

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang

Indonesia adalah negara di Asia Tenggara yang dilintasi garis khatulistiwa yang berada di antara benua Asia dan Australia serta antara Samudera Pasifik dan Samudera Hindia. Indonesia juga merupakan negara kepulauan terbesar di dunia yang terdiri dari 17.508 pulau.<sup>1</sup> Tidak heran dibandingkan transportasi lainnya, alat transportasi udara sangat dibutuhkan di Indonesia sebagai sarana penghubung antar wilayah sehingga perjalanan dapat ditempuh dengan waktu yang singkat. Selain untuk sarana perhubungan nasional, penerbangan juga berperan sebagai penghubung dengan negara lain (Internasional). Penerbangan diharapkan dapat mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, mempererat hubungan antar bangsa dan memperkuat kedaulatan negara.

Pentingnya alat transportasi udara tersebut membuat berkembangnya bisnis penerbangan di Indonesia terlebih lagi dukungan dari pemerintah dengan memberikan kebebasan perusahaan penerbangan untuk menentukan tarif sehingga dapat memancing lonjakan penumpang.<sup>2</sup> Dengan melonjaknya jumlah penumpang dibutuhkan ketersediaan pesawat udara

---

<sup>1</sup><https://id.wikipedia.org/wiki/Indonesia>, diakses pada tanggal 12 Desember 2015

<sup>2</sup> <https://sulistionokertawacana.blogspot.com/2088/10/hipotik-pesawat-udara-di-indonesia.html>, diakses pada tanggal 12 Desember 2015

lebih banyak, oleh karenanya perusahaan penerbangan berupaya untuk memperbanyak jumlah pesawat udara.

Pembelian pesawat udara membutuhkan biaya yang sangat besar mengingat harganya yang sangat mahal. Contohnya, Pesawat *Airbus* yang di produksi oleh Prancis seri A380 pada Juni 2015 harga per unitnya adalah sebesar USD 375,3 Juta atau setara dengan 5,3 Triliun Rupiah.<sup>3</sup> Dengan mahalnya harga pesawat udara sangat sulit bagi perusahaan penerbangan untuk melakukan pembelian secara tunai. Untuk itu dibutuhkan peranan bank membantu memberikan fasilitas kredit pembelian pesawat udara pada perusahaan penerbangan.

Dalam pemberian fasilitas kredit pembelian pesawat udara yang menjadi jaminan adalah pesawat udara itu sendiri. Namun terdapat permasalahan pengikatan pesawat udara sebagai jaminan dimana pada praktik, kondisinya tidak termasuk dalam kriteria lembaga jaminan apapun juga.<sup>4</sup> Pesawat udara tidak dapat diikat hak tanggungan karena tidak sesuai dengan ketentuan dalam Undang-undang Nomor 4 tahun 1996 tentang Hak Tanggungan atas Tanah beserta Benda-benda yang berkaitan dengan Tanah, dimana pesawat udarabukan merupakan obyek tanah atau benda-benda lainnya yang berkaitan dengan tanah.

Pesawat udara juga tidak dapat diikat dengan gadai karena sifat gadai berdasarkan Pasal 1152 ayat (3) juncto Pasal 528 BW, yaitu *Droit de suite* artinya obyek gadai mengikuti kepada siapa obyek tersebut digadaikan

<sup>3</sup>[https://id.wikipedia.org/wiki/Airbus\\_A380](https://id.wikipedia.org/wiki/Airbus_A380), diakses pada tanggal 12 Desember 2015

<sup>4</sup><https://sulistionokertawacana.blogspot.com/2088/10/hipotik-pesawat-udara-di-indonesia.html>, *Op. Cit.*

berada, dengan kata lain obyek gadai harus dibawah penguasaan pemilik gadai. Sehingga bank sebagai pemilik gadai akan kesulitan untuk menyimpan pesawat udara yang membutuhkan tempat dan perawatan yang besar. Selain itu tentu pesawat udara tidak dapat dioperasikan apabila penguasaannya pada pemilik gadai.

