.

Pasal 1 angka 5 UU Nomor 15 Tahun 1992 berbunyi sebagai berikut :



Pesawat terbang adalah pesawat yang lebih berat dari udara, bersayap tetap dan dapat terbang dengan tenaganya sendiri.

Sedangkan Pasal 1 angka 6 UU Nomor 15 Tahun 1992 berbunyi sebagai berikut :

Helikopter adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap dan sayap berputar dan bergerak dengan tenaganya sendiri.

Pesawat terbang maupun helikopter pada hakekatnya adalah pesawat udara, karena memperoleh daya angkat dari reaksi udara, bukan memperoleh daya angkat dari tenaga roket. Perbedaan antara pesawat udara di satu pihak dengan pesawat terbang dan helikopter dilain pihak diperlukan untuk kepentingan kebangsaan.

Semua pesawat udara harus didaftarkan, tetapi pendaftaran tersebut tidak selalu harus memperoleh tanda kebangsaan. Layang-layang, layang gantung (gantole), pesawat luncur (glider), balon bebas atau balon terkendali cukup didaftarkan dan tidak perlu mempunyai tanda kebangsaan, sedangkan pesawat terbang dan helikopter disamping pendaftaran harus mempunyai kebangsaan.

Berdasarkan UU Nomor 15 Tahun 1992, yang termasuk pesawat udara adalah :

- a. Layang-layang
- b. Layang gantung (gantole)
- c. Pesawat luncur (glider)



- d. Balon bebas atau balon terkendali
- e. Pesawat terbang dan
- f. Helikopter

### 3. Pendaftaran dan kebangsaan Pesawat Udara

Dalam sub pembahasan pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara, penulis akan menguraikan terlebih dahulu pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara yang diatur dalam hukum Internasional khususnya konvensi Paris 1919, konvensi Madrid 1926, konvensi Havana 1928 dan konvensi Chicago 1944 serta pendaftaran dan kebangsaan diatur dalam hukum nasional di negara Belanda, Amerika Serikat, Inggris dan sebagai bahan perbandingan akan dikemukakan ketentuan pendaftaran dan kebangsaan yang diatur dalam UU Nomor 15 Tahun 1992.

#### a. Pendaftaran dan Kebangsaan Pesawat Udara Berdasarkan Hukum Internasional

Pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara diatur di berbagai konvensi Internasional seperti konvensi Paris 1919 tentang *Convention relating to Regulation of Aerial Navigation*, konvensi Madrid 1926, konvensi Havana 1928 tentang *Convention on Commercial Aviation* dan konvensi Chicago 1944 tentang *Convention on International Civil Aviation*, yang akan penulis uraikan di bawah ini :



## 1. Konvensi Paris 1919

Dalam konvensi Paris 1919, pendaftaran dan kebangsaan pesawat terbang diatur dalam Chapter II yang berjudul "*Nationality of Aircraft*". dalam chapter tersebut dikatakan pesawat terbang harus didaftarkan, dengan pendaftaran ini pesawat udara memperoleh kebangsaan dari negara pendaftar.

Berdasarkan konvensi ini, pesawat udara dapat didaftarkan apabila sebagian atau seluruh pesawat udara dimiliki oleh warga negaranya. Tidak ada perusahaan yang dapat mendaftarkan pesawat udara sebagai miliknya, kecuali perusahaan tersebut dimiliki oleh warga negara dari negara pendaftar atau 2/3 modal saham perusahaan memenuhi persyaratan yang ditentukan oleh negara pendaftar. Pemilikan sebagai persyaratan pendaftaran selalu mutlak, tetapi ketentuan tersebut mulai dihapuskan sejak tahun 1928 setelah lahirnya konvensi Havana 1928. (K. Martono, 1995:30).

## 2. Konvensi Havana 1928 dan Konvensi Madrid 1926

Berdasarkan konvensi Havana 1928, pemilikan bukan merupakan persyaratan mutlak untuk mendaftarkan pesawat udara sipil. Persyaratan pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara diserahkan pada hukum nasional masing-masing negara, dengan demikian dapat terjadi ketidakseragaman persyaratan pendaftaran pesawat udara

di berbagai negara, kadang-kadang persyaratan di satu negara lebih berat dibanding dengan persyaratan negara lain, terutama pesawat udara yang dimiliki oleh badan hukum dan perorangan karena pesawat udara harus mempunyai tanda kebangsaan sendiri.

Adapun pesawat udara yang didaftarkan dimiliki oleh pemerintah sudah pasti tidak ada masalah karena pesawat udara tersebut otomatis memperoleh kebangsaan negara tersebut, tetapi yang menjadi masalah adalah apabila pesawat udara didaftarkan dimiliki oleh warga negara atau badan hukum. Hal ini dapat menjadi masalah karena pendaftaran pesawat udara akan melibatkan masalah kebangsaan, sehingga pemilik pesawat udara harus warga negara atau badan hukum negara pendaftar agar pesawat udara memperoleh kebangsaan. Berdasarkan hukum internasional kebangsaan pesawat udara akan menimbulkan hak dan kewajiban yang akan dijamin dalam konvensi Chicago 1944.

Sebenarnya sebelum konvensi Havana 1928, konvensi Ibero-American yang dikenal dengan konvensi Madrid 1926 telah melepaskan pemilikan (*ownership*) sebagai persyaratan pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara. Berdasarkan konvensi Madrid 1926, pesawat udara harus didaftarkan di negara anggota, tetapi persyaratan pendaftaran diserahkan kepada hukum nasional masing-

masing negara anggota konvensi Madrid 1926 dan tidak diatur oleh konvensi.

### 3. Konvensi Chicago 1944

Setelah konvensi Paris 1919 dan konvensi Havana 1928 dicabut oleh Pasal 80 konvensi Chicago 1944, ketentuan mengenai pendaftaran pesawat udara diatur kembali dalam chapter III konvensi Chicago 1944 tentang *Nationality of Aircraft* yang dijabarkan dalam Pasal 17 s/d 21. Menurut chapter tersebut pesawat udara mempunyai kebangsaan negara pendaftar. Pesawat udara tidak diperkenankan pendaftaran ganda (*double registration*) tetapi pendaftaran pesawat udara dapat dihapuskan dan dipindahkan ke negara lain. Tata cara pemindahan pendaftaran dari satu negara ke negara lain juga diatur oleh hukum masing-masing negara. Berdasarkan konvensi Chicago 1944, pesawat udara tidak sah melakukan penerbangan Internasional kecuali mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan negara tempat pesawat udara didaftarkan.

## 2. Pendaftaran Kebangsaan dan berdasarkan hukum nasional

### a. Belanda

Sejalan dengan Pasal 10 konvensi Paris 1919, dalam Dutch Aviation Act 1926 di Belanda ditentukan bahwa :

Pesawat udara tidak sah melakukan penerbangan di atas wilayah udara Belanda, kecuali telah mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan. (K. Martono, 1993: 97).

Berdasarkan Pasal 12 Dutch Aviation Act, yang berbunyi pesawat udara dapat didaftarkan di Belanda apabila dimiliki oleh mereka yang berhak mendaftarkan pesawat udara di Belanda, mengikuti persyaratan pendaftaran kapal dengan yang diatur dalam Pasal 311 Commercial Code (CC). (K. Martono, 1993: 96).

Berdasarkan Pasal 311 CC, kapal dagang dapat didaftarkan di Belanda apabila seluruh kapal atau paling sedikit  $\frac{2}{3}$  kapal tersebut dimiliki warga negara Belanda sedangkan sisanya  $\frac{1}{3}$  kapal dimiliki oleh orang atau badan hukum yang berdiam, (*residence*) di Belanda.

Sejak tahun 1928 setelah berlakunya konvensi Havana 1928, Belanda juga mengambil langkah lebih moderat, yaitu pesawat udara dapat didaftarkan di Belanda tidak harus dimiliki oleh warga negara Belanda.

