

## TESIS

### **PESAWAT UDARA SEBAGAI OBJEK JAMINAN DALAM PEMBERIAN KREDIT PERBANKAN**



Oleh :

**LAURENCIA IKA MERDEKAWATI, S.H.**  
NIM. 030510566-N

**PROGRAM STUDI MAGISTER KENOTARIATAN  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS AIRLANGGA  
SURABAYA  
2008**

**PESAWAT UDARA SEBAGAI OBJEK JAMINAN  
DALAM PEMBERIAN KREDIT PERBANKAN**

**TESIS**

**Diajukan Untuk Memperoleh Gelar Magister  
Dalam Program Studi Magister Kenotariatan  
Fakultas Hukum Universitas Airlangga  
Surabaya**

**Oleh :**

**LAURENCIA IKA MERDEKAWATI, S.H.  
NIM : 030510566-N**

**PROGRAM STUDI MAGISTER KENOTARIATAN  
FAKULTAS HUKUM  
UNIVERSITAS AIRLANGGA  
SURABAYA  
2008**

## LEMBAR PENGESAHAN

Tesis ini telah disetujui pada tanggal 7 Agustus 2008

Oleh :

Dosen Pembimbing



Prof. Dr. H. Moch. Isnaeni, S.H., MS.  
NIP. 130 604 270

Mengetahui

Ketua Program Studi Magister Kenotariatan  
Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya



Prof. Dr. H. Basuki Rekso Wibowo, S.H., MS.  
NIP. 131 286 714

## **LEMBAR PERSETUJUAN**

**Tesis ini Diuji Dipertahankan Dihadapan Panitia Penguji  
Pada Program Magister Kenotariatan Fakultas Hukum  
Universitas Airlangga Surabaya**

**Pada Tanggal 7 Agustus 2008**

### **PANITIA PENGUJI TESIS :**

**Ketua : Dr. Y. Sogar Simamora, S.H., MHum.**

**Anggota : 1. Prof. Dr. H. Moch. Isnaeni, S.H., MS.**

**2. Dr. Agus Yudha Hernoko, S.H., MH.**

## KATA PENGANTAR

Puji syukur senantiasa kami panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, Maha Berilmu, karena atas rahmat kasih sayang dan kehendak-nya jualah, penulis dapat menyelesaikan tesis ini.

Tesis ini sengaja dibuat dengan memilih pembahasan pada permasalahan Penulis mendapatkan saran serta anjuran untuk memilih permasalahan ini dari Bapak Prof.Dr.H.Moch Isnaeni, S.H., M.S, dimana beliau juga bersedia untuk melakukan bimbingan, dengan penuh kesabaran dan bijaksana, sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan ini.

Dengan demikian perkenankanlah dalam kata pengantar ini penulis menghanturkan terima kasih yang sebesar-besarnya atas segala bimbingan, dorongan yang telah diberikan ditengah-tengah kesibukan Bapak dalam melaksanakan tugas-tugas yang begitu padat di lingkungan Universitas Airlangga.

Selain itu penulis juga ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan studi Program Magister Kenotariatan Fakultas Hukum Universitas Airlangga, terutama dalam menyelesaikan penulisan tesis ini, yaitu kepada :

1. Bapak Prof.Dr.Moch Isnaeni, S.H., MS. Dosen Pembimbing yang sejak awal telah banyak memberikan bimbingan dengan penuh kesabaran dan bijaksana dalam menyelesaikan tesis.

2. Bapak Dr. Y. Sogar Simamora, S.H., MHum, Ketua Penguji Tesis, yang sejak semula telah banyak memberikan saran, referensi penulis.
3. Bapak Agus Yudha Hernoko, S.H., M.H., Sebagai dosen penguji tesis ini, dengan kesabaran dan bijaksana sangat berperan dalam menentukan keberhasilan dalam sidang tesis penulis.
4. Seluruh Staf Pengajar Program Magister Kenotariatan Universitas Airlangga yang telah membimbing dan membina penulis selama perkuliahan, sehingga memperluas wawasan penulis dalam bidang kenotariatan.
5. Seluruh Staf Sekretariat Program Magister Kenotariatan Universitas Airlangga yang telah membantu kelancaran perkuliahan penulis dan penulisan tesis ini.
6. Mama dan Almarhum papa yang bahagia tenang di surga, terima kasih untuk semua cinta, dukungannya, doa yang selalu diberikan buat Ika. Papa doa Ika selalu buat papa, tesis ini Ika persembahkan buat papa, keluarga besar, yang telah banyak memberikan dorongan moril, hingga Ika dapat menyelesaikan studi ini.
7. Rekan-rekan Magister Kenotariatan Universitas Airlangga khususnya Angkatan 2005: Dina Agung, S.H., Mkn, Vabro C Mambu, SH, Eno, SH, Mkn, Hermi, Sh, MKn, Ike, Tini, Mb Yati, SH, MH, MKn, yang juga tidak kalah pentingnya dalam hal penulis mendapatkan bahan-bahan dalam menyelesaikan tesis ini, everything guys! Luv u.
8. Akhirnya kepada semua pihak yang penulis tidak dapat sebutkan satu persatu dalam kata pengantar ini.

Penulis menyadari bahwa sebagai manusia biasa yang sedang menuntut ilmu, masih taraf belajar tentunya akan banyak mempunyai kekurangan, khususnya dalam

tulisan ini dan untuk itu saran dari segala pihak sangat didambakan oleh penulis, agar tulisan ini dapat berguna bagi pihak yang memerlukannya. Harapan penulis agar masyarakat yang berkepentingan khususnya rekan-rekan Magister Kenotariatan, dapat menambah referensi mempelajari, mempunyai pengetahuan yang lebih mendalam mengenai pesawat udara sebagai objek jaminan dalam pemberian kredit perbankan.

Semoga tulisan ini dapat menjadikan sumbangsih saran bagi pelaksanaan dalam dunia perbankan mengenai pesawat udara sebagai objek jaminan dalam pemberian kredit perbankan.

Surabaya, 7 Agustus 2008.

Penulis,

**LAURENCIA IKA MERDEKAWATI,SH.**

## ABSTAK

Konsep hipotik pesawat terbang sebagai jaminan kredit dalam hal ini berkaitan dengan perlindungan terhadap kegiatan pemberian kredit dan kepastian akan pengembalian kredit yang telah dikucurkan. Hipotik mencakup apa yang dimaksud dengan pesawat udara. Dalam pengertian *casco motor*, *skrup pesawat*, *tustel radio* dan segala benda yang dipergunakan pada pesawat itu, baik untuk selamanya maupun sementara. Bahwa hipotik pesawat terbang sebagai jaminan kredit dalam hal ini dipahami sebagai suatu mekanisme yang bekerja untuk tujuan memberikan kepastian dan keamanan hak bagi bank atas pengembalian dana yang telah dikucurkan dalam bentuk kredit. Penyelesaian terhadap kredit bermasalah ini harus dilakukan bank dengan cepat dan tepat, agar bank tidak terjerumus ke dalam keadaan yang merugikan kegiatan usahanya. Eksekusi terhadap objek jaminan kredit merupakan langkah terakhir penyelesaian kredit macet.

Notaris sebagai pejabat umum yang satu-satunya berwenang untuk membuat akta otentik mengenai semua perbuatan, perjanjian dan penetapan yang diharuskan oleh suatu peraturan umum atau oleh yang berkepentingan dikehendaki untuk dinyatakan dalam suatu akta otentik, menjamin kepastian tanggalnya, menyimpan aktanya dan memberikan *grosse*, salinan dan kutipannya, semuanya sepanjang perbuatan akta itu oleh suatu peraturan umum tidak juga ditugaskan atau dikecualikan kepada pejabat atau orang lain.

Pesawat terbang dan helikopter yang dijaminakan wajib di asuransikan. Di lihat dari berlakunya asas kebebasan berkontrak dalam hukum perjanjian Indonesia kewajiban mengasuransikan ini merupakan pembatasan terhadap kebebasan dari kreditur dan debitur dalam membuat perjanjian. Kewajiban mengasuransikan pesawat terbang dan helikopter di benarkan untuk melindungi pihak ketiga, sebagaimana kita ketahui pesawat terbang dan helikopter dapat mencelakai orang-orang lain, misalnya pesat terbang itu menabrak rumah karena *take off* yang gagal, melakukan *landing* yang gagal atau jatuh di tengah-tengah perumahan atau kerumunan orang.

Untuk mengurangi resiko dalam pinjaman kredit yang menggunakan pesawat terbang dan helikopter, pihak kreditor dapat melakukan mengucuran kredit dengan cara sindikasi yaitu kredit yang di berikan oleh dua atau lebih lembaga keuangan dengan persyaratan dan kondisi yang serupa, menggunakan dokumentasi yang umum dan ditata usahakan oleh suatu agen bank dari proses *solisitasi*( permintaan pinkaman) nasabah sampai dengan proses penandatanganan.

**DAFTAR ISI**

	Halaman
<b>HALAMAN JUDUL.....</b>	i
<b>HALAMAN PENGESAHAN.....</b>	ii
<b>HALAMAN PERSETUJUAN.....</b>	iii
<b>KATA PENGANTAR.....</b>	iv
<b>DAFTAR ISI.....</b>	v
<b>ABSTRAK.....</b>	vi
 <b>BAB I : PENDAHULUAN</b>	
1. Latar Belakang Masalah dan Rumusannya.....	1
2. Tujuan Penelitian.....	10
3. Manfaat Penelitian.....	10
4. Kajian Pustaka.....	11
5. Metode Penelitian.....	17
6. Pertanggungjawaban Sistematika.....	19
 <b>BAB II : AKTA PEMBEBANAN PESAWAT UDARA</b>	
1. Hakekat Pesawat Udara Sebagai Benda.....	21
2. Dasar Hukum Notaris Sebagai Pejabat Umum.....	26
3. Notaris Sebagai Pejabat Umum Pembuat Akta Hipotek Pesawat Udara..	35
4. Pengikatan Pesawat Udara Sebagai Benda Jaminan.....	39

**BAB III : UPAYA BANK DALAM RANGKA PENANGKAL RESIKO**

**PENGUCURAN DANA PINJAMAN BERAGUNAN PESAWAT UDARA**

1. Pesawat Udara Sebagai Sarana Transportasi.....	59
2. Nilai Ekonomis Pesawat Udara.....	61
3. Pengasuransian Pesawat Udara Sebagai Obyek Jaminan.....	63
4. Pengucuran Dana Pinjaman Secara Sindikasi.....	67

**IV : PENUTUP**

1. Kesimpulan.....	75
2. Saran.....	76

**Lampiran**

**Daftar Bacaan**

**BAB I.****PENDAHULUAN****1. Latar Belakang dan Rumusan Masalah**

Usaha penerbangan adalah industri yang padat modal. Resiko investasi dan keselamatan pengguna jasa juga tinggi. Namun demikian hal ini sebanding dengan keunggulan pesawat udara dan helikopter yang berteknologi tinggi serta keuntungan efisien waktu yang diperoleh pengguna jasa transportasi. Di Indonesia sendiri terdapat beberapa operator penerbangan komersial yang telah eksis dalam bisnis jasa penerbangan ini. Hal ini akan membawa manfaat yang positif bagi pengguna jasa karena semakin banyak pihak yang bergerak dibidang bisnis operator penerbangan ini, akan menimbulkan semangat kompetisi antar operator penerbangan. Persaingan usaha ini umunya akan membawa banyak keuntungan bagi pengguna jasa, karena dengan persaingan usaha yang sehat, pada akhirnya konsumen pengguna jasaalah yang akan diuntungkan dengan adanya layanan fasilitas yang diberikan. Modal besar dan resiko yang tinggi menjadikan bisnis penerbangan ini jarang diminati oleh pengusaha. Masalah permodalan yang besar ini sebetulnya dapat diatasi dengan bekerja sama dengan lembaga-lembaga keuangan seperti bank. Pemerintah sendiri telah banyak mengeluarkan peraturan perundang-undangan dibidang moneter yang memberikan banyak fasilitas bagi pengusaha yang ingin memperoleh modal usaha. Modal usaha dapat diperoleh melalui jasa keuangan perbankan dengan memanfaatkan fasilitas pemberian kredit dari bank. Pengguna fasilitas kredit perbankan ini biasanya selalu disertai

syarat-syarat tertentu yang berlaku umum seperti harus adanya jaminan kredit, sebagai jaminan kepastian pengembalian kredit yang diberikan bank.

Dalam rangka kegiatan pemberian kredit sebagai salah satu usaha utama bank dalam menyalurkan dananya ke masyarakat, pada umumnya bank mensyaratkan penyerahan jaminan kredit. Dalam kegiatan pinjam meminjam uang yang terjadi di masyarakat, sering mengkaitkan dengan syarat penyerahan jaminan oleh peminjam kepada pemberi pinjaman. Kredit perbankan adalah derivatif dari kegiatan pinjam meminjam uang. Dengan demikian terjadinya penyerahan jaminan kredit karena pemberian kredit oleh bank kepada pemohon kredit merupakan sesuatu yang lazim di lakukan di lingkungan perbankan, termasuk di Indonesia. Dibandingkan dengan produk dan jasa perbankan yang ditawarkan atau keuntungan suatu bank lebih banyak bersumber dari pemberian kredit kepada nasabahnya, terlebih lagi bagi bank-bank yang belum brstatus devisa. Oleh karenanya, pemberian kredit tersebut secara terus-menerus dilakukan oleh bank dalam kesinambungan operasionalnya. Pada akhirnya pemberian kredit sudah menjadi fungsi utama bank-bank sebagaimana diisyaratkan pada pasal 3 Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1992 tentang Perbankan sebagaimana telah diubah dengan Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1998 (selanjutnya disebut UU Perbankan) bahwa fungsi utama perbankan Indonesia adalah sebagai penghimpun dan penyalur dana masyarakat. Namun pada sisi lain penyaluran dana dalam bentuk kredit kepada nasabah dalam hal ini adlah debitur terdapat resiko tidak kembalinya dana atau kredit yang disalurkan tersebut sehingga ada dagum yang berbunyi "Bisnis perbankan adalah bisnis resiko" dan dengan pertimbangan resiko inilah, bank-bank selalu harus melakukan analisis yang mendalam terhadap setiap

aparat perkreditan bank mengetahui dan meyakini kegunaan dan penggunaan kredit yang diterima oleh debitur dari bank.

Kredit dilihat dari sudut bahasa berarti kepercayaan, dalam arti bahwa apabila seseorang atau badan usaha mendapatkan kredit dari bank, orang atau badan usaha tersebut telah mendapat kepercayaan dari bank pemberi kredit. Sedangkan dari sudut ekonomi, kredit diartikan sebagai penyediaan uang atau tagihan. Seperti pengertian yang diberikan oleh Undang-Undang Perbankan No 10 1998 yang menyebutkan bahwa kredit adalah penyediaan uang atau tagihan yang dapat dipersamakan dengan itu, berdasarkan persetujuan atau kesepakatan pinjam meminjam antar bank dan pihak lain yang mewajibkan pihak peminjam untuk melunasi hutangnya setelah jangka waktu tertentu dengan jumlah bunga (pasal 1 angka 11 UU Perbankan). Dari pengertian tersebut setidaknya ada 4 (empat) unsur pokok kredit yaitu; kepercayaan, waktu, resiko, dan prestasi. Kepercayaan berarti bahwa setiap pelepasan kredit dilandasi dengan adanya keyakinan oleh bank bahwa kredit tersebut akan dapat dibayar kembali oleh debitur sesuai dengan jangka waktu yang telah diperjanjikan. Waktu disini berarti bahwa antara pelepasan kredit oleh bank dan pembayaran kembali oleh debitur tidak dilakukan pada waktu yang bersamaan tetapi dipisahkan oleh tenggang waktu. Resiko disini berarti bahwa setiap pelepasan kredit jenis apapun akan terkandung resiko didalamnya, yaitu resiko yang terkandung dalam jangka waktu antara pelepasan kredit dan pembayaran kembali. Hal ini berarti semakin panjang waktu kredit semakin tinggi resiko kredit tersebut.