Dilihat dari sisi jenis, pesawat udara termasuk dalam kendaraan bermotor yang bergerak. Oleh karena itu, digolongkan ke dalam benda bergerak yang dapat dibebani dengan jaminan fidusia. Namun berdasarkan Pasal 3 Undang-undang Nomor 42 tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia, dengan tegas menyatakan pesawat udara termasuk benda yang dikecualikan dalam pembebanan jaminan fidusia. Kemudian ada yang berpendapat agar pesawat udara dapat diikat dengan fidusia maka obyek yang diikat adalah bagian-bagian dari pesawat udara, yaitu : mesinnya, sayapnya, baling-balingnya, dan lainnya. Sehingga apabila pengikatan dilaksanakan dengan cara ini pesawat udara menjadi seperti barang rongsokan dan harga ekonomisnya pada saat dilelang tentu akan rendah bila dibandingkan dengan melelang pesawat udara secara utuh.<sup>5</sup>

Berdasarkan Pasal 12 Ayat (1) Undang-undang No. 15 tahun 1992 tentang Penerbangan, pengikatan pesawat udara dapat dibebani hak jaminan kebendaan berupa hipotik.<sup>6</sup> Namun, timbul pertanyaan lembaga mana yang berwenang untuk melakukan pendaftaran pengikatan hipotik kapal terbang seperti Badan Pertanahan Nasional sebagai lembaga pendaftaran hak

<sup>5</sup> <https://sulistionokertawacana.blogspot.com/2088/10/hipotik-pesawat-udara-di-indonesia.html>, *Ibid.*

<sup>6</sup> Rachmadi Usman, 2008, *Hukum Jaminan Keperdataan*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm. 307

tanggung atas tanah, Kantor Pendaftaran Fidusia untuk pengikatan barang bergerak, Syahbandar untuk pengikatan hipotek atas kapal laut. Apabila pesawat udara tidak didaftarkan, unsur publikasi dan spesialisasinya tentu tidak akan memberikan hak preferen bagi kreditur untuk melaksanakan hak-haknya pada saat debitur wanprestasi.

Pada tahun 2007 Indonesia meratifikasi *Cape Town Convention* dengan Peraturan Presiden Nomor 8 tahun 2007 tentang Pengesahan *Convention on International Interests in Mobile Equipment* (Konvensi tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak) beserta *Protocol to The Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft* (Protokol pada Konvensi tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak mengenai Masalah-masalah Khusus Peralatan Pesawat Udara).

Kemudian pada tahun 2009 Indonesia mencabut Undang-undang Nomor 15 tahun 1992 tentang Penerbangan dan menggantinya dengan Undang-undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan yang tunduk sesuai dengan Konvensi Cape Town (*Cape Town Convention*) dimana dalam Undang-undang ini tidak lagi menyebutkan hipotik sebagai lembaga jaminan atas pesawat udara. Dengan diberlakukannya undang-undang No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, terdapat alternatif lain untuk melindungi kreditur, yaitu dengan membebani obyek pesawat udara dengan Kepentingan Internasional (*International Interst*) yang diatur dalam Pasal 71 Undang-undang No. 1 tahun 2009 tentang penerbangan sebagai berikut:

“Obyek pesawat udara dapat dibebani dengan kepentingan Internasional (*International Interest*) yang timbul akibat perjanjian pemberian jaminan kebendaan (*Security Agreement*), Perjanjian Pengikatan Hak Bersyarat (*Title Reservation Agreement*) dan atau Perjanjian Hak Sewa Guna Usaha (*Leasing Agreement*).”

Berdasarkan perjanjian tersebut pada Pasal 71 Undang-undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan diatas akan menimbulkan hak preferent pada debitor setelah didaftarkan pada Kantor Pendaftaran Internasional yang dilakukan secara *online* melalui *website* <https://www.internationalregistry.aero>. Kepentingan Internasional (*international registry*) merupakan pendaftaran obyek pesawat udara secara elektronik (*online*) yang beroperasi dibawah kerangka hukum Konvensi Cape Town.<sup>7</sup>

Guna melindungi kepentingan kreditur, debitor diwajibkan memberikan surat kuasa yang tidak dapat dicabut kembali untuk memohon penghapusan pendaftaran dan ekspor (*Irrevocable deregistration and export request authorization – IDERA*). Tujuan dari IDERA tersebut adalah untuk mempermudah birokrasi penarikan pesawat dari wilayah Indonesia dengan cara memberikan kewenangan kepada kreditur untuk melakukan penghapusan pendaftaran pesawat di Indonesia dan melakukan pemindahan pesawat keluar dari wilayah Indonesia. IDERA dimaksud dicatatkan pada Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara (DKUPPU) pada Direktorat Jendral Perhubungan Udara. Ketentuan mengenai pencatatan dan penghapusan IDERA selain diatur dalam Undang-undang

<sup>7</sup> [www.internationalregistry.aero](https://www.internationalregistry.aero), diakses pada tanggal 27 Juni 2016

No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan juga diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 49 tahun 2009 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 47 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 74*) tentang Pendaftaran Pesawat Udara (*Aircraft Registration*).