Walaupun pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara di Belanda mengikuti pendaftaran kapal dagang pada pasal 311 CC, Menteri Transpor Belanda dapat mengizinkan pendaftaran pesawat apabila :

1. Pesawat udara dimiliki oleh warga negara Belanda yang tidak bertempat tinggal di Belanda; atau
2. Pesawat udara dimiliki oleh orang yang bukan warga negara Belanda tetapi mereka bertempat tinggal di Belanda; atau
3. Pesawat udara dimiliki oleh asosiasi perusahaan atau badan hukum terbatas yang didirikan di

Belanda para pengurus perusahaan berdiam di Belanda. Bilamana manajemennya terdiri dari beberapa orang, paling tidak 2/3 anggota pengurus perusahaan harus warga negara Belanda yang bertempat tinggal di Belanda. (K. Martono, 1993:96).

## 2. Amerika Serikat dan Inggris

Di Amerika Serikat pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara diatur dalam *Section 501 Federal Aviation Act* 1958, yang menyatakan bahwa pesawat udara yang dioperasikan di Amerika Serikat harus didaftarkan.

Pesawat udara dapat didaftarkan di Amerika Serikat apabila dimiliki oleh warga negara Amerika Serikat atau warga negara asing yang diijinkan bertempat tinggal tetap (*permanent residence*) atau pesawat udara dimiliki oleh perusahaan yang mempunyai usaha di Amerika Serikat atau setiap negara bagian, dimana pesawat udara dipakai dan tidak didaftarkan di luar negeri.

Pendaftaran pesawat udara di negara Inggris lebih mudah lagi. Berdasarkan *Air Navigation Order* 1976 Nomor 183 di Inggris pesawat udara yang dicarter oleh warga negara Inggris dapat didaftarkan di Inggris.

### c. Pendaftaran pesawat udara di Indonesia

Pada bagian ini, penulis akan menguraikan pendaftaran pesawat udara pada saat penjajahan Belanda, berdasarkan UU Nomor 83 Tahun 1958 dan berdasarkan UU Nomor 15 Tahun 1992. Pendaftaran pesawat udara tersebut diuraikan di bawah ini:

1. Pendaftaran pesawat udara berdasarkan hukum yang berlaku pada saat penjajahan Belanda :

a. Peraturan Penerbangan (Luchtvaarbesluit 1932 Staatblad 1933-118 selanjutnya disingkat Stb. 1933-118).

Berdasarkan Stb. 1933-118, pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara diatur dalam pasal 2, yang berbunyi sebagai berikut :

Untuk keperluan pendaftaran pesawat udara diadakan register yang disebut Register Pendaftaran Pesawat Udara, sedangkan tata cara pendaftarannya diatur tersendiri. Apabila pesawat udara telah didaftarkan di Indonesia akan memperoleh kebangsaan Indonesia.

b. Peraturan Penerbangan (Luchtvaart Ordonantie Stb. 1934-205).

Berdasarkan Pasal 2 ayat (2) Stb. 1934-205, disebutkan bahwa pesawat udara dapat didaftarkan di Indonesia apabila dipunyai oleh :

- 1) Negara Republik Indonesia
- 2) Warga Negara Indonesia yang berdiam di Indonesia.
- 3) Perseroan Terbatas atau perkumpulan yang merupakan suatu badan hukum, berkedudukan di Indonesia dan mempunyai ketua pengurus serta sedikit-dikitnya  $\frac{2}{3}$  pengurus anggota adalah warga negara Indonesia. Apabila pemilik tidak memenuhi syarat tersebut di atas, maka



pendaftarannya dapat ditolak atau dicabut oleh menteri. Di samping itu pesawat udara yang didaftarkan di luar negeri tidak dapat didaftarkan di Indonesia.

2. Pendaftaran pesawat udara berdasarkan UU Nomor 83 Tahun 1958.

Persyaratan pendaftaran pesawat udara diatur dalam Pasal 12, yang berbunyi sebagai berikut :

Pesawat udara milik bangsa asing tidak dapat didaftarkan di Indonesia. Pendaftaran yang bertentangan dengan Pasal tersebut dinyatakan tidak sah.

Berdasarkan UU Nomor 83 Tahun 1958, pesawat udara milik bangsa asing tidak dapat didaftarkan di Indonesia, dengan demikian hanya pesawat udara yang dimiliki oleh warga negara Indonesia yang dapat didaftarkan di Indonesia. Ketentuan demikian kurang mendukung untuk pengadaan pesawat udara karena untuk memiliki pesawat udara harus dibeli oleh warga negara Indonesia pada hal harga pesawat udara cukup mahal.

3. Pendaftaran pesawat udara berdasarkan UU Nomor 15 tahun 1992.

Persyaratan pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara tidak meninggalkan prinsip utama yaitu pesawat udara harus dimiliki oleh warga negara Indonesia. Namun demikian persyaratan tersebut tidak mutlak, dalam arti pesawat udara yang dimiliki orang atau badan hukum asing



dapat didaftarkan di Indonesia jika memenuhi syarat tertentu.

Persyaratan pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara diatur dalam Pasal 9 UU Nomor 15 Tahun 1992 yang berbunyi sebagai berikut :

- (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 didaftarkan di negara lain dan memenuhi salah satu ketentuan sebagai berikut :
  - a. dimiliki oleh warga negara Indonesia atau dimiliki oleh Badan Hukum Indonesia;
  - b. dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing dan dioperasikan oleh warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia untuk 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 tertentu yang diijinkan Pemerintah.
- (3) Ketentuan mengenai pendaftaran pesawat udara sipil sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) dan pendaftaran pesawat udara Angkatan Bersenjata Republik Indonesia diatur lebih lanjut dengan Peraturan pemerintah.

Ketentuan persyaratan pendaftaran dan kebangsaan pesawat terbang yang diatur dalam Pasal 9 UU Nomor 15 Tahun 1992 tetap mempertahankan prinsip yang harus dimiliki oleh warga negara Indonesia. Namun demikian untuk menunjang kebutuhan pengadaan pesawat udara, pesawat udara sipil yang dimiliki oleh bukan warga negara Indonesia dapat didaftarkan di Indonesia asalkan dikuasai atau dipergunakan oleh warga negara Indonesia

atau badan hukum Indonesia atau lembaga tertentu yang diijinkan oleh Pemerintah.

Dalam UU Nomor 15 Tahun 1992 yang dimaksud badan hukum Indonesia adalah Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Badan Usaha Milik Swasta dan Koperasi. Lembaga-lembaga tertentu yang dimaksud adalah lembaga-lembaga keagamaan, sosial, pendidikan dan olah raga yang diijinkan oleh pemerintah.

#### 4. Status Hukum Pesawat Udara

Status hukum pesawat udara (*Legal status of the Aircraft*) menimbulkan permasalahan apakah pesawat udara merupakan benda bergerak atau tidak bergerak. Permasalahan ini penting dalam hubungannya dengan lembaga jaminan untuk pesawat udara.

Menurut J.C. Cooper (Mieke Komar Kantaatmadja, 1989:30) status hukum pesawat udara dapat ditinjau dari segi :

1. Status hukum pesawat udara dalam hukum publik, dan
2. Status hukum pesawat udara dalam hukum perdata.

Menurut J.C. Cooper, hal pertama akan mempermasalahkan hubungan hukum antara suatu pesawat udara dengan suatu negara tertentu, sedangkan hal kedua akan mempermasalahkan hubungan hukum pesawat udara sebagai objek hukum dengan pesawat udara lainnya dan hubungan

hukum pesawat udara dengan subjek hukum/perseorangan tertentu.

Menurut Mieke. K (1989:30) status hukum pesawat udara dalam hukum publik berkaitan dengan pemberian tanda nasionalitas dan tanda registrasi pesawat udara. Hal ini akan menentukan hukum nasional mana yang menguasai pesawat udara dalam hubungan hukum publik, yang diakui pula oleh hukum Internasional, serta kewajiban-kewajiban dan hak-hak negara yang berlaku terhadap pesawat udara itu baik dalam lingkup hukum nasional maupun dalam hubungan negara yang bersangkutan dengan negara-negara lain. Persyaratan-persyaratan yang harus dipenuhi agar suatu pesawat udara dapat memperoleh perlindungan dan pengawasan dari negara yang bersangkutan.