Bentuk jaminan kredit tersebut dapat bermacam-macam, baik benda bergerak maupun benda tetap. Pemerintah sendiri telah banyak mengeluarkan peraturan perundang-undangan dibidang moneter yang memberikan banyak fasilitas bagi pengusaha yang ingin memperoleh modal usaha. Modal usaha dapat diperoleh melalui jasa keuangan perbankan dengan memanfaatkan fasilitas pemberian kredit dari bank. Salah satu tata cara penilaian jaminan kredit adalah melalui tahap-tahap: (a) penentuan jenis jaminan kredit, (b) penilaian hukum atas jaminan kredit, (c) penilaian ekonomis atas jaminan kredit , dan (d) penetapan nilai taksasi suatu jaminan kredit<sup>1</sup> dilakukan terlebih dahulu berdasarkan kejelasan jenis jaminan kredit, hasil penilaian hukum dan hasil penilaian ekonomisnya untuk memperoleh nilai pasar yang digunakan sebagai acuan nilai taksasi tersebut. Penetapan nilai taksasi bila dilakukan tanpa mempertimbangkan ke 3 tahap sebelumnya kiranya akan memperoleh nilai yang dapat menimbulkan pertanyaan dikemudian hari karena ketidakjelasan dasar penilaian yang digunakan. Tahap jaminan kredit meliputi:<sup>2</sup>

- a. Penentuan jenis jaminan kredit
- b. Penilaian hukum atas jaminan kredit
- c. Penilaian ekonomis atas jaminan kredit
- d. Penetapan nilai taksasi jaminan kredit.

---

<sup>1</sup> **Bahsan**, *Hukum Jaminan Dan Jaminan Kredit Perbankan Indonesia*, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007, h 13.

<sup>2</sup> *Ibid*

Dalam hal ini pesawat terbang dan helikopter dapat dijadikan sebagai jaminan kredit. Secara umum dalam BW disebutkan bahwa ada beberapa jenis lembaga jaminan yang ada dan berlaku di Indonesia. Lembaga jaminan tersebut antara lain Gadai, Fidusia, Hipotik dan Creditverband. Setelah Undang-Undang No 4 Tahun 1994 tentang Hak Tanggungan keluar maka terhadap tanah dan rumah atau bangunan di atasnya diatur secara khusus dalam jaminan Hak Tanggungan. Mengenai Fidusia diatur dalam Undang-Undang No 42 tahun 1999 tentang jaminan fidusia atau barang yang sifatnya tidak tetap (barang bergerak). Secara umum lembaga jaminan yang ada di Indonesia dibagi atas lembaga jaminan atas benda bergerak dan lembaga jaminan atas benda tetap. Untuk lembaga jaminan terhadap benda tetap adalah Hak Tanggungan dan Hipotik, sedangkan untuk benda bergerak lembaga jaminannya adalah Gadai dan Fidusia. Dalam BW, hipotik hanya diatur secara umum saja yaitu pasal 1162 sampai pasal 1232. Hal ini tentu tidak sebanding dengan lembaga jaminan lainnya, seperti lembaga jaminan fidusia yang diatur dengan Undang-Undang No 44 Tahun 1999 (selanjutnya disebut UU Fidusia) dan Undang-Undang Hak Tanggungan No 42 (selanjutnya disebut UU Hak Tanggungan). Tidak jelasnya aturan tentang Hipotik khususnya Hipotik Pesawat Terbang dan helikopter ini dapat menimbulkan kesulitan bagi para pengguna lembaga jaminan ini. Peraturan tentang Hipotik yang ada pada saat ini dirasa kurang sesuai lagi dengan kebutuhan, perkembangan zaman, pengetahuan dan teknologi. Secara umum peraturan perundang-undangan yang terkait dan mengatur mengenai hipotik pesawat terbang dan helikopter ini selain pasal 1162 sampai dengan pasal 1232 BW antara lain adalah :

1. Undang-Undang No 15 Th 1992 pasal 12 tentang Penerbangan menyebutkan bahwa “pesawat terbang dan helikopter yang telah mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia dapat dibebani Hipotik “
2. Peraturan Pemerintah No. 3 Th 2001 pasal 33 ayat (1) f tentang keamanan dan keselamatan Penerbangan Menyebutkan bahwa pesawat yang dihipotikkan dalam kaitannya dengan pendaftaran dan penghapusan tanda kebangsaan.

Salah satu hal yang perlu diperhatikan adalah ketentuan dari UU No 42 Th 1999 tentang Fidusia pada pasal 3 (3) yang menyatakan bahwa Undang-Undang ini tidak berlaku terhadap pesawat terbang dan helikopter. Jadi dengan kata lain bahwa helikopter dan pesawat terbang bukanlah objek dari fidusia sejak Undang-Undang ini berlaku. Hipotik pesawat terbang secara umum berarti bahwa pemilik pesawat terbang sebagai pemberi hipotik membuat perjanjian kredit sebagai perjanjian utama dengan pihak kreditur dalam hal ini bank, untuk memperoleh kredit, kemudian untuk menjamin kepastian hukum, pihak bank (penerima hipotik) biasanya mensyaratkan untuk membuat perjanjian penjaminan hipotik untuk kredit tersebut. Hipotik sifatnya aksesoir yaitu mengikuti perjanjian pokok tersebut yang dalam hal ini perjanjian kredit. Dalam pasal 1162 BW menyebutkan bahwa Hipotik adalah hak kebendaan atas benda-benda tak bergerak untuk mengambil penggantian dari padanya bagi pelunasan suatu perikatan. Dari uraian diatas dapat diketahui bahwa terhadap pesawat terbang dan helikopter, lembaga jaminan yang tersedia adalah hipotik demikian juga dengan kapal laut yang berbobot minimal 20 m<sup>3</sup>. persamaannya adalah sama-sama benda tetap karena

sifat terdaftarnya. Meskipun sifat kebendaannya merupakan benda bergerak tapi dengan adanya kewajiban mendaftarkannya dalam daftar pusat (*register public*) kapal maka ia berubah status menjadi benda tetap. Pada hipotik pesawat terbang, yang dijadikan jaminan adalah Surat Tanda Kepemilikan, bukan pesawatnya secara nyata seperti dalam gadai, meskipun menurut sifatnya pesawat terbang adalah benda bergerak. Dengan adanya pendaftaran pesawat terbang tersebut, maka statusnya berubah dari benda yang bergerak menjadi benda tetap. Dalam kegiatan pemberian kredit selalu terdapat resiko pengembalian kredit. Hal ini karena adanya jangka waktu dalam pengembalian dan adanya sistem angsuran dalam pembayaran kredit. Salah satu resiko dalam pemberian kredit adalah adanya kemungkinan terjadinya kredit bermasalah. Kondisi kredit bermasalah ini keadaan dimana debitur tidak dapat memenuhi kewajiban pembayaran kreditnya sesuai dengan jangka waktu yang telah diperjanjikan. Resiko kredit bermasalah selalu ada dalam kegiatan perkreditan bank karena bank tidak mungkin menghindari terjadinya kredit bermasalah ini. Dalam Hukum Perdata keadaan ini dikenal dengan istilah wanprestasi atau cidera janji. Ketentuan tentang wanprestasi ini tercantum dalam pasal 1243 BW. Dalam praktek perbankan sering terjadi wanprestasi sebagai akibat lalainya debitur membayar kembali kreditnya tepat pada waktunya seperti tertuang dalam perjanjian kredit. Wanprestasi ini adalah penyebab terjadinya kredit bermasalah. Dalam praktek pemberian kredit, bank harus berpedoman pada prinsip-prinsip pemberian kredit yang berlaku. Prinsip-prinsip perbankan dalam pemberian kredit tersebut dipakai untuk melakukan penilaian atas kelayakan debitur mendapatkan fasilitas kredit. Prinsip yang lazim dipakai oleh bank adalah prinsip 5C, yaitu : *Character* (watak atau

kepribadian), *Capacity* (Kemampuan atau Kesanggupan), *Capital* (Modal atau Kekayaan), *Condition Of Economy* (Kondisi Keuangan), dan *Collateral* (Jaminan). Selain itu ada biasanya juga dipergunakan 5 prinsip, yaitu : *Party* (para pihak), *Purpose* (Tujuan), *Payment* (pembayaran), *Profitability* (Perolehan laba), dan *Protection* (Perlindungan). Kredit macet dapat disebabkan oleh faktor internal dan eksternal dari bank. Faktor internal itu antara lain karena analisis kelayakan dari calon debitur yang kurang akurat, kurang cermat dan tidak memperhatikan prinsip kehati-hatian. Sedangkan faktor eksternal adalah dari pihak debitur, seperti adanya kegagalan usaha debitur, adanya keadaan memaksa (*Overmacht*) seperti bencana alam ataupun dikarenakan dana kredit yang telah diberikan oleh bank tidak dipergunakan oleh debitur sesuai dengan tujuan pengajuan kredit. Dalam perjanjian pemberian kredit perbankan dengan jaminan hipotik pesawat terbang, yang umumnya dapat menimbulkan kesulitan bagi pihak bank adalah tahap penyelesaian kredit macet dalam hal pelaksanaan eksekusi benda jaminan pesawat terbang tersebut. Hal ini disebabkan karena karakteristik dari pesawat terbang yang merupakan benda berteknologi tinggi, mahal dan penuh resiko dalam operasionalnya, juga karena umumnya pesawat yang menjadi jaminan tersebut tidak dibeli dengan cara tunai.

Konsep hipotik pesawat terbang sebagai jaminan kredit dalam hal ini berkaitan dengan perlindungan terhadap kegiatan pemberian kredit dan kepastian akan pengembalian kredit yang telah dikucurkan. Hipotik mencakup apa yang dimaksud dengan pesawat udara. Dalam pengertian casco motor, skrup pesawat, tustel radio dan segala benda yang dipergunakan pada pesawat itu, baik untuk selamanya maupun sementara. Bahwa hipotik pesawat terbang sebagai jaminan

kredit dalam hal ini dipahami sebagai suatu mekanisme yang bekerja untuk tujuan memberikan kepastian dan keamanan hak bagi bank atas pengembalian dana yang telah dikucurkan dalam bentuk kredit. Penyelesaian terhadap kredit bermasalah ini harus dilakukan bank dengan cepat dan tepat, agar bank tidak terjerumus ke dalam keadaan yang merugikan kegiatan usahanya. Eksekusi terhadap objek jaminan kredit merupakan langkah terakhir penyelesaian kredit macet.

Sesuai dengan uraian diatas maka permasalahan yang dikaji dalam penelitian ini adalah :

1. Apabila pesawat udara dijadikan objek jaminan siapakah yang berwenang membuat akta perjanjiannya?
2. Resiko pesawat udara sebagai objek jaminan bagi bank sangat besar, upaya hukum apa saja yang dilakukan bank sebagai kreditor untuk menangkalnya ?

## **2. Tujuan Penelitian**

- a) Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji ketentuan tentang bentuk perjanjian kredit perbankan dengan pesawat sebagai jaminannya.
- b) Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji tentang upaya penyelesaian yang dilakukan pemegang jaminan (kreditor) dalam rangka melindungi kepentingannya jika debitur wanprestasi.

## **3. Manfaat Penelitian**

- a) Penelitian ini diharapkan dapat menambah wacana bagi pengembangan ilmu hukum dan hukum jaminan khususnya, serta bahan kepustakaan bagi

penelitian yang berhubungan dengan pesawat terbang sebagai jaminan dalam pemberian kredit perbankan.

- b) Penelitian ini diharapkan dapat menjadi masukan dalam menetapkan kebijakan pemberian kredit dengan pesawat sebagai jaminannya dan dalam penyelesaian kredit bermasalah.

#### **4. Kajian Pustaka**

Pengertian perjanjian kredit adalah perjanjian antar bank sebagai kreditur dengan nasabah sebagai debitur mengenai penyediaan uang atau tagihan yang dapat dipersamakan dengan itu, yang mewajibkan nasabah debitur untuk melunasi utangnya setelah jangka waktu tertentu dengan jumlah bunga, imbalan atau pembagian hasil keuntungan. Dalam praktek perbankan, setiap bank telah menyediakan blanko atau formulir perjanjian kredit yang isinya telah disiapkan terlebih dahulu. Blanko perjanjian kredit ini diserahkan kepada pihak debitur untuk disetujui dan tanpa memberikan kebebasan kepada pihak lain untuk melakukan negoisasi atas syarat-syarat yang disodorkan.

Perjanjian ini dikenal dengan perjanjian baku. Pelaksanaan perjanjian baku dalam ikatan kredit antara bank dengan debitur merupakan persoalan yang dilematis, dan terdapat suatu pengertian bahwa bank dianggap sebagai pihak yang memiliki posisi tawar yang lebih kuat dibandingkan dengan debitur. Perjanjian bau dianggap sebagai sesuatu yang buruk, tetapi seharusnya hal ini dipahami, bahwa penggunaan perjanjian baku termasuk klausula-kalusula baku merupakan hal yang sangat lazim dalam dunia bisnis termasuk dalam praktik perbankan. Perjanjian kredit bank dan perumusan klausula-klausula didalamnya sangat

tergantung dari kebutuhan calon debitur secara pribadi dan harus dapat mengantisipasinya dengan cepat. Debitur dan bank merupakan mitra untuk mencapai kemanfaatan bagi kedua belah pihak dan tidak merugikan kedua pihak. Dengan demikian maka sudah sepatutnya bahwa perumusan klausula perjanjian kredit dapat dinegoisasikan oleh kedua pihak. Perjanjian kredit adalah suatu perikatan yang lahir dari perjanjian antara pihak pemberi kredit atau kreditur dengan pihak penerima kredit atau debitur. Dengan demikian dikatakan bahwa perjanjian kredit adalah perjanjian yang bersifat konsensual, dimana merupakan perjanjian yang lahir karena adanya kesepakatan para pihak, dalam arti bahwa perjanjian kredit itu baru ada apabila telah diperjanjikan sebelumnya oleh para pihak bank sebagai kreditur dan pihak nasabah sebagai debitur. Berdasarkan ketentuan pasal 1313 BW dikatakan bahwa

“Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikat dirinya terhadap satu orang lain atau lebih”

Kata “perbuatan” dalam rumusan tersebut harus diartikan sebagai perbuatan hukum, yaitu perbuatan yang bertujuan untuk menimbulkan akibat hukum, sedangkan kata “mengikatkan diri” harus ditafsirkan dalam arti saling mengikatkan diri. Dari perumusan pasal 1313 BW, dapat disimpulkan bahwa perjanjian atau persetujuan dalam pasal tersebut adalah perjanjian yang menimbulkan perikatan. Dengan demikian hubungan antara perikatan dan perjanjian adalah bahwa perjanjian itu menerbitkan perikatan. Perjanjian adalah sumber perikatan, disamping sumber lainnya. Perjanjian kredit berkedudukan sebagai perjanjian pokok dari perjanjian pinjam meminjam antara bank kreditur dengan nasabah debitur. Sebagai perjanjian pokok maka perjanjian kredit

merupakan perjanjian yang berdiri sendiri, yang keberlakuan dan kebatalannya tidak tergantung pada perjanjian lain, melainkan ditentukan oleh isi dari perjanjian itu sendiri atau ditentukan oleh undang-undang.<sup>3</sup> Perjanjian pinjam meminjam ini dalam praktek hampir selalu ditujukan kepada pinjaman uang. Disini barang atau uang yang diserahkan untuk dipinjam itu menjadi miliknya sipeminjam, sedangkan pihak yang meminjamkan memperoleh suatu hak penuntutan (piutang) terhadap sipeminjam untuk mengembalikan sejumlah uang yang sama. Lagipula disini boleh diperjanjikan suatu pembayaran dari pihaknya si peminjam pembayaran mana dinamakan bunga atau rente. Perjanjian pinjam meminjam ini dinamakan perjanjian riil artinya suatu perjanjian yang baru dianggap lahir ketika barang tersebut diserahkan.

