

BAB IV

PENUTUP

A. KESIMPULAN.

Berdasarkan hasil penelitian yang telah Penulis uraikan diatas dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Undang-undang No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan mengatur mengenai pengikatan obyek pesawat udara dapat dibebankan dengan kepentingan internasional. Bank hanya menggunakan perjanjian pemberian jaminan obyek pesawat udara berupa Pemberian Hak Jaminan Kebendaan (*Security Agreement*) yang timbul berdasarkan suatu Perjanjian Kredit. Untuk mendapatkan kedudukan yang didahulukan (hak preferent/prioritas) dan untuk kepastian pencatatan jaminan, kreditur wajib melakukan pendaftaran dan pencatatan pada Kantor Pendaftaran Internasional sebagaimana ketentuan Pasal 78 UU Penerbangan. Namun UU Penerbangan sendiri tidak menegaskan apakah Kepentingan Internasional merupakan lembaga jaminan atau tidak. Mengingat bahwa UU Penerbangan menyatakan bahwa Konvensi Cape Town merupakan *Lex Specialis* dari UU tersebut. Sehingga sekalipun Indonesia tidak mengenal lembaga jaminan khusus untuk obyek pesawat udara, bila para pihak memilih ketentuan hukum Indonesia maka dapat menggunakan lembaga jaminan dengan bentuk yang disepakati sendiri oleh para pihak agar mendapatkan hak prioritas dan perlindungan hukum bagi kreditur. Untuk

mitigasi resiko atas kemungkinan terjadinya wanprestasi oleh debitur, debitur membuat dan menyerahkan kuasa yang tidak dapat dicabut kembali untuk memohon penghapusan pendaftaran dan ekspor / *irrevocable deregistration and esport request authorization (IDERA)* kepada kreditur. IDERA adalah surat yang dibuat oleh debitur yang ditujukan kepada Dirjen Perhubungan Udara yang menyatakan memberikan kuasa yang tidak dapat dicabut kembali dari dan kepada kreditur untuk melaksanakan penghapusan pendaftaran dan ekspor atas obyek pesawat udara terkait dengan adanya Kepentingan Internasional atas obyek pesawat udara tersebut. IDERA harus dicatatkan dan didaftarkan pada DKUPPU Dirjen Perhubungan Udara. Fungsi IDERA 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 wilayah Indonesia apabila debitur wanprestasi.

2. Apabila debitur wanprestasi maka kreditur dapat melaksanakan penyelesaian kredit dengan melakukan eksekusi obyek pesawat udara dengan meminta penghapusan pendaftaran (deregistrasi) obyek pesawat udara pada Dirjen Perhubungan Udara atas dasar kewenangan yang diberikan debitur kepada kreditur sebagaimana tercantum pada surat kuasa yang tidak dapat dicabut kembali untuk memohon penghapusan pendaftaran dan ekspor / *irrevocable deregistration and esport request*

authorization (IDERA). Deregistrasi dilaksanakan dalam waktu 5 hari kerja oleh DKUPPU. Kemudian kreditur memohon penetapan kepada Pengadilan Negeri untuk melakukan langkah-langkah pemulihan hak-hak kreditur dan Pengadilan harus mengeluarkan penetapan dalam jangka waktu 10 (sepuluh) hari kalender, berupa : Memberikan perlindungan terhadap obyek pesawat udara, termasuk nilainya, menempatkan obyek pesawat udara dalam pengamanan untuk jangka waktu tertentu dan melakukan penguasaan atau pengendalian atas obyek pesawat udara. Dan dalam waktu 30 (tiga puluh) hari kalender, Pengadilan Negeri wajib untuk telah mengeluarkan penetapan atas permohonan tindakan pemulihan hak berupa : Menyewakan atau mengalihkan pengoperasian obyek pesawat udara kepada pihak lain, menagih atau mendapatkan pembayaran atau keuntungan atas pemanfaatan atau pengoperasian obyek pesawat udara dan menjual dan memanfaatkan hasil penjualan obyek pesawat udara.

B. SARAN.

Dari hasil uraian tersebut diatas, pengikatan obyek pesawat udara dengan kepentingan internasional (*international interest*) masih memiliki beberapa kekurangan. Penulis memberikan saran yang diharapkan dapat memberi masukan demi terciptanya kepastian hukum pengikatan obyek jaminan pesawat udara dengan kepentingan internasional sebagai berikut :

1. Mengingat kebutuhan hak jaminan kebendaan dengan obyek pesawat udara semakin mendesak, diperlukan tinjauan kembali atas Undang-undang No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan mengenai penegasan

lembaga jaminan yang dapat dibebankan kepada obyek pesawat udara. Sehingga diperlukan aturan tambahan mengenai lembaga jaminan yang digunakan agar dalam praktek kreditur dan debitur tunduk dan taat pada ketentuan yang berlaku sehingga mencegah timbulnya ketidakpastian hukum.

2. Diperlukan penegasan pemerintah dalam ketentuan mengenai lembaga nasional mana yang berwenang untuk melaksanakan pencatatan dan pendaftaran perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan, perjanjian pengikatan hak bersyarat dan atau perjanjian sewa guna usaha secara nasional, mengingat pencatatan pada Kantor Pendaftaran Internasional merupakan pencatatan dan pendaftaran secara Internasional. Pencatatan dan pendaftaran secara nasional dibutuhkan untuk memenuhi azas publikasi dari pembebanan obyek pesawat udara tersebut yang fungsinya apabila debitur wanprestasi dan ingin mengalihkan obyek pesawat udara kepada pihak lain maka lembaga pencatatan dan pendaftaran tersebut dapat memberikan informasi bahwa obyek pesawat udara tersebut merupakan jaminan pada kreditur selayaknya fungsi BPN pada pengikatan jaminan dengan hak tanggungan. Sehingga pembebanan obyek pesawat udara dengan Kepentingan Internasional benar-benar melindungi kepentingan kreditur apabila debitur wanprestasi dan memudahkan kreditur dalam melaksanakan eksekusi obyek jaminan dalam melaksanakan upaya pemulihan.