Status hukum pesawat udara dalam hukum perdata, akan menyangkut hal-hal yang berkaitan dengan status hukum keperdataan, hak pemilikan, hak kebendaan lain, penyerahan, pendaftaran hak dan akibat-akibat hukumnya.

Para ahli hukum udara menyebutkan pesawat udara sebagai barang bergerak yang diatur secara khusus sebagai *movable property/sui generis/register goederen, zaak op naam* yang mempunyai status khusus pula. Kekhususan itu antara lain mengenai :

- a. pada pesawat terbang diberi tanda nasionalitas dan kewajiban pendaftaran pada negara tertentu.
- b. ditetapkan ketentuan khusus mengenai perolehan dan pengasingan yang tidak berlaku pada barang tidak terdaftar.
- c. dijadikan jaminan hipotik atau *mortgage*.
- d. tunduk kepada pengaturan hukum tentang penahanan dan penyitaan yang berlainan dengan barang bergerak lainnya.
- e. berlakunya aturan hukum tentang bantuan, penyelamatan pesawat terbang yang menimbulkan sifat kebendaan yang ditetapkan undang-undang dan bersifat mendahului hak jaminan lain yang sudah didaftar.
- f. tunduk kepada persyaratan dapat didaftarkan dalam register umum yang bersifat perdata. (Djazuli, Bachar, 1994:95).

Hukum Indonesia hingga kini belum memiliki perundang-undangan khusus dan masih menggolongkan pesawat terbang sebagai barang bergerak. Namun demikian status hukum pesawat udara yang berkaitan dengan lembaga jaminan untuk pesawat terbang dapat dilihat dalam Pasal 12 ayat (1) UU Nomor 15 Tahun 1992 yang berbunyi sebagai berikut :

Pesawat terbang dan helikopter yang telah mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia dapat dibebani hipotik.

Berdasarkan Penjelasan Pasal 12 ayat (1) UU Nomor 15 Tahun 1992 yang menyatakan terhadap hipotik pesawat terbang dan helikopter berlaku ketentuan-ketentuan hipotik dalam KUH Perdata.

## C. LEASING

### 1. Pengertian Leasing

Dalam Surat Keputusan Bersama Menteri Keuangan, Menteri Perindustrian, dan Menteri Perdagangan dan Koperasi Nomor Kep-122/MK/IV/2/1974, Nomor 32/M/SK/2/1974 dan Nomor 30/Kpb/I/1974 tentang Perizinan Usaha Leasing, di dalam pasal 1 diberikan pengertian leasing sebagai berikut :

Setiap kegiatan pembiayaan perusahaan dalam bentuk penyediaan barang-barang modal untuk digunakan oleh suatu perusahaan, untuk suatu jangka waktu tertentu, berdasarkan pembayaran secara berkala disertai dengan hak pilih (*option*) bagi perusahaan tersebut untuk membeli barang-barang modal yang bersangkutan atau memperpanjang jangka waktu leasing berdasarkan nilai sisa yang telah disepakati bersama.

Leasing pesawat udara dapat dilakukan dengan beberapa macam perjanjian yuridis. Bentuk pokok yang dikenal adalah :

#### a. Financial lease

Merupakan suatu persetujuan dengan mana seorang lessee (penerima lease) meyetujui akan membayar suatu pembayaran berkala pada pihak lessor (pemberi lease),

Jumlah pembayaran mana melebihi jumlah pembelian peralatan tersebut.

**b. Operating lease**

Merupakan persetujuan lease lainnya yang dapat dibatalkan oleh pihak lessee setelah memberikan suatu tanda pembatalan (*notice of cancellation*) kepada pihak lessor dan tidak mengandung persyaratan kewajiban tetap (*fixed commitment*) pada pihak lease ini.

**2. Pihak-pihak dalam Perjanjian Lease**

Pihak yang terlibat dalam perjanjian (kontrak) lease atau subjek perjanjian lease terdiri dari beberapa pihak yaitu :

**a. Lessor**

Merupakan pihak yang menyewakan barang, dapat terdiri dari beberapa perusahaan. Disebut juga sebagai *Investor, Equity - holders, Owner - participants* atau *Trusters - Owner*.

**b. Lessee**

Merupakan pihak yang menikmati barang tersebut dengan membayar sewa dan yang mempunyai hak opsi.

**c. Kreditur**

Kreditur atau *Lender* atau disebut juga *Debt - Holders* atau *Loan Participants* dalam transaksi leasing. Mereka ini umumnya terdiri dari Bank, Insurance Company, Trust, dan Yayasan.

d. Supplier

Merupakan penjual dan pemilik barang yang disewakan, dapat terdiri dari perusahaan (*manufacturers*) yang berada di dalam negeri atau yang mempunyai kantor pusat di luar negeri.

3. Beberapa Ketentuan Tentang Leasing

Ketentuan tentang leasing ini didasarkan atas beberapa keputusan Menteri Keuangan, Menteri Perindustrian, Menteri Perdagangan, Pengumuman dan Surat Edaran Direktur Jenderal Moneter Dalam Negeri. Beberapa ketentuan yang dimaksud antara lain :

1. Perusahaan yang dapat melakukan usaha leasing adalah:

a. Lembaga Keuangan (non-bank) dapat melakukan kegiatan usaha leasing, yang dapat dilakukan olehnya sendiri atau mendirikan anak perusahaan (*subsidiary*).

b. Perusahaan asing yang akan berusaha di bidang leasing harus berbentuk *joint venture* dengan pengusaha/perusahaan nasional.

2. Barang-barang yang dapat di-lease

a. Barang-barang yang dapat di-lease pada prinsipnya harus dimiliki oleh perusahaan leasing di Indonesia dan diambil dari produksi Dalam Negeri.



- b. Dalam hal barang-barang yang di-lease itu didatangkan dari luar negeri, apabila dianggap perlu maka barang tersebut oleh perusahaan leasing yang bersangkutan dapat diekspor kembali setelah jangka waktu leasing berakhir dengan syarat-syarat tersendiri.
3. Bidang usaha leasing
- a. Bidang usaha di mana leasing dapat dijalankan adalah:
1. Perhubungan
  2. Industri (*manufacturing*)
  3. Pengusahaan hutan
  4. Pertanian
  5. Lain-lain yang ditetapkan kemudian dengan mendengar pendapat/pertimbangan dari Departemen teknis yang berkepentingan.
- b. Perusahaan menjalankan kegiatan leasing dilarang memberi kredit/pinjaman uang, mengeluarkan jaminan bagi pihak ketiga dan usaha-usaha perbankan lainnya, kecuali lembaga keuangan non-bank yang telah diatur secara tersendiri.
4. a. Penggunaan tenaga Warga Negara Asing  
Pengusaha leasing dilarang mempekerjakan tenaga Warga Negara Asing tanpa persetujuan Menteri Keuangan.

b. Perpanjangan penggunaan tenaga Warga Negara Asing.

5. Harga Lease

Yang dapat diperhitungkan sebagai komponen harga lease adalah :

- a. Penyusutan dari barang modal yang di-lease.
- b. Bunga dari yang ditanam dalam barang modal yang di-lease.

6. Tingkat Suku Bunga

Tingkat suku bunga yang diperhitungkan setinggi-tingginya 8% setahun diatas prime rate Bank Indonesia.

7. Pembukuan

Pengusaha leasing diharuskan mempunyai pembukuan yang baik serta lengkap dan baru sesuai dengan peraturan-peraturan yang berlaku di Indonesia.

