

# DAFTAR ISI

Halaman

<b>HALAMAN JUDUL</b> .....	<b>i</b>
<b>PERSETUJUAN DOSEN PEMBIMBING DISERTASI</b> .....	<b>ii</b>
<b>KATA PENGANTAR</b> .....	<b>iii</b>
<b>ABSTRACT</b> .....	<b>vi</b>
<b>DAFTAR ISI</b> .....	<b>vii</b>
<b>DAFTAR GAMBAR</b> .....	<b>ix</b>
<b>DAFTAR TABEL</b> .....	<b>x</b>
<b>BAB I PENDAHULUAN</b> .....	<b>1</b>
<b>1.1. Latar Belakang</b> .....	<b>1</b>
<b>1.2. Rumusan Masalah</b> .....	<b>29</b>
<b>1.3. Tujuan Penelitian</b> .....	<b>30</b>
<b>1.4. Manfaat Penelitian</b> .....	<b>31</b>
<b>1.5. Keaslian Penelitian</b> .....	<b>32</b>
<b>1.6. Sistematika Penulisan</b> .....	<b>37</b>
<b>BAB II TINJAUAN PUSTAKA</b> .....	<b>39</b>
<b>2.1. Landasan Teori</b> .....	<b>39</b>
2.1.1. Teori Perlindungan Hukum .....	39
2.1.2. Teori Tujuan Hukum .....	47
2.1.3. Teori Kepastian Hukum .....	62
<b>2.2. Landasan Konseptual</b> .....	<b>66</b>
2.2.1. Pengertian Penerbangan .....	66
2.2.2. Pengertian Pembiayaan Pesawat Terbang .....	75
2.2.3. Pengertian Jaminan dalam Pembiayaan Pesawat Terbang .....	96
<b>BAB III METODE PENELITIAN</b> .....	<b>116</b>
<b>3.1. Jenis Penelitian</b> .....	<b>116</b>
3.1.1. Penelitian Hukum Yuridis Formatif .....	118
3.1.2. <i>Economic Analysis of Law</i> sebagai Kajian Pendukung .....	120
<b>3.2. Data Penelitian</b> .....	<b>124</b>
<b>3.3. Pengumpulan Data</b> .....	<b>126</b>
<b>3.4. Pengolahan Data</b> .....	<b>127</b>
<b>3.5. Sifat Analisis</b> .....	<b>128</b>
<b>3.6. Pendekatan Penelitian</b> .....	<b>129</b>
<b>BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN</b> .....	<b>131</b>
<b>4.1. Pengaturan Mengenai Pembiayaan Pesawat Terbang Menurut     Ketentuan Perundang-undangan di Indonesia</b> .....	<b>131</b>
4.1.1. Pengaturan Menurut Undang-Undang Penerbangan .....	131
4.1.2. Pengaturan Menurut Cape Town Convention .....	155
4.1.3. Pengaturan Menurut Kitab Undang-Undang Hukum Perdata .....	175
4.1.4. Pengaturan Menurut Ketentuan Peraturan .....	190
4.1.5. Pengaturan Menurut Peraturan Presiden .....	193
4.1.6. Pengaturan Menurut Peraturan Menteri .....	204
4.1.7. Pengaturan Menurut Pendapat Ahli .....	209
<b>4.2. Implementasi Hukum Pembiayaan Pesawat Terbang di Indonesia</b> .....	<b>223</b>
4.2.1. Studi Kasus Implementasi Hukum Pembiayaan Pesawat Terbang di Indonesia .....	223

4.2.2.	Studi Kasus Implementasi Hukum Pembiayaan Pesawat Terbang Negara Lain .....	263
4.2.3.	Pendapat <i>Stakeholders</i> terhadap Terjadinya Wanprestasi oleh Penerima Sewa dan Kegagalan Pemberi Sewa untuk Mengambil Alih Penguasaan atas Pesawat Terbang .....	288
<b>4.3.</b>	<b>Konsepsi Pengaturan Mengenai Pembiayaan Pesawat Terbang yang Berkepastian Hukum di Indonesia .....</b>	<b>315</b>
4.3.1.	Ringkasan Hasil Penelitian Yuridis Normatif .....	315
4.3.2.	Ringkasan Hasil Penelitian Empiris .....	349
4.3.3.	Komparasi Kasus Implementasi Hukum Pembiayaan Pesawat Terbang di Indonesia dan Negara Lain.....	357
4.3.4.	Analisis Ex-Post Terhadap Pengaturan dan Penerapan Pembiayaan Pesawat Terbang Saat Ini .....	361
4.3.5.	Konsepsi Pengaturan Mengenai Pembiayaan Pesawat Terbang yang Berkepastian Hukum dan Berkeadilan di Indonesia .....	367
4.3.6.	Kebutuhan Instrumen Regulasi yang Berkepastian Hukum dan Berkeadilan .....	392
4.3.7.	Analisis <i>Ex-Ante</i> Terhadap Usulan Kebijakan .....	410
<b>BAB V</b>	<b>PENUTUP .....</b>	<b>417</b>
<b>5.1.</b>	<b>Kesimpulan .....</b>	<b>417</b>
5.1.1.	Pengaturan Mengenai Pembiayaan Pesawat Terbang di Indonesia .....	417
5.1.2.	Implementasi Pengaturan Mengenai Pembiayaan Pesawat Terbang di Indonesia .....	420
5.1.3.	Konsepsi Pengaturan Mengenai Pembiayaan Pesawat Terbang yang Berkepastian Hukum di Indonesia .....	421
<b>5.2.</b>	<b>Saran/Rekomendasi.....</b>	<b>423</b>
<b>DAFTAR PUSTAKA</b>		
<b>LAMPIRAN</b>		

## DAFTAR GAMBAR

Gambar 1.1	PDB dari Transportasi Udara Tahun 2014-2022 .....	7
Gambar 1.2	Jumlah Pesawat Terdaftar di Indonesia Tahun 2013 - 2022.....	8
Gambar 1.3	Jumlah Pesawat yang Beroperasi di Indonesia Tahun 2013 - 2022 ..	9
Gambar 1.4	Jumlah Total Keberangkatan Penerbangan di Indonesia Tahun Tahun 2013 - 2022 .....	11
Gambar 1.5	Jumlah Total Penumpang Pesawat di Indonesia Tahun 2013 - 2022.....	12



## DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Karya Tulis Ilmiah yang Berkaitan dengan Topik Penelitian .....	33
Tabel 4.1 Perbedaan Komposisi Struktur antara <i>Legal Protection</i> dan <i>Legal Defense</i> .....	182
Tabel 4.2 Deskripsi Helikopter Pemohon pada Kasus Birchmond Pte Ltd.....	254
Tabel 4.3 Biaya dan Manfaat Masyarakat Akibat Masalah Kebijakan .....	364
Tabel 4.4 Biaya dan Manfaat Pelaku Usaha Akibat Masalah Kebijakan .....	365
Tabel 4.5 Biaya dan Manfaat Pemerintah dan APH Akibat Masalah Kebijakan.....	365
Tabel 4.6 Biaya dan Manfaat Masyarakat Akibat Implementasi Kebijakan...	412
Tabel 4.7 Biaya dan Manfaat Pelaku Usaha Akibat Implementasi Kebijakan...	413
Tabel 4.8 Biaya dan Manfaat Pemerintah dan APH Akibat Implementasi Kebijakan.....	413

## LAMPIRAN

### Lampiran 1

#### Transkrip Forum Group Discussion

Judul : "Implementasi Konvensi Cape Town dan Undang-Undang Penerbangan: Model Pengaturan Pembiayaan Pesawat Terbang Komersial untuk Mendorong Kemandirian Industri Penerbangan di Indonesia"

Waktu : 31 Juli 2023

Tempat : Universitas Pelita Harapan Semanggi

Pembicara :

- a. Prof. Dr. Haswandi, S.H., S.E., M.Hum, M.M., Hakim Agung Kamar Perdata Mahkamah Agung Republik Indonesia
- b. Israfull Hayat, Kepala Bagian Hukum Ses Ditjen Perhubungan Udara, Bapak Israfull Hayat
- c. Anggia Rukmasari, S.H., LL.M., Ketua Masyarakat Hukum Udara,
- d. Denon Prawira Atmaja, Ketua Umum INACA, Wakil Ketua Umum Kadin Bidang Perhubungan dan CEO Whitesky Group