Menurut hukum bahwa perjanjian kredit dapat dibuat secara lisan atau dalam bentuk tertulis dimana yang terpenting adalah bahwa perjanjian kredit tersebut adalah telah memenuhi syarat sahnya perjanjian sesuai dengan ketentuan pasa 1320 BW. Namun demikian apabila perjanjian kredit tersebut dibuat dalam bentuk perjanjian lisan antara pihak kreditur dan pihak debitur maka hal ini akan menimbulkan kesulitan dalam pelaksanaannya, terutama pada masalah pelaksanaan hak dan kewajiban masing-masing pihak. Kesulitan juga timbul pada masalah pembuktian. Perjanjian kredit secara lisan tidak dapat dijadikan alat bukti, sedangkan hakekat pembuatan perjanjian adalah sebagai alat bukti bagi para pihak yang membuatnya. Perjanjian kredit merupakan ikatan atau bukti tertulis antara bank selaku kreditur dengan debitur sehingga harus disusun dan dibuat sedemikian rupa agar setiap orang mudah untuk mengetahui bahwa perjanjian

---

<sup>3</sup> Subekti, *Aneka Perjanjian*, Citra Aditya Bakti, Cet ke 10, Bandung, 1995, h 142.

yang dibuat itu merupakan perjanjian kredit. Perjanjian kredit termasuk salah satu bentuk akta yang dibuat sebagai alat bukti. Akta diartikan sebagai surat atau tulisan yang sengaja dibuat dan ditandatangani, memuat peristiwa yang menjadi dasar daripada suatu hak untuk dijadikan alat bukti. Dalam perjanjian kredit tentunya telah diatur mengenai kewajiban yang harus dilaksanakan oleh debitur sebagai penerima kredit. Kewajiban itu antara lain untuk membayar pelunasan kredit dengan cara dan jangka waktu tertentu sebagaimana yang diatur dalam perjanjian. Umumnya pengembalian kredit dilakukan dengan pembayaran secara angsuran beserta bunga pada tanggal tertentu setiap bulannya. Kelalaian debitur memenuhi kewajiban pembayaran angsuran kredit ini dikatakan bahwa debitur telah wanprestasi, maka dalam hal debitur tidak memenuhi kewajibannya maka hal ini menunjukkan debitur dianggap wanprestasi sejak terjadinya keterlambatan kewajiban pembayaran sebagaimana yang telah dicantumkan dalam perjanjian. Sesuai dengan sistematika yang ada dalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata di Indonesia maka hukum jaminan yang dilekati sifat kebendaan dan bidang inilah yang dijadikan kajian penulisan adalah termasuk bagian dari hukum benda. Berdasar sifatnya, hukum benda yang diatur dalam buku II BW adalah tertutup. Dengan pengertian bahwa yang berlaku hanyalah hak-hak kebendaan yang telah ditetapkan dalam undang-undang, sedang masyarakat atau para pihak tidak dimungkinkan untuk mencipta sendiri hak-hak kebendaan lainnya. Dengan sifat seperti itu maka para pihak tidak dimungkinkan mencipta hal-hal baru maka perangkat Hukum Benda ini harus rinci pengaturannya, kendati tidaklah mungkin Undang-Undang tersebut lengkap.

Dalam perjanjian jaminan yang objeknya benda ini pada dasarnya akan melahirkan hak kebendaan dengan ciri-cirinya yang sangat istimewa. Konsekuensi dari cirri-ciri tersebut akan menghasilkan kedudukan yang handal pula dalam transaksi-transaksi bisnis sehingga akan menarik minat para pelaku ekonomi untuk mendayagunakannya. Hak jaminan kebendaan adalah termasuk bagian hukum benda maka ketentuan-ketentuan Hukum Jaminan akan banyak diwarnai dan dipengaruhi oleh aturan-aturan seputar Hukum Benda. Misalnya, kalau Hukum Benda dalam BW antara lain mengenai jenis pembagian benda bergerak dan benda tidak bergerak, maka kalau benda-benda tersebut dijadikan objek jaminan, lembaga yang digunakan juga akan berbeda.<sup>4</sup>

Pengertian lembaga jaminan adalah lembaga hukum yang merupakan lembaga hukum hak jaminan kebendaan. Karena menurut doktrin, disamping hak jaminan kebendaan ada hak jaminan yang lain yaitu jaminan perorangan. Lembaga jaminan hak kebendaan dapat diartikan sebagai wadah atau institusi yang didalamnya memuat ketentuan-ketentuan hukum yang berkaitan dengan hak jaminan kebendaan. Hak jaminan kebendaan adalah hak yang memberikan kepada seorang kreditur kedudukan yang lebih baik karena kreditur didahulukan dan dimudahkan dalam mengambil pelunasan atas tagihannya dari hasil penjualan benda tertentu atau sekeompok benda tertentu milik debitur yang dipegang oleh kreditur atau terikat kepada hak kreditur, yang berharga bagi debitur dan dapat memberikan suatu tekanan psikologis terhadap debitur untuk memenuhi kewajibannya dengan baik terhadap kreditur. Hak-hak jaminan kebendaan umumnya mempunyai ciri bahwa selain ia bersifat lebih memberikan jaminan atas

---

<sup>4</sup> Moch. Isnaeni, *Hipotik Pesawat Udara Di Indonesia*, Dharma Muda, 1996, h 17.

pemenuhan suatu piutang, juga memberikan hak untuk didahulukan didalam mengambil pelunasan. Walaupun sebagian daripada hak-hak jaminan merupakan hak kebendaan, tetapi hak jaminan disini lain dengan hak kebendaan seperti hak milik, hak opstal dan lain lain yang sifatnya memberikan hak untuk menikmati. Hak jaminan dalam hal ini adalah hak jaminan yang mempunyai sifat memberikan jaminan, yang memberikan rasa amandan terjamin. Hak jaminan kebendaan yang berupa gadai dan hak hipotik adalah hak-hak jaminan kebendaan yang dikenal dalam arti, diatur dalam BW. Disamping itu ada hak jaminan kebendaan lain diluar BW antara lain seperti Hak tanggungan dan Fidusia. Hukum hak jaminan di Indonesia diatur pertama kali dalam BW Pengaturan umum tentang lembaga jaminan ini ada didalam ketentuan pasal 1131 BW, dimana ditentukan bahwa segala kebendaan pihak yang berutang (debitur) baik yang bergerak maupun tidak bergerak, baik yang sudah ada maupun yang baru akan ada dikemudian hari, menjadi tanggungan untuk segala perikatan perseorangan. Lebih lanjut dinyatakan dalam pasal BW bahwa kebendaan tersebut menjadikan jaminan bersama-sama bagi semua orang yang mengutangkan padanya, pendapatan penjualan benda-benda itu dibagi-bagi menurut keseimbangan, yaitu menurut besar kecilnya piutang masing-masing, kecuali apabila diantara para berpiutang itu ada alasan-alasan yang sah untuk didahulukan. Pesawat udara selaku benda modal dalam perspektif kehidupan masyarakat dewasa sekarang ini banyak diakui kalangan luas, memiliki posisi sanga sentral. Sedang arti pesawat udara sendiri mengacu pada pasal 1 angka 3 Undang-Undang NO 15 tahun 1992 diartikan sebagai setiap alat yang dapat terbang diatmosfer karena daya angkat dari reaksi udara. Sedang istilah lain yang sering jumbuh tapi banyak digunakan umum yakni pesawat

terbang, dalam penulisan ini telah termasuk pengertian pesawat udara. Dalam pasal 1 angka 5 UU No 15 Tahun 1992 arti pesawat terbang adalah yang lebih berat dari udara, bersayap tetap dan dapat terbang dengan tenaganya sendiri.<sup>5</sup>

Oleh karena kedudukannya yang sedemikian strategis maka pesawat udara ini juga memiliki potensi untuk sarana pengembangan bidang yang dikelola oleh suatu perusahaan misalnya dengan menjaminkannya untuk memperoleh pinjaman modal. Mengagunkan pesawat udara semacam ini memang dimungkinkan oleh pasal 12 UU No 15 Tahun 1992. namun dalam pasal 12 UU NO 15 Tahun 1992 ini tentang persoalan mengagunkan pesawat udara masih akan diatur lebih lanjut dengan peraturan pelaksanaan. Sedasar dengan itu maka lembaga apa yang paling sesuai untuk membebani pesawat udara dengan jaminan akan terasa kalau seandainya pengaturan tentang seluk beluk benda termasuk jenis pesawat udara itu sendiri sebagai benda apa, memperoleh penanganan terlebih dahulu, agar tidak muncul kerancuan yang nantinya dalam pelaksanaan dapat mendapatkan ganjalan.

## **5. Metode Penelitian**

### **5.1 Pendekatan Masalah**

Menurut Philipus M Hadjon dalam pemilihan metode dibatasi oleh perumusan masalah. Dalam hal ini obyek yang diteliti dan tradisi keilmuan hukum itu sendiri.<sup>6</sup> Sehubungan dengan itu penelitian ini merupakan Penelitian menggunakan sistem Yuridis Normatif. Pendekatan masalah dengan pendekatan

---

<sup>5</sup> *Ibid.*

<sup>6</sup> Philipus M Hadjon, *Pengkajian Ilmu Hukum, Fakultas Hukum Universitas Airlangga*, Surabaya, 1994, h 7.

undang-undang (*statute approach*) dan pendekatan konseptual (*conceptual approach*) yaitu dengan studi kepustakaan bahan pustaka hukum, peraturan perundang-undangan serta bahan-bahan lain yang dinilai relevan dengan permasalahan yang ada.

## 5.2 Bahan Hukum

Bahan- bahan penelitian diambil dari kepustakaan berupa bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder. Bahan hukum primer berupa peraturan perundang-undangan, yaitu diantaranya :

- 1) BW (*Burgerlijk Wetboek*)
- 2) Undang-Undang nomor 15 tahun 1992 tentang Penerbangan
- 3) Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang keamanan dan keselamatan penerbangan.
- 4) Undang –Undang nomor 14 tahun 1967 tentang Pokok-Pokok Perbankan
- 5) Undang – Undang Nomor 10 tahun 1998 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1992 Tentang Perbankan
- 6) Undang- Undang Nomor 23 Tahun 1999 tentang Bank Indonesia
- 7) Undang – Undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Fidusia
- 8) Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1996 tentang Hak Tanggungan Atas Tanah Beserta Benda-Benda yang berkaitan Dengan Tanah.

Bahan hukum sekunder berupa buku-buku teks, makalah, artikel dari berbagai jurnal ilmiah atau majalah ilmiah dan media cetak, serta hasil penelitian dibidang hukum. Selain itu penelusuran materi melalui website di internet yang terkait dengan jaminan atas pesawat terbang.

### **5.3 Prosedur Pengumpulan, Pengolahan Data Analisis Bahan Hukum**

Pengumpulan bahan hukum dengan menginvestarisasi dan identifikasi bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder secara utuh. Selanjutnya bahan hukum yang terkumpul yang berupa peraturan perundang-undangan, konsep-konsep, teori-teori, doktrin-doktrin, karya tulis dan hasil penelitian dilakukan analisis bahan dengan uraian yang bersifat kritis analisis.

## **6. Pertanggung jawaban Sistematika**

Tesis ini dibagi dalam 4 bab agar lebih sistematis dan mudah dipahami, dimana antara bab yang satu dengan yang lain saling berkaitan.

Bab 1 sebagai pendahuluan yang berisikan gambaran umum dari permasalahan pokok. Dalam bab ini akan diuraikan tentang latar belakang, rumusan masalah, tujuan penelitian manfaat penelitian, kajian pustaka, metode penelitian dan Pertanggungjawaban sistematika.

Bab II diberi judul Akta Pembebanan Pesawat Udara, di dalamnya membahas Hakekat Pesawat Udara Sebagai Benda, Dasar Hukum Notaris Sebagai Pejabat Umum, Notaris Sebagai Pejabat Umum Akta Hipotik Pesawat Udara, Pengikatan Pesawat Udara Sebagai Benda Jaminan.

Bab III diberi judul Upaya Bank Dalam Rangka Penangkal Resiko Pengucuran Dana Pinjaman Beragunan Pesawat Udara, Membahas tentang Pesawat Udara Sebagai Sarana Transportasi, Nilai Ekonomis Pesawat Udara, Pengasuransian Pesawat Udara Sebagai Obyek Jaminan, Pengucuran Dana Pinjaman Secara Sindikasi.

Bab IV Penutup, berisi kesimpulan dari pembahasan bab-bab sebelumnya, serta beberapa saran yang sesuai dengan permasalahan yang dijadikan objek kajian dalam penelitian ini.

**BAB II****AKTA PEMBEBANAN PESAWAT UDARA****1. Hakekat Pesawat Udara Sebagai Benda**

Menurut sistematika, ketentuan-ketentuan tentang hipotik termasuk bagian hukum benda yang diatur dalam buku II BW dan tentang pasal 1162 BW samapai dengan pasal 1232 BW mengawali peraturan jenis lembaga ini, pembentuk undang-undang sengaja memberikan definisi terhadap hipotik adalah dalam pasal 1162 BW dengan uraian bahwa hipotik adalah suatu hak kebendaan atas benda-benda tidak bergerak, untuk mengambil penggantian dari padanya bagi pelunasan suatu perikatan. Sebagaimana kebanyakan definisi tidakalah pernah bias menggambarkan hakekat yang sesungguhnya dari apa yang didefinisikan. Atau dengan kata lain rentangan kalimat dari definisi yang bersangkutan jarang yang mampu secaralengkap mengetengahkan sifat-sifat yang pokok sekalipun, meskipun pembuat sudah berusaha optimal untuk keperluan itu. Beberapa segi yang tidak menjadi focus pengamatan si pemberi definisi pada umunya selalu dapat diketengahkan kekurangannya oleh pakar yang lain. Demikian pula halnya dengan definisi yang dirakit oleh pembentuk undang-undang terhadap lembaga jaminan hipotek sebagaimana tertera dalam pasal 1162 BW tersebut telah memperoleh kritik tidak sedikit dari kalangan orang hukum sendiri. Sedasar dengan pengertian hipotek yang ada dalam pasal 1162 BW, dengan segala kekurangannya, memeang ada beberapa hal yang penting untuk dikaji sebagai pemahaman terhadap eksistsensi lembaga jaminan ini. Sebagaimana ditegaskan

dalam pasal tersebut, bahwa hipotik ini objeknya tak lain adalah benda tidak bergerak. Sedang apa yang dimaksud dengan benda tidak bergerak, haruslah surut beberapa langkah kebelakang untuk kembali mengamati ketentuan-ketentuan tentang benda yang ada diawal bagian buku II BW. Karena buku II BW yang mengatur tentang Hukum Benda itu bersifat tertutup, dan dalam salah satu langkah ketentuannya mengenal pembagian benda bergerak, benda tidak bergerak sebagaimana ditetapkan pasal 504 BW, maka oleh pembentuk undang-undang dirasa perlu untuk segera menegaskan apa saja yang termasuk dalam kategori benda bergerak dan apa pula yang termasuk benda tidak bergerak. Ini semua antara lain dimaksudkan agar tidak timbul berbagai penafsiran yang simpang siur tentang kategorisasi benda-benda termaksud yang bias menjadi akan menimbulkan ketidakpastian hukum. Mengenai benda tidak bergerak oleh pembentuk undang-undang ditegaskan ada tiga golongan, yaitu :

1. Benda tidak bergerak karena sifatnya seperti yang diatur oleh pasal 506 BW. Termasuk golongan ini adalah benda yang dikarenakan kodrat benda yang bersangkutan yang memang tidak bisa dipindah-pindah, misalnya tanah.
2. Benda tidak bergerak karena peruntukannya atau karena tujuannya seperti yang diatur oleh pasal 507 BW. Secara kodrati semula sesuatu benda itu merupakan jenis yang dapat dipindah-pindah, namun karena oleh pemiliknya dilekatkan pada benda tidak bergerak selaku benda pokok demi suatu tujuan tertentu, maka benda tersebut kehilangan sifat kemandiriannya sebagai benda bergerak dan berubah menjadi benda tidak bergerak.

3. Benda tidak bergerak dengan ketentuan undang-undang, berdasarkan kewenangan yang dimiliki dan berlandaskan pada suatu alasan logis, maka bisa saja pembentuk undang-undang menetapkan sesuatu itu adalah termasuk benda yang tidak bergerak, misalnya hak pakai hasil atas benda tidak bergerak seperti yang diatur dalam pasal 508 BW.

Sedangkan untuk benda bergerak dibedakan menjadi dua golongan yaitu :

1. Benda bergerak karena sifatnya sebagaimana diatur oleh pasal 509 BW, di mana berdasar kodratnya memang benda yang bersangkutan dapat dipindah-pindahkan dari satu tempat ke tempat lain.
2. Benda bergerak karena ketentuan undang-undang seperti yang ditetapkan dalam pasal 511 BW, nampak sekali lagi bahwa pembentuk undang-undang itu berwenang menetapkan segala sesuatu atas dasar kekuasaan yang dimiliki, sehingga bisa saja menyatakan bahwa sesuatu itu adalah termasuk benda bergerak seperti hak pakai atas benda bergerak dikualifikasi sebagai benda bergerak.