8. Pengawasan dan Pembinaan

a. Pengawasan dilakukan oleh Direktorat Jenderal Moneter dan Direktorat Jenderal Lembaga Keuangan.

b. Dalam rangka pengawasan, pengusaha leasing diharuskan menyampaikan kepada Direktorat Jenderal Moneter dan Direktorat Jenderal Lembaga Keuangan sebagai berikut:

1. Copy kontrak leasing
2. Dasar-dasar perhitungan harga lease

3. Laporan berkala mengenai kegiatan leasing yang dijalankan dan laporan keuangan perusahaan yang sudah diambil oleh akuntan yang sudah mendapat izin.

9. Perpajakan

Perhitungan laba kena pajak termasuk penyusutan untuk keperluan pajak perseroan dilakukan sesuai dengan ketentuan-ketentuan Peraturan Pajak serta peraturan-peraturan yang berlaku di Indonesia, kecuali ditentukan lain oleh Menteri Keuangan.

10. Tata Cara Penyampaian Laporan (Reporting Sistem).

D. Pesawat Udara sebagai Objek Jaminan

1. Pihak yang Menghipotikkan Pesawat Udara

Pada prinsipnya yang berhak menghipotikkan pesawat udara adalah mereka yang berhak memindahtangankan (*transfer of title*) yaitu pemilik, baik instansi pemerintah, swasta, warga negara Indonesia maupun badan hukum Indonesia, serta warga negara asing atau badan hukum asing yang pesawatnya dioperasikan dan mempunyai tanda kebangsaan Indonesia.

Pihak yang berhak menghipotikkan pesawat udara yaitu:

a. Pemilik Warga Negara Indonesia

Yang dimaksudkan dengan pemilik warga negara Indonesia adalah perseorangan atau badan hukum Indonesia sebagai subyek yang berhak menghipotikkan pesawat udara.



sebagai subyek yang berhak menghipotikkan pesawat udara.

Berdasarkan Pasal 9 ayat (2) huruf a UU Nomor 15 Tahun 1992 menyatakan pesawat udara sipil yang dapat memperoleh tanda pendaftaran Indonesia adalah pesawat udara yang tidak didaftarkan di negara lain dan dimiliki oleh warga negara Indonesia atau dimiliki oleh badan hukum Indonesia.

#### **b. Pemilik Warga Negara Asing**

Berdasarkan Pasal 9 ayat (2) huruf b UU nomor 15 Tahun 1992 menyatakan pesawat udara milik warga negara asing atau badan hukum asing dapat didaftarkan oleh operator Indonesia untuk jangka waktu pemakaiannya minimal dua tahun secara terus menerus berdasarkan suatu perjanjian sewa beli, sewa guna usaha atau bentuk perjanjian lainnya.

#### **c. Instansi Pemerintah**

Berdasarkan Pasal 9 ayat (2) huruf c UU Nomor 15 Tahun 1992 menyatakan pesawat udara sipil yang dapat memperoleh tanda pendaftaran Indonesia adalah pesawat udara yang tidak didaftarkan di negara lain dan dimiliki oleh instansi Pemerintah.

Pesawat udara yang telah mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia dapat dibebani hipotik (Pasal 12 ayat (1) UU Nomor 15 Tahun 1992).

Dalam hubungan ini, pesawat udara milik instansi pemerintah dapat terdiri dari pesawat udara sipil dan pesawat udara negara (yaitu pesawat udara Angkatan Bersenjata Republik Indonesia).

Pemerintah sebagai pemilik pesawat udara sipil, dapat menghipotikkan pesawat udara miliknya, tetapi pesawat udara negara tidak dapat dihipotikkan karena pesawat udara negara tidak mempunyai nilai komersial dalam arti tidak dapat diperjual belikan.

**d. Lembaga tertentu yang diijinkan pemerintah**

Pasal 9 ayat (2) huruf d di atas menyatakan pesawat yang dimiliki oleh lembaga tertentu yang diijinkan pemerintah dapat didaftarkan di Indonesia. Dengan pendaftaran tersebut dapat memperoleh tanda pendaftaran dan kebangsaan.

Walaupun pesawat udara mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia, namun tidak dapat dihipotikkan jika pesawat udara tersebut semata-mata dipergunakan untuk keperluan sendiri seperti kegiatan sosial, keagamaan, pendidikan, olah raga dan lain-lain, kecuali pembebanan hipotik tersebut disetujui oleh Dewan Pengawas Organisasi tersebut atau yang berwenang untuk itu.

#### e. Operator Indonesia

Dalam Pasal 9 ayat (2) huruf b di atas dikemukakan bahwa pesawat udara milik warga negara asing atau badan hukum asing yang dioperasikan oleh warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia sebagai operator untuk jangka waktu pemakaiannya minimal dua tahun secara terus menerus berdasarkan perjanjian sewa beli, sewa guna usaha atau bentuk perjanjian lainnya dapat didaftarkan di Indonesia.

Berdasarkan ketentuan tersebut di atas, operator yang mendaftarkan pesawat udara jelas bukan pemilik dari pesawat udara. Mengingat bukan pemilik pesawat udara, maka mereka tidak mempunyai hak untuk memindahtangankan (*transfer of title*) pesawat udara yang dioperasikan, sehingga operator tidak dapat menghipotikkan pesawat udara tersebut, kecuali ada perjanjian antara operator dengan pemilik warga negara asing atau badan hukum asing yang mengizinkan hipotik.

#### 2. Pesawat Udara sebagai Obyek Hipotik

Berdasarkan jenis-jenis pesawat udara, hanya pesawat terbang dan helikopter yang dijadikan obyek hipotik. Ketentuan tersebut termaktub dalam Pasal 12 ayat (1) UU Nomor 15 tahun 1992 yang menyatakan pesawat terbang dan helikopter yang telah mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia dapat dibebani hipotik.

Yang menjadi obyek hipotik (*mortgage*) adalah pesawat terbang atau helikopter milik warga negara Indonesia atau warga negara asing yang dioperasikan di Indonesia.

Pasal 12 ayat (1) UU Nomor 15 Tahun 1992, tidak mensyaratkan pesawat terbang atau helikopter yang dapat dibebani hipotik harus dimiliki oleh warga negara Indonesia. Namun demikian mengingat yang berhak memindah tangankan hak milik (*transfer of title*) adalah hanya pemilik, maka pesawat terbang atau helikopter yang dapat dibebani hipotik hanyalah pesawat terbang atau helikopter yang dimiliki oleh warga negara Indonesia.

Namun demikian pemilik warga negara asing atau badan hukum asing dapat membebani hipotik atas pesawat terbang atau helikopternya di Indonesia, tetapi dengan ketentuan harus dioperasikan oleh warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia untuk jangka waktu minimal dua tahun secara terus menerus berdasarkan perjanjian sewa beli, sewa guna usaha, carter atau bentuk perjanjian lainnya (Pasal 9 ayat (2) huruf b UU Nomor 15 Tahun 1992).

### 3. Pemegang Hipotik (*Mortgagee*)

Pemegang hipotik (*mortgagee*) adalah orang atau lembaga keuangan yang memperoleh hak-hak kebendaan karena hipotik.

Orang atau lembaga keuangan tersebut dapat warga negara Indonesia atau lembaga keuangan Indonesia maupun warga negara asing atau lembaga keuangan asing sebagai kreditur, misalnya Exim Bank di Amerika Serikat.

#### 4. Pendaftaran Pembebanan Hipotik

Dalam sub bab ini, penulis akan menguraikan pendaftaran pembebanan hipotik. Dalam ajaran hukum udara dikenal dua macam pendaftaran pesawat udara yaitu pendaftaran pesawat udara untuk mendapatkan kebangsaan (*nationality and registration*) dan pendaftaran hipotik (*mortgage*) yang biasa dikenal dengan nama *recordation of aircraft*.

Pendaftaran hipotik (*mortgage*) yang biasa disebut *recordation of aircraft* bersifat hukum perdata, yang mengatur hak-hak kebendaan yang melekat pada pesawat udara sebagaimana diatur dalam Konvensi Jenewa 1948, yaitu untuk melindungi kepentingan kreditur dan pihak ketiga agar mengetahui seberapa besar beban hipotik (*mortgage*) yang telah ada. Pendaftaran termasuk juga dimaksudkan untuk memenuhi asas publisitas dalam hukum perdata agar kepentingan pihak ketiga tidak dirugikan. (K. Martono, 1993:136).