Pada prakteknya pemberian jaminan berupa pesawat udara telah dilaksanakan oleh perbankan selaku kreditur. Mengingat ketentuan mengenai kegiatan usaha perbankan dalam Undang-undang No. 10 tahun 1998 tentang Perbankan, maka penerapan ketentuan Kepentingan Internasional dalam pemberian kredit ini dibatasi pada Kepentingan Internasional yang timbul atas adanya Perjanjian Pemberian Hak Jaminan Kebendaan (*Security Agreement*).

Berdasarkan uraian di atas menimbulkan pertanyaan apakah Kepentingan Internasional (*International Interest*) adalah merupakan lembaga jaminan yang berlaku di Indonesia, mengingat selama ini Indonesia hanya mengenal lembaga jaminan berupa gadai, hak tanggungan, fidusia dan hipotek. Penulis tertarik untuk meneliti lebih lanjut mengenai pengikatan obyek pesawat udara dengan Kepentingan Internasional (*International Interest*) dan bagaimana mekanismenya pada praktek di Perbankan selaku kreditur dan hasil penelitian tersebut dituangkan dalam sebuah tesis dengan judul: **PENGIKATAN PESAWAT UDARA**

**DENGAN KEPENTINGAN INTERNASIONAL (*INTERNATIONAL INTEREST*) SEBAGAI JAMINAN DALAM PEMBERIAN KREDIT**

**OLEH PT. BANK NEGARA INDONESIA (PERSERO) TBK SENTRA  
KREDIT MENENGAH BEKASI.**

**B. Perumusan Masalah**

Berdasarkan uraian di atas, maka rumusan masalah yang akan diteliti dalam penelitian ini dibatasi pada:

1. Bagaimanakah mekanisme pengikatan pesawat udara dengan Kepentingan Internasional (*International Interest*) sebagai jaminan dalam pemberian kredit oleh PT. Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk Sentra Kredit Menengah Bekasi?
2. Bagaimanakah mekanisme penyelesaian kredit dengan eksekusi jaminan pesawat udara yang telah dibebani Kepentingan Internasional (*International Interest*) pada PT. Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk Sentra Kredit Menengah Bekasi?

**C. Tujuan Penelitian**

Tujuan penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis mekanisme pengikatan pesawat udara dengan Kepentingan Internasional (*International Interest*) sebagai jaminan dalam pemberian kredit oleh PT. Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk Sentra Kredit Menengah Bekasi;
2. Untuk mengetahui dan menganalisis mekanisme penyelesaian kredit dengan eksekusi jaminan pesawat udara yang telah dibebani

Kepentingan Internasional (*International Interest*) pada PT. Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk Sentra Kredit Menengah Bekasi.

#### D. Keaslian Penelitian

Penulisan tentang Pengikatan Pesawat Udara dengan Kepentingan Internasional (*International Interest*) sebagai Jaminan dalam Pemberian Kredit oleh PT. Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk, Sentra Kredit Menengah Bekasi, sejauh pengetahuan penulis belum pernah dilakukan, akan tetapi telah terdapat beberapa karya ilmiah yang penulis temukan berada diruanglingkup yang sama, yaitu: “Praktek Jaminan Fidusia sehubungan dengan Pengadaan Pesawat Udara oleh PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk” Tesis Andia Hastriani, Universitas Indonesia, 2011, dengan pokok permasalahan sebagai berikut :

1. Bagaimanakah ketentuan mengenai pembiayaan pengadaan pesawat udara di Indonesia berdasarkan peraturan yang berlaku saat ini?
2. Bagaimanakah praktek jaminan fidusia yang dilakukan Garuda Indonesia sehubungan dengan pengadaan armada pesawat udara mereka berdasarkan peraturan yang berlaku saat ini?
3. Bagaimanakah peranan Notaris dalam praktek pembebanan jaminan fidusia sehubungan dengan pengadaan pesawat udara di Indonesia?