Pembagian jenis benda tersebut tidak hanya diakui dalam BW saja, tetapi banyak Negara mengenal pembagian benda seperti itu di atas. Dengan melihat kerangka uraian di atas yang didasarkan pada pengaturan oleh buku II BW, terlihat jelas bahwa pembentuk undang-undang pertama-tama terlebih dahulu mengatur tentang pembagian jenis benda yang sekaligus menetapkan penggolongannya secara pasti, baru kemudian menempuh langkah memberikan aturan tentang jaminan yang disesuaikan dengan prinsip-prinsip pembagian jenis benda yang telah diatur terdahulu. Sketsa semacam ini memberikan kesan bahwa munculnya ketentuan jaminan tak lain merupakan suatu konsekuensi lanjut dari adanya

pembagian benda yang telah ditetapkan sebelumnya, sehingga keruntutan pengaturan itu terlihat logis, sistematis dan membuahkan satu keutuhan yang bulat. Oleh sebab itu langkah membenahi Hukum Benda terlebih dahulu perlu diketengahkan sewal mungkin, sebelum menginjak pada pengaturan Hukum Jaminan dengan segala aspeknya. Mengingat pertumbuhan ekonomi yang terus melaju pada saat ini, maka terlihat jelas betapa banyaknya barang modal yang dipertaruhkan oleh para pelaku ekonomi sebagai jaminan dalam transaksi-transaksi bisnisnya dalam kesehariannya. Seringkali terlihat bahwa barang modal yang dipertaruhkan dalam ajang bisnis itu dari segi hukum yang berlaku sekarang ini tidak jelas kategorisasinya, termasuk jenis benda yang mana. Pada gilirannya barang itu kalau dijadikan objek jaminan akan menggunakan lembaga jaminan apa, juga menjadi rancu. Oleh karena banyak pihak yang menghujat bahwa ketentuan hukum jaminan yang tersedia diaktakan tak memadai untuk mengantisipasi tuntutan kebutuhan yang kian melonjak dan tambah rumit. Tekanan pada ekonomi terhadap kebutuhan sarana hukum yang handal pada waktu ini sudah merupakan kebutuhan yang mendesak, malah mendekati tingkat kritis yang perlu ditanggapi secara positif. Ini merupakan salah satu jenis perubahan sosial yang ledakannya bergema cukup memekakan dalam kehidupan masyarakat dan terpaan riak gelombangnya sangat terasa hukum mungkin melebihi bidang-bidang sosial lainnya. Searah dengan jenis pembagian benda bergerak – benda tidak bergerak sebagaimana telah diuraikan diatas, selain ikut menentukan macamnya lembaga jaminan yang digunakan juga akan berpengaruh terhadap sifat hak jaminan yang bersangkutan. Karena yang dijadikan objek jaminan itu benda tertentu milik seseorang (*debitor*) berarti bersifat khusus dan

menyimpangi yang umum untuk itu diperlukan adanya perjanjian antara para pihak. Perjanjian yang dibina para pihak dengan objek benda tertentu milik debitor ini tidak termasuk kualifikasi perjanjian kebendaan dan dengan perjanjian kebendaan itulah maka akan lahir hak kebendaan bagi kreditornya. Seperti diketahui adanya hak kebendaan yang melekat pada hak jaminan itu, akan memberikan kedudukan yang kuat pada kreditornya yang memiliki hak jaminan kebendaan tersebut. Kreditor yang bersangkutan akan berposisi sebagai preferen yang memiliki pelbagai keistimewaan sesuai tuntutan efisiensi para pelaku ekonomi yang mengadakan transaksi. Oleh sebab itu bila perjanjian jaminan itu objeknya benda tidak bergerak berarti para pihak mengadakan perjanjian jaminan hipotek maka kreditor akan mempunyai hak hipotek yang dilekati sifat hak kebendaan. Dalam kegiatan perbankan yang sering membuka akad kredit dengan nasabahnya, lebih kerap melibatkan lembaga jaminan hipotek sebagai andalannya, meski lembaga jaminan gadai juga banyak digunakan. Namun dalam praktek memang kenyataannya lembaga jaminan hipotik ini sangat dikenal oleh lingkungan perbankan sebagai salah satu banteng yang banyak diandalkan selama kegiatan mengucurkan kredit kepada masyarakat. Dengan menggunakan jaminan hipotek ini bank memperoleh kedudukan sebagai kreditor preferen yang memiliki hak kebendaan dengan ciri-ciri amat istimewa. Tak pelak lagi kedudukan lembaga jaminan hipotek dalam dunia bisnis perbankan menjadi sangat sentral dan banyak dikenal, kendati beberapa kendala yang muncul juga sering dikeluhkan. Kedudukan lembaga jaminan hipotek dalam dunia bisnis yang diakui penting seperti itu kiranya tak jauh berbeda dengan apa yang terjadi dalam kawasan hukum. Dalam system hukum jaminan, hipotek ini lebih banyak menyita

perhatian dan kajian yang mendalam karena banyaknya aspek yang terkait disamping adanya system pengaturan yang membutuhkan kecermatan. Hal ini mengingat objek jaminan hipotek pada umumnya memiliki nilai ekonomis yang relatif tinggi.

## **2. Dasar Hukum Notaris Sebagai Pejabat Umum**

Notaris sebagai pejabat umum yang satu-satunya berwenang untuk membuat akta otentik mengenai semua perbuatan, perjanjian dan penetapan yang diharuskan oleh suatu peraturan umum atau oleh yang berkepentingan dikehendaki untuk di nyatakan dalam suatu akta otentik, menjamin kepastian tanggalnya, menyimpan aktanya dan memberikan *grosse*, salinandan kutipannya, semuanya sepanjang perbuatan akta itu oleh suatu peraturan umum tidak juga ditugaskan atau dikecualiks kepada pejabat atau orang lain. Wewenang Notaris bersifat umum (*regel*) maksudnya kewenangan Notaris untuk membuat akta otentik mengenai semua perbuatan, perjanjian dan penetapan sepanjang pembuatan akta itu oleh suatu peraturan umum tidak juga ditugaskan atau dikecualikan kepada pejabat atau orang lain, Wewenang utama Notaris adalah akata yang dibuat oleh notaris dalam kedudukannya sebagai pejabat umum (*openbaar ambtenaar*) itu memperoleh sifat akta otentik seperti yang dimaksud pasal 1868 BW. Ontensitas dari akta Notaris bersumber dari pasal 1 Undang-Undang No 30 Tahun 2004, dimana Notaris dijadikan sebagai pejabat umum. Dalam hal ini dimaksudkan bahwa menurut pasal 1 (1) Undang-Undang No 30 Tahun 2004 tentang Jabatana Notaris yang selanjutnya disebut UU No 30 Tahun 2004 menyatakan bahwa "Notaris sebagai pejabat umum yang berwenang untuk

membuat akta autentik dan kewenangan lainnya sebagaimana dimaksudkan dalam undang-undang ini. Tugas dan kewajiban notaris dalam hal ini diuraikan dalam beberapa bagian yang masing-masing mempunyai fungsi dimana notaris wajib untuk menjalankannya”.

Akta otentik diatur dalam Pasal 1 (7) UUJN Nomor 30 Tahun 2004 :

“Akta otentik adalah akta otentik yang dibuat oleh atau dihadapan Notaris menurut bentuk dan tata cara yang ditetapkan dalam undang-undang”

“Suatu akta harus di buat di hadapan atau oleh pejabat umum yang berwenang untuk itu hendaknya memperoleh stempel atau kekuatan otensitas.”<sup>7</sup> menurut ketentuan pasal 1868 BW akta yang bersangkutan harus memenuhi persyaratan sebagai berikut :

1. Akta itu harus dibuat oleh (*door*) atau di hadapan (*Ten Overstaan*) seorang pejabat umum
2. Akta itu harus dibuat dalam bentuk yang ditentukan oleh undang-undang
3. Pejabat umum oleh atau di hadapan siapa akta itu dibuat harus mempunyai wewenang untuk membuat akta

Bahwa berdasarkan bunyi Pasal 1868 BW (*Burgerlijk Wetboek*) memberikan rumusan yang pada pokoknya berisi “ Suatu akta otentik adalah suatu akta dalam bentuk yang ditentukan oleh undang-undang, dibuat oleh atau di hadapan pejabat umum yang berwenang untuk itu di tempat di mana akte dibuat”. Ada ketentuan yang tercantum dalam Peraturan Pemerintah Nomor 24 tahun 1997, Peraturan Pemerintah Nomor 37 Tahun 1998 berikut peraturan pelaksanaannya yang

---

<sup>7</sup> **Tan Thong Kie**, *Studi Notariat Serba Serbi Notaris*, Buku II, Ichtiar Baru Van Hoevi, Jakarta, 2000, h 243.

menyatakan di dalamnya bahwa Pejabat Pembuat Akta Tanah adalah sebagai Pejabat Umum, dalam ketentuan tersebut Miftachul Machsun menafsirkan :<sup>8</sup>

- a. Peraturan perundang-undangan tersebut mengubah secara substansial bahwa Pejabat Umum tidak hanya Notaris, berhubung PPAT dimasukkan pula sebagai pejabat umum.
- b. Dalam proses pembuatan peraturan perundang-undangan tersebut telah terjadi kesesatan atau kekhilafan dalam berfikir yang menganggap bahwa akta otentik hanya bisa dibuat oleh atau di hadapan Notaris, sehingga memaksakan kehendak untuk memasukkan PPAT sebagai Pejabat Umum dengan maksud agar akta yang dibuat di hadapannya dapat diklafikasikan dan menjadi akta otentik.

Dalam penjelasan ini dinyatakan bahwa notaris menertibkan diri sesuai dengan fungsi, kewenangan, dan kewajiban sebagaimana ditentukan dalam peraturan jabatan notaris. Selanjutnya dijelaskan bahwa Notaris harus memiliki perilaku professional, adapun unsur –unsur perilaku profesional adalah sebagai berikut :<sup>9</sup>

1. Keahlian yang didukung oleh pengetahuan dan pengalaman tinggi
2. Integritas moral yang artinya menghindari sesuatu yang tidak baik walaupun imbalan jasanya tinggi, pelaksanaan tugas profesi diselaraskan dengan nilai-nilai kemasyarakatan, sopan santun dan agama.
3. Jujur tidak saja pada pihak kedua atau pihak ketiga tapi pada diri sendiri

---

<sup>8</sup> Miftachul Machsun, *Majelis Pengawas Suatu Intrumen Untuk Mempertahankan Kehormatan Notaris*, Upgrading & Refreshing Course INI, Trawas Mojokerto, 2007.

<sup>9</sup> Abdulkadir Muhammad, *Etika Profesi Hukum*, Citra Aditya Bakti, Bandung , 2006, h 90.

4. Tidak semata-mata pertimbangan uang melainkan juga pengabdian, tidak membeda-bedakan antara orang yang mampu dan tidak mampu
5. Berpegang teguh pada kode etik profesi karena didalamnya ditentukan segala perilaku yang harus dimiliki oleh notaris termasuk berbahasa Indonesia yang sempurna.

Dengan diundangkannya dan berlakunya Undang-Undang Nomor 30 tahun 2004, maka harus kita terima kenyataan bahwa yang di maksud dengan Pejabat Umum tidak lain adalah hanyalah Notaris. Dari beberapa ketentuan yang mengatur tentang pelaksanaan tugas jabatan Notaris, dapat kita pahami bahwa kedudukan dan Fungsi Notaris adalah sedemikian penting dan luhur, oleh karena itu sudah pada tempatnya apabila jabatan ini dipegang dan dilaksanakan oleh orang-orang yang profesional, dalam arti mempunyai kemampuan yang memadahi mengenai hal ikwal yang berkenaan dengan pelaksanaan tugas jabatan yang diembannya dan yang tidak kalah pentingnya adalah integritas moralnya tidak boleh di ragukan

Dalam hal ini akta Notaris dibedakan dua :<sup>10</sup>

- a. *Acte ambtelijk atau Relas Akta (Akta Pejabat)* yaitu akta yang menguraikan secara otentik sesuatu tindakan yang dilakukan atau suatu keadaan yang di lihat, disaksikan oleh Notaris sendiri di dalam menjalankan jabatannya sebagai Notaris. Akta dibuat untuk bukti mengenai perbuatan termasuk keterangan yang diberikan secara lisan, dan kenyataan yang disaksikan oleh Notaris didalam menjalankan tugasnya di hadapan para saksi Pembuatan akta otentik tersebut sepenuhnya

---

<sup>10</sup> G.H.S, Lumban Tobing, *Peraturan Jabatan Notaris*, Erlangga, 1983, h 51.

merupakan kehendak dari pejabat umum tersebut. Jadi isinya adalah keterangan dari Notaris tentang hal-hal yang ia lihat dan ia lakukan.

- b. **Acte partij**, yaitu akta otentik yang dinuat para pihak dihadapan pejabat umum. Pembuatan akta otentik tersebut, sepenuhnya berdasarkan kehendak dari para pihak dengan bantuan pejabat umum. Isi akta otentik tersebut merupakan keterangan-keterangan yang merupakan kehendak para pihak itu sendiri, misalnya Akta jual beli, akta hibah, yang dibuat di muka notaris.<sup>11</sup>

Dalam pasal 1870 BW (*Burgerlij Wetboek*) dan 1871 BW (*Burgerlij Wetboek*) dikemukakan bahwa akta otentik sebagai alat pembuktian yang sempurna bagi kedua belah pihak dan ahli warisnya serta sekalian orang yang mendapat hak artinya tentang apa yang dimuat dalam akta tersebut. Akta otentik yang merupakan bukti yang lengkap mengikat berarti kebenarandari hal-hal yang tertulis dalam akta tersebut harus di akui oleh hakim, yaitu akta tersebut dianggap sebagai benar, selama kebenarannya itu tidak ada pihak lain yang dapat membuktikan sebaliknya. Memberikan bukti yang lengkap dapat pula berarti bahwa dengan adanya akta otentik itu sudah tidak lagi diperlukan tambahan alat pembuktianlain. Jadi cukup dengan bukti akta yang satu itu saja. Dengan perkataan lain, akta otentik merupakan alat pembuktian yang mengikat dan lengkap. Akta otentik sebagai alat pembuktian yang mempunyai kekuatan pembuktian lengkap itu hanya berlaku terhadap para pihak (*party akta*). Sedangkan terhadap orang pihak lain yaitu pihak yang tidak menjadi *party akta*, tidak mempunyai kekuatan pembuktian yang lengkap, dalam arti penilaian

---

<sup>11</sup> J. Satrio, *Tanggung Jawab Notaris Atas Kebatalan Isi Aktanya*, Buku Panduan Pertemuan Berkala INI, h 2.

kekuatan pembuktiannya bergantung kepada pertimbangan hakim. Dalam setiap akta otentik dengan demikian akta Notaris, mengandung kekuatan pembuktian yang dapat dibedakan menjadi tiga yaitu kekuatan pembuktian lahiriah, kekuatan pembuktian formal dan kekuatan pembuktian materiil.<sup>12</sup>

#### **a. Kekuatan Pembuktian Lahiriah**

Kekuatan pembuktian lahiriah sebagai pembuktian isi akta itu sendiri sebagai akta otentik. Kekuatan lahiriah akta Notaris, merupakan kekuatan akta itu sendiri untuk membuktikan keabsahannya sebagai akta otentik. Jika dilihat dari luar (lahiriah) sebagai akta otentik serta sesuai dengan aturan hukum yang sudah ditentukan mengenai syarat akta otentik, maka akta tersebut berlaku sebagai akta otentik, sampai terbukti sebaliknya, artinya sampai ada yang membuktikan bahwa akta tersebut bukan akta otentik secara lahiriah. Dalam hal ini beban pembuktian ada pihak yang menyangkalnya keotentikan akta Notaris. Untuk menentukan akta Notaris sebagai akta otentik, yaitu tanda tangan dari Notaris yang bersangkutan, baik yang ada pada Minuta dan Salinan dan adanya awal akta mulai dari judul sampaidengan akhir akta. Penyangkalan bahwa secara lahiriah akta Notaris sebagai akta otentik bukan akta otentik, maka penilaian pembuktiannya harus didasarkan kepada syarat-syarat akta Notaris sebagai akta otentik. Pembuktian semacam ini harus dilakukan melalui upaya gugatan ke pengadilan.<sup>13</sup> Penggugat harus dapat membuktikan bahwa secara lahiriah akta yang menjadi obyek gugatan bukan akta Notaris. Akta bawah tangan tidak memiliki kekuatan pembuktian lahiriah, akta bawah tangan berlaku sah apabila kedua belah pihak

<sup>12</sup> **Abdul Kadir**, *Hukum Acara Perdata Indonesia*, Bandung, Citra Aditya Bakti, 1996, hal. 134

<sup>13</sup> **Lumban Tobing**, *Peraturan Jabatan Notaris*, Cetakan ke 3, Erlangga, Jakarta, tahun 1983, h 55-59.

mengakuinya suatu perjanjian tersebut, apabila yang mengakui menandatangani kebenaran dari tanda tangannya maka sah menurut hukum dapat dianggap sebagai telah di akui yang bersangkutan, tetapi apabila salah satu pihak wan prestatie dalam pengakuan tanda tangannya dan tidak ada saksi yang mengetahuinya maka keabsahan suatu perjanjian bawah tangan menjadi persoalan hukum. Untuk menghindari hal tersebut sebaiknya menggunakan jasa notaris dengan dibuatkannya akta Notaris. Apabila pembuktian lahirian di ragukan yang dipersoalkan bukan isi akta atau wewenang dari pejabat akan tetapi semata-mata mengenai tanda tangan pejabat.