Berdasarkan Pasal 12 ayat (1) UU Nomor 15 Tahun 1992, pesawat terbang dan helikopter yang mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia dapat dibebani hipotik. Dalam ayat 2 pasal yang sama



menyatakan pembebanan hipotik pesawat terbang dan helikopter wajib didaftarkan lebih lanjut. Tata cara dan peraturan pendaftaran hipotik akan diatur lebih lanjut dengan peraturan pemerintah.

Kewajiban pendaftaran hipotik diperlukan, agar pemerintah dapat berperan dan melindungi kepentingan para kreditur maupun debitur. Mengingat perjanjian antara kreditur merupakan perjanjian utang-piutang yang dibuat oleh kedua belah pihak merupakan bidang keperdataan, maka pemerintah tidak mempunyai akses terhadap perjanjian.

Tanpa adanya pendaftaran pembebanan hipotik, apabila salah satu pihak baik kreditur maupun debitur melakukan wanprestasi maka pemerintah tidak dapat campur tangan.

Pendaftaran pembebanan hipotik, dalam Pasal 12 ayat (2) UU Nomor 15 Tahun 1992 bermaksud memenuhi asas publisitas yang tercantum dalam hukum perdata, agar para pihak yang berkepentingan dapat mengetahui hak-hak yang melekat pada pesawat udara.

Bilamana pembebanan hipotik atas pesawat udara tidak didaftarkan pada pemerintah, maka dalam hal terjadi wanprestasi dari salah satu pihak baik kreditur maupun debitur pemerintah tidak dapat melepaskan tanda pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara tersebut.

(K. Martono, 1993: 137).

## 5. Eksekusi Hipotik Pesawat Udara

Eksekusi terhadap putusan perkara perdata dalam rangkaian sistem peradilan perdata oleh badan peradilan umum berada di luar proses sengketa. Hukum yang mengatur eksekusi merupakan sebagian dari hukum acara perdata yang pada dasarnya tidak ditangani oleh Hakim yang memutus suatu perkara.

Eksekusi adalah pelaksanaan putusan pengadilan dan akta dalam perkara perdata. (Kamus Istilah Hukum, 1983: 128). Pada prinsipnya eksekusi merupakan tindakan paksa yang dilakukan pengadilan dengan bantuan kekuatan umum, guna menjalankan putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap. Pelaksanaan putusan pengadilan bertujuan untuk mengefektifkan suatu putusan Hakim yang telah berkekuatan hukum yang tetap, artinya suatu putusan hakim tidak dapat diubah lagi. Dengan putusan ini, hubungan antara kedua belah pihak yang berperkara ditetapkan untuk selama-lamanya dengan maksud upaya, apabila tidak ditaati secara sukarela, dipaksakan dengan bantuan alat-alat negara.

Dalam HIR maupun RBG dikenal dua macam eksekusi terhadap dua jenis perkara perdata biasa, yakni:

1. Putusan yang berupa *grosse* (salinan resmi) dari minut (asli) putusan yang sudah mempunyai kekuatan hukum yang pasti.

## 2. Eksekusi riil.

Putusan yang berupa grosse merupakan eksekusi terhadap pihak yang dikalahkan untuk membayar sejumlah uang (Pasal 296 HIR/Pasal 208 RBG), sedangkan eksekusi riil merupakan eksekusi terhadap pihak yang dikalahkan untuk melaksanakan perbuatan tertentu (Pasal 225 HIR/Pasal 299 RBG). Eksekusi riil sebenarnya mencakup eksekusi langsung terhadap penyerahan berupa barang atau suatu prestasi tanpa lewat pelelangan dan berupa pembayaran sejumlah uang.

Dalam ketentuan terakhir dari bagian kelima Pasal 224 HIR/Pasal 258 RBG ditetapkan bahwa grosse akte hipotik dan surat hutang yang dibuat notaris dan dibuat di Indonesia yang berkepalanya "Demi Keadilan Berdasarkan Ketuhanan Yang Maha Esa" mempunyai ketentuan hukum yang sama dengan putusan Hakim yang mempunyai kekuatan hukum yang tetap. Berdasarkan Pasal 4 ayat (2) Peraturan Jabatan Notaris yang dimaksud grosse akta adalah salinan atau (secara pengecualian) kutipan dengan memuat di atasnya kata-kata "Demi Keadilan Berdasarkan Ketuhanan Yang Maha Esa" dan dibawahnya dicantumkan kata-kata "Diberikan sebagai grosse pertama" dengan menyebutkan nama orang yang atas permintaannya grosse itu diberikan dan tanggal pemberiannya.



Surat Keputusan Menteri dalam negeri Nomor 194/Dja 77 mengatur model Nomor 1045055 yang merupakan standar akta hipotik yang harus dipergunakan PPAT. Akta hipotik mengatur perjanjian hipotik antara pihak mengenai pengakuan hutang dengan jaminan pembayaran kembali hutang pokok dengan pemberian hipotik kepada yang berkepentingan. (Djazuli Bachar, 1994:95).

Sertifikat hipotik yang disertai salinan akta hipotik mempunyai fungsi sebagai grosse akta hipotik serta mempunyai kekuatan/alas hak eksekutorial sebagaimana yang dimaksud dalam Pasal 224 HIR dan Pasal 258 RBg.

Pesawat udara sebagaimana dalam hukum benda, dipandang sebagai barang bergerak. Walaupun demikian karena ada kepentingan khusus seperti halnya kapal laut sehingga barang bergerak diberlakukan sebagai barang tidak bergerak.

Berdasarkan Pasal 12 ayat (1) UU nomor 15 Tahun 1992, pesawat terbang dan helikopter yang telah mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia dapat dibebani hipotik. Berdasarkan Pasal 12 ayat (2) peraturan yang sama, menyatakan pembebanan hipotik pada pesawat terbang atau helikopter harus didaftarkan. Jadi hipotik diletakkan dan terjadi pada saat perjanjian jaminan berupa akta notariil didaftarkan di dalam Register Perdata di Departemen Perhubungan.

Eksekusi hipotik atas pesawat udara dapat dilaksanakan secara langsung tanpa melalui prosedur pengadilan, sebagaimana diatur dalam Pasal 224 HIR/Pasal 258 RBG bahwa akta grosse hipotik mempunyai kekuatan hukum yang sama dengan putusan hakim yang mempunyai kekuatan hukum yang tetap.

Pada umumnya eksekusi hipotik atas pesawat udara dilaksanakan secara lelang di Kantor Lelang Negara, tetapi cara ini tidak dapat menjamin para pihak tidak ada yang dirugikan. Mengingat pasaran pesawat udara sangat terbatas dan obyek lelang selalu merupakan pesawat udara yang sudah dipergunakan (dioperasikan).

Konvensi Jenewa Tahun 1948 mengatur mengenai sita dan jual eksekusi dimuka umum dan menentukan bahwa proses sita dan jual eksekusi pada prinsipnya harus sesuai dengan hukum dari negara dimana penjualan dilakukan.

### BAB III

#### METODE PENELITIAN



#### A. Lokasi Penelitian

Untuk menggambarkan secara jelas hipotik atas pesawat udara, penulis melakukan penelitian di Jakarta pada Kantor Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, PT. Garuda Indonesia, PT. Mandala Airlines dan PT. Bouraq Airlines di Jakarta.

#### B. Jenis dan Sumber Data

Data yang penulis peroleh dari hasil penelitian ini terdiri dari :

##### a. *Data Primer*

Data primer ini penulis peroleh dari hasil wawancara dengan Kasubag Pekum dan KSLN di Kantor Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Staf Hukum PT. Garuda Indonesia, PT. Mandala Airlines dan Staf SDM PT. Bouraq Airlines di Jakarta.