Hasil penelitian dari tesis tersebut adalah pengadaan pesawat udara oleh PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk menggunakan cara sewa guna usaha (*leasing*) pada produsen pesawat udara kemudian dialihkan kepada

induk perusahaan sewa sehingga pesawat udara menjadi milik induk perusahaan sewa. Induk perusahaan sewa menyewakan obyek pesawat udara kepada PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk dengan membuat perjanjian sewa guna usaha (*lease agreement*). Dalam perjanjian tersebut ditentukan bahwa obyek pesawat udara tersebut harus diasuransikan dan atas asuransi tersebut juga harus direasuransikan. Tagihan klaim asuransi tersebut diikat fidusia sesuai dengan ketentuan pada Undang-undang Nomor 42 tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia.

Selanjutnya “Pelaksanaan Perjanjian Kredit dengan Jaminan Pesawat udara pada PT. Bank CIMB Niaga Tbk Jakarta” Tesis Sandra Devyi, Universitas Diponegoro, 2009. Dengan pokok permasalahan sebagai berikut

1. Bagaimana pelaksanaan pemberian kredit dengan jaminan pesawat udara pada PT. Bank CIMB Niaga Tbk?
2. Apakah kerugian pemberian fasilitas kredit dengan jaminan pesawat udara pada PT. Bank CIMB Niaga Tbk?

Hasil penelitian dari tesis di atas menyatakan bahwa pemberian fasilitas kredit berupa pembelian pesawat udara pada prakteknya diikat dengan hipotek sebagaimana ketentuan Undang-undang Nomor 15 tahun 1992 tentang Penerbangan. Mengingat petunjuk pelaksanaan yang mendukung ketentuan mengenai hipotek pesawat udara belum tersedia maka pengikatan pesawat udara hanya sampai pada Surat Kuasa Memasang Hipotek saja yang pada prinsipnya dapat dicabut atau dibatalkan oleh debitur sehingga tidak melindungi kepentingan kreditur. Untuk memitigasi

resiko tersebut kreditur dapat meminta Surat Kuasa Jual pada debitur sehingga pada saat debitur wanprestasi, kreditur dapat menjual sendiri obyek pesawat udara tersebut.

Jika terdapat tulisan yang hampir sama dengan tulisan yang akan penulis teliti ini, diharapkan dapat melengkapi penulisan yang telah ada sebelumnya.

#### **E. Manfaat Penelitian**

1. Dari segi teoritis, hasil kajian ini diharapkan bermanfaat bagi pengembangan ilmu hukum khususnya hukum bisnis dan hukum jaminan dengan memberikan pengetahuan dan pemahaman mengenai pengikatan pesawat udara dengan Kepentingan Internasional (*International Interest*) sebagai jaminan dalam pemberian kredit oleh bank.
2. Dari segi praktis, hasil kajian ini diharapkan mampu menjadi suatu panduan bagi bank (kreditur), perusahaan penerbangan (debitur), notaris, akademisi hukum, mahasiswa hukum dan masyarakat umum mengenai pengikatan pesawat udara dengan Kepentingan Internasional (*International Interest*) sebagai jaminan dalam pemberian kredit oleh bank.

#### **F. Kerangka Penelitian**

Dalam penulisan ini diperlukan suatu kerangka teoritis dan konseptual sebagai landasan berfikir dalam menyusun proposal penelitian ini.



## 1. Kerangka teoritis

Kerangka teori adalah kerangka penelitian atau butir-butir pendapat, teori, tesis mengenai suatu kasus atau permasalahan (*problem*) yang menjadi bahan perbandingan, pegangan teoritis.<sup>8</sup> Kerangka teoritis yang digunakan dalam penulisan penelitian ini adalah sebagai berikut :

### a. Teori Jaminan.

KUHPerdata maupun peraturan perundang-undangan lain yang menjadi sumber hukum jaminan tidak memberikan perumusan mengenai defenisi jaminan. Dalam Keputusan Seminar Hukum Jaminan, yang diselenggarakan oleh Badan Pembinaan Hukum Nasional bekerja sama dengan Fakultas Hukum Universitas Gajah Mada dari tanggal 09 - 11 Oktober 1978 di Yogyakarta, mendefinisikan jaminan adalah menjamin dipenuhinya kewajiban yang dapat dinilai dengan uang yang timbul dari suatu perikatan hukum.<sup>9</sup> Senada dengan itu, beberapa pakar hukum merumuskan jaminan sebagai berikut :

