

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Sistem transportasi nasional memiliki posisi penting dan strategis dalam pembangunan nasional yang berwawasan lingkungan. Selain sebagai sarana dalam memperlancar roda perekonomian dan sebagai pembuka akses ke berbagai daerah, transportasi berperan penting dalam memperkuat persatuan dan kesatuan bangsa, menegakkan kedaulatan negara, serta mempengaruhi semua aspek kehidupan masyarakat.¹ Salah satu alat transportasi yang sangat menunjang kegiatan perekonomian di Indonesia adalah pesawat udara yang digunakan dalam penerbangan.² Penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik yaitu, mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, perlu dikembangkan potensi dan peranannya yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis.³

¹ Penjelasan atas Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang ("UU Penerbangan").

² Siti Malikhatun Badriyah, "*Problematika Pesawat Udara Sebagai Jaminan Pada Perjanjian Kredit Dalam Pengembangan Industri Penerbangan*", *MMH Jilid 43*, No.4, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, (2014), hlm. 546.

³ Konsideran (c) UU Penerbangan.

Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Pesawat udara sebagai salah satu komponen dari penerbangan, merupakan setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan.⁴ Pesawat udara ini meliputi pesawat terbang dan helikopter.

Transportasi udara dan aktivitas perekonomian memiliki hubungan yang kompleks. Hal ini dikatakan kompleks karena, pertama, transportasi udara sangat penting untuk perdagangan dan pariwisata, yang mendukung pertumbuhan ekonomi. Kedua, membangun dan memelihara infrastruktur seperti bandara memerlukan biaya besar tetapi juga menciptakan lapangan kerja. Ketiga, kondisi ekonomi sangat mempengaruhi permintaan untuk penerbangan baik dalam waktu industri ini berkembang ataupun dalam waktu buruk, kedua waktu tersebut memiliki dampak yang signifikan. Keempat, akses mudah ke transportasi udara bisa menarik investasi dan meningkatkan perdagangan. Kelima, transportasi udara membantu menghubungkan daerah terpencil, mendorong pertumbuhan ekonomi yang merata. Keenam, ada tantangan lingkungan dan regulasi yang dapat mempengaruhi biaya dan

⁴ Pasal 1 angka 3 UU Penerbangan.

operasional. Terakhir, teknologi baru terus mengubah industri ini dan hubungannya dengan ekonomi.⁵

Industri penerbangan adalah salah satu industri yang bergerak di bidang pelayanan atau jasa. Industri penerbangan merupakan suatu industri yang terkait dengan segala sesuatu yang berhubungan dengan pesawat udara dalam atmosfer bumi, hal ini mencakup berbagai sektor dan aktivitas yang terkait dengan pembuatan, operasi, dan pemeliharaan pesawat.⁶ Industri ini memainkan peran penting dalam transportasi global dan mencakup beberapa komponen diantaranya, sektor maskapai penerbangan, pembuatan pesawat, bandar udara, kargo dan logistik, *maintenance, repair, dan operations* (“MRO”), layanan penerbangan, kontrol lalu lintas udara, organisasi pemerintah dan internasional seperti; *Federal Aviation Administration* (“FAA”), *European Aviation Safety Agency*, dan *International Civil Aviation Organisation* (“ICAO”), serta sektor pengembangan teknologi dan inovasi penerbangan.⁷ Dalam industri penerbangan, khususnya sektor layanan penerbangan mencakup pelatihan penerbangan, *leasing* dan pembiayaan, layanan di dalam pesawat, dan layanan penanganan darat.⁸ Pembiayaan untuk

⁵ Tito Tusmar, Minda Mora, “*Perkembangan Perekonomian Wilayah dan Kargo Udara: Korelasi atau Kausalitas*”, *Warta Ardhia*, Volume 41, No. 1, 2015, hlm. 40.

⁶ Institut Teknologi Dirgantara Adisutjipto, *Kebangkitan Industri Penerbangan Indonesia yang Semakin Maju*, 2022, <https://www.itda.ac.id/portal/blog/detail/509/kebangkitan-industri-penerbangan-indonesia-yang-semakin-maju>, diakses pada 10 Maret 2024; Kementerian Perindustrian, *Menperin: Industri Penerbangan dan Dirgantara Indonesia Punya Masa Depan Cerah*, 2022, <https://ilmate.kemenperin.go.id/berita-industri/informasi-industri/berita/menperin-industri-penerbangan-dan-dirgantara-indonesia-punya-masa-depan-cerah>, diakses pada 10 Maret 2024.

⁷ Indu Bala, (et.al)., *Exploring Raw Safety Aspects in Aviation Industry*, International Institute for Science, Technology and Education (IISTE), Vol. 4 NO 1, 2013, hlm. 80-82.

⁸ HPRP Lawyers, *Pembiayaan Pesawat Udara: Teori dan Praktik*, Jakarta, Dentons Hanafiah Ponggawa & Partners, 2015, hal 49.

pengadaan atau pembelian pesawat terbang tentunya membutuhkan dana yang relatif tidak sedikit.

Secara ekonomi, pembiayaan merupakan aspek penting dalam kegiatan penerbangan karena struktur industri ini merupakan industri yang sangat padat modal dan memiliki persyaratan-persyaratan teknis yang perlu dipenuhi khususnya terkait aspek keselamatan dan keamanan. Keberadaan sumber dana eksternal di luar kas perusahaan dan modal pendiri menjadi faktor yang tidak dapat dihindarkan. Bahkan, keberadaan dana eksternal pun tidak dapat dipenuhi oleh satu lembaga pembiayaan saja, kecuali lembaga pembiayaan (seperti bank) tersebut memiliki struktur permodalan yang kuat. Struktur permodalan seperti ini biasanya hanya dimiliki oleh bank-bank asing, sementara bank lokal masih sulit untuk memenuhinya.⁹

Peran optimal bank nasional dalam mendukung pembiayaan industri penerbangan yang masih baru bergantung pada kerja sama dengan institusi asing atau adanya kepentingan non-ekonomis jangka pendek lain. Kerja sama ini biasanya terbentuk melalui konsorsium pembiayaan antara bank asing dan bank nasional. Di sisi lain, faktor non-ekonomis jangka pendek, seperti perbaikan infrastruktur, juga berkontribusi sebagai strategi pembangunan ekonomi untuk jangka panjang.¹⁰

Harus diakui, peran dan keberadaan institusi asing masih sangat signifikan dalam pembiayaan pesawat terbang. Namun, perkembangan

⁹ *Ibid.*

¹⁰ *Ibid.*

institusi pembiayaan untuk mendukung bisnis transportasi udara di Indonesia tidak seiring dengan perkembangan sistem hukum yang menopang pertumbuhan bisnis sektor tersebut.¹¹ Salah satunya adalah hukum yang mengatur mengenai skema pembiayaan dalam pengadaan atau pembelian pesawat terbang. Apabila sistem pembiayaan di Indonesia tidak dilengkapi dengan aturan dan perlindungan hukum yang kuat, aman, memadai, dan berlaku efektif lintas negara (*cross border*) bagi para pihak yang melakukan transaksi, khususnya kreditur, maka industri penerbangan di Indonesia tidak akan mampu berkembang sesuai dengan potensinya.

Kendala lainnya adalah jika kreditur asing memiliki persepsi bahwa sistem perlindungan hukum atas aset di Indonesia tidak sempurna, maka akan diperlakukan jaminan tambahan yang dapat dianggap bernilai oleh mereka seperti bentuk jaminan tradisional di luar aset pesawat udara atau helikopter.¹² Dalam hal ini jika struktur pembiayaan terfokus pada pembiayaan perusahaan tanpa didukung oleh pembiayaan aset, kerugian pun akan dialami oleh maskapai-maskapai nasional Indonesia karena nilai perusahaan mereka tidak dinilai berdasarkan aset yang benar-benar dikuasai, sementara aset utama mereka yaitu pesawat terbang menjadi komponen terpenting dalam struktur keuangan perusahaan.

Dalam beberapa dekade terakhir ini, pertumbuhan ekonomi dan perkembangan angkutan udara terutama di Asia, khususnya di Indonesia

¹¹ Siti Malikhatun Badriyah, *op.cit.*, hlm. 548.