Pembicara	Transkrip
MC	<p>Assalamualaikum Warahmatullahi Wabarakatuh</p> <p>Shalom</p> <p>Salam Sejahtera Bagi Kita Semua</p> <p>Om Swastiastu</p> <p>Namo Budaya</p> <p>Kami ucapkan, selamat datang dan salam hangat dari Universitas Pelita Harapan. Mohon izin sebelumnya untuk menyapa yang terhormat Doktor Velia Natanaya, S.H., M.H., selaku Dekan Fakultas Hukum UPH. Kemudian yang terhormat, Profesor Doktor Henry Sulistyo Budi, S.H., LL.M., selaku Ketua Program Studi Doktor Hukum UPH, selamat datang, Bapak. Kemudian, para narasumber kita yang terhormat, yang pertama, Bapak Prof. Dr. Haswandi, S.H., S.E., M.Hum, M.M., selaku Hakim Agung Kamar Perdata Mahkamah Agung Republik Indonesia, selamat datang Bapak. Kemudian, dari Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, seharusnya Ibu Maria Christy Endah Murni ya bersama dengan kita, namun beliau berhalangan akan hadir diwakili oleh Kepala Bagian Hukum Ses Ditjen Perhubungan Udara, Bapak Israfull Hayat, selamat datang Bapak. Kemudian, Ibu Anggia Rukmasari, S.H., LL.M., selaku Ketua Masyarakat Hukum Udara, selamat datang Ibu. Dan penanggap kita Bapak Denon Prawira Atmaja, selaku Ketua Umum INACA, Wakil Ketua Umum Kadin Bidang Perhubungan dan CEO Whitesky Group, selamat datang Bapak. Dan, tentu saja jika ada seminar, ada moderator ya Bapak Ibu, kita sambut juga bapak Hendra Ong kandidat Doktor Hukum UP, selamat datang Bapak. Oke, serta yang tidak kalah penting Bapak Ibu yang sudah hadir secara <i>onside</i> yang <i>online</i> juga yang sudah</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>berkenan hadir di acara seminar Hybrid nasional pada pagi hari ini kita tepuk tangan dulu dong bapak ibu Oke pertamanya puji dan syukur tentunya kami panjatkan kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang senantiasa melimpahkan berkatnya dan kasih karunianya sehingga pada kesempatan yang berbahagia ini kita semua dapat hadir secara onsite dan online dalam keadaan yang sehat dan tidak kekurangan suatu apapun kami ucapkan selamat datang dan Selamat bergabung dalam acara seminar Hybrid nasional dengan topik pada pagi hari ini implementasi Konvensi Cape Town dan Undang-Undang penerbangan yang akan membahas model peraturan pembiayaan pesawat terbang komersial untuk mendorong kemandirian industri penerbangan di Indonesia hari ini Senin 31 Juli 2023 langsung live dari kampus UPH Semanggi tepuk tangan dulu dong Bapak Ibu Oke jadi Bapak Ibu acara Seminar ini dipersiapkan dan hasil kolaborasi dari partisipasi mahasiswa program studi Doktor hukum UPH yang kali ini dari batch 25 wes oke nanti akan ada best base selanjutnya Dalam rangka apa Bapak Ibu dalam rangka menyambut Dies Natalis Fakultas Hukum UPH yang sudah keberapa ke-20 Bapak Ibu Oke jadi Selamat datang kepada Bapak Ibu sebelum Seminar ini akan dimulai Izinkan saya sebagai MC pada pagi hari ini adolfin</p> <p>aja Jessica untuk membacakan susunan acara Jadi yang pertama tadi pembukaannya bapak ibu kemudian kita akan menyanyikan lagu kebangsaan Indonesia Raya kemudian masuk kepada pemaparan isi materi diskusi tanya jawab</p> <p>Nanti kemudian, sebagai penutup yang baik untuk kelancaran acara seminar pada pagi hari ini, mohon izin perhatian</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>Bapak/Ibu untuk melihat tata tertib seminar pada pagi hari ini. Jadi, acara Seminar ini berlangsung secara on-site dan online. Jadi, mohon izin untuk Bapak/Ibu yang hadir secara online demi kelancaran ketertiban. Mohon untuk komunikasi seluler dan handphone-nya diposisikan dalam keadaan mute. Kemudian, kita nanti akan ada sesi tanya jawab, jadi mohon izin selama acara seminar berlangsung. Bapak/Ibu tidak keluar masuk ya, supaya tata tertib selama jalannya acara seminar bisa berlangsung dengan baik. Kemudian, bagi peserta online, mohon bantuan teman-teman rekan-rekan untuk memposisikan audio atau Zoom audionya dalam keadaan mute, sehingga para pembicara di sini bisa mendengar pemaparannya secara jelas dan menyeluruh.</p> <p>Tadi saya sudah sampaikan bahwa nanti akan ada tanya jawab bagi peserta online. Tentunya, kita akan mempersilahkan tanya jawab langsung. Tetapi untuk peserta online, mohon bantuannya untuk mengisi link bitly tanya jawab atau Chat Zoom, sehingga nanti kami bisa sampaikan kepada Bapak moderator yang sudah hadir secara on-site pada pagi hari ini. Baik itu saja. Mohon bantuan untuk menjadi perhatian dan kerja sama Bapak/Ibu sekalian. Baik Bapak/Ibu yang hadir secara on-site maupun online, saya mengundang kita semua untuk bangkit berdiri dengan sikap sempurna. Kita akan menyanyikan lagu kebangsaan Indonesia Raya.</p> <p>Baik, kita akan masuk ke dalam acara pemaparan dan diskusi untuk acara seminar Hybrid nasional pada pagi hari ini. Acara ini akan dipimpin oleh Bapak moderator kita, yang tadi sekilas sudah kita informasikan. Ya, beliau adalah kandidat</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>Doktor Hukum dari Universitas Pelita Harapan. Beach 25, ya, Pak? Ya. Kemudian, izinkan saya untuk membacakan profil singkat Bapak Hendra Ong, moderator kita. Beliau adalah mahasiswa atau kandidat Doktor Hukum di Universitas Pelita Harapan. Selanjutnya, beliau mengambil S2 di Flying University di Amsterdam untuk Master of International Business Law atau LLM. S1-nya juga merupakan alumni UPH, Fakultas Hukum. Saat ini, beliau menjadi senior partner di kantor hukum Hanafia Punggawa and Partners atau Dentons, sebagai Asian leader for transportation dan infrastruktur sektor. Beliau adalah seorang praktisi hukum khusus di bidang penerbangan, menangani berbagai klien, mulai dari maskapai penerbangan, pemberi sewa, perusahaan pembiayaan pabrikan pesawat, hingga Kementerian Perhubungan, khususnya dalam kasus kecelakaan pesawat Lion Air dan Sriwijaya Air. Beliau juga aktif sebagai anggota dalam Badan lembaga profesional, seperti Masyarakat Hukum Udara, di mana beliau menjabat sebagai sekretaris jenderal dan anggota dewan manajemen untuk Intelijen Transport System atau ITS Indonesia. Tanpa berlama-lama, saya mempersilahkan Pak Hendra Ong untuk memulai acara. Waktu dan kesempatan kami persilahkan, Bapak.</p>
<b><i>Hendra Ong</i></b>	<p>Selamat pagi, assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh, Bapak Ibu para narasumber, penganggapan, dosen, Profesor, teman-teman angkatan 25. Terima kasih kepada para hadirin yang saya hormati, baik yang datang secara online. Izinkan saya berterima kasih kepada UPH yang telah mempercayakan saya menjadi moderator dalam acara</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>ini. Pertama-tama, sebelum kita mulai dengan topik pembahasan, izinkan saya memperkenalkan secara singkat profil para narasumber dan penganggapan kita hari ini.</p> <p>Yang pertama, Profesor Bapak Haswandi Hakim Agung kamar perdata di Mahkamah Agung Republik Indonesia. Beliau ini, kalau di kami di pengacara, sangat terkenal. Biasanya memutus perkara-perkara besar, seperti misalnya perkara Prudential. Kalau masyarakat, gimana pada saat itu, masyarakat dimenangkan yang demi mencari keadilan. Kemudian, yang kedua terkait dengan Undang-Undang bahasa. Beliau juga sangat elektronik putusannya. Jadi, kalau saya boleh mengutip Profesor dari surat kabar yang ternama, dikatakan bahwa Bapak Haswandi menitikberatkan bahwa putusan haruslah berdasarkan nilai-nilai keadilan dan dibuat melalui pertimbangan yang benar sesuai koridor hukum. Seorang Hakim harus tetap memegang teguh prinsip dalam memutus, mengedepankan rasa keadilan di masyarakat, dan berani menghadapi segala risiko yang timbul atas keputusannya. Luar biasa sekali, merupakan kehormatan bagi kami berada bersama Bapak pada hari ini.</p> <p>Yang kedua, hadir juga bersama kita Bapak Israel Hayat, kepala bagian hukum zat digen Kementerian Hubungan Republik Indonesia. Kalau dengan Pak Israel ini, saya ingat beliau, pemikiran-pemikirannya sangat modern, pemikirannya sangat luas terkait dengan hukum penerbangan. Biasanya, kalau kita dari MHO berdiskusi dengan beliau, visi dan misi kita sama tujuannya. Terima kasih Pak Israel, hadir bersama kami semua di sini.</p>

Pembicara	Transkrip
	<p data-bbox="544 421 1337 1055">Yang ketiga, izinkan saya memperkenalkan Ibu Anggia, adalah ketua Masyarakat Hukum Udara. Beliau juga adalah praktisi dan founder dari kantor hukum Legal Leksikal. Beliau, meskipun terlihat masih muda, sudah dipercaya menakodai masyarakat hukum berdarah karena kecerdasan dan tentunya, kan karena kewibawaannya. Beliau juga banyak menangani transaksi-transaksi besar terkait dengan pembiayaan pesawat, seperti salah satunya yang terakhir, terkait dengan pembiayaan pesawat Boeing 737-800 BCF yang pada waktu itu dibuang. Dia mewakili kreditur tahun lalu. Sayang sekali berada dengan Ibu di sini. Terima kasih Ibu.</p> <p data-bbox="544 1133 1337 1659">Dan terakhir, tokoh yang sangat penting kalau di dunia penerbangan pasti kenal, beliau Bapak Denon Prawira Atmaja, ketua umum Minaka Jenaka itu. Asosiasi yang telah didirikan sejak tahun 1970 oleh para pengusaha penerbangan di Indonesia. Beliau juga merupakan wakil ketua umum Kadin bidang perhubungan. Luar biasa sekali, dan juga di tengah-tengah kesibukannya, beliau juga tetap menangani perusahaan grup perusahaannya, yaitu White Sky Group sebagai CEO. Terima kasih Pak Denon atas kehadirannya sebagai penangkap pada hari ini.</p> <p data-bbox="544 1738 1337 1989">Terima kasih Bapak Ibu semua. Mungkin sebelum kami memberikan kesempatan kepada para narasumber, izinkan saya untuk memberikan konteks dari apa yang akan kita bahas pada hari ini. Silahkan, mungkin bisa ditampilkan slidanya.</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>Jadi, pada FGD hari ini, kita mengambil topik mengenai implementasi Konvensi Cape Town dan Undang-Undang Penerbangan untuk mencari model pengaturan pembiayaan pesawat terbang komersial. Ini bertujuan untuk mendorong kemandirian industri penerbangan di Indonesia. Kalau kita bicara mengenai kemandirian industri penerbangan di Indonesia dalam konteks pembiayaan pesawat terbang, mungkin next...</p> <p>Selanjutnya, kita berbicara tentang kemandirian, fokus pada tiga topik besar: pesawat yang mudah diperoleh dan harganya lebih murah. Seperti yang kita ketahui, pesawat ini memiliki harga yang tidak murah, sehingga perusahaan penerbangan biasanya memerlukan dukungan dari lembaga pembiayaan. Tentunya, alangkah lebih baik apabila pembiayaan itu beragam dan biayanya murah atau rendah. Kemudian, untuk mencapai hal tersebut, diperlukan kepastian hukum. Jika kita bicara tentang kepastian hukum, ada dua hal penting: apakah ada pengaturannya dan bagaimana implementasinya.</p> <p>Mungkin kita dapat beralih ke slide berikutnya. Ketika kita bicara tentang pembiayaan pesawat terbang, sudah ada peraturan yang mengaturnya dengan baik, yaitu Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, sebagaimana terakhir diubah dalam Perpu Nomor 2 Tahun 2022 tentang Cipta Kerja. Selain itu, kita juga telah meratifikasi sebuah konvensi pada tahun 2008, di mana kepentingan internasional atas benda bergerak, dalam konteks ini adalah pesawat terbang.</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>Bagaimana implementasinya terhadap peraturan ini? Jika kita melihat ke slide berikutnya, implementasi dari konvensi tersebut diawasi oleh lembaga internasional yang disebut Aviation Working Group (AWG). AWG terdiri dari pabrikan pesawat dan finansier. Diharapkan dengan adanya implementasi yang baik, Indonesia akan dianggap memiliki rating yang baik untuk dibiayai, baik secara lokal maupun internasional. AWG ini setiap tahun menerbitkan indeks laporan, dengan frekuensi empat kali dalam setahun.</p> <p>Namun, saat ini, timbul permasalahan terkait dengan implementasi dari kata 'konvensi' dan Undang-Undang penerbangan. Di Pasal 79 Undang-Undang Penerbangan dan Pasal 13 pada Konvensi, pada saat itu diputuskan memberikan keputusan paling tidak oleh tiga pengadilan di Indonesia. Seharusnya keputusan tersebut dapat diputus dalam waktu 10 hari untuk mendapatkan reposisi atas pesawat. Namun, yang terjadi adalah diberikan putusan dalam waktu 21 (dua puluh satu) bulan, dan itu tidak memberikan reposisi terhadap kepemilikan pemilik pesawat. Akhirnya, ini dinilai oleh AWG, dan rating Indonesia menjadi rendah. Pada kesempatan ini, semoga kita dapat berdiskusi dan mencari solusi terbaik untuk meningkatkan rating Indonesia di mata internasional, sehingga kita dapat menuju kemandirian industri penerbangan dalam konteks pemberian jaminan. Mungkin yang pertama, saya undang Prof Haswandi. Silahkan, Prof, waktu dan tempat kami persilahkan</p>

