

# BAB I

## PENDAHULUAN

### 1.1. LATAR BELAKANG MASALAH

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% yoy (*year on year*) (lima koma nol satu persen). Sehingga secara keseluruhan pertumbuhan perekonomian di Indonesia mencapai angka 5,31% yoy (lima koma tiga puluh satu persen). Angka ini cenderung memiliki peningkatan dibandingkan 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).<sup>2</sup>

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

---

<sup>1</sup> Badan Pusat Statistik, [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 pada tanggal 28 Februari pukul 17.33 WIB.

<sup>2</sup> [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 pada tanggal 28 Februari 2023 pukul 19.41 WIB.

UMKM, rantai pasok global, SDM untuk mendukung TIK, dan keuangan inklusif.<sup>3</sup> Pertemuan ini mengindikasikan bahwa Indonesia merupakan salah satu negara yang memiliki kemampuan untuk mendorong perekonomian dunia. G20 merupakan suatu forum kerja sama multilateral yang terdiri dari 19 negara utama dan uni eropa. Pilar dari presidensi G20 di Indonesia 2022 lalu adalah (i) memperkuat lingkungan kemitraan, (ii) mendorong produktivitas, (iii) meningkatkan ketahanan dan stabilitas, (iv) memastikan pertumbuhan berkelanjutan dan inklusif, dan (v) kepemimpinan kolektif global yang lebih kuat.<sup>4</sup> Dengan demikian, perekonomian Indonesia telah siap menghadapi persaingan di pasar global.

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, hal ini dapat terjadi karena lembaga pembiayaan merupakan badan usaha yang membantu menyalurkan dana melalui pembiayaan dan pendanaan kepada berbagai investasi dan proyek pengembangan ekonomi. Fungsi dari lembaga pembiayaan adalah meningkatkan kesejahteraan masyarakat melalui fasilitas penyediaan dana yang hasilnya imbal dan tetap menguntungkan pelaku usaha. Oleh karena itu, fungsi lembaga

---

<sup>3</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.

<sup>4</sup> <https://www.bi.go.id/id/g20/default.aspx> diakses pada tanggal 6 Maret 2023, pukul 23.23 WIB.

pembiayaan sangat terlihat terutama dalam membangkitkan perekonomian di Indonesia.

Keberadaan pembiayaan ini erat kaitannya dengan jaminan. Sebagaimana kita ketahui, terdapat macam-macam pembiayaan dalam dunia bisnis. Pada dasarnya, kegiatan pembiayaan akan dilakukan oleh perusahaan pembiayaan. Lembaga pembiayaan meliputi perusahaan pembiayaan, yang merupakan badan usaha yang melakukan kegiatan pembiayaan untuk pengadaan barang dan/atau jasa.<sup>5</sup> 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 perserujuan OJK. Dalam bidang pembiayaan jenis pembiayaan yang paling banyak dimanfaatkan di Indonesia adalah sewa guna usaha atau bisa disebut dengan *operating lease*, dan pembiayaan langsung atau *direct financing*. Kedua pembiayaan tersebut merupakan pembiayaan yang dilakukan secara langsung tanpa ada bantuan dari lembaga keuangan. Apabila kita meninjau bidang pembiayaan dalam bidang penerbangan, maka kita akan mengetahui lebih detail mengenai bidang pembiayaan jual-beli, sewa beli, sewa guna usaha, chartes,

---

<sup>5</sup> Pasal 1 ayat (1) Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 29/POJK.05/2014 tentang Penyelenggaraan Usaha Perusahaan Pembiayaan, Bab I.

pinjaman dan hibah.<sup>6</sup>

Keberadaan pesawat terbang saat ini sangat dibutuhkan bagi masyarakat di seluruh dunia mengingat mobilitas tinggi yang dimiliki oleh masyarakat itu sendiri. Dengan fasilitas, layanan, serta jangka waktu yang relatif lebih cepat dibandingkan dengan transportasi lainnya, membuat pesawat diminati oleh banyak masyarakat di dunia. Hal ini dikarenakan Indonesia merupakan negara kepulauan, sehingga dalam mencapai tujuan mobilitas masyarakatnya diperlukan armada yang mendukung kegiatannya. Atas hal tersebut, maka peran pesawat terbang selalu alat transportasi menjadi alternatif yang sangat strategis<sup>7</sup> dan dinilai cukup aman. 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>8</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 penerbangan pesawat terbang yang ada di Indonesia pada tahun 2019 mengalami kenaikan sejumlah 4.515.556 (empat juta lima ratus lima belas