##### b. *Data Sekunder*

Data sekunder ini penulis peroleh dari dokumen-dokumen yang ada hubungannya dengan masalah yang penulis bahas dalam skripsi ini.

#### C. Teknik Pengumpulan data

Teknik pengumpulan data yang digunakan dalam Pembahasan skripsi ini adalah wawancara. Wawancara ini

penulis lakukan dengan Kasubag Pekum dan KLSN di Kantor Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Staf Hukum PT. Garuda Indonesia, PT. Mandala Airlines dan Staf SDM PT. Bouraq Airlines di Jakarta.

#### D. Analisis Data

Data yang penulis peroleh baik data primer maupun data sekunder, terlebih dahulu diolah, di analisis secara kualitatif, selanjutnya di sajikan secara deskriptif.

## BAB IV

### HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

#### A. Penguasaan Pesawat Udara Secara Leasing yang Dihipotikkan

Masalah yang penulis angkat dalam skripsi ini apakah pesawat udara yang dimiliki secara leasing dapat dihipotikkan, padahal belum menjadi milik debitur mungkinkah hal ini ?

Dalam praktek penerbangan berbagai kemungkinan bisa terjadi, yang menyebabkan kedudukan lessor tidak seaman yang diperkirakan semula. Misalnya lessee mengalihkan barang leasing kepada orang lain tanpa setuju lessor atau lessee tidak mau mengembalikan barang leasing secara baik-baik, walaupun lessee tersebut telah dalam keadaan wanprestasi, atau harga dari barang leasing turun drastis karena sebab-sebab yang tidak diantisipasi sebelumnya dan berbagai masalah lain.

Lessor sadar akan resiko yang mungkin dihadapi, sehingga dalam praktek lessor membutuhkan jaminan lainnya sehingga kedudukannya menjadi lebih terjamin.

Pada leasing jaminan-jaminan hutang yang sering dipraktikkan dapat dikategorikan sebagai berikut :

##### 1. Jaminan utama

Seperti juga pada transaksi kredit Bank, maka jaminan utama pada transaksi leasing adalah keyakinan



dari lessor bahwa lessee akan dan sanggup membayar kembali cicilan sebagaimana mestinya. Jika terhadap perjanjian kredit Bank, jaminan utama berupa keyakinan ini ditentukan dengan tugas dalam Pasal 8 UU Perbankan Nomor 7 Tahun 1992 yang berbunyi dalam memberikan kredit, Bank umum wajib mempunyai keyakinan atas kemampuan dan kesanggupan debitur untuk melunasi hutangnya sesuai dengan yang diperjanjikan.

Untuk sampai kepada keyakinan tersebut, lessor harus hati-hati menganalisis keadaan lessee. Cara-cara penilaian debitur dalam pemberian kredit Bank dapat dipakai sebagai pedoman dalam pemberian leasing, yaitu :

a. Prinsip 5 C

Metode yang sangat populer untuk menilai kemampuan debitur/lessee adalah pemberlakuan prinsip 5 C, terdiri dari (1) *Character*, (2) *Capacity*, (3) *Capital*, (4) *Condition of economy* dan (5) *Collaterals*.

b. Prinsip 5 P

Prinsip 5 P ini juga sering dipraktekkan. Prinsip ini terdiri dari unsur-unsur (1) *Party*, (2) *Purpose*, (3) *Payment*, dalam sumber pembayaran yang jelas, (4) *Profitability* dan (5) *Protection*, dalam arti perlindungan atas perusahaan dan atas jaminan.

### c. Prinsip 3 R

Prinsip 3 R ini terdiri dari unsur-unsur :

1. *Returns*, dalam arti hasil yang dicapai oleh debitur untuk mencicil kembali hutangnya.
2. *Repayment*, dalam arti misalnya penetapan schedule penegmabalian kredit yang sesuai dengan kemampuan debitur.
3. *Risk Bearing Ability*, dalam arti kemampuan debitur dalam hal adanya resiko-resiko tertentu, misalnya apakah cukup jaminan atau asuransi.

### 2. Jaminan pokok

Disamping jaminan utama berupa keyakinan dari lessee akan kemampuan bayar dari lesse, maka ada lagi jaminan lain yang dapat disebut sebagai jaminan pokok. Jaminan pokok ini berupa barang modal hasil pembelian dari transaksi leasing itu sendiri.

Sebagaimana kita ketahui, bahwa berbeda dengan barang yang dibeli dalam hubungan dengan perjanjian kredit, maka barang yang dibeli dengan transaksi leasing tetaplah menjadi milik lessor dan tidak beralih menjadi milik lessee sebelum hak opsi dipergunakan oleh lessee.

Namun demikian, walaupun lessor berada dalam posisi cukup aman karena barang modal tetap menjadi miliknya, sehingga kapan saja diperlukan dapat diambilnya kembali, tetapi ada beberapa faktor yang menyebabkan kedudukan

lessor masih saja dirasakan kurang aman. Sehingga diperlukanlah jaminan tambahan. Faktor-faktor yang menyebabkan kedudukan lessor kurang aman walaupun sudah ada jaminan pokok antara lain :

- a. Karena barang modal yang bersangkutan tidak lepas resiko-resiko tertentu, seperti kebakaran, kerusakan dan sebagainya.
- b. Karena bila lessee beritikad baik, bisa saja keberadaan dalam modal tersebut menjadi tidak aman.
- c. Dalam hal bayaran angsurannya macet, sementara lessee tidak kooperatif, maka satu-satunya jalan untuk dapat mengambil kembali barang modal adalah lewat gugatan biasa ke pengadilan dengan prosedur biasa.

Walaupun sudah ada jaminan pokok, ternyata belum aman bagi lessor, maka dalam praktek terhadap suatu transaksi leasing masih diperlukan jaminan-jaminan tambahan.

### 3. Jaminan tambahan

Jaminan-jaminan tambahan untuk leasing pada prinsipnya tidak jauh berbeda dengan jaminan yang diberikan untuk suatu perjanjian kredit. Jaminan tambahan atas transaksi leasing tersebut dapat berupa jaminan kebendaan seperti fidusia (atas barang leasing), gadai saham, bahkan mungkin juga hipotik jika hal tersebut untuk leasing atas benda tetap, seperti tanah (dan bangunan) atau kapal laut.

Jaminan-jaminan tambahan tersebut, paling tidak dalam praktek memang masih diperlukan karena alasan-alasan:

- a. Jaminan-jaminan tambahan tersebut memiliki fungsi yang sama. Jika salah satu jaminan gagal dieksekusi masih dapat dipakai jaminan yang lain.
- b. Untuk memudahkan dalam eksekusi jaminan hutang. Sebab ada sebagian jaminan tambahan tersebut lebih mudah dieksekusi, seperti pengakuan hutang atau kuasa jual.
- c. Karena alasan tertib dokumentasi. Sebab walaupun barang mudah tersebut merupakan milik lessor, tetapi untuk alasan agar lebih praktis ada sebagai dokumentasi yang sudah langsung diatas namakan pihak leasing. Karena itu diperlukan bentuk-bentuk jaminan seperti biasanya barang milik debitur, misalnya jaminan berupa hipotik, fidusia ataupun kuasa jual.

Menilik dari transaksi leasing, bahwa yang sebenarnya terjadi tidak lain dari pengembangan sewa menyewa konvensional. Kalau itu hubungan antara yang menyewakan dengan penyewa, maka yang menjadi pemilik yuridis dari benda objek sewa tersebut adalah pihak yang menyewakan benda. Bukan pihak penyewa benda yang bersangkutan. Kepada penyewa hanya diberikan hak untuk menguasai dan mempergunakan/menikmati hasil dengan batasan-batasan yang disebutkan dalam perjanjian sewa menyewa yang bersangkutan.