#### 1) Mariam Darus Badruzaman.

Jaminan sebagai suatu tanggungan yang diberikan oleh seorang debitur dan atau pihak ketiga kepada kreditur untuk menjamin kewajibannya dalam suatu perikatan.<sup>10</sup>

<sup>8</sup> M. Solly Lubis, *Filsafat Ilmu dan Penelitian*, CV. Mandar Maju, Bandung, 1994, hlm. 27

<sup>9</sup>Rachmadi Usman, *Op.Cit*, hlm. 69

<sup>10</sup>Mariam Darus Badruzaman, 2000, *Beberapa Permasalahan Hukum Hak Jaminan*. Artikel dalam *Jurnal Hukum Bisnis Volume II*, Yayasan Pengembangan Hukum Bisnis, Jakarta, hlm. 12

2) Hartono Hadisaputro.

Jaminan adalah sesuatu yang diberikan debitur kepada kreditur untuk menimbulkan keyakinan bahwa debitur akan memenuhi kewajiban yang dapat dinilai dengan uang yang timbul dari suatu perikatan.<sup>11</sup>

Berdasarkan perumusan pengertian jaminan diatas, dapat disimpulkan bahwa jaminan itu suatu tanggungan yang dapat dinilai dengan uang, yaitu berupa kebendaan tertentu yang diserahkan debitur kepada kreditur sebagai akibat dari suatu perjanjian utang piutang atau perjanjian lain. Kebendaan tertentu diserahkan oleh debitur kepada kreditur dimaksudkan sebagai tanggungan atas fasilitas pinjamannya tersebut. Apabila debitur wanprestasi, kebendaan tersebut akan dinilai dengan uang, selanjutnya akan dipergunakan untuk pelunasan seluruh atau sebagian dari pinjaman atau hutang debitur kepada krediturnya. Dengan kata lain jaminan berfungsi sebagai sarana atau menjamin pemenuhan pinjaman atau utang debitur seandainya wanprestasi sebelum sampai jatuh tempo pinjaman atau hutang berakhir.

b. Teori Kepastian Hukum

Tentang teori kepastian hukum, Soerjono Soekanto mengemukakan bahwa wujud kepastian hukum adalah peraturan-

---

<sup>11</sup>Hartono Hadisaputro, 1984, *Seri Hukum Perdata : Pokok-pokok Hukum Perdata dan Hukum Jaminan*, Liberty, Yogyakarta, hlm. 50

peraturan dari pemerintah pusat yang berlaku umum diseluruh wilayah negara. Kemungkinan lain adalah peraturan tersebut berlaku umum, tetapi bagi golongan tertentu. Selain itu dapat pula peraturan setempat, yaitu peraturan yang dibuat oleh penguasa setempat yang hanya berlaku di daerahnya saja.<sup>12</sup>

Arti penting kepastian hukum menurut Soedikno Mertokusumo bahwa masyarakat mengharapkan adanya kepastian hukum karena dengan adanya kepastian hukum masyarakat akan lebih tertib. Hukum bertugas menciptakan kepastian hukum karena bertujuan untuk ketertiban masyarakat. Tanpa kepastian hukum, masyarakat tidak mengetahui apa yang harus dilakukannya sehingga menimbulkan suatu keresahan. Namun apabila terlalu menitikberatkan pada kepastian hukum dan ketat menaati peraturan hukum maka akibatnya akan menimbulkan kekakuan serta ketidakadilan. Adapun yang terjadi peraturan tetap demikian, sehingga harus ditaati dan dilaksanakan. Peraturan memang sering terasa kejam apabila dilaksanakan dengan ketat, *lex dure, sed tamen scripta* (peraturan itu kejam, tetapi memang demikianlah bunyinya).<sup>13</sup>

Tujuan hukum memang tidak hanya keadilan tetapi juga kepastian hukum dan kemanfaatan. Idealnya, hukum memang harus mengakomodasikan ketiganya. Putusan hakim misalnya sedapat

---

<sup>12</sup>Soerjono Soekanto, 1974, *Beberapa Permasalahan Hukum dalam Kerangka Pembangunan Indonesia*, UI Pres, Jakarta, hlm. 56

<sup>13</sup>Sudikmo Mertokusumo, 1988, *Mengenai Hukum (Suatu Pengantar)*, Liberty, Jakarta, hlm. 136.

mungkin merupakan *resultante* dari ketiganya.<sup>14</sup> Menurut teori ini hukum mempunyai tugas suci dan luhur ialah keadilan dengan memberikan kepada tiap-tiap orang apa yang berhak ia terima serta memerlukan peraturan tersendiri bagi tiap-tiap kasus. Untuk terlaksananya hal tersebut, maka menurut teori ini hukum harus membuat apa yang dinamakan "*Algemeen Regels*" atau peraturan umum. Dimana peraturan umum ini diperlukan masyarakat demi kepastian hukum.