---

<sup>6</sup> HPRP Lawyers, *Pembiayaan Pesawat Udara – Teori dan Praktek*, Jakarta, 2015, hal.51

<sup>7</sup> Moch. Isnaeni, *Hipotek Pesawat Udara di Indonesia*, (Surabaya: Dharma Muda, 1996), hal 10-11

<sup>8</sup> 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) diakses pada tanggal 25 November 2022.

ribu lima ratus lima puluh enam) penumpang dibandingkan dengan data pada tahun 2015.<sup>9</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>10</sup>

Kenaikan angka penerbangan tersebut mengindikasikan bahwa minat masyarakat dinilai cukup tinggi terhadap kendaraan pesawat terbang. Hal ini dapat dikarenakan keunggulan yang dimiliki pesawat terbang, yaitu efisiensi waktu apabila dibandingkan dengan transportasi darat dan transportasi laut di Indonesia. 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 udara lain. Keamanan yang diberikan oleh angkutan udara juga dinilai cukup aman, hal ini didukung dengan adanya data dari Komite Nasional Keselamatan Transportasi, terdapat 10 (sepuluh) kecelakaan pesawat yang terjadi di Indonesia pada tahun 2021. Hal ini merupakan angka yang cukup rendah apabila dibandingkan dengan kasus kecelakaan pesawat pada tahun 2020 dan 2011. Komite Nasional Keselamatan Transportasi telah mencatat bahwa terdapat 2 (dua) kecelakaan pesawat terbang yang terjadi pada tahun

---

<sup>9</sup> Katalog Badan Pusat Statistik, Statistik Transportasi Udara, (Jakarta: BPS RI, 2019), hal 20

<sup>10</sup> Ibid.

2022.<sup>11</sup> Sehingga patut untuk diketahui bahwa selain waktu yang efisien, pesawat terbang juga menjanjikan keamanan kepada penumpangnya.

Sampai dengan saat ini Indonesia memiliki 18 (delapan belas) maskapai penerbangan yang beroperasi secara aktif sampai dengan saat ini,<sup>12</sup> maskapai penerbangan penumpang di Indonesia yang dimaksud adalah (1) AirAsia Indonesia, (2) AirAsia X Indonesia, (3) Batik Air, (4) Cardig Air, (5) Citilink, (6) Garuda Indonesia, (7) Indonesian Air Transport, (8) Kalstar Aviation, (9) Lion Air, (10) NAM Air, (11) Nusantara Air, (12) Pelita Air, (13) Sriwijaya Air, (14) Super Air Jet, (15) Transnusa Aviation Mandiri, (16) Trigana Air Service, (17) Tri-MG Airlines, (18) Wings Abadi Airlines. Dari 18 (delapan belas) maskapai penerbangan penumpang tersebut, terdapat 3 (tiga) maskapai yang memiliki rute luar negeri atau mancanegara adalah maskapai Garuda Indonesia, Lion Air, dan Batik Air.<sup>13</sup> Berdasarkan Pasal 1 angka 4 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (“**UU Penerbangan**”), dijelaskan bahwa definisi pesawat terbang adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap, dan dapat terbang dengan tenaga sendiri.

Terdapat beberapa pengaturan mengenai pesawat terbang di Indonesia yang sudah diubah melalui Undang-Undang Nomor 11 Tahun

---

<sup>11</sup> <https://knkt.go.id/Repo/Files/Laporan/Penerbangan/2021/KNKT.21.01.01.04-Final-Report.pdf> diakses pada tanggal 24 November 2022 pukul 16.23 Waktu Indonesia Barat.

<sup>12</sup> <https://hubud.dephub.go.id/hbud/website/Maskapai.php?id=121> diakses pada tanggal 25 November 2022 pukul 16.48 Waktu Indonesia Barat.

<sup>13</sup> Ibid.,

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 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 sungguh-sungguh 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>14</sup> Hal ini mengindikasikan bahwa ketentuan mengenai pesawat terbang di Indonesia tentunya telah diatur sedemikian rupa sehingga perusahaan penyedia maskapai penerbangan niaga telah memantapkan niatnya untuk melakukan usahanya di Indonesia.