Ketentuan kepemilikan dalam hal sewa menyewa konvensional pada prinsipnya masih dianut dalam suatu kontrak leasing. Hanya saja dalam suatu kontrak leasing kadangkala kepada pihak lessee diberikan kesempatan untuk memilik barang modal, yaitu apabila lessee menggunakan hak opsi beli. Pihak lessee secara yuridis berubah fungsinya dari hanya penyewa menjadi pemilik barang leasing tersebut pada saat lessee menggunakan hak opsi belinya. Biasanya jika lessee ingin menggunakan hak opsi belinya, dia harus membayar uang tertentu kepada lessor. Apabila lessee tidak menggunakan hak opsi belinya, maka dia tetap saja berstatus sebagai penyewa sampai dengan kontrak leasing berakhir.

Pesawat udara yang dimiliki secara leasing kemungkinan dapat dihipotikkan. Hasil wawancara penulis dengan Sawitri (Staf Hukum PT. Garuda Indonesia) tanggal 21 Agustus 1997 menyatakan kemungkinan pesawat udara yang pemilikannya secara leasing dapat dihipotikkan tetapi hal tersebut tergantung kepada perusahaan leasing (*Lessor*), apakah perusahaan leasing tersebut memberikan izin. Pada umumnya perusahaan leasing tersebut tidak memberikan izin.

Hasil wawancara penulis dengan Harianto (Staf Hukum PT. Mandala Airlines) memberikan jawaban yang sama. Pesawat udara yang dimiliki secara leasing kemungkinan

untuk dihipotikkan itu ada, tetapi untuk perusahaan Penerbangan Nasional Mandala tidak menerapkan sistem tersebut. Dengan alasan bahwa pengaturan tentang masalah hipotik itu sendiri belum ada. UU Nomor 15 tahun 1992 tentang penerbangan belum ada kejelasan yang menerangkan masalah hipotik. Undang-undang tersebut hanya menuangkan pesawat udara yang sudah didaftar dan memperoleh tanda kebangsaan dapat dijadikan jaminan hipotik. Selanjutnya Harianto menyatakan, pada umumnya yang melaksanakan penjaminan hipotik atas pesawat udara pada masa lease secara teknik finansial dikarenakan ketidakmampuan untuk membayar cicilan pesawat tersebut atau untuk kebutuhan pendanaan dalam membayar cicilan pesawat yang lainnya. Hal mana juga disebabkan biaya operasional pesawat udara tinggi, misalnya biaya kapten pilot, Co-pilot, mekanik, pramugari, parkir pesawat, untuk jam terbangnya dan asuransi. Jadi kalau untuk pesawat udara ditentukan lembaga jaminan hipotik, maka tidak perlu lagi jenis lembaga jaminan lain untuk menyertainya. Sebab bila sampai ada pula hadir jenis lembaga jaminan lain untuk bisa diterapkan, jelas akan terjadi dualisme hukum.

Dari uraian tersebut diatas dapat ditarik suatu kesimpulan bahwa pesawat udara yang pemilikannya secara leasing kemungkinan untuk dihipotikkan itu ada, tetapi

harus mendapatkan izin dari perusahaan leasing. Pada umumnya perusahaan leasing tersebut tidak memberikan izin. Hal tersebut tidak dapat diterapkan dalam praktek penerbangan nasional di Indonesia karena peraturan mengenai hipotik itu sendiri belum ada. UU Nomor 15 tahun 1992 tentang penerbangan hanya menuangkan bahwa pesawat udara yang sudah didaftar dan memperoleh tanda kebangsaan dapat dijadikan jaminan hipotik jadi tidak mengatur masalah-masalah hipotik itu sendiri.

#### B. Dasar Pemikiran Bagi Perusahaan Penerbangan Nasional di Indonesia yang Memilih Penguasaan Pesawat Udara Secara Leasing

Di dalam dunia penerbangan sipil komersial dikenal suatu dalil, yaitu Aircraft pays it self, yang berarti bahwa kredit harus di bayar kembali dari hasil pendapatan atau eksploitasi pesawat itu sendiri.

Pesawat udara dapat dijadikan sebagai obyek jaminan, baik untuk pelunasan utang bagi pembayaran harga perolehan pesawat itu sendiri maupun untuk pelunasan utang bagi pesawat udara yang lain.

Harga pesawat udara sangat tinggi, maka hampir tidak mungkin memperolehnya dengan cara tunai, salah satu cara yang dapat di tempuh adalah memperoleh pesawat udara dengan bantuan suatu perjanjian kredit antara pihak Pembeli dan pihak bank atau lembaga keuangan lainnya.

Dari hasil studi WTO harga pesawat udara B. 747-400, sebesar US \$ 170 juta (Bisnis Indonesia, hal 1, tanggal 15 Agustus 1996).

Hasil wawancara penulis dengan Mustadji, Kasubag Pekum dan KSLN Kantor Dirjen Perhubungan Udara (Tanggal 20 September 1996) terungkap bahwa walaupun belum dimiliki, pesawat udara dapat dihipotikkan jadi pembayarannya secara cicilan dari hasil operasi pesawat udara tersebut.

Pembebanan hak jaminan terhadap pesawat udara dengan hipotik, memiliki beberapa keunggulan yang sangat menarik bagi pihak penyandang dana atau pemberi fasilitas kredit. Selain hak hipotik dilekati sifat kebendaan (*zaaksgevolg*) yang didaftar dalam register umum, dapat pula dirinci kemungkinan untuk mengadakan janji-janji khusus pada waktu membuat akta hipotik, yakni janji asuransi (pasal 297 WvK), janji untuk tidak disewakan (pasal 1185 BW), janji untuk tidak dibersihkan (pasal 1210 ayat 2 BW) dan janji untuk memberi kuasa menjual sendiri benda jaminan (pasal 1178 ayat 2 BW).

Hasil wawancara penulis dengan Mustadji, (Kasubag Pekum dan KSLN Dirjen Perhubungan Udara) tanggal 22 September 1996 terungkap bahwa dalam praktek penerbangan nasional di Indonesia lebih memilih kepemilikan pesawat



udara secara leasing. hal ini disebabkan peraturan pemerintah tentang hipotik atas pesawat udara belum ada.

Dasar-dasar pemikiran bagi perusahaan penerbangan nasional di Indonesia yang memilih kepemilikan pesawat udara secara leasing terungkap dari hasil wawancara penulis dengan Adelina, staf SDM PT. Bouraq Airlines (tanggal 12 Agustus 1996) yang menyatakan pada PT. Bouraq Airlines menggunakan sistem leasing karena pengoperasiannya lebih murah dan lebih fleksibel dibanding Hipotik, dengan jaminan *security deposit* sebesar 20 %. Dari hasil wawancara penulis dengan Alex, Staf Hukum PT. Mandala Airlines (tanggal 19 Mei 1997) terungkap bahwa sistem leasing memiliki banyak kelebihan di banding hipotik :

1. Ditinjau dari segi keuangan, pengoprasiannya lebih murah.
2. Sangat flexible, fleksibilitas ini meliputi struktur kontraknya, besarnya pembayaran rental, jangka waktu pembayaran serta nilai sisanya.
3. Kalau leasing sudah berakhir, misalnya pesawat itu sudah tua maka pesawat udara itu dapat di kembalikan kepada lessor (pemberi leasing) atau dapat melanjutkan perjanjian baru dengan pesawat udara yang baru.

PT. Mandala sendiri memakai sistem perjanjian/kontrak leasing pertahun dengan jenis Operating Lease. Perusahaan Penerbangan Mandala Airlines bekerja sama dengan PT. Trigana Air Service selaku Lessor (pemberi leasing).

Harga sewa pesawat sekitar 200.000 dollar AS perbulan untuk satu pesawat.

Dari uraian di atas dapat ditarik suatu kesimpulan Peraturan Pemerintah tentang Hipotik Atas pesawat Udara belum ada.

Hasil penelitian yang penulis lakukan, terungkap bahwa yang menjadi dasar pemikiran bagi perusahaan penerbangan Nasional di Indonesia yang lebih memilih kepemilikan pesawat udara dengan menggunakan sistem leasing dikarenakan leasing lebih banyak memiliki keuntungan dan lebih fleksibel di banding Hipotik. Ditinjau dari segi keuangan pengoperasiannya lebih murah. Jika telah berakhir masa lease pihak lessee dapat memilih untuk melanjutkan perjanjian leasing atau mengakhiri perjanjian tersebut.