Pembicara	Transkrip
<p><b>Prof. Dr. Haswandi, S.H., S.E., M.Hum, M.M</b></p>	<p>Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh. Selamat pagi, salam sejahtera bagi kita semua, swastiastu, Namo buddhaya. Saya sangat menghormati Bapak Ketua Program Studi S3, Prof. Henry Sulistyono, dan Bapak Dekan Fakultas Hukum, serta Bapak Ibu para dosen, profesor, guru besar, narasumber, panggilan, dan hadirin yang saya muliakan.</p> <p>Terima kasih saya ucapkan kepada UPH yang telah bersedia berkumpul bersama di sini dalam rangka berdiskusi untuk mencari solusi terbaik. Bagaimana penegakan hukum, khususnya untuk penerbangan, dapat menjadi lebih baik ke depannya. Dalam kesempatan ini, saya, oleh UPH, mendapat tugas berkaitan dengan tugas pokok terutama terkait dengan jaminan pesawat dalam konteks tugas-tugas peradilan.</p> <p>Jika kita berbicara tentang kemudahan berusaha terkait dengan pengadaan, kredit, dan modal bagi pengusaha di bisnis pesawat terbang, kita tidak bisa terlepas dari pembahasan tentang kemudahan berusaha atau <i>ease of doing business</i>. Kita masih jauh di bawah dalam urutannya.</p> <p>Salah satu faktor penentu adalah bagaimana mendapatkan modal bagi pelaku usaha untuk menjalankan kegiatan bisnisnya, seperti perolehan kredit atau leasing. Ketika kita berbicara tentang kredit atau leasing pesawat terbang, tentu ada hal-hal yang perlu diperhatikan, baik dari sisi pemberi kredit maupun penerima kredit.</p> <p>Berkaitan dengan kredit pesawat terbang, Undang-Undang fidusia (UU No. 42 Tahun 1999) menyatakan bahwa pesawat</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>terbang tidak dapat dimasukkan atau dijadikan subjek fidusia, yang diatur secara tegas dalam Pasal 3. Namun, kegiatan terkait pesawat terbang akan lebih banyak dan lebih mudah diatur melalui perjanjian kredit terhadap benda-benda bergerak, khususnya fidusia.</p> <p>Walaupun mungkin di Konvensi Jenewa 48 itu membuka peluang untuk adanya hipotek, tetapi bagaimana kemudian pendaftarannya itu sampai saat ini Indonesia tidak punya. Begitu juga berkaitan dengan fidusia sendiri, pendaftaran fidusia berkaitan dengan pesawat terbang. Kalau untuk benda-benda lain, sudah ada Kementerian Hukum dan HAM, tetapi untuk pesawat terbang tidak dilewati aja ini.</p> <p>Persoalan yang pada saat ini muncul adalah bagaimana kemudian pengaturan dari kredit penerbangan setelah adanya konvensi cape town yang telah diratifikasi oleh Indonesia. Wujud dari ratifikasi itu kita sudah membuat Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, misalnya ketiga 2009. Berkaitan dengan ini, tentu pendaftaran terhadap kredit ini juga belum ada yang ada diatur di sana adalah bagaimana pendaftaran terhadap pesawat terbang terkait dengan konversi cape town itu sendiri.</p> <p>Pesawat terbang, di mana pesawat terbang didaftarkan di Kementerian Perhubungan untuk kemudian mendapatkan nomor pendaftaran serta mendapatkan kebangsaan dari pesawat terbang itu sendiri. Ini erat kaitannya dengan IDERA, di mana apabila debitur itu cedera janji, maka dengan surat kuasa yang tidak dapat dicabut lagi, maka</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>kreditur kemudian dapat untuk memohonkan kepada Kementerian Perhubungan untuk mencabut dari pendaftarannya tersebut, yang otomatis juga akan mencabut dari kebangsaan sehingga kemudian bisa dengan mudah untuk melakukan pengalihan dari penguasaan atau ekspor dari pesawat itu kemudian ke negara lainnya.</p> <p>Ini kalau dengan berkaitan dengan kreditur atau <i>laser-lessor</i> internasional ini di Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 ini sudah terakomodir karena ini merupakan pelaksanaan dari profesi ke provinsi sendiri. Pertanyaannya bagaimana kalau seandainya <i>laser</i> dan <i>Lessor</i> itu ada di Indonesia sendiri. Indonesia sampai saat ini belum mengatur tentang lembaga apa yang cocok untuk pesawat terbang ini, terkait dengan 3D. Apakah kita akan memperlakukan hipotek atau justru akan memperlakukan fidusia? Akibat sampai saat ini tidak ada pendaftaran baik itu terkait dengan hipotek maupun dengan fidusia ini, akibatnya juga tidak ada sertifikat berkaitan dengan perjanjian kredit itu sendiri, yang mana di dalam sertifikat itu terdapat irah-irah, demikian berdasarkan Ketuhanan Yang Maha Esa karena di dalam suatu proses hukum kira-kira demi keadilan berdasarkan Ketuhanan Yang Maha Esa yang dikeluarkan oleh otoritas yang punya kewenangan untuk kemudian menerbitkan sertifikat tersebut, mempunyai nilai eksekutorial.</p> <p>Nah, ini mungkin menjadi pertanyaan di dalam praktek sementara di dalam Undang-Undang disebutkan bahwa seperti disinggung oleh Pak moderator Pak Hendra bahwa pengadilan itu dalam waktu 10 hari seharusnya sudah</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>mengeluarkan penetapan untuk kemudian bisa memperlakukan tentang bagaimana kemudian status terhadap jaminan tersebut ini yang tidak ada. Akibatnya pengadilan selalu memerintahkan kepada para pihak untuk melakukan gugatan. Untuk apa melakukan gugatan? Untuk kemudian mendapatkan putusan yang dalam putusan itu ada irah-irah “Demi Keadilan Berdasarkan Ketuhanan” sebagai dasar untuk melaksanakan eksekusi, nah ini tidak ada sehingga kemudian kalau seandainya ditempuh dengan jalur gugatan ini pasti memerlukan proses yang panjang yang tadi juga sampai 2010 jangka waktu yang panjang ini tentu sangat merugikan kepada kreditur yang mana pesawatnya tidak bisa dia tarik, dewitur masih bisa memanfaatkan sementara utangnya tidak dibayar, modalnya terbenam. Apalagi kalau seandainya ini kemudian kreditur atau <i>lessor</i> itu adalah dari investor asing, dia akan melihat bagaimana lemahnya sistem penegakan hukum.</p> <p>Oleh karena itu, perlu dorongan dari kita semua, terutama mungkin dari masyarakat hukum udara, kepada pemerintah untuk kemudian bagaimana mengeluarkan aturannya, kemudian bisa menanggulangi. Kalau kita tunggu mungkin lahirnya Undang-Undang tentang fidusia atau katakanlah Undang-Undang tentang barang bergerak. Jadi mungkin masih akan prosesnya masih agak panjang. Saya berpikir mungkin langkah yang bisa dilakukan Bagaimana kemudian mendorong pemerintah adalah hal ini khususnya Departemen Perhubungan untuk menerbitkan Peraturan Menteri Perhubungan untuk kemudian mengakomodir Bagaimana lembaga terhadap kredit dengan jaminan pesawat terbang</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>tinggi. Apakah kita berpendapat itu sebagai hipotek ataukah berpendapat itu sebagai fidusia? Tetapi saya berpikir melihat bahwa sistem daripada pelaksanaan fidusia ini dibandingkan dengan hipotek ini agak lebih gampang proses, apalagi kalau ke depan ini sudah dipakai adalah sistem online semua pendaftaran apalagi ada dasar dari komputer yang kemudian bisa mencabut dari sistem pendaftaran dan kebangsaan dari pesawat.</p> <p>Dasar pertama adalah bagaimana kemudian pesawat terbang itu dikategorikan sebagai benda bergerak, jadi tidak lagi dikategorikan sebagai benda yang tidak bergerak yang kemudian dapat di deportikan. Nah dasarnya adalah kompresi keton itu tadi apalagi kita sudah meratifikasi yang mana dengan ratifikasi itu kita tentu melaksanakan apa-apa yang telah ada di aturan-aturan yang telah kita setuju tersebut.</p> <p>Kemudian, praktek yang ada selama ini ini memang yang banyak dipakai itu adalah fidusia tetapi tidak dalam pengertian pesawat secara utuh ada fidusia terhadap mesin-mesin pesawatnya, ada fidusia mungkin mengenai peralatan-peralatan lainnya, baling-balingnya.</p> <p>Nah, ini sudah dimulai, lalu kemudian di dalam praktek lagi di perbankan karena aturannya ini belum ada, maka kebanyakan bank menempatkan pesawat udara atau pesawat terbang ini sebagai jaminan tambahan terhadap jaminan utama. Itu baru solusi yang selama ini ada di dalam. Tetapi kalau seandainya keadaan yang lebih tegas, yang setuju suatu lembaga bentuk lembaga sendiri dengan aturan-aturan,</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>aturan-aturan teknisnya tentu akan lebih memudahkan, dan ini tentu adalah untuk mengisi kekosongan hukum yang memang ada pada saat ini.</p> <p>Masalah kemudian tadi terkait tentang bagaimana kemudian terhadap penetapan itu tadi, kalau seandainya ini memang sudah diatur di dalam suatu Peraturan Menteri Perhubungan, maka saya kira ini tidak sulit seperti tadi dalam diskusi kecil kita tadi di ruangan transit. Juga tinggal bagaimana kemudian kita mensosialisasi aturan ini kepada hati-hati. Ya, memang pada saat ini kita akui banyak hakim-hakim kita sangat sedikit mendapatkan pengetahuan tentang penerbangan atau hukum penerbangan ini. Mungkin juga Fakultas Hukum juga banyak yang belum mempunyai jurusan yang khusus tentang. Jadi mungkin ini beberapa hal yang bisa menjadi pertimbangan kita untuk kedepan sehingga akan memudahkan kredit-kredit dengan jaminan pesawat terbang. Sekira demikian, oke. Mungkin bisa kita kembangkan di dalamnya, jawab berikutnya segera. Demikian, saya kembalikan kepada Pak moderator. Terima kasih.</p>
<b><i>Hendra Ong</i></b>	<p>Terima kasih atas paparannya. Mungkin nanti diskusinya akan lebih menarik kalau sudah lengkap. Ya, dari narasumber lain, mungkin saya undang narasumber kedua untuk memberikan paparannya dari perspektif regulator kita dari Kementerian Perhubungan. Silakan, Pak.</p>
<b><i>Israful Hayat</i></b>	<p>Bismillahirrahmanirrahim, assalamualaikum warahmatullahi. Saya mohon maaf nih, Tenaga gemetaran</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>Pak yang saya hadapi, Profesor Doktor semua. Saya hanya tidak sampai di sana, Pak, tapi mudah-mudahan kami bisa menyampaikan hal-hal yang mungkin dapat didiskusikan. Pak, yang kami hormati penyerang sumber-sumber ini.</p> <p>Setelah saya mendengar pengarahan dari moderator dan dari mana tadi, mungkin tidak membacakan. Saya tidak menerangkan semuanya selesai agak berubah maksudnya begitu. Ini mohon izin, langsung saja Pak, saya akan bercerita.</p> <p>Filosofi terhadap pengaturan pembiayaan pesawat terbang di atas. Jadi, Bapak Ibu waktu Undang-Undang 15/92 itu dinyatakan bahwa pesawat yang dapat didaftar di Indonesia harus dimiliki atau dikuasai. Maksud dikuasai itu leasing atau adanya perjanjian-perjanjian. Tapi di Undang-Undang 15 juga dinyatakan bahwa ada pasal yang mengatur pesawat itu dianggap benda tidak bergerak, sehingga di dalam pasal Undang-Undang 15 dia dapat dihipotekan. Itu dulu, jadi dulu bahwa di Undang-Undang keperdataan, mohon maaf kalau saya salah, dulu hukumnya tidak lengkap.</p> <p>Itu adalah benda-benda yang tidak bergerak, tapi di Undang-Undang 15 kita, menyatakan pesawat terbang itu merupakan benda tidak bergerak dan dapat dihipotekkan. Berkembangnya waktu mungkin Bapak Ibu ingat di tahun 2000, 1999 atau di awal tahun 2000, kita lebih cenderung mendorong bahwa pesawat yang dapat dioperasikan di Indonesia dapat dari hasil sewa atau bentuk penguasaan. waktu itulah mulai bermunculan booming, namanya <i>airline</i> nasional kita. Bapak Ibu mungkin ingat tahun 2000 yang dulu</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>ini, mohon maaf Pak moderator sebagai wacana dulu, saya pulang kampung ke Padang itu waktu tahun 1000 di bawah tahun 2000 tiketnya 800-900, tapi tahun 2000 saya bisa menikmati tiket pesawat ke Padang 300.000, itu dampak yang besar. Jadi sewaktu boleh dibuka tahun 2000, muncullah beberapa airline yang dengan penguasaan pesawat dia dapat izin.</p> <p>Jujur, jadi kalau alat produksi itu dibeli dengan dikuasai lebih rendah dikuasai, tapi jangan yang lain Pak ini jadi filosofinya di sana. Nah, dalam perkembangannya dihipotek. Nah, jadi permasalahan dalam perkembangannya saya hanya bercerita filosofinya saja. Dari perkembangannya berlanjut, kita harus sadari bahwa yang memiliki pesawat level rata-rata di luar yang didaftarkan di Indonesia, permasalahan yang muncul bahwa di dalam Undang-Undang penerbangan, walaupun dengan aturan internasional, di mana pesawat di daftar berlaku hukum di mana negaranya didaftarkan tadi, bahkan di sini permasalahannya muncul sewaktu pesawat itu miliknya orang Perancis dilakukan perjanjian dengan Garuda Pesawat di bawah ke Indonesia kemudian tidak didaftarkan di Indonesia nomor register PK hukum yang berlaku di pesawat hukum Indonesia padahal perjanjiannya dilakukan di Perancis.</p> <p>Permasalahan ini tidak hanya di Indonesia, hampir di semua negara berkembang sehingga sewaktu didaftarkan manakala si <i>lessor</i> tadi merasa yang menyewa pesawat <i>default</i>, “oh tunggu dulu, hukum yang berlaku di pesawat itu Indonesia bukan hukum Perancis”, katanya. Terjadilah permasalahan</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>hukum, terjadi gap antara <i>lessor</i> dan <i>lessee</i>. Itu filosofinya, nanti kita masuk kepada <i>Cape Town Convention</i>. Jadi, banyak terjadi di beberapa negara setelah pesawat didapat, didaftarkan di suatu negara, hukum dan berlaku di negara tersebut. Sehingga, mereka yang punya pesawat tadi nggak bisa menarik pesawat.</p> <p>Nah, beralih ke sana, muncullah namanya <i>Cape Town Convention</i>, ada perlindungan-perlindungan kepada si <i>lessor</i> dalam memberikan pembiayaan terhadap pesawat tersebut. Nah, jujur Pak, Bapak Ib, izin Pak Professor, bahwa waktu kami meratifikasi ini, perdebatan banyak, sangat-sangat penting sekali karena bisa mohon maaf kalau bahasa salah Pak waktu kami diskusi, dapat meniadakan hukum nasional kita kalau kita meratifikasi <i>Cape Town Convention</i>, kenapa? yang tadi kita bahas ada IDERA, sewaktu IDERA itu dipegang oleh si <i>lessor</i> nya dia hanya minta ke Kementerian Perhubungan: "Tolong hapus PK-nya, berlaku hukum negara, pesawat keluar", dia tidak melihat lagi hukum nasional.</p> <p>Diskusinya panjang, Pak, demikian juga di waktu kita buat Undang-Undang nomor 1 itu permasalahan kita muncul disana, Pak. Jadi, sejak tahun 2009, Pak, memang kita tidak memakai hipotek lagi. Memang kendala kita di hipotek itu yang terjadi, yang Bapak mungkin tadi bilang, tidak ada yang membuat sertifikatnya di mana itu didaftar. Kami orang teknis hanya mencatat pesawat itu di punya perikatan atau tidak pada kondisi tersebut.</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>Nah, di dalam hal ini kita buat cerita masalah <i>Cape Town Convention</i>. Jadi, filosofinya demikian, Pak. Jadi setelah kita meratifikasi <i>Cape Town Convention</i>, Bapak mungkin ingat ini, mohon maaf Pak Denon, teman saya bukan teman kita didapat pinjaman pesawat lebih kurang 200 yang Lion Group ya, itu dapat kita meratifikasi <i>Cape Town Convention</i>. Jujur Pak, sejak itu kita bisa menikmati pesawat yang Cresse baru keluar pabrik kita bisa naik. Itu dampaknya, Pak. Jadi meningkatkan kegiatan penerbangan nasional kita dengan <i>Cape Town Convention</i>.</p> <p>Seorang percaya, trust nya dari luar negeri, untuk menaruh pesawat di Indonesia itu yakin bahwa negara kita akan melindungi, suatu saat orang yang bendanya berada di Indonesia, bendanya akan mudah ditarik keluar.</p> <p>Satu lagi barangkali mungkin, Pak. Pesawat ini sangat tergantung pada catatan <i>civil record</i> terhadap perawatannya, sangat penting sekali. Jadi, log book perawatan pesawat pengoperasian itu sangat mempengaruhi nilai pesawat. Jadi kenapa nanti kita kepada keputusan terakhir tadi yang bicara keputusan, kami punya kasus, punya pesawat Transal tadi Pak Denon ingat di balik kalibrasi mau kita jual nilainya jatuh anjlok, Pak. Kenapa? Catatan perawatannya gak ada. Sangat-sangat mempengaruhi. Jadi kalau pesawat itu catatannya harus terdata.</p> <p>Nah di Cape Town ini kami telah meratifikasi, tapi jujur kalau kita bicara secara dalam dia lebih cenderung melindungi <i>lessor</i>, tapi dengan catatan bahwa dengan meratifikasinya ini,</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>meningkatnya kegiatan penerbangan dan memberikan biaya sedikit lebih murah daripada dimiliki.</p> <p>Di dalam <i>Cape Town Convention</i>, waktu kita meratifikasi itu bukan punya Perhubungan Udara sendiri, tapi punya nasional, ada dari pihak bea cukai, imigrasi dan teman-teman kehakiman, punya tanggung jawab disana. Sehingga, kami dibidang teknis, kami bertanggung jawab untuk pencatatannya.</p> <p>Nah di dalam <i>Cape Town Convention</i> tersebut bahwa dimungkinkan juga sebenarnya, terakhir mohon maaf Pak kami tidak yang terakhir, agak sedikit kita batasin untuk yang melakukan transaksi nasional belum kita terima. Tapi betul internasional kita terima. Jadi, kondisi-kondisi itu yang kita lakukan dan kebetulan sekarang Pak dari pihak Kumham Pak lagi membikin Undang-Undang CBB ya.</p> <p>Nah di dalam <i>Cape Town Convention</i> ini, kita sudah mengatur semuanya, Pak. Batasan yang bisa diberlakukan Bagaimana pelaksanaannya nanti bisa. Nah <i>Cape Town Convention</i> ini juga mengatur secara garis besar kedua, apa kewajiban negara setelah meratifikasi dan juga bagaimana melaksanakan kegiatan perikatan berdasarkan <i>Cape Town Convention</i>. Ada secara garis besar dua. Kalau nanti kita baca. Kalau Bagaimana cara perikatannya udah clear ya tuh. Cuma memang tadi mungkin Mohon maaf Pak arahan dari moderator nih, harapan kita itu, ada kewajiban kita semua institusi yang memegang kepentingan di Indonesia atau yang</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>mempunyai kepentingan untuk itu, ikut mendorong kegiatan pelaksanaan <i>Cape Town Convention</i>.</p> <p>Yang diminta tadi penetapannya saya boleh contoh langsung ya misalnya gini Pak ada pihak lessor luar negeri kemudian dia menyewakan pesawat dari orang Indonesia kemudian dia tidak mengikatkan diri di dalam <i>Cape Town Convention</i>, tapi di Indonesia, di mana salah satu terjadi <i>default</i>, menurut <i>lessor</i>-nya, krediturnya, Sebenarnya dia berhak di dalam <i>Cape Town Convention</i>, pengadilan kita bisa menetapkan untuk dia menguasai pesawatnya, bukan belum sampai proses ekspor. Tujuannya dalam rangka melindungi nilai keekonomisan pesawatnya.</p> <p>Kenapa itu terjadi? Jadi ini agak bercanda sedikit, kadang-kadang kalau teman-teman itu manakala dibilang <i>default</i> itu pesawatnya dipreteli, Pak. Itu pesawatnya dikurangi A B atau dibiarin tidak dirawat, sewaktu itu terjadi nilai Pesawat akan anjlok, Pak. Jadi apa yang dibilang tadi diharapkan Cape Town, kalau kami mungkin mau masalah putusan sela atau penetapan dari pengadilan bahwa dimungkinkan pihak <i>lessor</i> tadi diberi keputusan untuk mengamankan nilai ke ekonomisan pesawat, ini yang belum terbangun di kami pak.</p> <p>Kami punya kasus mungkin di Papua dulu ya. Tapi bukan berarti dia setelah <i>default</i>, dia boleh memproses penghapusan, tidak. Dia hanya melindungi ke ekonomisan pesawatnya. Kemudian dia melakukan proses. Memang di regulasi kami diatur ada batasnya itu masa berlakunya bagaimana penetapan penguasaan itu. Satu, tidak melebihi</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>nilai perjanjian yang mereka lakukan. Kemudian, berdasarkan tenggang waktu tunggu sesuai peraturan nasionalnya.</p> <p>Kayaknya itu pada kita mau diskusikan hari ini. Kalau nggak salah arahan dari moderator nih pak Denon. Jadi kami sangat berharap Pak. Terakhir, kami alami yang kasus apa namanya, Pak yang terakhir atau yang Aman Air yang dengan Pelita, yang Pelita yang Tractor Air, jadi memang terjadi tapi sekarang udah mulai kita coba lakukan.</p> <p>Jadi sebenarnya Bapak Ibu agak menarik nih, karena ada dua hukum yang berbeda kalau sesama Nasional tidak tertutup juga, Pak, di nanti, silahkan nanti diatur oleh Kemham, apakah mau memakai fidusia, monggo saja. Tapi kalau domainnya di sini adalah ada 2 negara hukum yang berbeda karena jangan lupa bahwa pesawat setelah di daftar berlaku hukumnya di mana didaftar dan ini yang menjadi sedikit gejala bagi <i>lessor</i> kalau di luar negeri. Terakhir, tadi Pak, memang kami sangat mendukung nanti kalau nonton bisa kita dorong bersama-sama Bagaimana kepada para hakim untuk istilah lain putusan sela, ya, untuk dalam rangka bukan memindahkan pesawatnya atau menghapus registernya, tapi lebih cenderung untuk melindungi ke ekonomisan pesawat yang dia miliki. Demikian bapak ibu terima kasih assalamualaikum</p>
<b>Hendra Ong</b>	Paparannya mungkin nanti kita akan diskusi banyak ya terkait dengan penetapan pengadilan tadi. Mungkin yang ketiga saya