---

<sup>14</sup> <https://ekonomi.bisnis.com/read/20201204/98/1326441/dampak-uu-cipta-kerja-ke-sektor-penerbangan-banyak-izin-dihapus> diakses pada tanggal 6 Maret 2023 pukul 13.57 WIB.

Penguasaan yang dimaksud dalam PP 32/21 tidak menjelaskan secara detail mengenai apa yang dimaksud dengan “Penguasaan”. Menurut Prita Amalia dalam bukunya *Industri Penerbangan Indonesia* menjelaskan bahwa yang dimaksud dengan penguasaan tersebut adalah sewa guna usaha (*leasing*).<sup>15</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 digunakan oleh *lessee* (pihak pengguna atau pihak penyewa guna usaha), dalam suatu jangka waktu tertentu dan berdasarkan pembayaran secara berkala.<sup>16</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>17</sup> Menurut Munir Fuady, terdapat lini yang jelas atas sewa guna usaha dengan sewa beli, hal ini

---

<sup>15</sup> Prita Amalia, *Industri Penerbangan di Indonesia Aspek Hukum Pasca Cape Town Convention 2001*, (Bandung: Refika Aditama, 2016), hal. 19.

<sup>16</sup> 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*).

<sup>17</sup> Munir Fuady, *Hukum Tentang Pembiayaan*, Bandung, PT Citra Aditya Bakti, 2006, hal. 26



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>18</sup>

Sebagai contoh, dilansir pada data terbaru dalam website PT Garuda Indonesia Tbk., kepemilikan pesawat terbang yang dimiliki oleh PT Garuda Indonesia Tbk. Pada tahun 2018 (sebelum pandemi) adalah sejumlah 142 (seratus empat puluh dua) pesawat terbang yang terdiri dari Boeing 777-300ER, Boeing 737-800NG, Airbus A330-200, Airbus A330-300, Airbus A330-900neo dan ATR 72-600,<sup>19</sup> dimana 5 (lima) pesawat terbang di antaranya merupakan kepemilikan sendiri dan sisanya adalah sewa guna usaha (*leasing*). Pola kepemilikan atas pesawat terbang ini tentunya juga dilakukan oleh maskapai penerbangan lainnya di Indonesia. Hal ini disebabkan karena perawatan pesawat terbang serta tanggung jawab finansial yang besar apabila pelaku usaha penerbangan harus memiliki keseluruhan pesawat terbang dalam melaksanakan kegiatan usahanya. Perlu diketahui bahwa PT Garuda Indonesia Tbk. hanya memiliki 33 (tiga puluh tiga) pesawat terbang yang beroperasi per tanggal 28 Juni 2022 silam, hal tersebut dijelaskan oleh Aryaperwira Adileksana

---

<sup>18</sup> *ibid.*,

<sup>19</sup> <https://www.garuda-indonesia.com/id/id/garuda-indonesia-experience/fleets/fleet-revitalization> diakses pada tanggal 28 November 2022 pukul 00.13 Waktu Indonesia Barat.

selaku Direktur *Human Capital* PT Garuda Indonesia Tbk pada Rapat Dengar Pendapat komisi V Dewan Perwakilan Rakyat Republik Indonesia.<sup>20</sup>

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 objek yang disewakan dijadikan sebagai jaminan pelunasan atas hutang apabila suatu saat nanti terjadi wanprestasi.<sup>21</sup> Apabila ditinjau berdasarkan Pasal 1 angka 5 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pesawat terbang juga dapat dibebani dengan jaminan fidusia karena pesawat terbang itu sendiri dibagi-bagi atas mesin-mesin pesawat, turbin, baling-baling, sayap pesawat, kabin dan bagian-bagian lain dari pesawat.<sup>22</sup> Jaminan Fidusia diatur pada Pasal 1 ayat (1) Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia, yang mendeskripsikan jaminan fidusia sebagai berikut:

---

<sup>20</sup> <https://www.cnbcindonesia.com/news/20220629161650-4-351476/ri-kiamat-pesawat-garuda-bakal-tambah-sampai-70-pesawat> diakses pada tanggal 30 November 2022 pukul 22.41 Waktu Indonesia Barat.