¹² HPRP Lawyers, *op.cit.*, hlm. 50.

berkembang pesat, di mana kawasan ASEAN terutama Indonesia telah menjadi kawasan dengan skala industri penerbangan yang tumbuh luar biasa.¹³ Meskipun Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia dengan 17.000 pulau yang membentang 5.150 kilometer (3.200 mil) dari timur ke barat, maka transportasi udara adalah cara tercepat untuk bepergian keliling teritori negara. *International Air Transport Association* (“IATA”) menyatakan bahwa Indonesia diperkirakan akan menjadi pasar transportasi udara terbesar keempat di dunia pada tahun 2035.¹⁴

Saat ini, Indonesia memiliki sebanyak 683 bandara, dan 34 di antaranya adalah bandara komersial, yang dikelola oleh badan usaha bandar udara milik negara: PT Angkasa Pura I dan PT Angkasa Pura II. Pada 2020, terdapat lebih dari 3,3 juta penumpang udara internasional yang berangkat dari seluruh Indonesia. Sebagian besar penerbangan internasional ke Indonesia datang melalui Bandara Internasional Soekarno-Hatta. Bandara ini merupakan salah satu bandara tersibuk di dunia dan mencatatkan lepas landas dan pendaratan terbanyak di Asia Tenggara, sekaligus menjadikannya sebagai bandara tersibuk di kawasan ini.¹⁵

Berdasarkan statistik berikut, dapat dilihat bahwa tingkat Pendapatan Domestik Bruto (“PDB”) Indonesia dari sektor penerbangan selalu

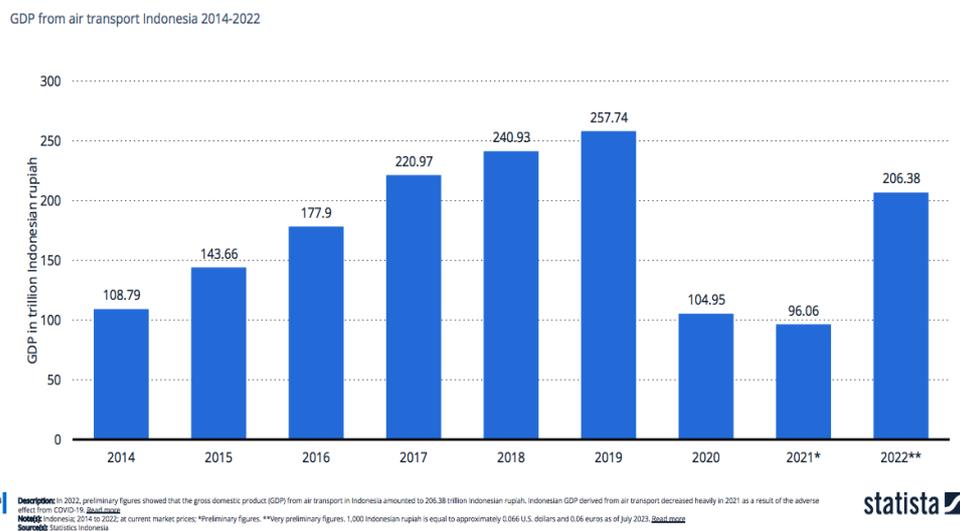
¹³ Sekretariat Nasional ASEAN – INDONESIA, RI Rajai Pangsa Pasar Industri Penerbangan di ASEAN, 2018, <https://setnasasean.id/news/read/ri-rajai-pangsa-pasar-industri-penerbangan-di-asean> diakses pada 10 Maret 2023.

¹⁴ Statista Research Department, *Aviation industry in Indonesia*, 2023, diakses melalui https://www-statista-com.upm.remotlog.com/topics/5822/aviation-industry-in-indonesia/#topicHeader_wrapper pada 19 Maret 2024.

¹⁵ *Ibid.*

mengalami peningkatan dari tahun 2014–2022. Sampai dengan tahun 2019, PDB Indonesia dari sektor transportasi udara mampu mencapai nilai sebesar 257,74 triliun rupiah. Namun, dua tahun berikutnya yaitu pada tahun 2020 dan 2021 mengalami penurunan drastis ke angka 105,06 triliun rupiah dan 96,06 triliun rupiah akibat dari dampak buruk COVID-19. Pada tahun 2022, PDB Indonesia pada sektor transportasi udara kembali meningkat hingga mencapai 206,38 triliun seperti digambarkan pada Gambar 1.1. berikut.¹⁶

Gross domestic product (GDP) from air transport in Indonesia from 2014 to 2022 (in trillion Indonesian rupiah)



Gambar 1.1
PDB dari Transportasi Udara Tahun 2014-2022
Sumber: Statista Research Development

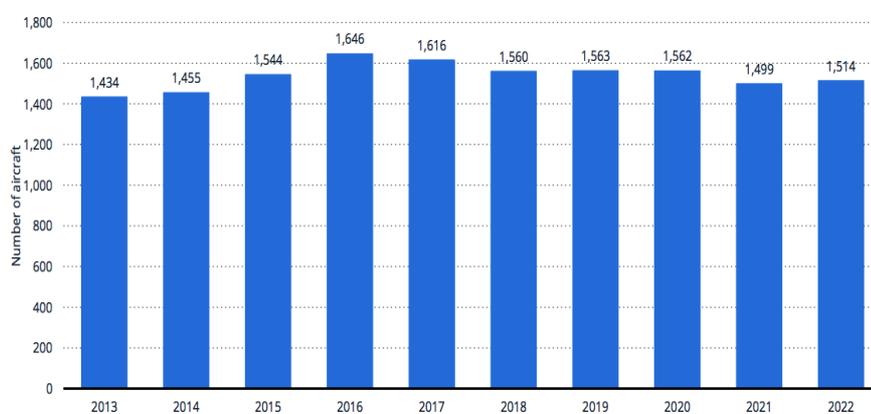
Tak hanya PDB Indonesia yang meningkat di setiap tahunnya, jumlah pesawat terdaftar di Indonesia seperti yang terlihat pada Gambar. 1.2., dari tahun 2013 hingga tahun 2022 cukup stabil dengan rata-rata pertumbuhannya

¹⁶ Statista Research Department, *Gross Domestic Product (GDP) from air transport in Indonesia from 2014-2022, 2023*, diakses melalui <https://www-statista-com.upm.remotlog.com/statistics/1019650/indonesia-gdp-air-transport/> pada 16 Maret 2024 pukul 15.04.

1%. Ditinjau dari data berikut, pada saat pandemi Covid-19, jumlah pesawat udara yang terdaftar mengalami penurunan yang signifikan yaitu sebanyak 63 pesawat. Namun, pada tahun 2022 yaitu terdapat 15 pesawat yang terdaftar di Indonesia.¹⁷

Number of registered aircraft in Indonesia from 2013 to 2022

Number of registered aircraft Indonesia 2013-2022



6 | Description: In 2022, the number of aircraft registered in Indonesia amounted to 1,514 units. This represents a slight increase in the number of aircraft compared to the previous year. [Read more](#)
 Note: Indonesia 2013 to 2022
 Source: Ministry of Transportation

statista

Gambar 1.2
Jumlah Pesawat Terdaftar di Indonesia Tahun 2013–2022
Sumber: Statista Research Department

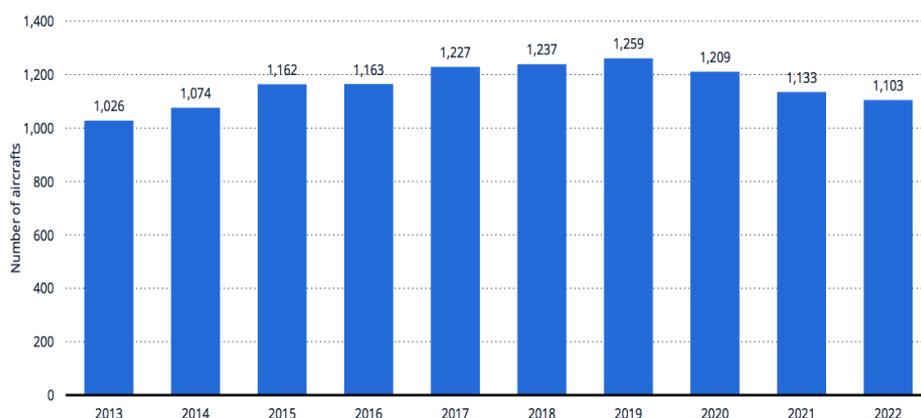
Adapun jumlah pesawat yang beroperasi di Indonesia dari tahun 2013 hingga 2019 tercatat terus mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Walaupun pada tahun 2020 terjadi penurunan hingga tahun-tahun berikutnya, dikarenakan menurunnya mobilitas masyarakat akibat pandemi Covid-19, tetapi selisihnya tidak terlalu signifikan. Hanya selisih 50 pesawat jika dibandingkan dengan tahun sebelumnya di mana dari tahun 2019 ke 2020

¹⁷ Statista Research Department, *Number of registered aircraft in Indonesia from 2013 to 2022*, 2023, diakses melalui <https://www-statista-com.upm.remotlog.com/statistics/977058/indonesia-registered-aircrafts/> pada 16 Maret 2020 pukul 16.51.

terjadi penurunan jumlah pesawat yang beroperasi di Indonesia sebanyak 0.04%. Sampai dengan data tahun 2022 berikut, total pesawat yang beroperasi di Indonesia sejumlah 1.103 pesawat.¹⁸