Pembicara	Transkrip
	undang Ibu Anggia Rukmasari untuk waktu dan tempat kami persilahkan
<p><b>Anggia Rukmasari</b></p>	<p>Selamat pagi Bapak dan Ibu, Yth, civitas akademika Pelita Harapan, tidak lupa kepada pembicara.</p> <p>Selamat pagi juga kepada para peserta yang telah hadir baik secara onsite maupun secara online. Alhamdulillah, pada kesempatan kali ini saya minta untuk mewakili masyarakat hukum udara, diamanati oleh pengurus baru periode 2023-2027, untuk dapat mendukung acara pelaksanaannya FGD kita pada pagi hari ini di Universitas Pelita Harapan. Tidak lupa juga saya diamanati untuk menyampaikan masukan dan pandangan kami yang, Insyaallah, akan kami sampaikan seobjektif mungkin.</p> <p>Jadi, mohon izin juga saya ingin memperkenalkan sedikit terkait dengan masyarakat untuk udara. Jadi, masyarakat ini adalah organisasi nirlaba, Bapak dan Ibu. Pada dasarnya, organisasi kami ini tidak memiliki ikatan atau tidak terafiliasi dengan pihak manapun. Kami tidak berkecimpung di bidang politik maupun SARA sehingga organisasi kami ini memang pure berisikan para praktisi hukum, kemudian para akademisi, dan juga para pengamat atau peminat hukum udara yang bersama-sama memiliki visi dan misi yang sama untuk mengembangkan atau berkontribusi kepada dunia penerbangan Indonesia.</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>Bapak dan Ibu, selama berdirinya organisasi kami ini selama 13 tahun, Alhamdulillah, kami selalu menjadi mitra yang baik berdiskusi. Kami banyak melaksanakan kegiatan-kegiatan seperti ini, tentunya dengan kementerian berhubungan, INACA, dan tentunya kita juga sudah juga dengan Mahkamah Agung. Kami selalu senantiasa mendukung kegiatan-kegiatan seperti ini khususnya agar kami juga dapat memberikan kontribusi kami, terutama untuk kesempatan kali ini. Bapak dan Ibu, mohon izin saya ingin menyampaikan pandangan kami, Insya Allah, secara seobjektif mungkin dari sudut pandang pelaku usaha.</p> <p>Jadi, kami ingin menelaah mengenai apa yang terjadi di lapangan. Sebetulnya, kepada para pengusaha atau pelaku usaha, guna mempersingkat waktu, Bapak dan Ibu, untuk memberikan ilustrasi sedikit terkait dengan mungkin esensi dari pembiayaan pesawat. Juga, sebetulnya, memberikan gambaran seberapa besar investasi yang harus dikeluarkan oleh pelaku usaha, oleh <i>lessor</i>, oleh <i>lender</i>, atau oleh owner dari pesawat ini untuk memberikan pembiayaan pesawat udara, khususnya di Indonesia.</p> <p>Mohon izin untuk dapat menyala videonya sampai menit kedua saja. Mungkin, Bapak operator, kalau bisa, jadi supaya tidak terlalu lama, 2 menit saja cukup untuk memberikan gambaran singkat saja setelah merangkum tadi pembicaraan dari Bapak Hakim dan juga dari Pak Israful.</p> <p>Tapi pada dasarnya, saya ingin memberikan konteks seperti ini, Bapak dan Ibu. Industri pesawat terbang itu dikenal dari</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>tiga aspek utama: pertama, bersifat high technology; kedua, high cost; dan yang pasti juga bersifat highly regulated, dalam pengertian bahwa tidak ada satu aspek pun dalam industri ini yang tidak diatur penerapannya. Industri ini bahkan saking berlapisnya peraturannya, tidak hanya melibatkan hukum nasional suatu negara, tapi juga terkadang di ranah EU ada regional, sampai akhirnya ada suatu peraturan yang bersifat internasional yang diatur dan harus dipatuhi oleh masing-masing negara anggota.</p> <p>Baik, dari sini mungkin saya ingin mempersingkat saja seperti juga tadi Pak Israful dalam konteks diskusi kita pada kesempatan hari ini, terutama di Indonesia. Ketika ada <i>lessor</i> memberikan kepercayaannya untuk memberikan pembiayaan di Indonesia, salah satu jaminan yang bisa kita janjikan kepada para <i>lessor</i>, para lender, atau para owner ini adalah tiga hal. Pertama, terkait dengan kepastian hukum pada para pemilik pesawat ini. Jadi, kita bisa menjanjikan bahwa ada semacam upaya yang dapat kita janjikan terhadap kepemilikan kembali atau repossession pesawat di Indonesia.</p> <p>Kepemilikan dan penguasaan, mungkin Bapak dan Ibu, untuk lebih tepatnya. Pertama, ada yang disebut tadi dengan IDERA, di mana IDERA ini adalah kuasa penghapusan pendaftaran pesawat udara dan ekspor yang tidak dapat dicabut kembali. IDERA ini biasanya berdasarkan hukum kita diberikan kepada <i>direct lessor</i>. Nah, dalam prakteknya, apabila nanti memang ada semacam wanprestasi atau default dari <i>lessee</i>, maka <i>lessor</i> dapat langsung mengeksekusi dengan membawa ke DKUPPU untuk akhirnya dalam waktu</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>5 hari kerja harus kita beri eksekusi atau diberikan jawaban atau tanggapan terkait dengan permintaan penghapusan tersebut.</p> <p>Selanjutnya, yang menarik dan mungkin tidak ada di negara lain, mungkin ini juga hasil filosofi dari hukum nasional kita pada saat itu. Kami juga banyak berdiskusi masyarakat hukum udara sebelum ini dengan Pak Israful ya, Pak? Pada saat itu terkait dengan adanya istilah CDL atau Certified Designee Letter. Karena pada saat itu hukum kita memang memberikan IDERA itu khusus pada <i>direct lessor</i>, sedangkan dalam struktur pembiayaan itu ternyata ada kepentingan di atas yang memang secara hukum membuat pihak-pihak ini merupakan pihak juga yang lebih tepat untuk dianggap sebagai pemilik pesawat. Nah, ada istilah CDL ini, di mana CDL ini memang suatu kuasa yang dapat menunjuk pihak lain lagi. Jadi, ketika IDERA menunjuk pihak lain lagi untuk dianggap sebagai pemilik yang sah dari pesawat udara tersebut, ini menariknya sepertinya hanya ada di Indonesia saja istilah CDL. Jadi, memang apabila ada pertanyaan-pertanyaan dalam praktek dari para <i>lessor</i> kepada kami, itu biasanya kami menjelaskan bahwa CDL memang ada suatu aturan yang memang berakibat dari hukum kita pada saat itu.</p> <p>Nah, yang terakhir yang ketiga, yang ini bisa kita istilahnya janjikan sebetulnya kepada para <i>lessor</i>, salah satunya bahwa ada semacam di kita ini ada semacam, apa ya, jaminan untuk berdasarkan Pasal 79 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 yang juga telah sebagai salah satu Undang-Undang bentuk dari ratifikasi kita terhadap <i>Cape Town Convention</i>. Adanya</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>semacam penetapan sementara, seperti yang tadi dibahas juga oleh Pak moderator, bahwa ada penetapan sementara ini tanpa perlu didahului dengan proses gugatan pokok perkara. Sehingga dalam waktu 10 hari, meminjam kata-katanya dari Pak Israful, ini kita klik <i>lessor</i> dapat diberikan hak penguasaan kembali terhadap pesawatnya untuk melindungi nilai keekonomiannya, kurang lebih seperti itu.</p> <p>Namun, Bapak dan Ibu, yang ingin kami sampaikan juga di dalam acara diskusi kita pada kesempatan kali ini, namun dalam prakteknya ini khusus untuk nomor 3, yaitu terkait dengan upaya penetapan sementara di pengadilan, ini ada beberapa contoh preseden yang mungkin menarik. Kenapa? Jadi, ada beberapa kasus yang menghadapi beberapa perbedaan hasil putusannya. Jadi, yang pertama, ada putusan nomor 46 ini di tingkat banding, tapi para pihaknya adalah <i>Pacific Air Holdings</i> dengan PT Spirit Avia Sentosa. Di sini dilaksanakan di pengadilan di Merauke. Namun, pada dasarnya ini lebih banyak membahas terkait dengan kompetensi pengadilan. Pada saat itu, akhirnya dianggap bahwa pengadilan ini menyatakan permohonan tidak dapat diterima karena seperti halnya kompetensinya pada saat itu bukan di pengadilan di mana diajukan.</p> <p>Nah, yang kedua, ini juga ada yang seperti kasus yang dipaparkan oleh Pak Israful ini, antaranya Unity Group Ltd. dengan PT Air Born Indonesia. Jadi, ketika pesawat itu memang pada akhirnya masih tetap berada di tangan <i>lessee</i>, ini memang pada akhirnya sangat disayangkan. Dalam kasus ini, semua pesawatnya itu diproteli, istilahnya gitu ya,</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>dipreteli, sampai akhirnya ini juga melibatkan tergugat duanya ini dari kepolisian karena dianggap ada unsur pidana dan segala macam gitu. Jadi, di situ benar-benar habis si pesawat itu, nilai keekonomiannya gitu. Dan ini sangat sekali disayangkan gitu, dan toh pun pada akhirnya, putusannya lagi-lagi pada saat itu lebih banyak seputar bahwa pengadilan saat itu bukan pengadilan yang tepat untuk mengadili itu berdasarkan keputusan ini.</p> <p>Nah, tapi Bapak dan Ibu, sebetulnya ada juga putusan yang nomor 9 tahun 2020, masih baru. Jadi, ini di Nabire, Bapak dan Ibu. Nah, yang menariknya, pengadilan Nabire ini menjalankan, Bapak dan Ibu. Jadi, ada pengadilan yang Pak hakimnya pada saat itu memang memberikan penetapan sementara, nih Pak Isratul, pasal 79-nya diapprove. Jadi, memang sebetulnya para hakim pun di Indonesia ini sudah memahami ada pasal 79 ini, Pak, tentunya gitu ya, tapi memang penetapannya nih yang jadinya agak kurang seragam. Kalau kami lihat dari prakteknya, ya Pak Prof. Jadi, ini sangat menarik. Jadi, kami mencoba mengumpulkan beberapa kasus di masyarakat hukum udara yang hasilnya ternyata berbeda-beda nih, berbeda-beda baik.</p> <p>Nah, apa sih dampaknya sebetulnya, Bapak dan Ibu? Dengan tentunya ada putusan yang berbeda-beda, walaupun sebetulnya harapannya sama gitu dan beberapa di antara kita, namanya di apabila kita baca putusannya tersebut. Sebetulnya, beberapa kali pasal 79 ini diungkapkan atau diutarakan. Nah, tentunya implikasinya adalah dalam adanya ketidakseragaman ini dapat menimbulkan ketidakpastian,</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>tentunya ya, memberikan kekhawatiran bagi para <i>lessor</i> untuk memberikan pembiayaan, khususnya ke operator-operator di dalam negeri ini.</p> <p>Dampaknya lagi, apabila demikian, maka pertama dari yang tadi sudah disampaikan dari proses penilaian yang akan diberikan oleh AWG ini juga akan berdampak kepada Ibu, karena nanti akan mendapatkan penilaian yang rendah. Saat ini saja, dari yang terbaru ini, penilaian kita tentang 2,5 ya dari 5 terkait dengan implementasi ini. Jadi memang sangat berpengaruh sekali, sangat berpengaruh sekali, salah satunya memang adanya ketidakseragaman terhadap implementasi dari pasal 79 ini.</p> <p>Kemudian, apabila tidak ada perubahan terus-menerus, tidak adanya keseragaman dalam jangka waktu yang panjang ini, mengingat ketakutan paralel pesawat, mengingat akan terjadinya tentunya ketakutan bagi para <i>lessor</i> pesawat di kepada <i>lessor</i> untuk menyewakan pesawatnya di Indonesia. Maka akan juga berujung pada tentunya persaingan-persaingan tidak sehat di antara operator di dalam negeri gitu. Kemudian, lagi-lagi membebani masyarakat yang akan menggunakan jasa transportasi udara karena mungkin lagi-lagi nilai tiket akan semakin mahal, mungkin ya, dengan mungkin kesulitan juga bagi para operator untuk mendapatkan pembiayaan pesawat.</p> <p>Kemudian, yang ketiga tentunya akan mengganggu pertumbuhan ekonomi dalam negeri, karena sektor penerbangan ini adalah sektor yang memang merupakan</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>penunjang dari berbagai macam sektor lain, Bapak dan Ibu, pada sektor pariwisata, perdagangan, dan lain-lain selanjutnya.</p> <p>Kalau tidak salah ini adalah slide terakhir saya kurang lebih seperti itu, tapi harapan ya, terakhir harapan dan ekspektasinya Bapak kepada Pak Israful dari Kementerian Perhubungan. Kemudian, kepada Pak Prof dari Mahkamah Agung, mungkin secara normatif Indonesia ini memang telah meratifikasi <i>Cape Town Convention</i>, Bapak dan Ibu.</p> <p>Kemudian, secara jelas juga sudah banyak prakteknya gitu, tapi mungkin yang kita perlukan saat ini adalah tentunya terkait dengan kepastian, terkait dengan penerapan hukum yang berlaku di wilayah kita, tentunya untuk memberikan kepastian kepada pelaku usaha dan juga kepada para <i>stakeholder</i> terkait.</p> <p>Sehingga mungkin kalau misalnya, khususnya terkait dengan upaya nomor 3 tadi, keputusan pengadilan, keputusan atau penetapan sementara pengadilan dari 3 upaya yang sebetulnya bisa didapat oleh <i>lessor</i> itu selain IDERA dan CDL mungkin keseragaman ini terus mungkin apa bisa dibuat atau dimintakan dari Mahkamah Agung sendiri, misalnya untuk meminta semacam perma atau surat edaran mungkin kepada para hakim, misalnya di seluruh Indonesia untuk dalam menerapkannya ini ada semacam sinergi atau kesinambungan seperti itu dalam apa namanya dalam menginterpretasikan pasal 79 dari Undang-Undang Penerbangan.</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>Kurang lebih itu, Bapak dan Ibu, dari masyarakat hukum udara. Terima kasih atas perhatiannya. Wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.</p>
<b>Hendra Ong</b>	<p>Kita sudah mendengar dari Prof. Haswandi dari Mahkamah Agung, juga dari regulator Pak Israful. Sudah juga dari praktisi hukum hubungan dia. Maka tidak lengkap nih kalau kita nggak mendengarkan dari pelaku usaha yang tahu betul terkait dengan market dunia usaha terkait dengan penerbangan di Indonesia.</p> <p>Mungkin Pak Denon bisa memberikan tanggapannya atas pemaparan yang ada dan juga memberikan perspektif Bapak dari pelaku usaha terhadap perkembangan dunia industri penerbangan Indonesia. Silahkan Pak.</p>
<b>Denon Prawiraatmaja</b>	<p>Terima kasih Pak Hendra Ong atas kesempatan yang diberikan. Sebuah kehormatan tentu buat saya bisa hadir di sini di dalam acara FGD UPH terkait dengan pembahasan <i>Cape Town Convention</i>. Saya hormati Prof. Haswandi dari Mahkamah Agung, Ibu Anggia Ketua Umum MHU, Bapak Ibu sekalian yang hadir baik secara online maupun offline.</p> <p>Sebetulnya saya punya presentasi sedikit karena saya sebagai penanggap aja tetap, Pak Hendra. Sebetulnya nggak perlu pakai slide, jadi ini namanya kalau kuliah satu SKS sistem kebut semalam.</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>Jadi, kalau boleh di slide pertama betul Pak bahwa industri penerbangan nasional kita sudah menikmati manfaat dari <i>Cape Town Convention</i> yang diratifikasi oleh pemerintah Indonesia tahun 2007.</p> <p>Kebetulan saya juga sebagai ketua umum INACA di mana terdiri dari 21 anggota penerbangan tidak berjadwal atau charter dan 11 anggota penerbangan berjadwal atau Airlines termasuk Garuda group, Lion group, Air Asia, dan Sriwijaya. Kalau bapak ibu sekarang bepergian dari satu tempat ke tempat lain di Indonesia terkoneksi antara satu pulau dengan pulau yang lain itu juga adalah manfaat atau benefit dari <i>Cape Town Convention</i> yang diratifikasi oleh pemerintah Indonesia tahun 2007.</p> <p>Namun pemerintah Indonesia pada saat itu juga aware bahwa dengan kita meratifikasi <i>Cape Town Convention</i>, pemerintah Indonesia perlu menjaga agar para pengusaha yang, mohon maaf, kurang kredibel itu ikut menyelenggarakan transportasi udara ini, Pak. Oleh karena itu, di tahun 2009, Undang-Undang penerbangan nomor 1 di situ tertulis bahwa ada minimum kepemilikan pesawat yang wajib dimiliki oleh penyelenggara operator ke penerbangan, dan ada jumlah minimum dari jumlah pesawat yang harus dikuasai, yaitu 5 dimiliki dan 5 dikuasa. Ini untuk menjaga agar pada saat pemerintah Indonesia meratifikasi <i>Cape Town Convention</i> Tahun 2007, maka dijaga di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 sehingga hanya pengusaha-pengusaha atau perusahaan yang mempunyai komitmen dan reputasi di dalam</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>menjaga service levelnya dalam melayani transportasi udara di Indonesia.</p> <p>Namun, Pak, perlu kita sama-sama pahami bahwa kadang-kadang kita prof di dalam diskusi antara B2B antara pelaku usaha, regulator, kemudian para lawyers yang tergabung di dalam asosiasi maupun praktisi, tidak kadang-kadang sering lupa bahwa kesepakatan bilateral maupun multilateral antar negara ini merupakan bahwa penerima manfaat sesungguhnya dari transportasi udara maupun laut itu adalah masyarakat. Ini adalah penerima manfaat utamanya, sehingga kesepakatan apapun atau kebijakan apapun yang ditetapkan oleh pemerintah dampaknya akan langsung kepada masyarakat.</p> <p>Oleh karena itu, kebetulan saya juga sebagai wakil ketua umum Kadin Indonesia bidang perhubungan yang dalam hal ini kami juga sedang menyusun roadmap transportasi Indonesia menuju kemandirian Indonesia tahun 2045. Bahwa 22 tahun dari sekarang di dalam kita membangun kemandirian transportasi kita dengan market domestik kita yang begitu besar, yang mungkin kita sudah paham bahwa bonus demografi ini akan terjadi di tahun 2045. Ya, sekarang ini kita mempunyai tidak kurang dari 270 juta jiwa. Tentu negara yang berbentuk kepulauan ini harus bisa memanfaatkan transportasi udara kita sebagai angkutan penumpang, dan yang sekarang ini mungkin sedang booming juga adalah kegiatan e-commerce, karena kegiatan e-commerce ini tidak bisa dilakukan melalui transportasi laut.</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>Mungkin dalam kesempatan ini saya akan memberikan satu gambaran perspektif yang lebih helikopter view, bukan karena bisnis helikopter, tapi helikopter view maksudnya dari sudut pandang yang lebih holistik tentang industri penerbangan nasional kita.</p> <p>Penerima manfaat, selain masyarakat Indonesia terhadap transportasi udara ini, adalah sektor industri lainnya, sektor industri yang dilakukan dan dibangun untuk menunjang kegiatan ekonomi di Indonesia. Nah, ini menurut saya perlu kita pahami dulu sama-sama bahwa dalam kita menyelenggarakan kebijakan, peraturan-peraturan ini, kita harus paham bahwa kalau aturan-aturan ini tidak konsisten, maka yang menjadi korban atau burden adalah masyarakat Indonesia sendiri, terutama kita menargetkan bahwa Indonesia 2045 akan menjadi negara perekonomian nomor 4 terbesar di dunia. Ini tentu bukan cita-cita yang bisa kita lakukan sambil jalan atau By the way. Kita harus fokus dan bagaimana sekomprehensif mungkin membuat rancang bangun di dalam konsep transportasi nasional kita.</p> <p>Transportasi laut dan udara sangat critical buat negara yang bentuknya kepulauan seperti Indonesia, karena kita memang terpisah-pisah oleh laut, berbeda dengan negara-negara lain seperti di Amerika, di Eropa, atau bahkan di Australia. Negara kita ini terpisah-pisah oleh laut, maka transportasi udara dan laut sangat critical. Tentu karena tadi disebutkan oleh Bu Anggia bahwa kita ini highly regulated, aturan-aturan yang diterapkan oleh pemerintah, khususnya dalam hal ini adalah regulator, harus mengarah kepada nilai ekonomian</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>atau pertumbuhan ekonomi nasional kita yang selama ini ditargetkan tidak kurang di bawah 6%. Ini harus dijaga. Sehingga dalam melakukan kegiatan ekonomi kita, masyarakat tidak menjadi terbebani karena cost yang harus ditanggung oleh transportasi udara ini dari waktu ke waktu semakin tinggi atau dampak lain ketidakpastian hukum sehingga cost of fund ini menjadi mahal.</p> <p>Next, seperti yang tadi saya sampaikan bahwa untuk transportasi laut tidak kalah penting, bahwa ini perlu juga kita jaga stabilitasnya karena memang transportasi laut ini penting untuk kelangsungan dari ekspor, logistic, rantai pasok, dan impor bahan baku. Berbedanya dengan udara, transportasi udara sedikit, kalau saya boleh sharing sedikit, kalau di transportasi laut, asosiasi atau komunitas lautnya tidak meratifikasi rest of ship convention, sehingga pembiayaan asing tidak tertarik. Karena pada saat on the event of default harus melalui proses yudisial, sehingga ada satu ketidakpastian bagi pembiayaan asing untuk membiayai kapal laut di Indonesia, karena Indonesia tidak meratifikasi rest of ship convention. Berbeda dengan yang dilakukan di komunitas udara, kami pak, bahwa diasosiasi kita mendorong pemerintah Indonesia untuk meratifikasi <i>Cape Town Convention</i> sehingga pembiayaan asing ini merasa confident percaya kepada, bukan kita tidak bicara dalam konteks wilayah hukum di Indonesia yang dikuasai oleh asing atau pembiayaan asing, tapi kita berbicara dalam konteks banyaknya pilihan pembiayaan sehingga competitiveness ini menjadi value-added bagi domestic market di Indonesia. Kalau banyaknya pembiayaan baik dari mata uang asing</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>maupun mata uang Rupiah, tentu ini akan memberikan benefit bagi maskapai untuk menurunkan cost of transportasi, dan masyarakat adalah penerima benefit yang sesungguhnya. Tentu manfaat dari <i>Cape Town Convention</i> ini adalah yang kita lakukan sekarang. Jadi, kurang lebih gambarannya sekitar 30% dari cost production penerbangan kita adalah dari <i>leasing</i>, yaitu terdampak dari juga dikontribusikan oleh OJK di mana nilai tukar mata uang asing dan Indonesia itu berpengaruh kepada <i>cost</i> transportasi kita. Kemudian juga yang 30% adalah bahan bakar, dan sisanya 40% ini adalah infrastruktur penunjangnya di mana di dalam pengembangannya tentu agar Indonesia tahun 2045 ini bisa sukses, substansi utama yang perlu kita perhatikan adalah bagaimana kita membangun konsep transportasi udara ini secara efisien sehingga tidak menjadi <i>burden cost</i> bagi nilai ekonomi masyarakat yang kemudian adalah efektivitas ya ini adalah konsep hub and spoke di Indonesia.</p> <p>Penataan airport di Indonesia, Pak Israful, kalau kita tahu Amerika Serikat punya sekitar 5000 airport tapi punya 6 International Gateway saja, sementara di Indonesia kita punya 270 airport dengan 514 armada. Tapi kita masih memiliki banyak international Gateway yang saya percaya sekarang ini sedang ditata ulang oleh kementerian perhubungan sehingga market domestik airlines kita tumbuh. Kemudian menyelenggarakan iklim bisnis yang sehat ini menurut saya tidak kalah pentingnya karena hampir, boleh saya katakan, saya tidak bicara tentang soal charter karena charter lebih banyak melakukan kegiatan usaha secara B2B antar bisnis to bisnis antara penyelenggara pertambangan dan</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>operator charter, tapi untuk Airlines ini saya hampir jarang menemukan Airlines yang mencetak laba, itu artinya bahwa ada sesuatu yang kita perlu perhatikan secara aturan sehingga iklim bisnis di dalam penerbangan airlines ini bisa kembali sehat. Ada cost yang perlu dijaga oleh pemerintah sehingga iklim bisnis penerbangan nasional kita sehat kemudian model bisnis yang kita perlu pertimbangkan dan strategi bisnis yang unggul dan ini tentu nanti bicaranya dengan Kementerian teknis yaitu Kementerian Perhubungan dalam penyelenggaraan strategi penataan road map Indonesia 2045.</p> <p>Next, saya ingin memberikan satu contoh bagaimana dua negara aja, Pak Hendra. Lama-lama lagi, saya ingin memberikan dua contoh negara yang beralih secara visi dan secara sukses full bisa kita ikuti milestone-nya. Yang pertama adalah negara China. Kalau kita lihat, kalau kita pikirkan, negara China 30 tahun yang lalu, semua manufaktur yang dibuat di negara China mungkin tidak kualitasnya tidak sama baiknya dengan negara-negara yang produksi ini dilakukan di negara-negara US atau Eropa.</p> <p>Tapi hari ini, negara China berhasil mentransform negaranya menjadi negara yang menjadi pusat atau sentral dari manufaktur, dan itu diikuti oleh aturan-aturan yang menunjangnya, Pak. Contohnya adalah aturan yang menunjangnya tidak ada copyright di China. Yang paling murah adalah yang unggul, tidak ada hak cipta di China, dan selama dua dekade tahun 90 dan 80-90 institusi pendidikannya tidak menerapkan pendidikan seni, hanya pendidikan matematika dan yang bersifat eksak. Sehingga,</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>kalau kata pemerintah China, jangan banyak mengkhayal, hitung aja, dagang aja. Selama 2 dekade itu diterapkan di China, dan akhirnya China berhasil mentransform dari negara pembuat manufaktur yang, mohon maaf, kualitasnya kurang berarti, sekarang menjadi pusat manufaktur dunia.</p> <p>Yang kedua adalah UAE, negara yang mentransform. Ini adalah negara produsen minyak, salah satu negara produsen minyak. Tapi UAE ini paham bahwa dalam beberapa dekade ke depan, dia melihat bahwa minyak tidak lagi dibutuhkan. Semua negara akan mentransform negaranya menjadi negara pengguna baterai. Pada saat itu, UAE mengubah konsep visi negaranya menjadi negara pariwisata, yang mana mereka sudah belajar dari konsep pariwisata umrah dan haji. Sehingga di dalam melakukan penataan wisata di Doha dan di Dubai, mereka paham bahwa posisi geografisnya UAE ini berada di tengah-tengah antara selatan dan utara. Sehingga bisnis yang dibangun di Dubai dan di Doha sebagai negara transit. Kalau sekarang ini, kalau kita mau ke Amerika atau ke Eropa, kita transitnya di Dubai atau di Doha. Bisnis yang terdampak atau diberikan benefit atas aturan slot yang diterapkan oleh pemerintah UAE. Kalau kita mau terbang dari selatan ke utara atau utara ke selatan melalui aturan slotnya. Jadi, kalau sekarang kita punya pilihan mau ke Amerika, ada waiting time untuk connecting flight-nya, 2 jam, dan ada yang 10 jam, Pak, Bapak Ibu. 10 jam ini kita spend di airport Doha dan Dubai, dan di situ airport Dubai making money karena kita spend banyak di dalamnya.</p> <p>Saya melihat dua konsep transformasi negara yang berkaitan dengan kebijakan memberikan dampak ekonomi kepada dua</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>negara yang. Terakhir, mungkin saya perlu memberikan pemahaman juga bahwa yang saya maksud pemerintah Indonesia ini bukan hanya Kementerian teknis, Pak, bukan hanya Kementerian Perhubungan, tapi di sini juga ada juga Kementerian Perindustrian dan Perdagangan. Di mana kita di dalam penyelenggaraan operatorship penerbangan nasional kita ini tidak lepas daripada kegiatan ekspor impor. Di mana kegiatan ekspor impor ini sangat reliabilitasnya tergantung kepada Kementerian Perindustrian dan Perdagangan, karena ekspor impor sparepart ini kita mempunyai 49% kategori barang yang masuk dalam kategori larangan dan pembatasan, atau kita kenali dengan lartas. Sehingga ini juga menjadi kendala buat kita melakukan impor <i>sparepart</i> untuk menjaga <i>serviceability</i> dari <i>aircraft</i>. Itu mudah-mudahan ini juga kita di dalam proses diskusi dengan Kementerian Perdagangan. Kemudian juga ada Kementerian Keuangan. Kalau memang kita mengenali bahwa kalau kita memang bisa menerima bahwa transportasi udara ini adalah bagian dari kewajiban pemerintah dalam menyelenggarakan infrastruktur, tentu insentif-insentif ini juga bisa dilakukan oleh Kementerian Keuangan. Kemudian juga OJK terkait dengan kurs. Kemudian juga adalah Mahkamah Agung terkait dengan kesepakatan-kesepakatan kita di dalam menjaga certainty dari apa yang sudah kita rektifikasi di dalam konvensi, <i>Cape Town Convention</i>. Dan yang terakhir adalah dari Kementerian BUMN, di mana kalau kita bisa pahami di beberapa negara maju seperti US atau di China juga bahwa kehadiran BUMN di situ adalah sebagai yang pertama sebagai katalisator karena penyumbang terbesar adalah penyumbang pajak, terbesar adalah dari <i>private sector</i>, kemudian BUMN ini bisa</p>