#### **b. Kekuatan Pembuktian Formal**

Akta otentik memiliki kekuatan formal bahwa Notaris yang bersangkutan telah menyatakan dalam tulisan sebagaimana yang tercantum di dalam akta dan selain dari itu kebenaran dari apa yang diuraikan oleh Notaris dalam akta sebagaimana yang di lakukan dan di saksikan dalam menjalankan jabatannya. Sebagaimana telah di sebut dalam kekuatan pembuktian formal bahwa akta biasanya orang menandatangani suatu surat itu untuk menerangkan bahwa hal-hal yang tersebut di atas tanda tangannya adalah benar, karena bukan menjadi tugas Notaris untuk menyelidiki kebenaran dari keterangan para penghadap yang dituliskan dalam akta, maka dalam akta otentik yang berupa akta para pihak, apabila tanda tangan para penandatangan telah di akui kebenarannya, berarti bahwa hal-hal yang tertulis dan telah diterangkan di atas tanda tangan para pihak adalah membuktikan terhadap setiap orang. Dan juga dalam akta otentik yang berupa akta berita acara, bahwa keterangan Notaris itu adalah satu-satunya keterangan yang diberikan dan di tandatangani. Jadi dalam hal ini yang telah pasti

adalah tanggal dan tempat akta dibuat serta keaslian tanda tangan, yang berlaku setiap orang. Dalam arti formal mengenai akta Notaris, akta membuktikan kebenaran dari apa yang di saksikan yaitu apa yang dilihat, didengar dan juga dilakukan sendiri oleh Notaris sebagai pejabat umum didalam menjalankan jabatannya. Dalam akta yang dibuat di bawah tangan tidaklah demikian kekuatan pembuktiannya hanya meliputi kenyataan, bahwa keterangan itu diberikan oleh yang menandatangani atau dianggap sebagai telah diakui sedemikian menurut hukum. Akta memberikan pembuktian yang lengkap tentang kebenaran dari apa yang tercantum. Dalam akta, dengan pengecualian, dari apa yang tercantum di dalamnya sebagai hanya suatu pemberitahuan belaka dan yang tidak mempunyai hubungan langsung dengan yang menjadi pokok dalam akta. Isi keterangan yang dimuat dalam akta ini berlaku sebagai yang benar, isinya mempunyai kepastian sebagai yang sebenarnya menjadi bukti dengan sah diantara pihak dan ahli waris serta para penerima hak mereka dalam arti apabila dipergunakan di dalam pengadilan adalah cukup dan bahkan hakim tidak diperkenankan untuk meminta pembuktian lainnya. Pembuktian sebaliknya senantiasa diperkenankan dengan alat-alat pembuktian biasa yang diperbolehkan untuk itu menurut undang-undang. Akta otentik bila dipergunakan di muka pengadilan adalah cukup hakim tidak diperkenankan untuk meminta pembuktian lainnya, walaupun pada umumnya dianut suatu teori yang dinamakan *vrijebewijs theorie* yang berarti bahwa kesaksian para saksi tidak mengikat hakim pada alat-alat bukti lain, lain halnya dengan akta otentik di mana undang-undang mengikat hakim pada alat bukti itu. Sebab jika tidak demikian tidak ada gunanya undang-undang menunjuk pada pejabat yang

ditugaskan untuk memuat akta otentik sebagai alat bukti, jika hakim dengan mudah tidak mempercayainya.

### **c. Kekuatan Pembuktian Materiil.**

Bahwa secara hukum (yuridis) isi dari akta itu membuktikan keberadaannya sebagai yang benar terhadap setiap orang, yang merupakan kepastian tentang materi suatu akta, bahwa apa yang tersebut dalam akta merupakan pembuktian yang sah terhadap pihak-pihak yang membuat akta atau mereka yang mendapat hak dan berlaku umum, kecuali ada pembuktian sebaliknya. Keterangan atau pernyataan yang dituangkan dalam akta pejabat atau berita acara atau keterangan atau para pihak yang diberikan disampaikan di hadapan Notaris dan para pihak harus dinilai benar berkata yang kemudian dituangkan dalam akta berlaku sebagai yang benar atau setiap orang yang datang menghadap Notaris yang kemudian dituangkan dalam akta harus dinilai benar, jika ternyata pernyataan atau keterangan para penghadap tersebut menjadi tidak benar maka hal tersebut bertanggung jawab para pihak sendiri. Dengan demikian isi akta Notaris mempunyai kepastian sebagai yang sebenarnya, menjadi bukti yang sah untuk para pihak dan para ahli waris serta para penerima hak mereka. Jika akan membuktikan aspek materil dari akta, maka yang bersangkutan harus dapat membuktikan, bahwa Notaris tidak menerangkan atau menyatakan yang sebenarnya dalam pejabat, atau para pihak yang telah benar berkata di hadapan Notaris menjadi tidak benar, dan harus dilakukan pembuktian terbalik untuk menyangkal aspek materil dari akta Notaris. Aspek-aspek tersebut di atas merupakan kesempurnaan akta Notaris sebagai akta otentik dan siapapun terikat oleh akta tersebut, bahwa akta itu benar mempunyai kekuatan materiil, kekuatan

pembuktian inilah yang dimaksud dalam pasal 1870 BW, pasal 1871 BW dan 1875 BW. Jika aspek-aspek tersebut dapat dibuktikan dalam suatu persidangan pengadilan, bahwa ada salah satu aspek tersebut tidak benar, maka akta yang bersangkutan hanya mempunyai kekuatan pembuktian sebagai akta di bawah tangan atau akta tersebut atau akta tersebut disebut sebagai akta yang mempunyai kekuatan pembuktian sebagai akta dibawah tangan.

### **3. Notaris Sebagai Pejabat Umum Pembuat Akta Hipotik Pesawat Udara**

Pengangkatan Notaris tidak dimaksudkan untuk kepentingannya sendiri, bahwa melainkan untuk kepentingan masyarakat yang memerlukan jasanya, yang pada intinya adalah untuk mengatur secara tertulis dan otentik mengenai hubungan hukum antara para pihak yang secara mufakat meminta jasanya. Bahwa setiap amanat yang diberikan, termasuk di dalamnya kepada Notaris, terkandung dan diletakkan tanggung jawab baik berdasar aturan hukum maupun moral.<sup>14</sup>

Setiap Notaris memahami secara baik dan benar tentang kedudukan dan fungsi Notaris yang sedemikian mulia dan luhur maupun kepentingan masyarakat yang memerlukan alat bukti yang berupa akta otentik (akta Notaris) yang mempunyai kedudukan yang sedemikian penting dan kekuatan pembuktian yang sempurna. Pasal 15 ayat (1) UUJN menegaskan bahwa salah satu kewenangan Notaris yaitu membuat akta secara umum dengan batasa sepanjang

1. Notaris berwenang sepanjang yang menyangkut akta yang dibuat maksudnya tidak setiap pejabat umum dapat membuat semua akta, akan tetapi seorang pejabat umum hanya dapat membuat akta-akta

---

<sup>14</sup> Miftachul Machsun, *op cit*, h 5.

tertentu, yakni yang ditugaskan atau dikecualikan kepadanya berdasarkan peraturan undang-undang

2. Notaris berwenang sepanjang mengenai orang, untuk kepentingan siapa akta itu dibuat maksudnya notaris tidak berwenang untuk membuat akta untuk kepentingan setiap orang. Misal membuat akta untuk dirinya sendiri, istri/suami atau orang lain yang mempunyai hubungan keluarga dengan Notaris baik karena perkawinan maupun hubungan darah dalam garis keturunan lurus ke bawah atau ke atas tanpa batasan derajat, seta dalam garis ke samping sampai dengan derajat ketiga, menjadi pihak untuk diri sendiri maupun dalam suatu kedudukan ataupun dengan perantaraan kuasa.
3. Notaris berwenang sepanjang mengenai tempat di mana akta itu dibuat.
4. Notaris berwenang sepanjang mengenai waktu pembuatan akta maksudnya Notaris tidak boleh membuat akta selama ia masih cuti atau dipecat dari jabatannya demikian juga Notaris tidak boleh membuat akta sebelum ia di ambil sumpahnya.

Apabila salah satu persyaratan di atas tidak dipenuhi maka akta yang di buatnya tidak otentik dan hanya mempunyai kekuatan akta di bawah tangan. Hal ini sejalan dengan pendapat Philipus M Hardjon, bahwa syarat otentik yaitu :<sup>15</sup>

1. Di dalam bentuk yang ditentukan oleh undang-undang (bentuk Baku)
2. Dibuat oleh dan di hadapan pejabat umum.

Dikemukakan pula oleh Irawan Soerojo, bahwa 3 (tiga) unsur esenselia agar terpenuhinya syarat formal suatu akta otentik yaitu :<sup>16</sup>

---

<sup>15</sup> Philipus M. Hardjon, *Formulir Pendaftaran Tanah Bukan Akta Otentik*, Surabaya post, 31 januari 2001, h3.

1. Di dalam bentuk yang ditentukan oleh undang-undang
2. Dibuat oleh dan dihadapan Pejabat Umum
3. Akta yang dibuat oleh atau di hadapan Pejabat Umum yang berwenang untuk itu dan di tempat dimana akta itu dibuat

Notaris merupakan profesi pekerjaan dengan kriteria meliputi bidang tertentu (*spesialisasi*), keahliannya dibuktikan oleh ijazah program pendidikan Magister Notariat Fakultas Hukum.<sup>16</sup> Pembuatan akta Hipotek oleh Notaris yang menjadi dasar utama atau inti dalam pembuatan akta hipotek harus ada keinginan atau kehendak dan permintaan dari para pihak, jika keinginan dan permintaan para pihak tidak ada, maka Notaris tidak akan membuat akta yang dimaksud. Untuk memenuhi keinginan dan permintaan para pihak bank sebagai kreditor dan Badan Hukum atau maskapai penerbangan sebagai debitor Notaris dapat memberikan saran dan membuat akta pengakuan hutang maupun akta hipotek pesawat udara yang di jadikan agunan oleh debitor dengan tetap berpijak pada aturan hukum. Ketika saran dan pembuatan akta hipotek pesawat udara diikuti oleh para pihak dan di tuangkan dalam akta hipotek yang di buat Notaris. Meskipun akta itu di buat oleh Notaris bahwa akta itu tetap merupakan keinginan dan permintaan para pihak bukan saran atau pendapat Notaris atau isi akta merupakan perbuatan para pihak bukan perbuatan atau tindakan Notaris. Pengertian tersebut merupakan salah satu karakter yuridis dari akta Notaris, tidak berarti Notaris sebagai pelaku dari akta tersebut, Notaris tetap berada di luar para pihak atau bukan pihak dalam akta tersebut. Dengan kedudukan Notaris seperti itu, sehingga jika suatu akta

---

<sup>16</sup> Irawan Soerodjo, *Kepastian Hukum hak Atas Tanah Di Indonesia*, Arkola, Surabaya, 2003, h 148.

<sup>17</sup> Abdulkadir Muhammad, *Etika Profesi Hukum*, Cet ke 3, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2006

Notaris dipermasalahkan maka tetap kedudukan Notaris bukan sebagai pihak atau yang turut serta melakukan atau membantu para pihak kreditor dan debitor dalam kualifikasi Hukum Pidana atau sebagai Tergugat atau Turut Tergugat dalam perkara Perdata. Akta hipotek pesawat udara yang di buat oleh Notaris di masukkan perincian jelas mengenai barang yang dibebani dengan hipotek khususnya mengenai surat ukur dari pesawat udara, sebagai contoh menyerahkan asli dokumen sebagai berikut :<sup>18</sup>

- Tanda Kebangsaan dan Pendaftaran Pesawat Udara : PK-TRI
- Tipe Pesawat Udara menurut Pembuatan : FALCON 20F
- Nomor Pendaftaran : 1324
- Nomor serie : 173
- Katagori : Transport
- Tercatat atas nama : IndonesiaAirTransport

Sebagaimana yang ternyata dari Sertifikat Pendaftaran (*Certificate Of Registration*) tertanggal berapa dan Sertifikat Kelaikan Udara Standar (*Standard Airworthness Certificate*) tertanggal berapa sesuai sertifikat kelaikan udara standar. Begitu juga dengan akta hipotek helikopter juga memuat data-data helikopter yang di jaminkan atau menjadi agunan bank:

- Tanda Kebangsaan : PK-TSI
- Tipe Pesawat Udara Menurut :
- Pembuat : AS-365 Dauphin
- Nomor Serie : 6026
- Nomor Pendaftaran : 1793

<sup>18</sup> Notaris AR, *Contoh Akta Hipotek*, Jakarta, 2006.

- Kategori : Transport
- Tercatat atas nama : Indonesia Air Transport

Dalam akta hipotek menerangkan bahwa pesawat terbang type falcon 20 F bersama-sama dengan helikopter type AS365-Dauphin nomor seri 6026 telah di bebani Hipotek pesawat yang didaftar pada Departemen Perhubungan Direktorat Jendral Perhubungan Udara bagian Sertifikasi Kelaiakan Udara DSKU/0571/PDF/2005. Sebagaimana diuraikan dalam offer letter yang dikeluarkan oleh NAC (*Nordic Aviation Contractor A/S*), dokumen-dokumen jaminan tersebut merupakan bagian yang integral dan tidak terpisahkan dari kesepakatan antara kreditor dan debitor.

Ketentuan diperlukan berdasarkan sifat spesialitas hipotek. Dalam akta hipotek pesawat udara di sebutkan ;<sup>19</sup>

1. Nama-nama para penghadap dan mereka yang di wakili oleh penghadap memenuhi ketentuan 1186 BW.
2. Besarnya Utang
- 3 Syarat-syarat yang dibuat oleh undang-undang

“Akta harus memuat nama kreditor dan debitor, tempat tinggalnya, pesawat udaranya, nilai untuk nama hipotik diberikan kreditor yang piutangnya dijamin hipotik pesawat udara mempunyai hak kebendaan atas pesawat”<sup>20</sup>.

#### **4. Pengikatan Pesawat Udara Sebagai Benda Jaminan**

Dalam rangka kegiatan pemberian kredit sebagai salah satu usaha utama bank dalam menyalurkan dananya ke masyarakat, pada umumnya bank

<sup>19</sup> *Ibid*

<sup>20</sup> **Mariam Darus Badruzaman, Bab-Bab Tetang Hypotheek, Alumni, Bandung, 1978, 120.**

mensyaratkan penyerahan jaminan kredit. Dalam kegiatan pinjam meminjam uang yang terjadi di masyarakat, sering mengkaitkan dengan syarat penyerahan jaminan oleh peminjam kepada pemberi pinjaman. Kredit perbankan adalah derivatif dari kegiatan pinjam meminjam uang. Dengan demikian terjadinya penyerahan jaminan kredit karena pemberian kredit oleh bank kepada pemohon kredit merupakan sesuatu yang lazim di lakukan di lingkungan perbankan, termasuk di Indonesia. Bank adalah suatu badan usaha yang melakukan kegiatan di bidang keuangan dan sumber dananya tidak hanya berupa modal bank yang disetorkan oleh pemiliknya tetapi juga berasal dari masyarakat penyimpan dana. Sehubungan dengan itu apabila kredit yang disalurkananya tidak dibayar kembali oleh debitor, maka akan terjadi kerugian pada bank yang dapat mempengaruhi kecukupan modalnya dan juga keamanan dana masyarakat yang tersimpan pada bank yang bersangkutan. Oleh karena itu terhadap pemberian kredit yang di laksanakan bank perlu adanya berbagai pengamanan agar pelunasan kredit dapat tercapai dan bank tidak mengalami kerugian. Salah satu upaya pengamanan tersebut adalah dengan cara mensyaratkan penyerahan jaminan kredit oleh pemohon kredit dan jaminan kredit itu dinilai untuk selanjutnya diikat secara sempurna sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku. Jaminan kredit yang baik dan aman adalah salah satu upaya pengamanan kredit di samping upaya pengamanan lainnya. Dan akan berfungsi setelah dicairkan pada saat debitor wanprestasi terhadap bank. Hasil pencairan jaminan kredit akan dapat digunakan antara lain untuk pelunasan kredit debitor yang tertunggak pembayarannya telah di nyatakan macet.