Number of operated aircraft in Indonesia from 2013 to 2022

Number of operated aircraft Indonesia 2013-2022



Description: In 2022, the number of aircraft operating in Indonesia amounted to 1,103 units. This represented a decrease of 30 aircraft compared to the previous year. [Read more](#)
 Name: Indonesia 2013 to 2022
 Source: Ministry of Transportation

statista

Gambar 1.3
Jumlah Pesawat yang Beroperasi di Indonesia Tahun 2013–2022
Sumber: Statista Research Department

Selain itu, sebagaimana masalah kepemilikan pesawat juga diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2023 tentang Penetapan Peraturan Pemerintah Pengganti Undang-Undang Nomor 2 Tahun 2022 Tentang Cipta Kerja Menjadi Undang-Undang (“UU Penerbangan”), seperti disampaikan dalam Pasal 118 ayat 2 UU Penerbangan yang menyatakan bahwa maskapai penerbangan niaga berjadwal wajib

¹⁸ Statista Research Department, *Indonesia Operated Aircraft from 2013 to 2022*, 2023, diakses melalui <https://www.statista.com/statistics/977093/indonesia-operated-aircrafts/> pada 16 Maret 2024 pukul 16.55.

memiliki dan menguasai pesawat dengan jumlah tertentu sesuai jenis yang mendukung kelangsungan usaha sesuai dengan rute yang dilayani.¹⁹

Pentingnya soal kepemilikan pesawat ini diatur senantiasa untuk menjaga keberlangsungan operasional dari perusahaan maskapai penerbangan itu sendiri, apabila sewaktu-waktu industri penerbangan ambruk yang mengakibatkan pesawat milik para pemberi sewa ditarik atau dikembalikan ataupun sebagai modal yang dapat dialihkan bagi maskapai penerbangan bersangkutan apabila menemui persoalan keuangan.²⁰

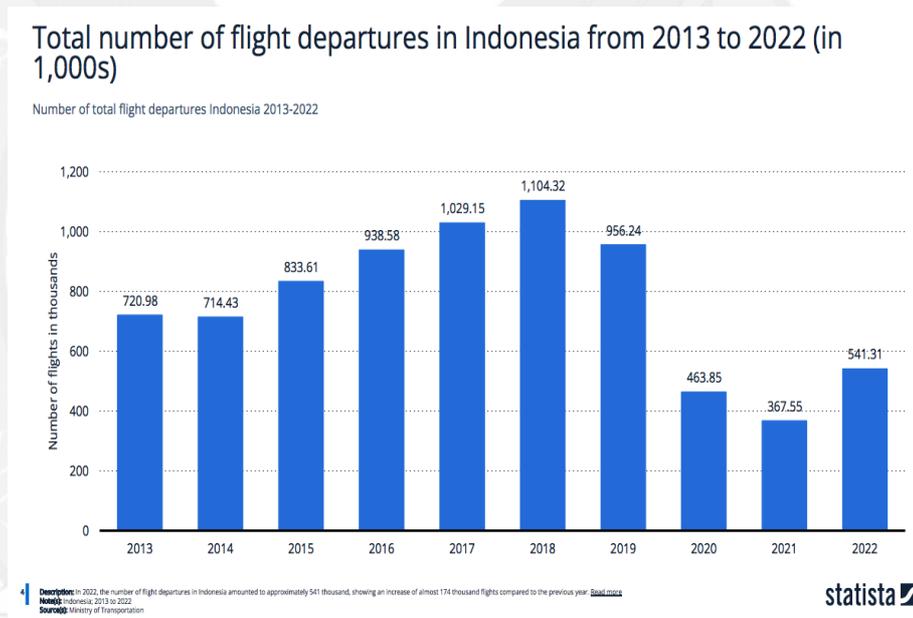
Meningkatnya jumlah armada pesawat udara baik penerbangan berjadwal dan tidak berjadwal yang beroperasi di Indonesia dari tahun ke tahun serta jumlah penumpang Indonesia yang menggunakan pesawat udara juga semakin meningkat, maka maskapai penerbangan Indonesia harus dapat memperbanyak armada terbangnya dan juga untuk dapat bersaing dengan maskapai negara-negara lain untuk dapat memfasilitasi lonjakan minat penduduk Indonesia untuk melakukan perjalanan baik dalam negeri maupun luar negeri.

Berdasarkan Gambar 1.4. di bawah ini, dapat dipahami bagaimana jumlah total keberangkatan penerbangan di Indonesia dari Tahun 2013-2022, di mana terus terjadi peningkatan dari tahun 2013 sampai dengan tahun 2018. Terjadi penurunan pada tahun 2019 dikarenakan pada akhir tahun kasus Covid-19 mulai menyebar di tahun 2019. Kemudian turun drastis pada tahun 2020

¹⁹ Pasal 118 ayat 2 UU Penerbangan.

²⁰ HPRP Lawyers, *op.cit.*, hlm. 51.

sebagaimana kasus Covid-19 terus meningkat dan telah menjadi pandemi bagi seluruh dunia, bahkan beberapa negara menutup akses bagi negara lain untuk masuk ataupun melangsungkan *lockdown* bagi negaranya. Pada tahun 2020, jumlah keberangkatan penerbangan di Indonesia sekitar 463,8 ribu, menunjukkan penurunan hampir 500 ribu penerbangan dibandingkan tahun 2019 dan terus mengalami penurunan hingga 2021 yaitu mencapai 367,55 ribu keberangkatan. Sebagaimana pandemi mulai berakhir di tahun 2022, jumlah keberangkatan penerbangan di Indonesia kembali meningkat 0,5%.²¹



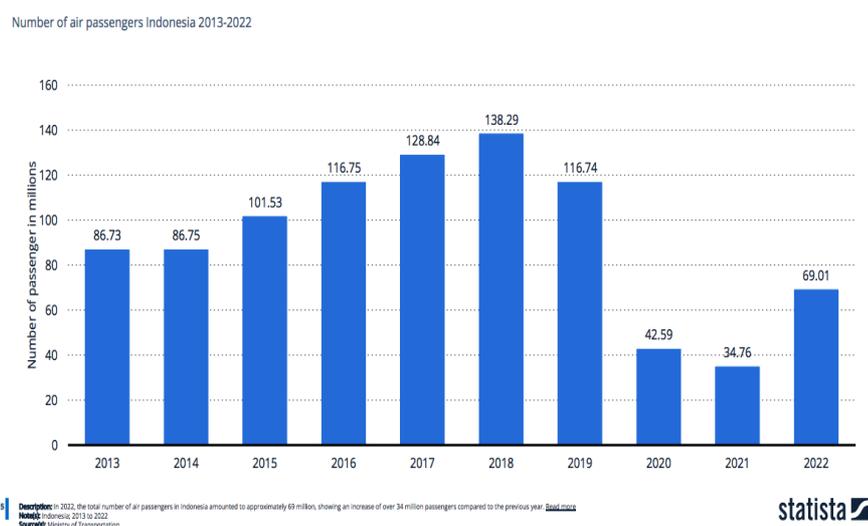
Gambar 1.4
Jumlah Total Keberangkatan Penerbangan di Indonesia Tahun 2013–2022
Sumber: Statista Research Department

Selain itu, dari statistik pada Gambar 1.5. terlihat jumlah penumpang pesawat di Indonesia terus meningkat dari tahun 2013 hingga 2018. Namun karena

²¹ Statista Research Department, *Total number of flight departures in Indonesia from 2013 to 2020, 2021*, diakses melalui <https://www-statista-com.upm.remotlog.com/statistics/977155/indonesia-total-flight/> pada 20 Maret 2020 pukul 16.09.

hal yang sama pada 2019 terjadi penurunan dikarenakan efek pandemi Covid-19. Pada tahun 2020, terjadi penurunan drastis sebagaimana penyebaran Covid-19 semakin memarok sehingga industri penerbangan sangat terdampak dikarenakan beberapa negara menutup akses orang-orang dari luar negeri maupun menerapkan kebijakan *lockdown* bagi negaranya. Pada tahun 2020, jumlah penumpang pada penerbangan di Indonesia berjumlah sekitar 42,5 juta, menunjukkan penurunan hampir 74 juta penumpang dibandingkan tahun 2019. Hal ini berlanjut hingga 2021 di mana terjadi penurunan mencapai 7,83 juta penumpang. Namun, dikarenakan kondisi dunia telah membaik dari pandemi, di tahun 2022 jumlah penumpang di Indonesia kembali mengalami peningkatan sebesar 0,9%.²²

Total number of air passengers in Indonesia from 2013 to 2022 (in millions)



Gambar 1.5
Jumlah Total Penumpang Pesawat di Indonesia Tahun 2013–2022
Sumber: Statista Research Department

²² Statista Research Department, *Total Number Of Air Passengers In Indonesia From 2013 To 2022, 2023*, diakses melalui <https://www-statista-com.upm.remotlog.com/statistics/977213/indonesia-air-passengers/> pada 16 Maret 2020 pukul 16.25.