Pembicara	Transkrip
	<p><i>complementary</i> daripada pendukung perekonomian kita melalui <i>agent of development</i> atau juga sebagai penjaga integritas usaha seperti BUMN-BUMN yang ada di China. Sharenya kecil-kecil, Pak, tapi dalam semua badan usaha di China ini ada keterlibatan BUMN untuk menjaga integritasnya.</p> <p>Ya, saya pikir ini akhir dari tanggapan saya, tentu kita berharap bahwa agar 2045 ini kita menjadi champion untuk market domestik kita. Kita perlu apa namanya mengaccelerate pembiayaan, agar pilihan-pilihan ini membuat industri penerbangan kita menjadi sehat, sehingga country risk kita rendah sehingga pembiayaan asing tertarik. Karena kalau saya di industri penerbangan ini, Pak, kalau kita meminta pembiayaan, kalau mungkin dengan pembiayaan lokal, persyaratannya akan jauh lebih kompleks, sementara dari pembiayaan asing, persyaratannya lebih sederhana karena mereka juga mempunyai akses untuk bisa merepossess pesawatnya dan menjual kembali pesawat tersebut. Tentu ini memudahkan kita sebagai operator, dan yang terakhir dengan mata uang. Kalau di airlines, Pak, sebetulnya kalau dari pembiayaan interestnya atau cost of fund-nya itu dengan mata rupiah, tentu ini lebih murah buat airlines karena dolarnya selalu bergerak naik. Nanti ini menjadi ancaman tersendiri buat industri penerbangan nasional, tapi saya berharap bahwa apapun kebijakan yang dilahirkan oleh semua <i>stakeholder</i> di dalam industri transportasi kita, kita memahami bahwa tujuannya adalah menyetatkan industri transportasi nasional kita. Mungkin itu</p>