Kepastian hukum tidak memberikan sanksi kepada seseorang yang mempunyai sikap batin yang buruk, akan tetapi yang diberi sanksi adalah perwujudan dari sikap batin yang buruk tersebut atau menjadikannya perbuatan yang nyata atau konkrit. Namun demikian dalam prakteknya apabila kepastian hukum dikaitkan dengan keadilan, maka akan kerap kali tidak sejalan satu sama lain. Adapun hal ini dikarenakan di suatu sisi tidak jarang kepastian hukum mengabaikan prinsip-prinsip keadilan dan sebaliknya tidak jarang pula keadilan mengabaikan prinsip-prinsip kepastian hukum.

Dengan demikian jelaslah bahwa kepastian hukum bertujuan untuk menciptakan ketentraman dan ketertiban dalam masyarakat. Kepastian hukum menjadi jaminan tersendiri bagi manusia dalam melakukan suatu hubungan hukum, sehingga manusia merasa aman dalam bertindak. Jika dikaitkan dengan penelitian ini teori kepastian

---

<sup>14</sup>Darji Darmodiharjo dan Sidharta, 2008, *Pokok-pokok Filsafat Hukum, Apa dan Bagaimana Filsafat Hukum di Indonesia*, PT. Gramedia Pustaka Umum, Jakarta, hlm. 155

hukum menandai landasan bagi kreditur mengenai pengikatan jaminan yang tepat terhadap suatu obyek jaminan sehingga mendapatkan kepastian mengenai pengembalian uang pinjaman yang telah diberikan kepada debitur sesuai dengan waktu yang telah ditetapkan dan disepakati bersama.

c. Teori Perjanjian

Berdasarkan Pasal 1313 KUHPerdata perjanjian adalah suatu perbuatan dimana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya kepada satu orang atau lebih. Para pakar hukum mendefinisikan perjanjian sebagai berikut :

1) Van Dunne.

Perjanjian adalah suatu hubungan hukum antara dua orang pihak atau lebih berdasarkan kata sepakat untuk menimbulkan akibat hukum.<sup>15</sup>

2) Riduan Syahrani

Perjanjian adalah kesepakatan mereka yang mengikatkan dirinya artinya pihak yang membuat perjanjian menyetujui kehendak masing-masing yang dilakukan para pihak dengan tiada paksaan, kekeliruan atau penipuan.<sup>16</sup>

Perjanjian mempunyai azas konsensualitas, maksudnya perjanjian terjadi sejak detik tercapainya kesepakatan, dimana

<sup>15</sup>Salim HS, 2008, *Perkembangan Hukum Kontrak Innominat di Indonesia*, Sinar Grafika, Jakarta, hlm.

16

<sup>16</sup>Riduan Syahrani, 2000, *Seluk Beluk dan Azas-azas Hukum Perdata*, Alumni, Bandung, hlm. 214

perjanjian tersebut harus memenuhi persyaratan yang ada, yaitu persyaratan yang tertuang dalam Pasal 1320 KUHPerdara. Kemudian Pasal 1321 KUHPerdara menyatakan bahwa perjanjian itu harus ada kata sepakat secara suka rela dari para pihak. Apabila kesepakatan diberikan karena kekhilafan atau diperoleh dengan tipuan maka perjanjian menjadi tidak sah.

## 2. Kerangka Konseptual

### a. Kepentingan Internasional (*International Interest*)

suatu kepentingan yang diperoleh kreditur yang timbul akibat antara lain perjanjian pemberian hak yang tunduk pada Konvensi Tentang Kepentingan Internasional Dalam Peralatan Bergerak (Konvensi *Cape Town*) dan Protokol mengenai masalah-masalah khusus pada peralatan udara (Protokol Konvensi *Cape Town*).