Sebagaimana tergambar dalam statistik di atas, pada dasarnya industri penerbangan di Indonesia dari tahun ke tahun terus mengalami pertumbuhan. Namun dikarenakan terjadinya pandemi Covid-19, industri penerbangan terjadi penurunan. Namun demikian, hal tersebut tidak menghambat potensi penerbangan di Indonesia untuk terus maju, seiring berjalannya waktu, dengan menurunnya kasus penyebaran Covid-19 ataupun perubahan status pandemi menjadi endemi, tentunya mendorong industri penerbangan Indonesia untuk pulih kembali.

Dalam tahap memperbanyak kepemilikan akan pesawat terbang seseorang atau suatu perusahaan memiliki beberapa cara kepemilikan yang secara garis besar adalah dengan cara pembelian atau sewa. Bentuk-bentuk pengadaan pesawat udara di Indonesia yang lazim dikenal di Indonesia adalah melalui, antara lain, jual beli, sewa-beli, sewa guna usaha (*leasing*), *charter*, pinjaman dan hibah di mana dalam melakukan transaksi ini membutuhkan penggunaan fasilitas pembiayaan dari pihak lain yaitu bisa melalui bank atau perusahaan pembiayaan.²³ Adapun jenis-jenis pembiayaan lain yang lazim digunakan juga dapat melalui: kredit sindikasi, penawaran umum perdana, sekuritisasi aset pesawat udara, dan pembiayaan syariah atas pesawat terbang.

Guna menjamin kelangsungan usaha pesawat terbang, dibutuhkan sistem hukum yang dilengkapi dengan perlindungan yang kuat, aman, memadai, dan berlaku efektif lintas batas (*cross border*) demi mendukung pengadaan pesawat terbang. Transaksi pembiayaan kredit dengan jaminan

²³ HPRP Lawyers, *loc.cit.*

pesawat terbang di Indonesia saat ini diatur berdasarkan beberapa peraturan perundang-undangan, di antaranya: UU Penerbangan; Undang-Undang No. 7 Tahun 1992 tentang Perbankan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang No. 10 Tahun 1998 tentang Perubahan Undang-Undang No. 7 Tahun 1992 tentang Perbankan dan Undang-Undang No. 11 Tahun 2020 tentang Cipta Kerja (“UU Perbankan”); Undang-Undang Nomor 42 Tahun 2009 Tentang Jaminan Fidusia (“UU Fidusia”); Peraturan Presiden Nomor 8 Tahun 2009 Tentang Pengesahan *Cape Town Convention* Beserta Protokol (“Perpres 8/2007”); Konvensi Kepentingan Internasional atas Peralatan Bergerak (*Convention on International Interests in Mobile Equipment*) beserta Protokol pada Konvensi Tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak Mengenai Masalah Masalah Khusus pada Peralatan Pesawat Udara (*Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment*) (“Protocol”) (“*Cape Town Convention*”).

Skema pembiayaan pesawat terbang di Indonesia secara umum dapat dilakukan melalui dua skema. Pertama, skema pembiayaan dengan memberikan fasilitas pinjaman langsung, kedua, melalui skema pembiayaan sewa menyewa dengan hak opsi (*finance lease*). Dasar hubungan hukum antara para pihak dalam hal ini adalah perjanjian.

Perlu dicatat bahwa, istilah perjanjian kredit tidak dikenal dalam UU Perbankan dan belum diatur secara khusus melalui peraturan perUndang-Undangan. Oleh karena itu, hubungan hukum pada perjanjian kredit biasanya

mengacu pada ketentuan umum dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (“KUHPerdata”).²⁴ Perjanjian kredit dalam KUHPerdata dapat dipahami melalui pengertian perjanjian pinjam meminjam sebagaimana diatur dalam Pasal 1754 KUHPerdata yang menyebutkan bahwa perjanjian pinjam meminjam ialah perjanjian dengan mana pihak yang satu memberikan kepada pihak yang lain suatu jumlah tertentu barang-barang yang habis karena pemakaian, dengan syarat bahwa pihak yang belakangan ini akan mengembalikan sejumlah yang sama dari macam dan keadaan yang sama pula.²⁵

Dalam memberikan fasilitas kredit kepada debitur dalam pembiayaan pembelian pesawat terbang, lembaga perbankan harus memperhatikan ketentuan yang diatur dalam Pasal 8 ayat (1) UU Perbankan yang menyebutkan bahwa:

Dalam memberikan kredit atau pembiayaan berdasarkan Prinsip Syariah, Bank Umum wajib mempunyai keyakinan berdasarkan analisis yang mendalam atas itikad dan kemampuan serta kesanggupan debitur untuk melunasi utangnya atau mengembalikan pembiayaan dimaksud sesuai dengan diperjanjikan. Untuk memperoleh keyakinan tersebut, sebelum memberikan kredit, bank harus melakukan penilaian yang seksama terhadap watak, kemampuan, modal, agunan, dan prospek usaha dari nasabah debitur.

Skema transaksi pembiayaan yang pertama, yaitu skema transaksi pembiayaan pinjaman langsung atau pemberian fasilitas kredit ini dilakukan dengan cara, Bank sebagai kreditur, memberikan pinjaman secara langsung (*term loan*) kepada debitur untuk melakukan pembelian atas pesawat yang

²⁴ Tito Tusmar, Minda Mora, *op.cit.*, hlm. 49.

²⁵ Pasal 1754 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

diinginkan. Berdasarkan skema ini, debitur memberikan jaminan pesawat terbang yang dibeli. Dengan keadaan di mana debitur wanprestasi, Bank dapat menggunakan haknya untuk mengambil alih pesawat terbang yang dijaminan tersebut namun, kepemilikan atas pesawat terbang yang dijaminan tersebut tetap berada pada debitur.²⁶

Dari segi hukum, kelebihan skema ini adalah tidak diperlukannya struktur transaksi dan dokumentasi yang rumit sehingga proses pemeriksaan perkara oleh pengadilan pada saat terjadinya sengketa dapat diproses lebih cepat. Sebaliknya, kekurangan skema ini adalah pada saat debitur wanprestasi, kepemilikan atas pesawat terbang yang dijaminan tersebut tidak dapat dialihkan secara langsung melainkan harus dilakukan melalui mekanisme 'peralihan kepemilikan'.

Pada praktiknya, selain kewajiban pembayaran pokok dan bunga, debitur juga diharuskan membayar *maintenance reserves* untuk *main components* yang terdiri dari *hull, engine, APU, dan landing gear*. Bank dapat memegang biaya pemeliharaan ini untuk kemudian dibayarkan kembali pada saat pesawat terbang melakukan pemeliharaan atau kreditur menandatangani perjanjian kerja sama dengan *maintenance service provider* untuk melaksanakan kontrak *power by the hour* untuk menjamin *main components* tersebut agar selalu dalam keadaan terawat dan sesuai dengan sertifikasi.

Skema transaksi pembiayaan pesawat terbang yang kedua adalah melalui skema pembiayaan *finance lease*. Pada skema transaksi pembiayaan

²⁶ HPRP Lawyers, *op.cit.*, hlm. 63.

ini dilakukan dengan cara, Bank sebagai kreditur, memberikan pinjaman melalui pembentukan suatu *Special Purpose Vehicle* (“SPV”) yang dibentuk oleh Bank untuk menjadi pemilik atas pesawat terbang yang kemudian menyewakan kepada debitur.²⁷

Kepemilikan atas pesawat terbang dalam skema ini, secara tidak langsung tetap berada pada Bank melalui SPV sampai dengan berakhirnya masa pinjaman, dengan pemberian opsi beli kepada debitur dengan nilai tertentu pada akhir masa pinjaman, sebagaimana biasanya bersamaan dengan masa akhir sewa.²⁸ Secara yuridis, kelebihan skema pembiayaan ini pada pokoknya adalah pihak Bank melalui SPV tetap menjadi pemilik dari pesawat terbang apabila debitur wanprestasi maka, pesawat terbang dapat dialihkan kepada Bank tanpa melalui mekanisme peralihan kepemilikan dari debitur.

Sementara itu, kekurangan skema ini terutama mengacu pada proses pemeriksaan perkara oleh pengadilan pada saat terjadinya sengketa yang akan memakan waktu lebih lama karena adanya kendala pada struktur transaksi dan dokumentasi yang rumit. Selain itu, Bank juga harus melakukan administrasi atas *maintenance reserves* untuk *main components*. Terkait dengan hal ini, Bank juga dapat menunjuk pihak ketiga untuk mengerjakan administrasi tersebut.²⁹

Merujuk pada Pasal 71 UU Penerbangan, bentuk hukum jaminan yang dapat digunakan oleh Bank dalam hal Bank hendak menerima jaminan berupa

²⁷ *Ibid.*, hlm. 62.