Untuk mendapatkan hak *preverent* kreditor (bank) harus melakukan pengikatan jaminan atau agunan kredit yang di serahkan oleh debitor kepada

bank, tentunya melalui lembaga jaminan yang di atur oleh undang-undang. Ketentuan undang-undang menyatakan secara tegas bahwa hipotek bersifat memaksa.<sup>21</sup> Melalui Surat Edaran Bank Indonesia Nomor 23/6/UKU tanggal 28 Pebruari 1991 disebutkan bahwa pengikatan agunan di lakukan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan

Pengikatan jaminan kredit harus di lakukan untuk memb-back up kredit yang di berikan.<sup>22</sup>

1. Untuk mendapatkan hak preverent atau hak yang diutamakan atas hasil penjualan barang jaminan krdit
2. Pengikatan jaminan kredit dapat berfungsi sebagai second way out atas penyelesaian kredit apabila kredit yang diberikan tidak dapat diselesaikan secara sebagaimana mestinya.
- 3 Bila lembaga jaminan Hipotek periksa apakah pesawat udara telah mempunyai tanda pendaftaran dalam register umum dan kebangsaan Indonesia

"Pesawat udara hanya menggunakan lembaga jaminan hipotek saja, segala sesuatu yang berhubungan dengan benda yang bersangkutan selaku obyeknya dan kepentingan para pihak sudah tertampung secara tuntas, sehingga tidak perlu membawa serta peranan fidusia. Sebab hal-hal yang menyangkut preferensi hak didahulukan, droit de suite, openbaarheid, spesialisitas, kemutlakan

---

<sup>21</sup> Kartini Muljadi, Gunawan Widjaja, *Hak Istimewa Gadai Dan Hipotek*, Kencana, Cet ke 2, 2007, h 216

<sup>22</sup> Daeng Naja, *Legal Audit Operasional Bank*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2006, h 147.

hak jaminan, azas prioritas dan tetap di kuasanya benda agunan oleh debitor, kesemuanya itu telah ada dalam hipotek.<sup>23</sup>

Pembebanan hak jaminan terhadap pesawat udara dengan hipotek memiliki beberapa keunggulan yang sangat menarik bagi pihak penyandang dana atau pemberi fasilitas kredit. Selain hak hipotek dilekati sifat kebendaan yang didaftar dalam register umum, dapat pula di rinci kemungkinan untuk mengadakan janji-janji khusus pada waktu membuat akta hipotek yakni

- a. Janji asuransi, Janji ini dapat di adakan untuk pertanggung jawaban bahaya dan kebakaran.
- b. Janji untuk tidak di sewakan. Janji sewa tidak perlu diadakan di dalam akta, karena perjanjian sewa menyewa tidak dapat diterapkan bagi pesawat udara.
- c. Janji untuk tidak dibersihkan. Janji ini tidak perlu dicantumkan di dalam akta, karena pembeli pesawat udara tidak dapat memohonkan pembersihan pesawat udara yang dibelinya.
- d. Janji untuk memberi kuasa menjual sendiri benda jaminan. Janji ini tidak dapat di cantumkan dalam akta hipotik pesawat udara. Pemegang hipotik yang bermaksud mengadakan eksekusi meletakkan beslag atas pesawat udara tersebut. Untuk ini, maka hipotik itu perlu diberi titel eksekutorial.

Dengan membuat janji-janji kepentingan bank selaku kreditor terjamin keamanannya. Tujuan pengikatan jaminan pesawat udara dengan Hipotek dalam pasal 1131 BW (*Burgerlijk Wetboek*), segala harta kekayaan debitor, baik yang berupa benda-benda bergerak maupun benda-benda tetap, baik yang sudah ada

---

<sup>23</sup> Moch Isnaeni, *op cit*, h 160-161.

maupun yang baru akan ada dikemudian hari, menjadi jaminan bagi semu perikatan utangnya. Dengan berlakunya ketentuan pasal 1131 BW itu, maka dengan sendirinya atau demi hukum terjadilah pemberian jaminan oleh seorang debitor kepada setiap kreditornya atas segala kekayaan debitor itu. Permasalahan timbul apabila terdapat beberapa kreditor yang ternyata debitor cidera janji terhadap salah satu kreditor atau beberapa kreditor itu, atau debitor jatuh pailit dan harta kekayaannya harus dilikuidasi. Sudah barang tentu masing-masing kreditor merasa mempunyai hak terhadap harta kekayaan debitor itu sebagai jaminan piutangnya, masing-masing. Menurut ketentuan pasal 1132 BW, harta kekayaan debitor itu menjadi jaminan secara bersama-sama bagi semua kreditor yang membe utang kepada debitor yang bersangkutan. Namun pasal 1132 BW memberikan indikasi bahwa diantara para kreditor itu dapat didahulukan terhadap kreditor-kreditor lain apabila alasan-alasan yang sah untuk didahulukan itu, alasan-alasan yang dimaksudkan dalam pasal 1132 BW itu ialah alasan-alasan yang ditentukan oleh undang-undang. Diantara alasan-alasan yang dimaksudkan oleh pasal 1132 BW itu, diberikan oleh pasal 1133 BW, yang menentukan bahwa hak untuk didahulukan bagi seorang kreditor tertentu terhadap kreditor-kreditor lain timbul dari hak istimewa, gadai, hipotik. Urutan dari hak untuk didahulukan yang timbul dari ketiga hak yang disebutkan dalam pasal 1133 BW itu, menurut pasal 1134 BW, Gadai dan hipotik lebih tinggi daripada hak istimewa lain, kecuali dalam hal-hal yang oleh undang-undang ditentukan sebaliknya. Dari ketentuan pasal 1132 BW itu dan dihubungkan pula dengan ketentuan pasal 1133 dan 1134 BW, maka kreditor yang tidak mempunyai kedudukan untuk didahulukan oleh undang-undang mempunyai kedudukan yang sama. Sebagaimana telah ditentukan

dalam pasal 1132 BW , hak mereka untuk memperoleh pembagian dari hasil penjualan harta kekayaan debitor, dalam hal debitor cidera janji, adalah berimbang secara proporsional menurut besarnya masing-masing piutang mereka. Pembagian menurut keseimbangan itu mendapat penegasan kembali dalam pasal 1136 BW. Dalam hal-hal tertentu, adakalanya seorang kreditor menginginkan untuk tidak berkedudukan sama dengan kreditor-kreditor lain. Karena kedudukan yang sama dengan kreditor-kreditor lain itu berarti mendapatkan hak yang berimbang dengan kreditor-kreditor lain dari hasil penjualan harta kekayaan debitor, apabila debitor cidera janji, sebagaimana menurut ketentuan pasal 1132 BW dan 1134 BW. Kedudukan berimbang itu tidak memberikan kepastian akan terjaminnya pengembalian piutangnya. Kreditor yang bersangkutan tidak akan pernah tahu akan adanya kreditor-kreditor lain yang mungkin muncul kemudian hari. Makin banyak kreditor dari debitor yang bersangkutan maka makin kecil pula kemungkinan terjaminnya pengembalian piutang yang bersangkutan apabila kerana sesuatu hal debitor menjadi berada dalam keadaan *insolven* (tidak mampu membayar utang-utangnya). Dan sebagai akibatnya, kemungkinan dinyatakan oleh Pengadilan debitor jatuh pailit dan harta kekayaannya dilikuidasi. Pengadaan hak-hak jaminan oleh undang-undang seperti hipotik dan gadai, adalah untuk memberikan kedudukan bagi seorang kreditor tertentu untuk didahulukan terhadap kreditor-kreditor lain. Itulah pula tujuan dari eksistensi hak tanggungan yang diatur oleh Undang-undang Hak Tanggungan. Semua pengikatan jaminan bersifat *accessoir* artinya perjanjian pengikatan jaminan eksistensinya atau kebendaannya tergantung perjanjian pokoknya yaitu perjanjian kredit atau perjanjian utang. Perjanjian pengikatan jaminan bukan merupakan perjanjian yang

berdiri sendiri tetapi tergantung pada perjanjian kredit sebagai perjanjian pokok sehingga perjanjian kredit harus dibuat lebih dahulu baru kemudian perjanjian pengikatan jaminan. Dengan demikian kedudukan perjanjian jaminan yang dikonstruksikan sebagai perjanjian *accessoir* mempunyai akibat hukum yaitu :<sup>24</sup>

- a. Eksistensinya tergantung perjanjian pokok atau perjanjian kredit
- b. Hapusnya tergantung perjanjian pokok atau perjanjian kredit.
- c. Jika perjanjian pokok batal, perjanjian jaminan ikut batal.
- d. Jika perjanjian pokok beralih maka ikut beralih juga perjanjian jaminan
- e. Jika perjanjian pokok beralih karena *cessi*, subrogasi maka ikut beralih juga perjanjian jaminan tanpa adanya penyerahan khusus.

Jika perjanjian kredit berakhir karena kreditnya telah dilunasi atau berakhir karena sebab lain maka berakhir pula perjanjian pengikatan jaminan. Jika perjanjian cacat yuridis dan batal maka perjanjian pengikatan jaminan ikut batal juga. Sebaliknya jika perjanjian pengikatan jaminan cacat dan batal karena suatu sebab hukum maka perjanjian kredit sebagai perjanjian pokok tidak batal. Debitur tetap harus melunasi hutangnya sesuai perjanjian kredit. Agar fungsi jaminan kredit sebagai salah satu upaya pengamanan jaminan kredit diharapkan dapat tercapai, maka terhadap jaminan kredit yang diajukan kepada bank harus dinilai secara sempurna. Bagaimana penilaian tersebut dilakukan bank adalah berdasarkan peraturan intern yang berlaku di bank yang bersangkutan. Tetapi secara umum mengenai penilaian jaminan kredit dapat dilakukan termasuk dalam kegiatan analisis kredit yang dilakukan dalam rangka sesuatu permohonan kredit atau sehubungan dengan penilaian kembali atas sesuatu kredit yang sudah

---

<sup>24</sup> Sutarno, *op cit*, h 142.

berjalan. Analisis kredit mempunyai berbagai fungsi antara lain sebagai dokumen utama yang menyajikan penilaian kelayakan usaha dan permohonan kredit termasuk mengenai kelayakan usaha dan kegiatan permohonan kredit termasuk mengenai kelayakan usaha dan kegiatan permohonan kredit atau debitur, atau sebagai dokumen bagi pihak pemutusan kredit atau pemeriksa kredit dalam memberikan suatu keputusan, atau pemeriksa kredit dalam memberikan suatu keputusan, atau untuk mengetahui risiko yang mungkin terjadi agar nantinya dapat diatasi, dan sebagainya. Analisis kredit memuat penilaian terhadap permohonan kredit dari berbagai aspek. Beberapa aspek yang lazim tercantum dalam suatu analisis kredit adalah berupa aspek hukum, aspek teknis dan produksi, aspek pemasaran, aspek keuangan, aspek organisasi dan manajemen, aspek sosiologi ekonomi, aspek lingkungan dan aspek jaminan. Semua aspek seperti tersebut diatas seharusnya terdapat pada setiap analisis kredit, tetapi sejauhmana kedalaman pembahasan dan penilaiannya, bentuk dan formatnya, sangat berkaitan dengan masing-masing jenis kredit, jumlah kredit, sektor usaha yang akan dibiayai dengan kredit dan sebagainya. Analisis kredit untuk kredit kecil yang diberikan kepada masyarakat golongan ekonomi lemah seharusnya tidak dibuat sama dengan analisis kredit untuk kredit korporasi. Tetapi setiap analisis kredit yang dibuat untuk menilai sesuatu permohonan kredit tetap harus mencakup semua aspek tersebut di atas. Sebagaimana telah dikemukakan sebelumnya, jaminan adalah salah satu unsur pemberian kredit seperti yang disebutkan dalam penjelasan ketentuan UU Perbankan Indonesia 1992/1998. Unsur-unsur lainnya adalah watak kemampuan, modal dan prospek usaha pemohon kredit Ke 5 unsur tersebut yang sering disebut 5C perkreditan, dijabarkan dalam bentuk analisis

kredit yang meliputi berbagai aspek yang berkaitan dan salah satu aspeknya adalah mengenai jaminan kredit. Dengan demikian sehubungan dengan fungsi jaminan kredit untuk mengamankan pemberian kredit dan mengamankan kepentingan bank, maka terhadap jaminan kredit yang diajukan oleh pemohon kredit harus dinilai dengan baik, bersama aspek-aspek lain dalam analisis kredit. Tata cara penilaian itu hendaknya ditetapkan secara tegas dalam suatu peraturan intern bank. Peraturan intern bank yang mengatur tentang penilaian jaminan kredit merujuk pula antara lain kepada ketentuan-ketentuan hukum jaminan yang berlaku di Indonesia. Dalam hukum positif Indonesia terdapat berbagai peraturan perundang-undangan yang mengatur jaminan dalam rangka utang piutang dan berkaitan dengan obyek yang dijaminan sehingga merupakan acuan dalam melakukan penilaian jaminan kredit. Setiap analis kredit (*account officer*) yang melakukan penilaian atas jaminan kredit yang diajukan oleh pemohon kredit harus mengacu kepada ketentuan-ketentuan dalam peraturan perundang-undangan tersebut. Secara umum dalam BW disebutkan bahwa ada beberapa jenis lembaga jaminan yang ada dan berlaku di Indonesia. Lembaga jaminan tersebut antara lain Gadai, Fidusia, Hipotik dan Creditverband. Setelah Undang-Undang No 4 Tahun 1994 tentang Hak Tanggungan keluar maka terhadap tanah dan rumah atau bangunan di atasnya diatur secara khusus dalam jaminan Hak Tanggungan. Mengenai Fidusia diatur dalam Undang-Undang No 42 tahun 1999 tentang jaminan fidusia atau barang yang sifatnya tidak tetap (barang bergerak). Secara umum lembaga jaminan yang ada di Indonesia dibagi atas lembaga jaminan atas benda bergerak dan lembaga jaminan atas benda tetap. Untuk lembaga jaminan terhadap benda tetap adalah Hak Tanggungan dan Hipotik, sedangkan untuk benda

bergerak lembaga jaminannya adalah Gadai dan Fidusia. Dalam BW, hipotik hanya diatur secara umum saja yaitu pasal 1162 sampai pasal 1232. hal ini tentu tidak sebanding dengan lembaga jaminan lainnya, seperti fidusia dengan UU No 44 Tahun 1999 dan UU Hak Tanggungan dengan UU NO 42 (UUHT). Tidak jelasnya aturan tentang Hipotik khususnya Hipotik Pesawat Terbang dan helikopter ini dapat menimbulkan kesulitan bagi para pengguna lembaga jaminan ini. Peraturan tentang Hipotik yang ada pada saat ini dirasa kurang sesuai lagi dengan kebutuhan, perkembangan zaman, pengetahuan dan teknologi. Secara umum peraturan perundang-undangan yang terkait dan mengatur mengenai hipotik pesawat terbang dan helikopter ini selain pasal 1162 sampai dengan pasal 1232 BW antara lain adalah Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 pasal 12 tentang Penerbangan menyebutkan bahwa "pesawat terbang dan helikopter yang telah mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia dapat dibebani Hipotik Peraturan Pemerintah No. 3 Th 2001 pasal 33 ayat (1) f tentang keamanan dan keselamatan Penerbangan Menyebutkan bahwa pesawat yang dihipotikkan dalam kaitannya dengan pendaftaran dan penghapusan tanda kebangsaan. Salah satu hal yang perlu diperhatikan adalah ketentuan dari UU No 42 Th 1999 tentang Fidusia pada pasal 3 (3) yang menyatakan bahwa Undang-Undang ini tidak berlaku terhadap pesawat terbang dan helikopter. Jadi dengan kata lain bahwa helikopter dan pesawat terbang bukanlah objek dari fidusia sejak UU ini berlaku. Hipotik pesawat terbang secara umum berarti bahwa pemilik pesawat terbang sebagai pemberi hipotik membuat perjanjian kredit sebagai perjanjian utama dengan pihak kreditur dalam hal ini bank, untuk memperoleh kredit, kemudian untuk menjamin kepastian hukum, pihak bank (penerima

hipotik) biasanya mensyaratkan untuk membuat perjanjian penjaminan hipotik untuk kredit tersebut. Hipotik sifatnya *accessoir* yaitu mengikuti perjanjian pokok tersebut yang dalam hal ini perjanjian kredit. Dalam pasal 1162 KUH Perdata menyebutkan bahwa ;

“Hipotik adalah hak kebendaan atas benda-benda tak bergerak untuk mengambil penggantian daripadanya bagi pelunasan suatu perikatan.”