Pembicara	Transkrip
	saja dari saya, terima kasih. Wabillahi taufik wal hidayah wassalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh.
<b>Hendra Ong</b>	<p>Terima kasih luar biasa sekali, mungkin sebelum saya lempar kepada para peserta yang hadir di sini ataupun online, saya memiliki pertanyaan untuk Prof Haswandi.</p> <p>Prof, kalau kita melihat semua paparan yang ada, Prof, dan juga hasil penilaian dari AWG terhadap skoring penetapan pengadilan. Prof, kira-kira dari Mahkamah Agung, apa yang bisa dilakukan untuk mencegah kembali terjadinya putusan pengadilan yang sampai dengan 21 (dua puluh satu) bulan itu, Prof, dan tidak diberikan seperti yang Pak Israful bilang, tidak diberikan hak untuk me-reserve nilai dari aset tersebut? Kira-kira, apa yang bisa dilakukan, apakah dengan saran seperti yang disarankan oleh MHU dengan penerbitan PERMA atau SEMA? Apakah itu mungkin dilakukan, Prof?</p>
<b>Prof. Dr. Haswandi, S.H., S.E., M.Hum, M.M</b>	<p>Terima kasih, Pak Moderator, Pak Hendra. Jadi terkait dengan adanya beberapa putusan yang berbeda-beda tentang penetapan yang diberikan oleh pengadilan berkaitan dengan penetapan sementara tadi, ada beberapa solusi yang dapat kita berikan.</p> <p>Pertama, bahwa penetapan itu dasarnya ada perjanjian karena itu penetapan sementara terkait dengan perjanjian mereka. Nah, bagaimana kemudian juga antara para pihak ini, <i>lessor</i> dan <i>lessee</i>, ini juga membuat perjanjian yang betul-betul bisa</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>menguntungkan kedua belah pihak sehingga pada saat penetapan itu dimuntahkan, itu mempunyai daya paksa yang cukup kuat. Karena tidak mungkin pengadilan akan ujung-ujug melahirkan sebuah penetapan kalau tidak ada dasarnya. Nah, dasarnya adalah pada perjanjian tadi, seperti tadi yang disampaikan juga oleh Pak Israful bahwa bagaimana kemudian nilai ekonomis dari sebuah pesawat terbang itu tetap ada, tidak dipreteli, tidak kemudian di terlantarkan. Ini tentu harus ada dasarnya, tentu ada kita karena tadi seperti hukumnya itu adalah tunduk kepada tempat di mana didaftarkan, dan kalau seandainya itu tunduk kepada hukum Indonesia, dasar utama Pasal 1338 KUHPerdara.</p> <p>Bagaimana kemudian perjanjian itu kemudian kedua internal terhadap pengadilan itu bisa kemudian carikan solusi bisa dengan keputusan rapat kamar yang biasanya di Mahkamah Agung tiap tahun kita mengadakan keputusan rapat kamar yang memang berawal daripada adanya praktek-praktek yang memang perlu dicarikan solusi. Kemudian itu dituangkan menjadi sebuah surat edaran Mahkamah Agung, tetapi itulah internal. Tetapi supaya dia mempunyai kekuatan juga keluar, maka itu harus PERMA. Dia ada dua yaitu perbedaan antara PERMA dan SEMA itu hanya berlaku untuk internal terhadap hakim-hakim di dalam praktek, tetapi PERMA itu juga berlaku keluar. Nah, untuk ini, bahwa memang ini merupakan suatu kebutuhan ini tentu harus ada permintaan. Kemungkinan bisa dari Ibu Anggia dari Masyarakat Hukum Udara meminta kepada Mahkamah Agung untuk dicarikan solusi terhadap persoalan-persoalan yang ditemukan di dalam praktek.</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>Berdasarkan itu, ini bisa ditunjukkan kepada Ketua Mahkamah Agung. Nanti Ketua Mahkamah Agung akan turunkan kepada ketua Kamar perdata. Biasanya kita akan membuat suatu tim yang memang akan menggarap ini. Apakah itu nanti menjadi sebuah SEMA atau sebuah PERMA bisa aja nanti akan mengajak <i>stakeholder</i> yang lain bisa Kementerian Perhubungan, bisa kemudian Masyarakat Hukum Udara yang kemudian sama-sama duduk satu meja untuk kemudian kita diskusikan kira-kira apa yang perlu dimasukkan. Tetapi itu nanti bisa dimintakan secara tertulis kepada Mahkamah Agung.</p>
<b>Hendra Ong</b>	<p>Terima kasih tegas sekali, jadi bisa ya, Prof, ya mungkin mencarikan suatu solusi nih sambil menunggu adanya hukum atau aturan yang berlaku terhadap pembiayaan lokal. Terima kasih.</p> <p>Mungkin, kalau saya boleh ke Pak Israful Pak, sambil menunggu kira-kira adanya PERMA kan butuh waktu, Pak. Kira-kira strategi ini kan penilaian dari dunia internasional ini nggak berhenti ini, Pak. Sekarang udah kuartal kedua nih, kira-kira strategi dari Kementerian Perhubungan itu seperti apa untuk mengurangi atau menaikkan nilai atau scoring sehingga yang mencegah terjadinya yang tadi tidak diberikan diskon atas pembiayaan pesawat, nilai pesawat menjadi lebih tinggi. Gimana kira-kira menurut Bapak?</p>
<b>Israful Hayat</b>	<p>Saya susah menjawabnya, tapi kami contoh kemarin ya. Kami mencoba berdekatan diskusi persuasif antara <i>lessor</i></p>