²⁸ *Ibid.*

²⁹ *Ibid.*

rangka pesawat udara adalah hukum jaminan yang disebut sebagai kepentingan internasional (*international interest*).³⁰ Kepentingan internasional dapat diperoleh oleh Bank sebagai kreditur berdasarkan perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan, perjanjian pengikatan hak bersyarat dan/atau perjanjian sewa guna usaha, yang apabila tunduk pada hukum Negara Republik Indonesia maka harus dibuat dalam bentuk akta otentik sebagaimana diatur dalam Pasal 73 UU Penerbangan.³¹ Selain itu, berdasarkan informasi yang penulis terima dari Kantor Pendaftaran Fidusia, khusus untuk mesin pesawat udara, jaminan dapat pula dilakukan dengan jaminan fidusia berdasarkan UU Jaminan Fidusia.

Berdasarkan ketentuan Pasal 78 UU Penerbangan, kepentingan internasional, termasuk setiap pengalihan dan/atau subordinasi dari kepentingan internasional tersebut wajib didaftarkan pada Kantor Pendaftaran Internasional (*international registry*) untuk memperoleh hak prioritas.³² Setelah kepentingan internasional tersebut didaftarkan, kreditur/Bank memiliki hak yang didahulukan (*preferen*) secara penuh atas jaminan berupa objek pesawat udara dengan pengecualian terhadap tagihan-tagihan tertentu sebagaimana yang disebutkan dalam Pasal 81 UU Penerbangan.

³⁰ Pasal 71 UU Penerbangan.

³¹ Pasal 73 UU Penerbangan.

³² Pasal 78 UU Penerbangan.

Berdasarkan informasi dari beberapa bank di Indonesia, seperti Bank BNI dan Bank Mandiri³³, bank di Indonesia sejak beberapa tahun ini tertarik untuk melakukan pembiayaan atas pembelian pesawat terbang oleh badan usaha angkutan udara, terutama untuk pesawat terbang tipe kecil dengan harga antara USD 1 juta – 5 juta. Selama ini, pembiayaan tersebut sebagian besar dilakukan oleh perusahaan pembiayaan asing dari Amerika Serikat atau Eropa. Lebih lanjut, dapat dikonfirmasi beberapa fenomena tersebut terjadi antara lain dikarenakan adanya ketidakjelasan yang berkaitan dengan penjaminan terhadap aset jaminan berupa pesawat terbang, terutama mengenai Kuasa Untuk Memohon Penghapusan Pendaftaran dan Ekspor Yang Tidak Dapat Dicabut Kembali (*Irrevocable Deregistration and Export Request Authorization* atau “IDERA”) hanya kepada kreditur asing dan lemahnya sistem peradilan dalam mengimplementasikan ketentuan dalam UU Penerbangan, khususnya Pasal 79.

IDERA adalah surat yang dibuat oleh debitur yang ditujukan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan yang isinya memberikan kuasa yang tidak dapat dicabut kembali untuk melakukan penghapusan pendaftaran dan ekspor atas objek pesawat terbang dengan adanya kepentingan internasional atas objek pesawat terbang yang dimaksud kepada kreditur.³⁴ IDERA merupakan salah satu instrumen untuk melindungi

³³ Berdasarkan diskusi yang dilaksanakan antara tahun 2016 - 2022 di Kantor Hanafiah Ponggawa & Partners (Dentons) yang beralamat di Wisma 46 Kota BNI, Jl. Jenderal Sudirman Kav. 1, Jakarta Pusat, 10220.

³⁴ Andre Rahadian (dkk), *Pembiayaan Pesawat Udara di Indonesia: Teori dan Praktik*, Jakarta, UI Publishing, 2022, hlm. 90.

kreditur, yaitu dengan menggunakan surat kuasa yang tidak dapat dicabut kembali untuk memohon penghapusan pendaftaran dan ekspor.³⁵ IDERA diterbitkan oleh debitur kepada kreditur dengan maksud apabila debitur cedera janji, kreditur dapat mengajukan permohonan kepada Menteri untuk meminta penghapusan pendaftaran dan ekspor pesawat terbang dan helikopter tersebut.³⁶ IDERA memuat keterangan-keterangan seperti nama operator/pemilik, jenis, model, dan nomor seri dari rangka pesawat udara, tanda pendaftaran, serta nama kreditur yang menjadi penerima kuasa atas IDERA.

Pemberian IDERA oleh debitur kepada kreditur adalah untuk memberikan perlindungan terhadap aset pesawat terbang yang dibebankan suatu jaminan berupa kepentingan internasional (*international interest*) yang sepatutnya dilindungi, sebagai esensi dari *Cape Town Convention* di Indonesia, sebagaimana telah diratifikasi melalui Perpres 8/2007 tentang Pengesahan Konvensi *Cape Town* tersebut. Ketentuan-ketentuan mengenai kepentingan internasional kemudian diejawantahkan ke dalam Bab IX UU Penerbangan.

Secara umum, pemberian IDERA merujuk pada Pasal 74 ayat (1) UU

Penerbangan yang menyatakan sebagai berikut:

Debitur dapat menerbitkan kuasa memohon deregistrasi kepada kreditur untuk memohon penghapusan pendaftaran dan ekspor atas pesawat terbang atau helikopter yang telah memperoleh tanda pendaftaran Indonesia dan tanda kebangsaan Indonesia.

³⁵ <https://manplawyers.co/2017/07/25/perlindungan-hukum-terhadap-kreditur-pesawat-terbang-dan-helikopter/>, diakses tanggal 18 Januari 2024.

³⁶ Pasal 75 ayat (1) UU Penerbangan.

Terkait dengan implementasi atas pasal di atas, UU Penerbangan tidak memberikan definisi mengenai kreditur mana yang dapat diberikan IDERA, sehingga dalam menafsirkan ketentuan-ketentuan mengenai IDERA di dalam UU Penerbangan, pihak-pihak terkait perlu melihat isi dari *Cape Town Convention*. Berdasarkan Pasal (1) huruf (i) *Cape Town Convention*, definisi kreditur adalah sebagai berikut:

“creditor” means a chargee under a security agreement, a conditional seller under a title reservation agreement or a lessor under a leasing agreement;

("kreditur" berarti pihak penerima hak tagih berdasarkan perjanjian penjaminan, penjual bersyarat pada perjanjian pengikatan hak atau pemberi sewa pada perjanjian sewa guna usaha;)

Definisi kreditur berdasarkan *Cape Town Convention* di atas hanya menekankan pada dasar jenis pemberian hak sebagai kreditur, sehingga tidak dapat ditafsirkan secara limitatif melalui satu sudut pandang saja termasuk dari perspektif kedudukan kreditur.

Berdasarkan Pasal 75 ayat (1) UU Penerbangan, IDERA diterbitkan oleh debitur kepada kreditur dengan maksud apabila debitur cidera janji berdasarkan perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan, perjanjian pengikatan hak bersyarat atau perjanjian sewa guna usaha yang menjadi dasar pembebanan kepentingan internasional, maka³⁷ kreditur dapat mengajukan permohonan penghapusan tanda pendaftaran dan ekspor atas pesawat terbang yang berdasarkan Pasal 75 ayat 2 UU Penerbangan, wajib terlaksana paling

³⁷ Pasal 75 ayat 1 UU Penerbangan.

lama 5 (lima) hari kerja setelah permohonan diterima oleh Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.³⁸

IDERA wajib didaftarkan oleh debitur untuk diakui dan dicatat oleh Direktur Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara, Direktur Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan Negara Republik Indonesia. IDERA setelah diakui dan dicatat tidak dapat dibatalkan oleh debitur tanpa persetujuan kreditur.

Dampak atas pelaksanaan IDERA oleh kreditur adalah penghapusan tanda pendaftaran Indonesia atas pesawat terbang yang akan mengakibatkan debitur tidak dapat mempergunakan pesawat terbang yang berada dalam penguasaannya. Hal tersebut terjadi didasarkan pada ketentuan Pasal 24 UU Penerbangan yang menerangkan bahwa setiap pesawat udara yang dioperasikan di dalam Wilayah Negara Republik Indonesia wajib mempunyai tanda pendaftaran.³⁹ Dengan tidak dapat dioperasikannya pesawat terbang tersebut, kreditur dapat melakukan upaya hukum untuk pemulihan atas pesawat yang dimaksud tanpa mengkhawatirkan kemungkinan diterbangkannya pesawat terbang tersebut oleh debitur ke tempat lain.

Akan tetapi, dalam hal terjadi cedera janji pada debitur, kreditur tidak memiliki kewenangan untuk mengeksekusi langsung objek pesawat udara yang dibebani oleh kepentingan internasional. Hal ini dapat diantisipasi sesuai struktur transaksi yang lazim dilakukan para pihak.