## BAB V

### P E N U T U P

#### A. Simpulan

1. Pesawat udara yang dimiliki secara leasing kemungkinan dapat dihipotikkan tetapi hal tersebut tergantung kepada perusahaan leasing (*Lessor*) apakah perusahaan leasing tersebut memberikan izin dan pada umumnya perusahaan tersebut tidak memberikan izin. Hal mana tidak dapat diterapkan dalam dunia praktek penerbangan nasional di Indonesia karena peraturan yang mengatur itu sendiri belum ada. UU Nomor 15 tahun 1992 tentang Penerbangan hanya mengatur tentang pesawat udara yang sudah didaftar dan memperoleh tanda kebangsaan dapat dijadikan jaminan hipotik.
2. Perusahaan penerbangan nasional di Indonesia ternyata lebih memilih kepemilikan pesawat udara secara leasing. Hal mana yang menjadi dasar pemilihan bagi perusahaan penerbangan nasional lebih memilih kepemilikan secara leasing dikarenakan sistem leasing pengoperasiannya lebih murah dan lebih fleksibel. Dan pihak Lessee dapat memilih (*hak optie*) untuk melanjutkan perjanjian leasing atau mengakhiri perjanjian tersebut.

## B. Saran

1. Peraturan Pemerintah tentang Hipotik Atas Pesawat Udara masih dalam suatu proses, maka penulis menyarankan agar diselesaikan Peraturan Pemerintah tentang Hipotik Atas Pesawat Udara sehingga dapat dijamin suatu kepastian hukumnya.
2. Agar kiranya Peraturan Pemerintah tentang pemasangan Hipotik Atas Pesawat Udara lebih fleksibel sehingga perkembangan Hipotik atas Pesawat Udara dalam dunia penerbangan nasional di Indonesia lebih marak.

## DAFTAR PUSTAKA

- Anwari, Achmad, 1987, *Leasing di Indonesia*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Bachar, Djazuli., 1994. *Eksekusi Putusan Perkara Perdata*, Akademika Pressindo, Jakarta.
- Badrulzaman, Mariam darus, 1986, *Bab-bab tentang Hypoteek*, Alumni, Bandung.
- Diedericks, I.H. Ph-Verschor., Alih Bahasa: Bambang Iriana DJ., 1991, *Persamaan dan Perbedaan antara Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa*, Sinar Grafika, Jakarta.
- Fuady, Munir, 1995, *Hukum Tentang Pembiayaan Dalam Teori dan Praktek*, Citra Aditya Bakti, Bandung.
- Isnaeni, Moch., 1996, *Hipotek Pesawat Udara di Indonesia*, CV Dharma Muda, Surabaya.
- Martono, K., 1995, *Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Hukum laut Internasional*, Mandar Maju, Bandung.
- , 1993, *Sosialisasi Undang-Undang RI Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan*, Bagian Hukum Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Jakarta.
- Komar Kantaatmadja, Mieke, 1989, *Lembaga Jaminan Kebendaan Pesawat Udara Indonesia Ditinjau Dari Hukum Udara*, Alumni, Bandung.
- Soekadi, Eddy P., 1986. *Mekanisme Leasing*, Ghalia Indonesia, Jakarta.
- Sofwan, Sri Soedewi Masjchoen., 1974, *Hukum Benda*, Liberty, Yogyakarta.
- , 1974, *Hak Jaminan Atas Tanah*, Liberty, Yogyakarta.

- 1980. *Pokok-pokok Hukum Jaminan dan Jaminan Perorangan*. Liberty, Yogyakarta.
- Suherman, E., 1984. *Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara*. Alumni, Bandung.

Sumber Bacaan Lain

Undang-undang RI Nomor 15 Tahun 1992, 1993. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Jakarta.

Majalah Rajawali, Garuda Indonesia, Edisi Januari 1995. Wissoedha Enterprises, Jakarta.



# DEPARTEMEN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA

Jalan Araf Rahman Hasan No. 3  
Jakarta 10040  
Kotak Pos No. 1289  
Jakarta 10013

TELEPON 3809409 (SENTRAL)

TLK 89462 CEMARA  
FAX 3802548  
3814235  
3814231

Nomor : 224/KUM/K/IX/96

Jakarta, 23 September 1996

Lamp :

K e p a d a

Perihal : Penelitian.  
-----

Yth. Dekan Fakultas Hukum  
Univ. Hasanuddin

di

UJUNG PANDANG  
-----

1. Menunjuk surat saudara Nomor 0776/joy.5.3/ph.06/96 tanggal 3 Juli 1996 perihal sebagai mana tersebut pada pokok surat, maka bersama ini di sampaikan dengan hormat bahwa :

N a m a : Dewi puspasari

No pokok : 91 02 117

Telah melaksanakan Penelitian tentang Tinjauan Hukum Terhadap Hipotik Atas Pesawat Udara, di Bagian Hukum Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

2. Sehubungan dengan hal sebagaimana di maksud pada butir 1, maka untuk menambah koleksi buku- buku ilmiah pada perpustakaan ,kiranya kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dapat diberikan satu buku skrepsi dimaksud.
3. Demikian,dan atas perhatiannya diucapkan terima kasih.

AN SEKRETARIS DIREKTORAT JENDERAL  
PERHUBUNGAN UDARA



KAPALA BAGIAN HUKUM

NOVI SUJAHJONO, SH

NIP. 120106077

Tembusan :  
-----

- BAPAK SEKDJTJEN HUBUD.





# BOURAQ AIRLINES

HEAD OFFICE  
TELEPHONE

JL. ANGRASA 1 - 3, JAKARTA 10720 INDONESIA, TELEX 41247 BQU JKT IA. CABLE ADDRESS BOURAQ PO BOX 2965 JKT  
6238815 (HUNTING) FAX 6008729 SALES OFFICE 6268827 - 6260539 - 6595194 FAX 600558

No. 648 IZ 97

Jakarta, 16 Juli 1997

Kepada Yth  
Dekan Fakultas Hukum  
Universitas Hasanuddin  
di Ujung Pandang

Dengan hormat,

Menunjuk surat no. 0776/Jo 4. 6. 3 / Ph.06.96 perihal : penefinan , oleh Mahasiswa/i  
Saudara :

Nama : Dewi Puspasari  
No. Pokok : 91 02 117  
Program : Strata 1  
Jurusan/Bagian : Hukum Keperdataan

bersama ini kami sampaikan penjelasan bahwa sesuai judul skripsi " Tinjauan Hukum Terhadap Hipotik atas Pesawat Udara " yang saudara ajukan, ternyata tidak relevan dengan kondisi yang ada di perusahaan kami.  
Sehubungan hal tersebut diatas maka dengan sangat menyesal kami tidak dapat memberikan informasi/saran yang diperlukan .

Demikian kami sampaikan dan harap maklum.

PT BOURAQ INDONESIA AIRLINES



HESTY SETIANGRUM  
Manajer Sumber Daya Manusia



# Mandala Airlines

20 Agustus 1997

Kepada Yth

Bapak/Ibu Dekan Fakultas Hukum

Universitas Hasanuddin

Ujung Pandang

Dengan hormat

Sehubungan dengan Surat Permohonan untuk mengadakan Penelitian tentang Tinjauan Hukum Terhadap Hipotik Atas Pesawat Udara dalam rangka Penulisan Skripsi pada Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Ujung Pandang, atas mahasiswa :

Nama : Dewi Puspa Sari

N.I.M : 9102117

dengan ini kami mohon maaf karena PT. Mandala Airlines tidak mempunyai data-data baik secara kualitatif maupun kuantitatif terhadap permasalahan tersebut di atas.

Demikian Surat Pemberitahuan dari kami untuk dapat dimaklumi, atas perhatian dan kerjasama Bapak/Ibu kami ucapkan terima kasih.

Hormat kami,

Haryanto.P, SH

Departemen Hukum