Pembicara	Transkrip
	<p>dengan <i>lessee</i>. Kemarin, kami sempat berdekatan dua kali ya, cukup berhasil, Pak. Jadi, kami panggil Ibu dua-duanya secara hukum. Saya nggak bisa jawab Pak, tapi atasnya kami inisiatif kami memanggil para pihak, bisa nggak diselesaikan lebih dahulu. Kemudian kami kasih tenggang waktu 30 hari untuk menyelesaikan atau enggak, izin kami terpaksa menghapusnya atau bagaimana. Jadi, solusi cuma itu aja pak, tapi nggak bisa secara hukum yang dibilang Pak Profesor tadi dan itu baru kami lakukan kemarin dua kali ya, jadi tidak ada solusi. Kalau kami membuat regulasinya tidak mungkin.</p> <p>Jadi, kami panggil si <i>lessor</i> dengan si <i>lessee</i> duduk, bisa nggak diselesaikan ini dan key performance kami juga jadi jelek juga, Pak. Dia mengajukan permohonan, tidak kami hapus, kami salah lagi kami pak, ndak dihapus salah, dihapuspun salah. Akhirnya kita adakan diskusi aja, kita dorong-dorong dia menyelesaikan, dan kemarin Alhamdulillah dua kali ya kita berhasil, Pak. Akhirnya mereka mau duduk menyelesaikan. Jadi, kalau secara hukum, saya nggak bisa jawab Pak karena tidak punya kompetensi untuk itu.</p>
<b>Hendra Ong</b>	<p>Terima kasih. Jadi memang kalau saya melihat dari AWG report ya, penilaian dari AWG itu salah satunya juga kalau Kementerian kita memfasilitasi adanya atau mencari solusi itu juga menaikkan skor Pak. Jadi, sambil menunggu Perma atau Sema, itu mungkin memang apa yang sudah dilakukan oleh Kementerian ini sangat baik, mungkin itu untuk sementara ya, Pak, ya kita bisa lakukan itu mungkin.</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>Kalau boleh saya langsung saja kepada Ibu Anggia nih, buang dia kalau untuk pembiayaan pesawat terbang dalam negeri yang tidak dapat diberikan di IDERA ya. Apabila ada klien atau kreditur tetap ingin melakukan pembiayaan untuk menjamin kewajiban kreditur tersebut, apa yang biasanya diminta oleh kreditur kepada debitur supaya tetap bisa jalan?</p>
<p><b>Anggia Rukmasari</b></p>	<p>Baik. Jadi mungkin, pada prakteknya sebagaimana mungkin perhatian dunia perbankan, apabila memang IDERA sebagai salah satu core mungkin ya tidak dapat diberikan, susah untuk apa namanya pembiayaan dalam negeri. Tentu, tahun mungkin kreditur ini akan meminta jaminan lebih, mungkin ya, pastinya lebih tepatnya. Jadinya tentunya akan dimintakan aset yang lain-lain lagi nih, bisa berupa tanah atau aset tidak bergerak lainnya lah yang bisa, menurut mereka, secure pembiayaannya kepada debitur. Mungkin kalau dari sisi perbankan, mungkin akan seperti itu sih, kurang lebih, Pak Hendra</p>
<p><b>Hendra Ong</b></p>	<p>Jadi, ada jaminan tambahan ya. Tentunya, kalau begitu ya, Pak Denon, artinya kan meningkatkan cost ya, Pak Denon. Ya, itu yang sebetulnya dihindari oleh pelaku usaha. Jadi, sementara kalau saya boleh ke Pak Denon, melihat dari situasi yang ada sekarang nih, kalau memang pelaku usaha ingin mengambil, apa namanya, pembiayaan gitu dari lokal bukannya dari luar negeri dengan tanpanya ada IDERA tadi, diperlukan suatu jaminan tambahan.</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>Menurut Bapak, itu apakah akan mengganggu cash flow dari pada pelaku usaha? Sudah pasti, tentu akan mengganggu. Ya, kira-kira apa mitigasinya, Pak, kalau dari industri penerbangan?</p>
<p><b>Denon</b> <b>Prawiraatmaja</b></p>	<p>Kalau saya melihat bahwa kalau ada konsistensi dari kepastian hukum dari internasional melalui <i>Cape Town Convention</i>, terus kemudian di dalam hukum di Indonesia sendiri buat operator, semakin banyak pilihan tentu semakin kompetitif, baik itu mata uang asing maupun mata uang rupiah. Jadi, semakin banyak pilihannya, makin kompetitif. Dan nanti dari situ, karena iklim bisnisnya menjadi sehat, tentu requirement atau persyaratan yang tadi disampaikan Bu Anggia terhadap jaminan-jaminan tambahan, bahkan corporate guarantee, bahkan personal guarantee ini bisa kita hilangkan dari persyaratan.</p> <p>Karena reputasi dari bisnis yang sehat, kalau reputasi bisnisnya nggak sehat ini akan menambah cost of fund. Jadi, jaminan tambahannya, nilai asetnya juga jadi bertambah cost of fund-nya jadi tinggi interest-nya jadi tinggi. Tapi kalau bisnisnya sehat, tentu kita punya bargaining power lebih kuat. Bargaining position kita lebih kuat. Kita bisa negosiasi dengan himbara atau bank lokal atau dengan pembiayaan asing, tentu ini akan menurunkan cost. Dan yang Pak Hendra dan teman-teman semua jangan lupa bahwa di ujungnya penerima manfaatnya adalah masyarakat.</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>Jadi, kalau cost of fund kita tinggi, maka kemarin saya banyak dapat surat cinta karena harga tiket mahal, Pak Hendra. Jadi saya harus menjelaskan secara komprehensif bahwa 60% dari biaya itu adalah di luar our spend of control, nilai tukar mata uang dan biaya avtur. Nah, ini yang saya pikir perlu menjadi perhatian kita semua di dalam <i>stakeholders</i> penerbangan. Bagaimana opsi-opsi, persentasi yang memberikan kontribusi terhadap meningkatnya biaya cost production penerbangan ini bisa turun, sehingga masyarakat tidak terbebani. Mungkin itu saja komentarnya</p>
<b>Hendra Ong</b>	<p>Jadi, kalau bisa dibilang bahwa adanya pengaturan atau kepastian hukum bahwa pesawat dapat direposisi kembali itu terlihat untuk kepentingannya <i>lessor</i> atau <i>owner</i>. Tapi sebetulnya, kalau kita lihat, itu juga berkepentingan kepada pelaku usaha, ya padanannya Bapak Ibu sekalian, karena ujung-ujungnya ini sebetulnya untuk menghindari adanya pelaku usaha yang nakal. Yang sudah ada IDERA pun kadang-kadang, seperti yang tadi Israful bilang, misalnya, diumpetin dokumen pesawatnya atau pesawatnya diumpetin, nggak mau dikembalikan. Itu sudah valuenya berkurang sampai 40-45%, dan itu terjadi, sudah banyak terjadi di Indonesia.</p>
<b>Hadirin</b>	<p>Iya, terima kasih seminar mengenai model pembiayaan pesawat terbang ya pada hari ini ya dari judul seminarnya. Saya melihat ini lebih kepada bagaimana model pembiayaan ya atau memang diarahkan kepada bentuk jaminan dari pembiayaan tersebut karena ini dua hal yang berbeda ya</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>leasing kita tahu itu adalah model pembiayaan, bukan bentuk jaminan. Disini tidak masuk dalam apa namanya bentuk jaminan dalam hukum kita ya karena dalam hukum kita ini banyak model jaminan itu macam-macam ya. Misalnya, gadai itu dia sifatnya penyerahan objek untuk dikuasai oleh kreditur, fidusia penyerahan kepemilikan kepada kreditur kemudian objeknya dikembalikan kepada si pemilik yang menyerahkan fidusia pada tanggungan dan hipotek sifatnya pembebanan terhadap objek. Sedangkan leasing ini model pembiayaan dengan menyerahkan apa benda itu ya untuk di dayagunakan oleh si yang dibiayai, tapi yang kita namakan sebagai debitur. Jadi ini mungkin modelnya berbeda-beda makanya fokusnya kita pada hari ini sebenarnya apakah pada model pembiayaan atau bentuk jaminan yang ideal untuk pesawat terbang ini ya kita tahu tadi dari undang-undang kita ya yang menghendaki bahwa pesawat itu harus di hipotek kan ternyata tidak bisa dilakukan. Sehingga dalam praktek itu di fidusiakan bagian-bagiannya ya berapa ya mesinnya baling-balingnya tetapi pertanyaannya adalah apakah pesawat itu dimiliki oleh si debitur atau tidak. Kalau debitur menguasai pesawat itu berdasarkan leasing dia tidak akan bisa memfidusiakan karena bukan pemilik kecuali dia beli hak miliknya beralih kepada debitur boleh ya mempreteli bagian-bagiannya untuk di fidusiakan tetapi dari segi tadi saya dengar itu lebih banyak itu model leasing pembayarannya otomatis objek itu sebenarnya masih milik si kreditur dan tidak boleh dipretelin. Kalau dipretelin itu kategori pencurian gitu ya objek-objek tertentu. Nah saya gak tau, praktek perbankan selama ini yang difidusiakan itu model pembiayaannya leasing atau model modal kerja biasa? Yang</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>kedua tadi banyak istilah yang digunakan adalah pemilikan kembali ya saya nggak tahu ini terjemahan dari bahasa asing atau bagaimana pemilikan kembali kalau model pembiayaannya leasing tentu istilahnya tidak cocok digunakan pemilikan kembali harusnya penguasaan kembali oleh pemilik sebenarnya karena si debitur ini kan hanya menguasai objek. Bagaimana kemudian diambil lagi ini kan kita banyak leasing-leasing kendaraan bermotor leasing televisi kulkas itu kalau nggak dibayar diambil karena itu miliknya si pemilik barang masih dia hanya dimacam di apa di pinjamkan gitu ya dengan hak opsi sebenarnya apakah hak opsi itu pada akhir masa sewa itu dikembalikan atau nanti menjadi milik dari si debitur. Jadi ini sebenarnya bagaimana istilah yang benar sebenarnya karena istilah ini juga mempengaruhi kalau kita notaris ya saya kebetulan notaris menggunakan istilah itu harus tepat karena salah istilah nanti akan salah akibat hukumnya mungkin itu saya hanya ingin membeli pandangan mungkin ada pendapat nanti bagaimana sebenarnya kedepan. Terutama, Pak Hendra Ong ini mungkin ini bahan disertasi ya yang sedang diteliti arahnya itu kemudian pembiayaan atau model bentuk jaminan karena bentuk jaminan juga belum ada di kita untuk khusus pesawat terbang terima kasih. Terima kasih Pak mungkin bisa ditanggapi oleh para narasumber.</p>
<p><i>Israful Hayat</i></p>	<p>Sebenarnya, memang kita di Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 kita tidak mengenali hipotek lagi. Tapi karena kita telah meratifikasi <i>Cape Town Convention</i> yang dicontohkan tadi seperti Indonesia ada motor mobil,</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>sepanjang subjek hukumnya sama-sama Indonesia, mungkin enak kita laksanakan. Permasalahannya muncul kalau <i>lessor</i> itu orang luar. Dia masih memiliki pesawat kemudian dioperasikan oleh operator di Indonesia, kemudian didaftarkan dengan PK hukumnya berpindah, Pak. Ini yang menjadi permasalahan selama ini, Pak. Jadi, seandainya tadi misalnya dia orang Indonesia sebagai <i>lessor</i>-nya, <i>lessee</i>-nya orang Indonesia, pakai hukum Indonesia, itu bisa langsung diambil, Pak.</p> <p>Pernah saja muncul di sana sebenarnya. Kenapa? Nah, kalau dibawa tempelin sebenarnya kita bagaimana teman-teman operator itu dapat pembiayaan kurang lebih luar negeri, tapi ada garansi dari suatu negara bahwa kalau nanti dia sebagai <i>lessor</i> untuk pengamanan nilai ekonomisnya dan pesawat itu dikembalikan, arahnya ke sana Pak kalau saya tangkap, Pak Hendra Ong tadi, dengan memberikan suatu kepastian dalam <i>Cape Town Convention</i> itu lebih memudahkan. Nanti teman-teman airline mau financial lease, lease to purchase, akan memunculkan hal tersebut karena berdampak kepada rata-rata kepemilikan pesawatku yang mempunyai permodalan lebih banyak di luar negeri. Mungkin demikian arahnya.</p>
<b>Hendra Ong</b>	<p>Mungkin saya boleh tambahin sedikit, Pak. Mungkin saya ingin meluruskan persepsi bahwa pada saat operator itu mendapat pembiayaan pembelian pesawat, Pak. Kalau sebelum kita meratifikasi <i>Cape Town Convention</i> yang berlaku, operator itu harus membayar secara full pesawat itu. Kalau dalam kemudian operator ini ingin membeli secara</p>