³⁸ Pasal 75 ayat 2 UU Penerbangan.

³⁹ Pasal 24 UU Penerbangan.

Merujuk pada Pasal 42 ayat (1) *Cape Town Convention* dan Bagian A (iv) dari Lampiran Perpres 8/2007, tuntutan wajib dilaksanakan oleh kredit pada pengadilan negeri dengan kompetensi yurisdiksi berdasarkan hukum Negara Republik Indonesia. Di lain sisi, sebagaimana diatur pada Pasal 79 ayat (1) UU Penerbangan, dalam hal debitur cidera janji, kreditur dapat meminta penetapan dari pengadilan negeri untuk memperoleh tindakan sementara berdasarkan pemberian hak jaminan kebendaan, perjanjian pengikatan hak bersyarat dan/atau perjanjian sewa guna usaha tanpa didahului pengajuan gugatan pada pokok perkara untuk melaksanakan tuntutannya dan tanpa para pihak mengikuti mediasi yang diperintahkan oleh pengadilan.⁴⁰ Pasal 79 ayat (2) UU Penerbangan mengamanatkan bahwa dalam rangka memperoleh penetapan dari pengadilan negeri diperlukan jangka waktu sebagaimana jangka waktu yang dimaksud adalah pertama, paling lama 10 (sepuluh) hari kalender sejak permohonan diterima untuk memberikan perlindungan terhadap objek pesawat udara dan nilainya, penguasaan, pengendalian atau pengawasan, dan/atau larangan memindahkan objek pesawat udara, dan kedua, paling lama 30 (tiga puluh) hari kalender sejak permohonan diterima untuk memberikan sewa guna usaha atau pengelolaan objek pesawat udara dan pendapatan yang diterima dari hal tersebut, serta penjualan dan penggunaan hasil penjualan dari objek pesawat udara. Namun demikian, pada praktiknya pasal 79 UU Penerbangan ini tidak diterapkan sebagaimana seharusnya. Dalam beberapa kasus yang terjadi di

⁴⁰ Pasal 79 ayat 1 UU Penerbangan.

Indonesia, permohonan penetapan tidak dikabulkan oleh pengadilan negeri, atau diberikan jauh lebih lama daripada jangka waktu yang telah ditetapkan oleh UU Penerbangan dan *Cape Town Convention*.

Hal yang sama terjadi apabila debitur mengalami pailit. Dalam hal ini hak Bank selaku kreditur terhadap kepentingan internasional terkait dengan hak atas objek pesawat udara tetap dilindungi. Hal ini selaras dengan Bagian B (v) dari Lampiran Perpres 8/2007 di mana Negara Republik Indonesia mendeklarasikan pemberlakuan dari Pasal IX, Alternatif A dari Protokol secara keseluruhan terhadap semua tipe proses kepailitan dan bahwa periode menunggu untuk tujuan dari Pasal XI ayat 3 Protokol haruslah 60 (enam puluh) hari kalender. Sesuai dengan Pasal 80 UU Penerbangan dan deklarasi sebagaimana yang dijelaskan di atas, pada saat terjadinya keadaan pailit, kurator, pengurus kepailitan atau debitur wajib menyerahkan penguasaan objek pesawat udara kepada kreditur paling lambat sebelum 60 (enam puluh) hari kalender.⁴¹

Sesuai dengan ketentuan Pasal XI ayat 5 dan 8 Protokol, kreditur mempunyai hak untuk mengajukan (i) penetapan sementara berdasarkan Pasal 79 UU Penerbangan, dan/atau (ii) penghapusan tanda pendaftaran Indonesia atas pesawat udara sesuai dengan Pasal 74 dan Pasal 75 UU Penerbangan.⁴²

⁴¹ Pasal 80 UU Penerbangan.

⁴² *Article XI (5) and (8) of Protocol To The Convention On International Interests In Mobile Equipment In The Matters Specific To Aircraft Equipment.*

Pada tataran praktik, penulis melihat sejauh ini IDERA hanya diberikan kepada kreditur luar negeri dengan pertimbangan bahwa Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, Kementerian Perhubungan (“DJPU”) hanya mengakomodir pendaftaran IDERA yang diberikan kepada kreditur yang berkedudukan di luar negeri. Namun secara normatif, *Cape Town Convention* pada prinsipnya tidak mensyaratkan bahwa kreditur yang berhak dilindungi kepentingan internasionalnya hanyalah kreditur luar negeri guna memenuhi unsur kepentingan internasional.

Pada dasarnya, Pasal 50 ayat (1) *Cape Town Convention* merupakan salah satu ketentuan yang dapat dijadikan dasar untuk melakukan pembatasan kriteria kreditur, yakni sebagai berikut:

A Contracting State may, at the time of ratification, acceptance, approval of, or accession to the Protocol, declare that this Convention shall not apply to a transaction which is an internal transaction in relation to that State with regard to all types of objects or some of them.

(Negara Peserta, pada saat ratifikasi, penerimaan, pengesahan atau akses dari Protokol, dapat menyatakan bahwa konvensi ini tidak dapat diterapkan dalam suatu transaksi yang merupakan transaksi internal dalam kaitannya dengan negara tersebut yang berhubungan dengan seluruh atau sebagian jenis objek)

Adapun definisi transaksi internal adalah sebagai berikut:

“internal transaction” means a transaction of a type listed in Article 2(2)(a) to (c) where the center of the main interests of all parties to such transaction is situated, and the relevant object located (as specified in the Protocol), in the same Contracting State at the time of the conclusion of the contract and where the interest created by the transaction has been registered in a national registry in that Contracting State which has made a declaration under Article 50(1);

("transaksi internal" berarti suatu transaksi dengan bentuk yang tercantum dalam Pasal 2(2)(a) sampai dengan (c) di mana inti

kepentingan pokok semua pihak dituangkan dalam transaksi tersebut, serta obyek dimaksud terletak (sebagaimana dinyatakan dalam Protokol), pada Negara Peserta yang sama pada saat kontrak disetujui dan di mana kepentingan yang dihasilkan dari transaksi dimaksud telah didaftarkan dalam suatu daftar nasional pada Negara Peserta yang bersangkutan yang telah membuat pernyataan sesuai Pasal 50(1);)

Ketentuan Pasal 50 ayat (1) di atas membuka ruang bagi setiap Negara Peserta *Cape Town Convention* untuk mengecualikan keberlakuan ketentuan-ketentuan yang diatur di dalam *Cape Town Convention* demi kepentingan transaksi internal di Negara Peserta yang bersangkutan. Sebagai referensi, bentuk transaksi yang disebutkan pada Pasal 2(2)(a) sampai dengan (c) adalah sehubungan dengan kepentingan internasional yang diberikan kepada kreditor dalam bentuk (i) perjanjian penjaminan, (ii) perjanjian pengikatan hak dan (iii) perjanjian sewa guna usaha. Atas hal tersebut, Indonesia tidak menyatakan pengecualian terhadap transaksi internal sebagaimana dimaksud pada saat meratifikasi *Cape Town Convention*.

Dengan penjelasan di atas, menurut pemahaman penulis, sepanjang suatu kreditur dapat memenuhi unsur kreditur sebagaimana ditentukan dalam Pasal 2(2)(a) sampai dengan (c) *Cape Town Convention* dan memenuhi syarat-syarat teknis lainnya berdasarkan hukum yang berlaku untuk diberikan kepentingan internasional, maka seharusnya DJPU dapat menerima pendaftaran IDERA yang diberikan kepada kreditur dalam negeri, dalam hal ini bank-bank di Indonesia.

Tidak hanya tertutupnya akses penerimaan pendaftaran IDERA oleh DJPU, sejauh ini Indonesia baik dari Kementerian Perhubungan Negara Republik Indonesia, Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia Negara

Republik Indonesia, ataupun instansi pemerintah lainnya belum memiliki suatu sistem pendaftaran untuk penjaminan atas pesawat terbang yang merujuk kepada ketentuan *Cape Town Convention* sebagaimana Indonesia sebagai salah satu negara anggota berdaulat yang tunduk terhadap peraturan tersebut.

Menurut tinjauan penulis, sejauh ini pula, upaya daripada Kementerian Perhubungan Negara Republik Indonesia hanya melakukan pencatatan atas penjaminan atas pesawat terbang yang di mana dilakukan secara sukarela oleh kreditur. Dalam hal ini, belum tersedia bukti penerimaan atau bukti apapun yang akan diberikan atas pencatatan tersebut. Meskipun *Cape Town Convention* tidak mengharuskan adanya suatu instrumen pendaftaran atas penjaminan atas pesawat terbang lain selain daripada pendaftaran kepentingan internasional pada kantor pendaftaran internasional, namun dengan adanya suatu proses pendaftaran atas penjaminan tersebut, upaya pemulihan yang dilakukan kreditur akan lebih mudah karena penjaminan atas pesawat terbang tersebut telah terdaftar dan karenanya telah diketahui dan diakui oleh suatu institusi pemerintah. Hal ini juga penting mengingat terbatasnya pengetahuan yang dimiliki oleh institusi-institusi pemerintah atas *Cape Town Convention*.