Dari uraian diatas dapat diketahui bahwa terhadap pesawat terbang dan helikopter, lembaga jaminan yang tersedia adalah hipotik demikian juga dengan kapal laut yang berbobot minimal 20 m<sup>3</sup>. persamaannya adalah sama-sama benda tetap karena sifat terdaftarnya. Meskipun sifat kebendaannya merupakan benda bergerak tapi dengan adanya kewajiban mendaftarkannya dalam daftar pusat (*register public*) kapal maka ia berubah status menjadi benda tetap. Pada hipotik pesawat terbang, yang dijadikan jaminan adalah Surat Tanda Kepemilikan, bukan pesawatnya secara nyata seperti dalam gadai, meskipun menurut sifatnya pesawat terbang adalah benda bergerak. Dengan adanya pendaftaran pesawat terbang tersebut, maka statusnya berubah dari benda yang bergerak menjadi benda tetap. Bidang penerbangan yang semakin sentral dalam era pembangunan nasional, ditangani oleh pemerintah dengan perangkat perundangan, yakni sebagaimana tertuang dalam Undang-Undang Nomer 15 Tahun 1992. Peraturan ini dimaksudkan untuk menggantikan undang-undang penerbangan yang lama, yakni Undang-Undang Nomor 83 Tahun 1958 yang dirasakan sudah tak mampu lagi menampung kebutuhan disepular angkutan udara yang semakin sarat dengan persoalan-persoalan baru. Berdasarkan pasal 9 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 dinyatakan bahwa pesawat udara yang dioperasikan di Indonesia harus

mempunyai tanda pendaftaran. Untuk keperluan itu sebagai tindak lanjutnya akan dibentuk peraturan pemerintah yang secara fungsional akan menjabarkan lebih lanjut dari apa yang ditetapkan oleh pasal 9 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tersebut. Tanda pendaftaran Indonesia hanya akan diberikan kepada pesawat udara yang memenuhi salah satu persyaratan kepemilikan yang ditetapkan yakni :

1. dimiliki oleh warganegara Indonesia atau dimiliki oleh badan hukum Indonesia,
2. dimiliki oleh warga Negara asing atau badan hukum asing dan dioperasikan oleh warganegara Indonesia untuk jangka waktu pemakaiannya minimal dua tahun secara terus menerus berdasarkan suatu perjanjian sewa beli, sewa guna usaha atau bentuk perjanjian lainnya.
3. dimiliki oleh instansi pemerintah
4. dimiliki oleh lembaga tertentu yang dizinkan pemerintah.

Sedang pasal 10 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 mengatur tentang kebangsaan pesawat udara . Indonesia yang pelaksanaannya akan ditangani lebih lanjut dengan peraturan tersendiri. Dengan hadirnya ketentuan-ketentuan tersebut dapat disimak bahwa pesawat udara komersial yang dioperasikan diwilayah Indonesia selalu akan didaftar dalam suatu register yang sengaja disediakan untuk itu. Tanpa ada tanda pendaftaran, jelas sebuah pesawat udara tidak mungkin berfungsi sebagai sarana angkutan udara dan juga tidak akan mungkin memperoleh tanda kebangsaan Indonesia. Jadi pendaftaran pesawat udara itu merupakan keharusan fungsional yang wajib dilakukan oleh pengelolanya sesuai peruntukan yang dikehendaki agar bias beroperasi. Tindakan mendaftarkan pesawat udara selain untuk keperluan fungsional yang melekat, juga

akan berakibat pada aspek-aspek keperdataan terhadap pesawat udara itu sendiri selaku objek hukum. Ini terbukti dari munculnya pasal 12 UU No 15/1992 yang menegaskan bahwa pesawat udara yang telah didaftar dan sudah memiliki kebangsaan Indonesia bila dijadikan agunan akan dibebani dengan hipotek. Tentang siapa yang berwenang membebani pesawat udara itu dengan hipotek, tidak dapat lepas dengan pengaturan tentang siapa saja yang diperkenankan untuk mempunyai hak milik atas pesawat udara Indonesia.

Dalam rangka kegiatan pemberian kredit sebagai salah satu usaha utama bank dalam menyalurkan dananya ke masyarakat, pada umumnya bank mensyaratkan penyerahan jaminan kredit. Dalam kegiatan pinjam meminjam uang yang terjadi di masyarakat, sering mengkaitkan dengan syarat penyerahan jaminan oleh peminjam kepada pemberi pinjaman. Kredit perbankan adalah derivatif dari kegiatan pinjam meminjam uang. Dengan demikian terjadinya penyerahan jaminan kredit karena pemberian kredit oleh bank kepada pemohon kredit merupakan sesuatu yang lazim di lakukan di lingkungan perbankan, termasuk di Indonesia. Bank adalah suatu badan usaha yang melakukan kegiatan di bidang keuangan dan sumber dananya tidak hanya berupa modal bank yang disetorkan oleh pemiliknya tetapi juga berasal dari masyarakat penyimpan dana. Sehubungan dengan itu apabila kredit yang disalurkaninya tidak dibayar kembali oleh debitor, maka akan terjadi kerugian pada bank yang dapat mempengaruhi kecukupan modalnya dan juga keamanan dana masyarakat yang tersimpan pada bank yang bersangkutan. Oleh karena itu terhadap pemberian kredit yang di laksanakan bank perlu adanya berbagai pengamanan agar pelunasan kredit dapat tercapai dan bank tidak mengalami kerugian. Salah satu upaya pengamanan tersebut adalah dengan

cara mensyaratkan penyerahan jaminan kredit oleh pemohon kredit dan jaminan kredit itu dinilai untuk selanjutnya diikat secara sempurna sesuai dengan ketentuan hukum yang berlaku. Jaminan kredit yang baik dan aman adalah salah satu upaya pengamanan kredit di samping upaya pengamanan lainnya. Dan akan berfungsi setelah dicairkan pada saat debitor wanprestasi terhadap bank. Hasil pencairan jaminan kredit akan dapat digunakan antara lain untuk pelunasan kredit debitor yang tertunggak pembayarannya telah di nyatakan macet.

Dalam perjanjian pemberian kredit perbankan dengan jaminan hipotik pesawat terbang, yang umumnya dapat menimbulkan kesulitan bagi pihak bank adalah tahap penyelesaian kredit macet dalam hal pelaksanaan eksekusi benda jaminan pesawat terbang tersebut. Hal ini disebabkan karena karakteristik dari pesawat terbang yang merupakan benda berteknologi tinggi, mahal dan penuh resiko dalam operasionalnya, juga karena umumnya pesawat yang menjadi jaminan tersebut tidak dibeli dengan cara tunai. Konsep hipotik pesawat terbang sebagai jaminan kredit dalam hal ini berkaitan dengan perlindungan terhadap kegiatan pemberian kredit dan kepastian akan pengembalian kredit yang telah dikururkan. Bahwa hipotik pesawat terbang sebagai jaminan kredit dalam hal ini dipahami sebagai suatu mekanisme yang bekerja untuk tujuan memberikan kepastian dan keamanan hak bagi bank atas pengembalian dana yang telah dikururkan dalam bentuk kredit. Penyelesaian terhadap kredit bermasalah ini harus dilakukan bank dengan cepat dan tepat, agar bank tidak terjerumus ke dalam keadaan yang merugikan kegiatan usahanya. Eksekusi terhadap objek jaminan kredit merupakan langkah terakhir penyelesaian kredit macet. Penelitian ini memprioritaskan pada masalah bentuk penyelesaian kredit bermasalah dalam

rangka melindungi kepentingan hukum bank sebagai pemegang jaminan hipotik pesawat terbang dan masalah pilihan bentuk eksekusi penjualan dibawah tangan yang lebih disukai oleh bank pemegang jaminan hipotik pesawat terbang daripada bentuk eksekusi lain, sebagai langkah penyelesaian kredit macet. Menurut Undang-Undang Nomor 15 tahun 1992 tersebut yang dimaksud dengan *pesawat udara* adalah

*“setiap alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara. Sedangkan yang dimaksud dengan pesawat terbang adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap, dan dapat terbang dengan tenaga kerjaya sendiri. Selanjutnya undang-undang itu memberikan batasan mengenai helikopter, yaitu adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, dapat terbang dengan sayap berputar, bergerak dengan tenaga sendiri.”*

Annex memerinci pula macam-macam pesawat yang diklasifikasikan sebagai pesawat udara (*aircraft*), yaitu pesawat terbang (*airplane*), kapal terbang (*airship*), *helikopter*, *balon-balon bebas dan balon-balon yang dikendalikan (free and captive balloons)*, *pesawat terbang layang (gliders)*, *layang-layang dan parasut*<sup>25</sup>. Batasan dalam Undang-undang Belanda. Pasal 1 S 1957 No. 72 Belanda memberi batasan bahwa pesawat udara adalah “setiap pesawat yang dapat berada dalam angkasa disebabkan oleh kekuatan yang mempergunakan tekanan udara.”<sup>26</sup>

Sampai sebelum tahun 1971, yaitu sebelum dikeluarkannya Pengumuman Dirjen Udara No. 1 Tahun 1971 tentang *Motgage Persawat Terbang*, tidak ada peraturan perundang-undangan Indonesia yang menentukan dan mengatur secara khusus lembaga jaminan kredit bagi pesawat terbang dan helikopter. Di dalam BW maupun KUH Dagang tidak pula dapat dijumpai . pada waktu itu bila bank

<sup>25</sup> Priyatna Abdurrasyid, *Beberapa pandangan terhadap Bentuk Hak-hak dan Jamiann azas Pesawat Udara*, Bina Cipta, h 227..

<sup>26</sup> Mariam Darus Badruzaman, *Bab-ban Tentang Hipotik*, Bandung, Alumni, 1986, h 119.

menerima pesawat terbang sebagai jaminan kredit maka pengikatan jaminannya akan dilakukan dengan menggunakan lembaga fidusia, karena bank berpendapat bahwa pesawat terbang adalah benda bergerak. Jadi perlakuan bank sama dengan memperlakukan kendaraan bermotor apabila diterima menjadi agunan kredit yang diberikan oleh bank. Baru pada tahun 1971, yaitu setelah Direktorat Jenderal Perhubungan Udara mengeluarkan Pengumuman Dirjen Udara Nomor. 1 Tahun 1971 tentang Mortgage Pesawat Terbang, yang disusuli dengan Pengumuman Dirjen Perhubungan Udara No. 2 Tahun 1972 tanggal 27 November 1972 tentang Peniadaan Perkataan Hipotek dalam Pengumuman Dirjen. Perhubungan Udara No. 1 Tahun 1971, Departemen Perhubungan menetapkan bahwa lembaga jaminan kredit yang dapat dibebankan kepada pesawat terbang adalah mortgage. Menurut Mariam Darus Badruzaman, "Bahwa oleh karena materi yang diatur adalah hak kebendaan yang harus diatur dengan peraturan perundang-undangan bertingkat undang-undang, maka keabsahan dari Pengumuman Dirjen Perhubungan Udara itu diragukan."<sup>27</sup> Di samping itu pula lembaga jaminan yang dikenakan oleh hukum Indonesia adalah hipotek dan bukan mortgage sekalipun mortgage mempunyai kandungan yang hampir sama dengan hipotek. Baru setelah dikeluarkan Undang-undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, maka lembaga jaminan kredit bagi pesawat terbang dan helikopter memperoleh penetapan yang menjamin kepastian hukum. Pasal 12 Undang-undang tersebut menentukan bahwa pesawat terbang dan helikopter yang telah mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia dapat dibebani hipotek. Oleh karena disatu pihak BW menentukan bahwa gadai adalah suatu hak kebendaan atas benda-

---

<sup>27</sup> **Sudargo Gautama**, *Indonesia dan Konvensi-konvensi International Mengenai Hipotek Atas Kapal Laut Dan Kapal Terbang*, Bina Cipta, h 207.

benda bergerak Pasal 1150 BW, dan dibebani hipotek. Oleh karena di satu pihak BW menentukan bahwa gadai adalah suatu hak kebendaan atas benda-benda tak bergerak Pasal 1162 BW, sedangkan di pihak lain pesawat terbang dan helikopter yang telah mempunyai pendaftaran dan kebangsaan Indonesia diklasifikasikan sebagai benda tidak bergerak. Secara *a contrario* maka pesawat terbang dan helikopter yang belum mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia adalah benda bergerak; sehingga apabila dikehendaki oleh kreditur untuk menjadi jaminan harus dilaksanakan dengan menggunakan lembaga gadai atau *fidusia*.

Pasal 12 dan ketiga ayatnya, yaitu ayat (1), (2) dan (3) dari Undang-undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, adalah satu-satunya pasal dari Undang-undang itu yang berbicara mengenai lembaga jaminan kredit dalam hal benda yang menjadi jaminan adalah pesawat terbang dan helikopter. Bunyi lengkap dari Pasal 12 itu adalah sebagai berikut :

- (1) Pesawat terbang dan helikopter yang telah mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia dapat dibebani hipotek,
- (2) Pembebanan hipotek pada pesawat terbang dan helikopter sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) harus didaftarkan,
- (3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) diatur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Sehubungan dengan rumusan Pasal 12 yang berbunyi sebagaimana tersebut diatas, maka timbul pertanyaan yang jawabannya diperlukan demi kepastian hukum. Kata-kata dari ayat (1) yang berbunyi "... dapat dibebani hipotek" telah mengundang masalah, yaitu apakah rumusan ayat (1) itu berarti bahwa pesawat terbang dan helikopter dapat dibebani bukan semata-mata dengan hipotek saja, tetapi dapat pula dibebani dengan hak-hak jaminan lain seperti gadai dan f.e.o. Bila seandainya rumusan ayat (1) itu berbunyi :

“Hak jaminan yang dapat dibebankan pada pesawat terbang atau helikopter yang telah mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia adalah hipotek.”

Pemasangan hipotek yang berkenaan teruma dengan syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan yang tercantum dalam pasal-pasal 1178 BW, 1185 BW dan 1210 BW dan 297 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang. Debitor memberi kuasa kepada kreditor menjamin bahwa pesawat tersebut adalah<sup>28</sup>

- Benar-benar miliknya,
- Bebas dari sitaan oleh pihak manapun dan dalam bentuk apapun serta tidak akan atau telah di jaminkan secara bagaimanapun pada pihak lain sebagai jaminan hutang dan menjamin pula bahwa bank dan juga selalu penerima kuasa tidak akan mendapat tuntutan atau gugatan dari pihak lain yang menyatakan mempunyai hak atas pesawat terbang tersebut baik sebagai pemilik atau sebagai pemegang jaminan dan oleh karena itu pemberi kuasa membebaskan bank dari segala tuntutan tersebut
- Selanjutnya debitor pemberi kuasa membebaskan dan mengambil alih segala tanggung jawab dalam bentuk apapun juga yang dipertanggung jawabkan atau dibebankan kepada bank sebagai tuntutan gugatan.

Di dalam akta tersebut juga di tuangkan agar debitor memenuhi ketentuan-ketentuan- ketentuan yang telah di tetapkan oleh bank sebagai kreditor :

1. Mengasuransikan jaminan pesawat udara dengan akta hipotek
2. Janji untuk tidak di sewakan kepada pihak lain

---

<sup>28</sup> **Arry S**, *Akta Kuasa Untuk Memasang Hipotek*, Notaris di Jakarta, 2007.