<sup>21</sup> Baiq Chasima Yudistika dan Suatra Putrawan, *Kajian Hukum Mengenai Eksekusi Jaminan Fidusia oleh Pihak Lelang Secara Sepihak*, (Bali:Universitas Udayana, 2019), hal. 3

<sup>22</sup> Hazar Kusmayanti, *Jurnal Penerapan dan Permasalahan Eksekusi Pesawat Terbang Berdasarkan Hukum Acara Perdata Dalam Perjanjian Perawatan Mesin Pesawat*, (Bandung: Universitas Padjajaran, 2016), hal 29.

“Peralihan hak kepemilikan suatu benda atas dasar kepercayaan dengan ketentuan bahwa benda yang hak kepemilikannya yang ditiadakan tersebut tetap dalam penguasaan pemilik benda itu.”

Menurut Salim, yang dimaksud dengan peralihan hak kepemilikan adalah pemindahan hak kepemilikan dari pemberi fidusia kepada penerima fidusia atas dasar kepercayaan, dengan syarat bahwa benda yang menjadi objeknya tetap berada di tangan pemberi fidusia.<sup>23</sup> Akta pembebanan jaminan fidusia wajib dibuat dalam bentuk otentik, oleh karena itu notaris memiliki peran yang sangat penting dalam penjaminan fidusia, dari pembuatan akta sampai dengan pembuatan akta risalah lelang apabila objek fidusia tersebut berakhir pada lelang eksekusi. Lebih lanjut dijelaskan pada Pasal 29 Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia menjelaskan bahwa:

“(1) Apabila debitur atau Pemberi Fidusia cidera janji, eksekusi terhadap Benda yang menjadi objek Jaminan Fidusia dapat dilakukan dengan cara :

- a. pelaksanaan titel eksekutorial sebagaimana dimaksud dalam Pasal 15 ayat (2) oleh Penerima Fidusia;
- b. penjualan benda yang menjadi objek Jaminan Fidusia atas kekuasaan Penerima Fidusia sendiri melalui pelelangan umum serta mengambil pelunasan piutangnya dari hasil penjualan;
- c. penjualan di bawah tangan yang dilakukan berdasarkan kesepakatan Pemberi dan Penerima Fidusia jika dengan cara demikian dapat diperoleh harga tertinggi yang menguntungkan para pihak.

(2) Pelaksanaan penjualan sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) huruf c dilakukan setelah lewat waktu 1 (satu) bulan sejak diberitahukan secara tertulis oleh Pemberi dan Penerima Fidusia kepada pihak-pihak yang berkepentingan dan diumumkan sedikitnya dalam 2 (dua) surat kabar yang beredar di daerah yang bersangkutan.”

---

<sup>23</sup> H. Salim, *Perkembangan Hukum Jaminan Fidusia*, (Jakarta: Raja Grafindo, 2014), hal. 57

Secara umum, pesawat terbang yang dijaminkan dengan jaminan fidusia dapat diberlakukan eksekusi 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.

Penjaminan pesawat terbang berdasarkan sewa guna usaha di Indonesia pada prktiknya jarang menggunakan fidusia. Eksekusi jaminan fidusia dalam perjanjian pembiayaan sewa guna usaha sering digunakan dalam kegiatan leasing kendaraan bermotor seperti mobil, motor, serta mesin. Sedangkan berdasarkan penjelasan dari Adhiningtyas Galuh Purwitasari, S.E., MBA.,<sup>24</sup> selaku manager mitigasi risiko PT Garuda Indonesia, jaminan yang diberikan PT Garuda Indonesia dalam perjanjian sewa guna usaha (*lease agreement*) adalah penjaminan bahwa Garuda Indonesia selaku *lessee* akan melakukan maintenance atas keamanan dan keselamatan pesawat terbang, dimana ketentuan tersebut termasuk dalam klausul kewajiban lessee dalam perjanjian sewa guna usaha yang telah ditandatangani. Dalam hal terjadi wanprestasi atas kewajiban tersebut,

---

<sup>24</sup> Wawancara dengan narasumber yang dilakukan pada tanggal 7 Maret 2023 di kantor PT Garuda Indonesia, pukul 12.32 WIB.

maka lessor dapat “mengeksekusi” pesawat terbang tersebut kembali ke negara asalnya.