Dalam hal terbatasnya akses terhadap perlindungan kreditur dalam kegiatan pembiayaan pesawat terbang, baik dalam bentuk tertutupnya akses pendaftaran oleh DJPU maupun lembaga otoritas lainnya, mendorong urgensi diperlukannya suatu alternatif yang dapat dijalankan berdasarkan hukum

yang berlaku untuk dapat dengan segera menjawab “kekosongan” suatu jaminan yang dapat diperoleh oleh bank di Indonesia agar kreditur dapat secara aman melaksanakan pembiayaan atas pesawat terbang.

Sebagai akibatnya, dalam waktu dekat kebutuhan dari perusahaan angkutan udara di Indonesia atas pembiayaan pesawat terbang dapat dipenuhi oleh bank-bank di Indonesia dan karenanya tidak akan diperlukan lagi pembiayaan dari perusahaan pembiayaan asing seperti yang sudah terjadi selama ini, sehingga, pada akhirnya penulis yakin bahwa industri penerbangan nasional akan maju dan berkembang pesat menuju kemandirian. Hal ini selaras dengan asas kemandirian yang tertera dalam UU Penerbangan bahwa adalah penyelenggaraan penerbangan harus bersendikan pada kepribadian bangsa, berlandaskan pada kepercayaan akan kemampuan dan kekuatan sendiri, mengutamakan kepentingan nasional dalam penerbangan, dan memperhatikan pangsa muatan yang wajar dalam angkutan di perairan dari dan ke luar negeri.⁴³

Lebih jauh, keberhasilan kemandirian pembiayaan pesawat terbang dapat menjadi model bagi sektor-sektor lain dalam ekonomi Indonesia untuk mengejar kemandirian finansial, menunjukkan kapasitas Indonesia dalam mengelola sumber daya ekonominya, dan memperkuat posisinya di kancan global. Ini menegaskan pentingnya kebijakan ekonomi yang cerdas dan pengelolaan sumber daya internal yang efektif dalam mencapai kemandirian nasional yang berkelanjutan.

⁴³ Penjelasan Pasal 2 huruf h UU Penerbangan.

Dengan begitu, melalui penelitian ini penulis tertarik untuk mengkaji lebih jauh mengenai pembiayaan yang terkhusus pada pesawat terbang yang dilakukan oleh lembaga pembiayaan di Indonesia dengan mempertimbangkan ketentuan-ketentuan yang berlaku di Indonesia serta menemukan gagasan yang mampu mendorong kemandirian Indonesia dalam proses transaksi pembiayaan pesawat terbang tersebut.

Berdasarkan uraian latar belakang yang telah dijabarkan tersebut, penulis akan melakukan penelitian hukum yang akan dituangkan dalam disertasi ini dengan judul “MODEL PENGATURAN PEMBIAYAAN PESAWAT TERBANG KOMERSIAL UNTUK MENDORONG KEMANDIRIAN INDUSTRI PENERBANGAN DI INDONESIA”.

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang penelitian di atas, adapun rumusan masalah yang akan penulis teliti lebih lanjut yaitu, sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaturan mengenai pembiayaan pesawat terbang menurut ketentuan perUndang-Undangan di Indonesia?
2. Bagaimana implementasi hukum pembiayaan pesawat terbang di Indonesia dalam rangka mendorong kemandirian Indonesia dalam industri penerbangan?
3. Bagaimana pengaturan mengenai pembiayaan pesawat terbang di Indonesia yang berkepastian hukum dalam rangka mendorong kemandirian Indonesia dalam industri penerbangan?

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian latar belakang dan perumusan masalah di atas, tujuan diadakannya penelitian ini adalah, sebagai berikut:

1. Mengkaji dan menganalisis sejauh mana landasan hukum dan dasar kebijakan pembiayaan pesawat terbang di Indonesia sebagaimana merujuk pada ketentuan UU Penerbangan, *Cape Town Convention*, Peraturan Presiden Nomor 8 Tahun 2007 tentang Pengesahan *Convention on International Interests in Mobile Equipment*, Peraturan Pemerintah Nomor 32 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Bidang Penerbangan, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 52 Tahun 2018 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 47 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 47*) Tentang Pendaftaran Pesawat Udara (*Aircraft Registration*) dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 35 Tahun 2021 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara , dan Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
2. Menganalisis dan mengevaluasi implementasi peraturan tentang pembiayaan pesawat terbang di Indonesia.
3. Merumuskan pengaturan dan skema pembiayaan pesawat terbang dan di Indonesia yang ideal bagi masyarakat Indonesia dalam rangka mendorong kemandirian Indonesia dalam industri penerbangan.

1.4. Manfaat Penelitian

Secara garis besar dan sesuai dengan tujuan penelitian, maka kegunaan penelitian ini terbagi menjadi 2 (dua), yaitu:

1. Kegunaan Teoritis

Secara teoritis, hasil penelitian ini ditujukan untuk memperdalam dan mengembangkan keilmuan dalam bidang hukum pembiayaan dan hukum penerbangan khususnya, pembiayaan terhadap pesawat terbang di Indonesia. Hasil penelitian ini juga diharapkan dapat digunakan sebagai bahan landasan pemikiran dan referensi yang berkaitan dengan hukum pembiayaan dan hukum penerbangan terhadap pembiayaan pesawat terbang.

2. Kegunaan Praktis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat kepada para pemangku kepentingan sebagai berikut:

a. Operator atau Pemilik Pesawat

Sebagai pedoman dalam melakukan transaksi pembiayaan pesawat terbang yang dilakukan oleh bank di Indonesia dan meminimalisir risiko terhadap transaksi pembiayaan pesawat terbang yang dilakukan oleh bank di Indonesia.

b. Bank

Sebagai pedoman dalam memberikan fasilitas pembiayaan kepada publik terhadap transaksi jual-beli pesawat terbang yang dilakukan oleh bank di Indonesia.

c. Pemerintah (*Regulator*)

Sebagai bahan evaluasi untuk meningkatkan perekonomian Indonesia dan memajukan kemandirian Indonesia dari pihak asing melalui pembiayaan pesawat terbang yang dilakukan oleh bank di Indonesia serta bahan evaluasi untuk memberikan perlindungan kepada publik terhadap kegiatan pembiayaan pesawat terbang yang dilakukan oleh bank di Indonesia.

d. Masyarakat

Diharapkan penelitian ini dapat menjadi dasar untuk membangun kesadaran dan pemahaman akan pentingnya pembiayaan atas pesawat terbang yang dilakukan oleh bank di Indonesia untuk meningkatkan perekonomian Indonesia sekaligus meniadakan ketergantungan terhadap pembiayaan oleh pihak asing.

1.5. Keaslian Penelitian

Keaslian penelitian ini didasarkan pada beberapa penelitian terdahulu yang mempunyai karakteristik yang relatif sama dalam hal tema kajian, meskipun berbeda dalam hal kriteria subjek, jumlah dan posisi variabel penelitian atau metode analisis yang digunakan. Penelitian yang akan dilakukan mengenai analisis hukum terhadap pembiayaan pesawat terbang yang dilakukan oleh bank dalam rangka mendorong kemandirian Indonesia dalam industri penerbangan dan terlepas dari campur tangan pihak asing ini adalah untuk menyelesaikan Program Doktorat pada Universitas Pelita Harapan. Keaslian penelitian diperlukan sebagai bukti agar tidak adanya plagiarisme antara penelitian sebelumnya dengan penelitian yang dilakukan.

Berikut dalam Tabel 1.1 diuraikan mengenai Karya Tulis yang berkaitan dengan Pembiayaan Pesawat Terbang.