### b. Pesawat udara

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

### c. Jaminan

Jaminan adalah suatu keyakinan bank atas kesanggupan Debitur untuk melunasi kredit sesuai dengan yang diperjanjikan.<sup>17</sup>

### d. Hutang/Kredit

<sup>17</sup> Hermansyah, *Hukum Perbankan Nasional Indonesia*, Kencana, Jarkarta, 2011, hlm. 73.

Hutang/Kredit adalah penyediaan uang atau tagihan yang dapat dipersamakan dengan itu, berdasarkan persetujuan atau kesepakatan pinjam meminjam antara bank dengan pihak lain yang mewajibkan pihak peminjam untuk melunasi hutangnya setelah jangka waktu tertentu dengan pemberian bunga.<sup>18</sup>

**e. Bank**

Bank adalah badan usaha yang menghimpun dana dari masyarakat dalam bentuk simpanan dan menyalurkannya kepada masyarakat dalam bentuk kredit dan atau bentuk-bentuk lainnya dalam rangka meningkatkan taraf hidup rakyat banyak.<sup>19</sup>

**G. Metode Penelitian**

Penelitian merupakan suatu sarana pokok dalam pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi yang bertujuan untuk mengungkapkan kebenaran secara sistematis, metodologis, dan konsisten melalui proses penelitian tersebut, untuk itu perlu diadakan analisis dan konstruksi terhadap data yang telah diumpulkan dan diolah.<sup>20</sup> Hasil penelitian yang diperoleh selanjutnya dituliskan dengan memperhatikan syarat-syarat tertentu agar hasil penulisan mempunyai nilai ilmiah.

Metode Penelitian yang dilakukan dalam penelitian ini terdiri dari beberapa metode, yaitu:

**1. Metode Pendekatan**

<sup>18</sup>Hermansyah, *Ibid*, hal. 57.

<sup>19</sup>*Ibid*, hlm. 8

<sup>20</sup>Soerjono Soekanto dan Srimamuji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, (Jakarta: Rajawali Press, 1985), hlm.1

Metode yang digunakan dalam penulisan karya ini adalah penulisan kepustakaan yang bersifat yuridis-empiris, yaitu suatu cara atau prosedur yang digunakan berdasarkan perumusan permasalahan dan tujuan penelitian untuk memecahkan masalah dengan terlebih dahulu meneliti data sekunder yang kemudian dilanjutkan dengan penelitian terhadap data primer di lapangan.<sup>21</sup>

Penelitian ini bersifat deskriptif (*descriptive research*),<sup>22</sup> yaitu penelitian yang dimaksudkan untuk memberikan data yang seteliti mungkin tentang keadaan atau gejala sehingga dapat mempertegas hipotesa-hipotesa guna memperkuat teori-teori yang telah ada. Data yang disajikan dalam bentuk kalimat, sehingga penelitian ini bersifat kualitatif. Penelitian ini akan memberikan gambaran pengikatan pesawat udara dengan Kepentingan Internasional (*International Interest*) sebagai jaminan dalam pemberian kredit oleh bank sehingga memberikan kepastian hukum apakah Kepentingan Internasional (*International Interest*) sudah tepat untuk membebaskan obyek pesawat udara sebagai jaminan kredit.

## 2. Jenis dan Sumber Data

Guna menjawab permasalahan penelitian, diperlukan data yang gilirannya membuat menjadi terang dan jelas. Adapun jenis data yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

<sup>21</sup>Soerjono Soekanto dan Srimamuji, *Ibid*, hlm. 42.

<sup>22</sup> Bambang Waluyo, *Penelitian Hukum Dalam Praktek*, Sinar Grafika, Jakarta: 2002, hlm. 8-9.

1) Data Primer adalah data yang diperoleh sendiri secara langsung dari sumber data (responden) di lapangan atau dari hasil observasi, kemudian diolah sendiri oleh peneliti guna membuktikan kesahihan konsep, teori dan tesis yang ditampilkan pada bagian tinjauan pustaka.