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>25</sup> IDERA harus diketahui dan dicatat oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara. Setiap sertifikat pendaftaran pesawat udara yang dikeluarkan akan berlaku sampai dengan 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>26</sup> Eksekusi pesawat udara dengan menggunakan IDERA sering dilakukan oleh maskapai pesawat udara di Indonesia karena wanprestasi atau berakhirnya perjanjian kerja

---

<sup>25</sup> Prita Amalia., Op Cit., hal. 121

<sup>26</sup> Prita Amalia., Op Cit., hal. 123

sama, terutama saat pandemi melanda sehingga terdapat penurunan jumlah penumpang pesawat terbang.

Pada tahun 2007, Indonesia telah meratifikasi Cape Town Convention melalui Peraturan Presiden Nomor Nomor 8 Tahun 2007 tentang Pengesahan *Convention on International Interest in Mobile Equipment*. Atas ratifikasi tersebut, Indonesia secara tidak langsung telah menyetujui keberadaan *International Interest* pada ketentuan penjaminan pesawat terbang di Indonesia. *International Interest* didefinisikan sebagai hak jaminan oleh kreditor yang harus dibedakan dengan hak kreditor berdasarkan hukum nasional suatu negara.<sup>27</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>28</sup> Penjaminan *international interest* memiliki ketentuan yang berbeda dengan penjaminan pesawat terbang secara fidusia yang pada dasarnya dilakukan secara lelang sehingga terlihat jelas peran notaris dalam proses pelelangan tersebut seperti pembuatan akta risalah lelang, surat kuasa, dan lain sebagainya.

---

<sup>27</sup> Ibid., hal. 6

<sup>28</sup> Ibid., hal. 121

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 autentik mengenai semua perbuatan, perjanjian, dan penetapan yang diharuskan oleh peraturan perundang-undangan dan/atau yang dikehendaki oleh yang berkepentingan. 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 cidera 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. Oleh karena hal tersebut, maka penulis menentukan judul atas penelitian tesis dengan judul **“TANGGUNG JAWAB NOTARIS TERHADAP EKSEKUSI**

## **JAMINAN PESAWAT UDARA DALAM INTERNATIONAL INTEREST PADA KONVENSI CAPE TOWN 2001”.**

### **1.2. RUMUSAN MASALAH**

Sehubungan dengan latar belakang yang telah penulis sampaikan di atas, maka rumusan masalah dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

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*) ?
2. Bagaimana peranan notaris dalam pelaksanaan eksekusi jaminan pesawat udara berdasarkan kepentingan internasional (*International Interest*) ?

### **1.3. TUJUAN PENELITIAN**

Berdasarkan permasalahan yang telah dikemukakan di atas, maka tujuan yang hendak dicapai dalam penelitian ini adalah untuk mengetahui sejauh mana tanggung jawab notaris dalam eksekusi pesawat terbang berdasarkan *Cape Town Convention* yang telah diratifikasi pada tahun 2007.



#### 1.4. MANFAAT PENELITIAN

Manfaat dari penelitian ini adalah untuk memperoleh pengetahuan baru sehubungan dengan batasan tanggung jawab notaris dalam dalam eksekusi pesawat terbang berdasarkan *Cape Town Convention* yang telah diratifikasi pada tahun 2007.

#### 1.5. METODOLOGI PENELITIAN

Sistematika penulisan penelitian ini terdiri dari:

BAB I      Terdiri dari Latar Belakang Masalah, Rumusan Permasalahan, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, dan Metodologi Penelitian.

BAB II     Terdiri dari Tinjauan Pustaka, yang terdiri dari Landasan Teori, yaitu teori mengenai jaminan, teori mengenai eksekusi jaminan, teori mengenai *Cape Town Convention* termasuk *International Interest* di dalamnya, serta landasan mengenai batasan tanggung jawab notaris.

BAB III    Terdiri dari Metodologi Penelitian yang terdiri dari Pengertian Penelitian, Jenis Penelitian, Jenis Data, Cara Perolehan Data, Pendekatan, dan Analisa.

BAB IV     Terdiri dari hasil penelitian mengenai sejauh mana tanggung jawab notaris dalam eksekusi pesawat terbang pada ruang lingkup internasional interest di Indonesia.

BAB V      Penutup yang berisi kesimpulan dan saran Penulis.