Tabel 1.1
Karya Tulis Ilmiah yang Berkaitan dengan Topik Penelitian

No.	Penulis	Judul	Jenis Karya Ilmiah	Tahun	Universitas
1.	Prita Amalia	Konsep Hukum <i>Investor State Dispute Settlement</i> Dalam Penyelesaian Sengketa Jaminan Internasional Terhadap Pesawat Udara (<i>International Interest in Aircraft Dispute Settlement</i>) dalam Pembangunan Ekonomi Indonesia	Disertasi	2020	Universitas Padjadjaran
2.	Yurisa Martanti	Perjanjian Jaminan dalam Perjanjian Kredit Dengan Obyek Pesawat Udara Dikaitkan dengan IDERA Sebagai Upaya Kepastian Hukum Dalam Rangka Pembangunan Lembaga Hukum Jaminan Nasional	Disertasi	2015	Universitas Padjadjaran

Berdasarkan penelusuran yang dilakukan pada berbagai pustaka, penelitian yang mengkaji topik sesuai dengan judul penelitian ini, tidak ditemukan adanya penelitian yang secara khusus mengulas topik yang sama dengan disertasi ini. Meskipun demikian, penulis menemukan beberapa disertasi yang memiliki kesamaan topik, namun fokus permasalahan atau pembahasannya berbeda dalam berbagai penelitian setingkat disertasi sedikitnya penulis temukan beberapa karya tulis yang memiliki kemiripan dengan topik yang akan penulis bahas. Berikut penulis uraikan lebih lanjut, yaitu:

- 1) Prita Amalia, (2020), *Konsep Hukum Investor State Dispute Settlement Dalam Penyelesaian Sengketa Jaminan Internasional Terhadap Pesawat Udara (International Interest in Aircraft Dispute Settlement) dalam*

Pembangunan Ekonomi Indonesia, Disertasi Ilmu Hukum S3, Universitas Padjadjaran.

Penelitian ini bertujuan untuk, *pertama*, menemukan konstruksi hukum transaksi pembelian pesawat udara dengan jaminan internasional (*international interest*) berdasarkan *Cape Town Convention* 2001 sebagai penanaman modal. *Kedua*, untuk menemukan konstruksi hukum sengketa jaminan internasional terhadap pesawat udara sebagai sengketa penanaman modal. *Ketiga*, untuk menemukan konsep hukum *Investor State Dispute Settlement* dalam penyelesaian sengketa jaminan internasional terhadap pesawat udara (*international interest on aircraft dispute settlement*) dalam pembangunan ekonomi Indonesia. Penelitian ini menggunakan pendekatan deskriptif analitis untuk menggambarkan fakta-fakta yang ada, baik dalam bentuk data sekunder maupun primer, dengan memanfaatkan bahan hukum primer, sekunder, dan tersier. Studi perbandingan terhadap praktik-praktik negara juga diadopsi sebagai bagian dari sumber data penelitian. Metode pendekatan yang diterapkan adalah pendekatan yuridis normatif, atau yang sering disebut sebagai penelitian kepustakaan, dengan melakukan penafsiran hukum baik secara gramatikal maupun otentik. Analisis data yang digunakan bersifat kualitatif yuridis, yang mencakup pemeriksaan terhadap asas-asas hukum, hierarki peraturan perundang-undangan, dan kepastian hukum. Berdasarkan penelitian tersebut, beberapa kesimpulan dapat diambil. Pertama, transaksi pembelian pesawat udara dengan jaminan internasional, berdasarkan *Cape Town Convention* 2001, dapat dianggap sebagai penanaman modal. Hal

ini dibuktikan dengan adanya unsur penanaman modal dalam kasus *Salini et al. v. Morocco*, serta definisi-definisi penanaman modal yang diberikan oleh ahli hukum seperti M. Sornarajah dan dalam berbagai perjanjian penanaman modal internasional. Kedua, sengketa terkait jaminan internasional atas pesawat udara dapat dipandang sebagai sengketa dalam hal penanaman modal, terutama ketika terjadi pelanggaran terhadap prinsip perlindungan yang diatur dalam *Cape Town Convention 2001* oleh suatu negara terhadap investor. Ketiga, konsep penyelesaian sengketa antara investor dan negara dapat menjadi mekanisme yang relevan untuk menangani sengketa terkait jaminan internasional atas pesawat udara, dengan merujuk pada perjanjian penanaman modal internasional, tanpa mengubah konvensi secara substansial untuk memastikan kepastian hukum bagi para investor. Dengan adanya konsep penyelesaian sengketa ini, Indonesia sebagai produsen pesawat udara dapat memanfaatkannya untuk mengembangkan industri penerbangan, yang merupakan bagian penting dalam pembangunan ekonomi negara.

- 2) Yurisa Martanti, (2015), ***Perjanjian Jaminan dalam Perjanjian Kredit Dengan Obyek Pesawat Udara Dikaitkan dengan IDERA Sebagai Upaya Kepastian Hukum Dalam Rangka Pembangunan Lembaga Hukum Jaminan Nasional***, Disertasi Ilmu Hukum S3, Universitas Padjadjaran.

Penelitian ini bertujuan untuk, *pertama*, untuk menemukan dan merumuskan pelaksanaan perjanjian jaminan dengan obyek pesawat udara sebagai jaminan kredit; *kedua*, menemukan konsep penjaminan Pesawat Udara yang sesuai dengan perkembangan hukum jaminan di Indonesia dan kepastian hukum

penjaminan pesawat udara di Indonesia dalam kontrak internasional melalui IDERA (*Irrevocable Deregistration and Export Request Authorization*); ketiga, menemukan lembaga penjaminan untuk pesawat udara dikaitkan dengan IDERA dalam praktek serta proses pendaftaran dan proses eksekusinya

Penelitian disertasi ini bersifat yuridis normatif, dengan metode pendekatan komparatif historis yang bertujuan mencari bahan perbandingan dalam rangka pemecahan masalah yang diteliti dengan pisau analisis dari tiga tataran prinsip/konsep yaitu teori utama (*Grand Theory*) yang digunakan peneliti dalam disertasi ini adalah teori "Negara Hukum Kesejahteraan/ *welfare state*" dan untuk mendukung teori utama (*grand theory*) ini digunakan teori "Keadilan Pancasila dan Kepastian Hukum" sebagai "*middle range theory*" sedangkan untuk "*applied theory*" menggunakan teori "Konsep Hukum Pembangunan.

Hasil penelitian berkesimpulan bahwa sampai pada saat ini perjanjian jaminan kredit terhadap pesawat udara masih menggunakan Undang-Undang No. 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia, walaupun Indonesia telah memiliki Undang-Undang No. 1 Tahun 2009. Perspektif dan Konsep penjaminan dengan obyek pesawat udara adalah melalui lembaga hukum jaminan hipotek dengan terlebih dahulu mengadendum konstitusi Negara Republik Indonesia yaitu dalam Pasal 33 (3), membentuk Undang-Undang Hak Kebendaan Indonesia sehingga Pasal 1162 dan Pasal 1131 KUHPerdara dapat dilengkapi, serta harus memenuhi asas universal dalam pelaksanaannya yang mengacu kepada

ketentuan Peraturan Perundang-undangan internasional antara lain adalah *Cape Town Convention*.

1.6. Sistematika Penulisan

Sistematika Penulisan Disertasi ini terdiri dari lima bab yang disusun secara komprehensif guna memberikan gambaran yang jelas mengenai materi penelitian yang dibahas, dianalisis, dan disimpulkan. Adapun sistematika penulisan disertasi ini disusun sebagai berikut:

BAB I. PENDAHULUAN

Bab ini berisi observasi awal tentang konsistensi keadaan yang meliputi fenomena hukum yang mengandung problematika yang layak diteliti. Secara keseluruhan, bab ini berisi Latar Belakang, Rumusan Masalah, Tujuan Penelitian, Manfaat Penelitian, Keaslian Penelitian, dan Sistematika Penulisan.

BAB II. TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini merupakan penelaahan pustaka hukum yang mencakup Landasan Teori dan Landasan Konseptual. Dalam landasan teori dipilih 3 (tiga) teori hukum yang digunakan untuk menganalisa hasil penelitian, sedangkan dalam landasan konsep diuraikan beberapa pengertian dan definisi sesuai dengan undang-undang.

BAB III. METODE PENELITIAN

Bab ini menjelaskan tentang metode penelitian yang digunakan, termasuk pengumpulan data, pengolahan data, dan analisa data sebagai bagian dari

proses penelitian terhadap permasalahan hukum sehingga mendapatkan jawaban yang benar. Berdasarkan metode penelitian yang tepat. Secara rinci, bab ini terdiri dari beberapa sub bab diantaranya, jenis penelitian, objek penelitian, teknik pengumpulan data, teknik analisis data, dan pendekatan penelitian.

BAB IV. ANALISIS DAN PEMBAHASAN HASIL PENELITIAN

Bab ini berisi pembahasan dan analisis atas hasil temuan penelitian berdasarkan teori hukum sebagai pisau analisis yang didukung dengan metode penulisan yang telah ditetapkan, yaitu sesuai rumusan masalah, pembahasan dan analisis difokuskan pada masalah pengaturan pembiayaan pesawat terbang di Indonesia, implementasi hukum pembiayaan pesawat terbang di Indonesia, dan pengaturan hukum pembiayaan pesawat terbang di Indonesia yang ideal dalam rangka mendorong kemandirian Indonesia dalam industri penerbangan nasional.

BAB V. KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisi kesimpulan mengenai substansi permasalahan hukum yang dirangkum dari Bab I hingga Bab IV disertai dengan saran yang relevan.