2) Data Sekunder, yaitu data yang diperoleh melalui studi dokumen dan studi kepustakaan guna menjawab masalah penelitian dari dokumen atau bahan pustaka atau literatur.

a. Bahan hukum primer yaitu bahan yang mempunyai kekuatan hukum mengikat bagi setiap individu atau masyarakat yang berasal dari peraturan perundang-undangan, meliputi :

a) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

b) Undang-undang Republik Indonesia Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan.

c) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 42 Tahun 1999 Tentang Jaminan Fidusia

d) Undang-undang Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 1996 Tentang Hak Tanggungan atas Tanah beserta Benda-benda yang berkaitan dengan Tanah

e) Undang-undang Republik Indonesia Nomor 10 tahun 1998 tentang Perbankan.

f) Konvensi Cape Town Tentang Kepentingan Atas Objek Pesawat Udara (Konvensi *Cape Town*)



g) Protokol Konvensi Cape Town mengenai Masalah-Masalah Khusus Pada Peralatan Udara (Protokol Konvensi Cape Town)

h) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 49 Tahun 2009, tanggal 10 Juni 2009, tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 47 Tentang Pendaftaran Pesawat Udara.

b. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan yang berkaitan erat dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisa, memahami dan menjelaskan bahan hukum primer misalnya: buku-buku, jurnal, hasil seminar.

c. Bahan hukum tertier, yaitu bahan hukum yang dapat memberikan informasi, petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer misalnya penggunaan kamus-kamus hukum.

### 3. Teknik Pengumpulan Data

Data yang diperlukan dalam penelitian ini meliputi data primer dan data sekunder meliputi :

a. Data Primer

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan melakukan wawancara/*interview* untuk mendapatkan informasi terkait penelitian ini dengan narasumber dari PT. Bank Negara Indonesia (Persero) Tbk dan Kementerian Perhubungan Republik Indonesia dengan terlebih dahulu mempersiapkan daftar pertanyaan sebagai pedoman.

## b. Data Sekunder

Pengumpulan data juga dilakukan dengan melakukan studi dokumen dan studi kepustakaan yang merupakan suatu metode pengumpulan data yang diperlukan untuk menjawab masalah penelitian yang diambil dari dokumen atau bahan pustaka atau literatur. Data yang diperlukan sudah tertulis dan diperoleh oleh orang lain atau suatu lembaga.<sup>23</sup> Dalam mendapatkan data ini penelitian melakukan penelusuran literatur atau studi kepustakaan, baik literatur yang peneliti miliki sendiri maupun literatur yang telah tersedia di pustaka-pustaka.

## 4. Pengolahan dan Analisis Data

### a. Pengolahan Data

Sebagaimana yang diungkapkan oleh Bambang Waluyo, "Pengolahan data adalah kegiatan merapikan data hasil pengumpulan data dilapangan sehingga siap pakai untuk dianalisa"<sup>24</sup> Dalam pengolahan data ini, penulis menggunakan teknik editing dengan maksud untuk menghindari data yang tidak relevan, salah atau keliru sehingga dapat menimbulkan keraguan. Proses editing tersebut akan dilakukan dengan cara mengklasifikasikan data yang diperoleh sesuai dengan hasil penelitian kedalam kategori masing-masing sehingga penulisan akan menjadi teratur dan sistematis.

### b. Teknik Analisis Data

<sup>23</sup>Rianto Adi, 2004, *Metode Penelitian Sosial dan Hukum*, Granit, Jakarta, hlm. 61.

<sup>24</sup>Bambang Waluyo, *Op. Cit*, hlm. 72.

Data yang telah diolah dan disajikan selanjutnya dianalisis dengan menggunakan analisis kualitatif, yaitu analisa terhadap data yang tidak bisa dihitung, bersifat monografis atau berwujud kasus-kasus dan tidak menggunakan alat bantu statistik.<sup>25</sup> Kemudian dihubungkan dengan Peraturan Perundang-undangan, teori-teori hukum, pendapat-pendapat Pakar dan akhirnya ditarik kesimpulan yang merupakan jawaban dari permasalahan.

a. **Sistematika Penulisan**

Bab I : Pendahuluan, menguraikan tentang latar belakang, perumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian,

Bab II : Tinjauan pustaka, menguraikan aspek yang berhubungan dengan mekanisme pelaksanaan pesawat udara sebagai jaminan hutang pada bank beserta pengikatan dan pendaftaran pesawat udara,

Bab III : Hasil Penelitian dan Pembahasan, menguraikan apa yang diperoleh dalam penelitian dan membahasnya dengan seksama, sesuai dengan ketentuan dan batasan undang-undang serta hukum berkaitan.

Bab IV : Penutup, menguraikan tentang kesimpulan dan saran dari hasil penelitian.

---

<sup>25</sup>Rianto Adi, *Op.Cit*, hlm. 12