Pembicara	Transkrip
	<p>dicicil, tentu diperlukan jaminan untuk kepastian bayarnya. Nah, kalau dengan pembiayaan asing itu modelnya bener seperti bapak sampaikan tadi, kepemilikan asetnya masih dibuat dimiliki oleh <i>lessor</i>, tapi penguasaannya oleh operator Indonesia yang tadi di PK-kan. Tapi kalau kemudian akses terhadap pembiayaan asing ini dinilai oleh AWG ini risk-nya tinggi, sehingga memberhentikan aksesibilitas pembiayaan asing ke Indonesia sehingga pilihannya hanya dari pembiayaan lokal. Maka pembiayaan lokal ini mempersyaratkan jaminan yang lebih dari sekedar aset pesawat itu sendiri.</p> <p>Jadi, kalau pembiayaan asing hanya mempersyaratkan aset pesawat itu sendiri dengan jaminan, katakanlah leasing selama 20 tahun dengan opsi di akhir masa leasing, tadi apakah dikembalikan ke <i>lessor</i> atau dibeli oleh kita. Nah, kalau di dalam pembiayaan lokal kebanyakan mempersyaratkan aset tambahan di luar pesawat itu sendiri. Sehingga ini tentu menjadi satu, kalau belum ada <i>Cape Town Convention</i>, initial capital kita sebagai operator pesawat semua habis di depan, Pak. Nggak ada operational cost. Tapi kalau kita tidak meratifikasi setiap tahun konvensional, pilihannya adalah security dari pinjaman ini mempersyaratkan bahwa nilai asetnya melebihi dari aset yang kita gunakan atau kita kuasai sebagai kegiatan komersial. Mungkin itu saja tambahannya</p>

## Lampiran 2

Deskripsi Pesawat Kingfisher Airlines Limited pada Kasus Putusan Pengadilan

Tinggi Deli No. 19583 of 2012 W.P. (C) No. 7767 2012

**Tabel 1**  
**Deskripsi Pesawat Kingfisher Airlines Limited**

No.	Nomor <i>Aircraft Lease Agreement</i>	Tanggal Efektif Perjanjian	Informasi Objek Sewa
1.	<i>Aircraft Lease Agreement – 1</i>	19 Agustus 2005	Pesawat Airbus A320-200 <i>Manufacturer's Serial Number</i> (MSN) 2922 tanda pendaftaran negara India VT-ADR beserta 2 (dua) unit mesin IAE V2527-A5 (“ <b>Pesawat 1</b> ”).
2.	<i>Aircraft Lease Agreement – 2</i>	19 Agustus 2005	Pesawat Airbus A320-200 <i>Manufacturer's Serial Number</i> (MSN) 3012 tanda pendaftaran negara India VT-DNZ beserta 2 (dua) unit mesin IAE V2527-A5 (“ <b>Pesawat 2</b> ”).
3.	<i>Aircraft Lease Agreement – 3</i>	27 Maret 2006	Pesawat Airbus A320-200 <i>Manufacturer's Serial Number</i> (MSN) 3089 tanda pendaftaran negara India VT-KFT beserta 2 (dua) unit mesin IAE V2527-A5 (“ <b>Pesawat 3</b> ”).
4.	<i>Aircraft Lease Agreement – 4</i>	27 Maret 2006	Pesawat Airbus A320-200 <i>Manufacturer's Serial Number</i> (MSN) 3105 tanda pendaftaran

No.	Nomor <i>Aircraft Lease Agreement</i>	Tanggal Efektif Perjanjian	Informasi Objek Sewa
			negara India VT-KFV beserta 2 (dua) unit mesin IAE V2527-A5 (“ <b>Pesawat 4</b> ”).
5.	<i>Aircraft Lease Agreement – 5</i>	27 Maret 2006	Pesawat Airbus A320-200 <i>Manufacturer’s Serial Number</i> (MSN) 3120 tanda pendaftaran negara India VT-KFW beserta 2 (dua) unit mesin IAE V2527-A5 (“ <b>Pesawat 5</b> ”).
6.	<i>Aircraft Lease Agreement – 6</i>	18 July 2006	Pesawat Airbus A320-200 <i>Manufacturer’s Serial Number</i> (MSN) 3270 tanda pendaftaran negara India VT-KFX beserta 2 (dua) unit mesin IAE V2527-A5 (“ <b>Pesawat 6</b> ”).
7.	<i>Aircraft Lease Agreement – 7</i>	N/A	Pesawat Airbus A320-200 <i>Manufacturer’s Serial Number</i> (MSN) 2731 tanda pendaftaran negara India VT-DKR beserta 2 (dua) unit mesin IAE V2527-A5 (“ <b>Pesawat 7</b> ”).