3. Janji untuk memberi kuasa menjual sendiri pesawat udara yang telah dijaminkan oleh debitor.

Maka jelas hipotek adalah satu-satunya lembaga jaminan kredit yang dapat dibebankan atas pesawat terbang dan helikopter yang telah mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia. Jawaban atas pertanyaan itu dapat diperoleh bila peraturan pemerintah yang dimaksud dalam ayat (3) Pasal 12 itu telah ada. Ternyata peraturan pemerintah yang dimaksud dalam ayat (3) Pasal 12 itu telah ada. Ternyata peraturan pemerintah yang dimaksud itu belum dikeluarkan. Sampai sejauh ini yang telah ada baru berupa Rencana Peraturan Pemerintah (RPP) yang telah disusun oleh Departemen Perhubungan, Direktorat Jenderal Pehubungan Udara dan antara lain telah disampaikan kepada Bank Indonesia dan selanjutnya telah pula diteruskan oleh Bank Indonesia kepada bank-bank untuk mendapat kajian. .

Menurut RPP tersebut selain dapat dibebani hipotek, ternyata pesawat terbang dan helikopter dapat juga dibebani dengan mortgage dan fidusia. Hal dapat diketahui dari Pasal 1 RPP tersebut yang berbunyi sebagai berikut :

Dalam Peraturan Pemerintah ini yang dimaksud dengan :

1. Jaminan pesawat udara meliputi hipotek, mortgage dan fidusia
2. Kecuali ditentukan lain, pesawat udara adalah pesawat terbang atau helikopter.

Penjelasan dari Pasal 1 ayat (2) menurut hemat pulis sangat tidak tepat .

Bunyi penjelasannya adalah :

“Pesawat udara selain pesawat terbang dan helikopter dan helikopter tidak mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan, oleh karena itu tidak dapat dibebani hipotek, mortgage dan fidusia”.

Ketidaktepatan penjelasan itu ialah yang menyangkut fidusia. Menurut hukum fidusia (yang merupakan modifikasi dari gadai) adalah hak kebendaan atas barang-barang bergerak. Oleh karena pesawat terbang dan helikopter yang telah mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia adalah benda tidak bergerak (karena dapat dibebani hipotek), maka tidak mungkin dapat dibebani gadai atau fidusia. Dengan demikian karena secara *a contrario* pesawat terbang dan helikopter yang tidak mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia adalah benda bergerak., maka hak jaminan yang yang dapat dibebankan adalah gadai dan fidusia. Hal ini analog dengan ketentuan pasal 314 ayat (4) KUH Dagang yang secara tegas (*explicit*) menentukan bahwa atas kapal-kapal yang berukuran paling sedikit 20 M3 isi kotor tidak dapat diletakkan hak gadai. Dengan kata lain menurut hemat penulis. RPP yang dimaksud sebagai peraturan pelaksanaan dari Undang-undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan bertentangan dengan undang –undang tersebut.

### **BAB III**

## **UPAYA BANK DALAM RANGKA PENANGKAL RESIKO PENGUCURAN DANA PINJAMAN BERAGUNAN PESAWAT UDARA**

### **1. Pesawat Udara Sebagai Sarana Transportasi**

Pesawat udara sebagai alat transportasi di Indonesia sangat di minati dewasa ini karena jarak yang berjauhan dari kepulauan satu ke kepulauan lainnya meliputi wilayah daratan, laut, dan udara. Sarana penghubung agar terwujud dari pulau satu ke pulau lainnya dapat dengan mudah di tempuh hanya beberapa jam saja keinginan untuk segera ke tempat tujuan dapat dengan mudah dan cepat dengan menggunakan pesawat udara kita tinggal beli ticket sesuai keinginan kita. Perbedaan letak pulau bukanlah merupakan penghalang jika tersedia sarana perhubungan yang baik. Sarana perhubungan yang baik ini perlu diadakan untuk mewujudkan melalui sarana transportasi pesawat udara. Transportasi merupakan sarana yang sangat menentukan keberhasilan suatu kegiatan perekonomian dan pembangunan. Dengan adanya sarana transportasi darat, laut maupun udara yang baik dan memadai maka dari segi kualitas dan kuantitas akan dapat mendukung pertumbuhan ekonomi yang baik demi tercapainya tujuan pembangunan nasional. Salah satu sarana transportasi yang dipergunakan untuk kegiatan perhubungan adalah transportasi udara dengan memanfaatkan jasa penerbangan. Jasa penerbangan adalah salah satu sarana yang efektif karena dapat memberikan banyak keuntungan, yaitu dengan diperolehnya efisiensi waktu dan juga tenaga oleh para pengguna, karena biaya yang harus dikeluarkan lebih tinggi. Dalam angkutan pesawat udara penumpang yang memiliki dokumen angkutan sebagai

realisasi persetujuan angkutan antara orang tersebut dengan pihak pengangkut atau perusahaan penerbangan, dengan demikian orang tersebut adalah penumpang yang sah. Sebagai penumpang yang sah, bila akibat kecelakaan pesawat terbang yang di tumpanginya, orang tersebut meninggal dunia, maka dengan kesahannya dan dokumen yang menyertainya, isteri atau suami atau anak-anaknya, atau orang tua almarhum dapat mengajukan tuntutan ganti rugi kepada perusahaan angkutan udara. Dewasa ini sarana transportasi udara dengan menggunakan pesawat terbang telah digunakan sebagai alternatif alat transportasi dan telah menjadi transportasi umum. Biaya operasional yang cukup mahal menjadi faktor kendala bagi arus distribusi orang, barang dan jasa dari satu kota ke kota lain dari satu pulau ke pulau lain bahkan dari suatu negara ke negara lain. Dalam mencapai tujuan yang diinginkan para penumpang pesawat atau untuk pengiriman barang melalui udara harus tunduk kepada segala ketentuan perjanjian melalui udara. Perjanjian angkutan udara antara penumpang dengan pengangkut atau pihak pengiriman barang untuk mengangkut dengan pesawat udara dengan imbalan bayaran atau prestasi lain. dalam hal :

- a. Dokumen angkutan
- b. Ticket penumpang
- c. Ticket bagasi
- d. Untuk pengiriman barang dengan surat muatan udara
- e. Pertanggung jawaban pengangkutan dan lain-lain<sup>29</sup>

Kendala operasional ini harus segera diatasi mengingat arti penting dari jasa transportasi udara ini bagi pertumbuhan perekonomian nasional. Usaha

---

<sup>29</sup> G. Kartasapoetra, E. Roekasih, *Segi-segi hukum Dalam Charter dan Asuransi Angkutan Udara*, Armico, Bandung, h 15.

penerbangan adalah memerlukan modal yang sangat banyak. Resiko investasi dan keselamatan pengguna jasa juga tinggi. Dengan keunggulan pesawat udara dan helikopter yang berteknologi tinggi serta keuntungan efisien waktu yang diperoleh pengguna jasa transportasi. Sudah banyak operator penerbangan komersial yang telah eksis dalam bisnis jasa penerbangan. Hal ini akan membawa manfaat yang positif bagi pengguna jasa karena semakin banyak pihak yang bergerak dibidang bisnis operator penerbangan ini, akan menimbulkan semangat kompetisi antar operator penerbangan. Persaingan usaha ini umumnya akan membawa banyak keuntungan bagi pengguna jasa, karena dengan persaingan usaha yang sehat, pada akhirnya konsumen pengguna jasa yang akan diuntungkan dengan adanya layanan fasilitas yang diberikan.

## **2. Nilai Ekonomis Pesawat Udara**

Kemajuan teknik penerbangan dan peningkatan operasi serta sarana-sarana pendukungnya, menimbulkan gairah masyarakat untuk melaksanakan maksud-maksudnya dengan mempergunakan pesawat terbang sebagai nilai ekonomis baik kepentingan dinas, kepentingan bisnis, kepentingan pribadi dan lain-lain. Bagi penumpang angkutan dengan menggunakan pesawat terbang merupakan angkutan yang tidak menjemukan karena dalam waktu yang relatif singkat mereka telah ada di tempat tujuan, selain itu sistem pelayanannya sangat baik. Pengangkutan melalui udara di tanah air kita telah digalakan demikian rupa dari ujung darat sampai ujung timur angkutan udara telah menghubungkan tempat kota-kota tertentu, dalam waktu singkat telah dapat di capai oleh yang berkepentingan, karena sarana-sarana angkutan, baik pesawat angkut maupun lapangan-lapangan

terbang telah berkembang dengan pesat. Dalam daftar Penerbangan Umum yang di keluarkan Direktorat Keselamatan. Di antara pesawat udara memiliki nilai ekonomis menandakan bahwa usaha di bidang angkutan udara ini banyak menguntungkan bagi pengusaha angkutan udara. Perhatian dalam bidang angkutan udara ini dengan demikian dari dua belah pihak, yaitu dari pihak perusahaan dengan meningkatkan pelayanan angkutan termasuk pengadaan pesawat-pesawat untuk komersial yang memiliki nilai ekonomis sebagai alat transportasi dan dari masyarakat yang bergairah sebagai pengguna jasa pesawat terbang. Bahkan gairah masyarakat dan usaha-usaha peningkatan angkutan udara tidak terpengaruh oleh adanya musibah-musibah yang terjadi, seperti halnya pesawat angkut yang jatuh. Pemerintah dalam melaksanakan pembangunan dan kesejahteraan masyarakat, telah banyak pula mempergunakan pesawat terbang dalam menunjang keberhasilan program-programnya, seperti dalam rangka penunjang perekonomian. Dimana untuk kepentingan-kepentingan ini sering dilakukan angkutan pesawat terbang yang di pilih tidak saja terbatas pada dalam lingkungan kawasan nasional saja, tapi juga untuk angkutan udara Internasional.

Pelayanan di samping memiliki keperluan nilai kesejahteraan dan pelayanan pesawat terbang untuk keperluan komersial ( ekonomis)

1. Panitia jemaah haji, mengingat banyaknya para calon jemaah haji yang mendaftar untuk diangkut dengan pesawat terbang, telah menggunakan pesawat terbang sebagai angkutan para calon jemaah tersebut. Dengan diangkutnya mereka ke tempat tujuan dengan menggunakan pesawat terbang maka maskapai pun banyak mendapatkan keuntungan.

2. Dalam hal pelayanan komersial, biasanya sebuah perusahaan angkutan atau perusahaan penerbangan yang telah mendapat keputusan untuk melaksanakan angkutan melalui udara secara masal.

### 3. Pengasuransian Pesawat Udara Sebagai Objek Jaminan

Pesawat terbang dan helikopter yang dijaminakan wajib di asuransikan. Di lihat dari berlakunya asas kebebasan berkontrak dalam hukum perjanjian Indonesia kewajiban mengasuransikan ini merupakan pembatasan terhadap kebebasan dari kreditur dan debitur dalam membuat perjanjian. Kewajiban mengasuransikan pesawat terbang dan helikopter di benarkan untuk melindungi pihak ketiga, sebagaimana kita ketahui pesawat terbang dan helikopter dapat mencelakai orang-orang lain, misalnya pesawat terbang itu menabrak rumah karena *take off* yang gagal, melakukan *landing* yang gagal atau jatuh di tengah-tengah perumahan atau kerumunan orang. Bila demikian tujuan dari keharusan bagi pesawat yang menjadi jaminan untuk di asuransikan, maka kewajiban asuransi yang di maksud harus di sebutkan bahwa asuransi yang di tutup itu adalah *Aviation Insurance* yang *comprehensive* yang meliputi resiko *material damage* dan *third party liability* Yang dimaksudkan *third party liability* adalah bahwa apabila karena akibat kecelakaan pesawat udara tersebut timbul kerugian bagi pihak ketiga, maka pihak ketiga akan memperoleh ganti kerugian dari perusahaan asuransi atas dasar penutupan asuransi oleh perusahaan penerbangan atau pemilik pesawat yang dimaksud. Kiranya kewajiban untuk menutup *Aviation Insurance* yang *comprehensive* itu tidak hanya di batasi bagi pesawat terbang dan helikopter yang menjadi jaminan, tetapi diwajibkan bagi semua pesawat terbang dan

helikopter. Hal itu seyogyanya telah ditentukan di dalam Undang-Undang No.15 Tahun 1992 tentang Penerbangan. Namun oleh karena sudah terlanjur tidak di atur di dalam undang-undang No. 15 tentang Penerbangan kiranya dapat di atur di dalam peraturan pelaksanaan dari undang-undang itu.

Pesawat terbang merupakan suatu alat angkutan melalui udara yang di buat oleh manusia dan diterbangkan oleh manusia , karena resiko-resiko ini jika dipikul sendiri oleh pemilik pesawat terbang tentu tidak akan bertanggung terutama dalam tanggung jawab dalam menghadapi para penumpang yang di angkutnya, maka beberapa perusahaan penerbangan dan perusahaan angkutan melalui udara sangat memanfaatkan uluran tangan perusahaan-perusahaan yang bergerak dalam bidang pertanggung/perasuransian untuk turut memecahkan segala beban yang mungkin akan segera dihadapi oleh perusahaan penerbangan atau perusahaan angkutan melalui udara selama perusahaan-perusahaan tersebut sedang menjalankan operasionalnya apalagi pesawat udara tersebut menjadi jaminan pada sebuah bank. Beberapa resiko dalam penerbangan :

a. Resiko- resiko di daratan (*ground risks*)

Sebelum di terbangkan (selama masih ada di daratan ) beberapa kemungkinan yang akan ditanggung oleh alat angkut itu selalu ada, yang dimaksud dengan selama di daratan yaitu selama pesawat itu ada di lingkungan lapangan terbang, resiko di tambak atau menabrak pesawat lain yang memasuki lapangan sehubungan dengan tugas-tugas di lapangan, bahkan selama pesawat tersebut masih ada di hanggarpun resiko itu tetap ada seperti akibat kebakaran, akibat tangan-tangan jahil akibat hanggarnya tertabrak pesawat lain dan sebagainya.

b. Resiko-resiko selama penerbangan

Selama dalam penerbangan, flight and taxiing risks ditimbulkan oleh jatuhnya pesawat terbang yang disebabkan kerusakan mesin, tabrakan di udara atau karena ledakan dari barang-barang yang diangkutnya. Kortsluiting listrik dari instalasi listrik dalam pesawat, kurangnya cakupannya pilot, pengaruh cuaca dan angin dapat pula menyebabkan pesawat tersebut menimbulkan *incident* dan *accident*.

c. Resiko *Hi Jacking, War, Strikes, Riots*

Resiko akibat pembajakan, peperangan, pemogokan dan timbulnya huru-hara yang kesemuanya itu dapat menimbulkan bahaya terhadap keselamatan angkutan melalui udara, baik diderita oleh pesawatnya, perusahaan angkutannya maupun oleh para penumpang atau barang-barang muatannya.

d. Resiko-resiko terhadap pihak ketiga

Ada kemungkinan pesawat yang mengalami kerusakan selama dalam penerbangannya akan jatuh menimpa pabrik, perumahan, sehingga menimbulkan kerugian-kerugian pada pihak ketiga, dengan demikian sehubungan dengan tanggung jawabnya pemilik pesawat terbang atau perusahaan pengangkutan melalui udara harus memberikan ganti rugi terhadap mereka yang menjadi korban kecelakaan dan pesawat yang terbakar kepada bank sebagai pihak ketiga

Resiko-resiko lainnya, seperti resiko pemilik pengusaha pelabuhan udara, resiko pabrik pembuat pesawat terbang lain-lainnya lagi yang harus ditanggung sehubungan dengan pemilikan dan pengoperasian pesawat terbang, kemungkinan-

kemungkinan tibulnya tetap ada. Yang terpenting dalam hubungan angkutan melalui udara ialah resiko-resiko terhadap penumpang dan muatan, dan pihak ketiga yaitu bank bagaimanakah usaha-usaha pihak perusahaan penerbangan memperkecil atau memperingan tanggung jawabnya. Dalam hukum BW usaha ini dilindungi baik tentang badan hukumnya, persetujuan yang dibuatnya dengan pihak yang membutuhkan jasa usaha perusahaan. Dalam hal kesanggupan usaha untuk menutupi ganti rugi yang dihadapi oleh pihak ketiga yaitu bank karena pesawat di buat sebagai agunan bank biasanya sangat besar dikarenakan :

- a. Terjadinya persetujuan antara perusahaan penanggung (asuransi) dengan pihak tertanggung, bahwa tertanggung akan secara teratur memenuhi membayar uang premi pertanggungagn sesuai dengan maksud pertanggungan itu dibuat dan pihak penanggung akan mengganti atau membayar kepada tertanggung sejumlah ganti rugi/santunan sejumlah yang tertulis dalam polisnya, bila peristiwa yang menjadi sebab diadakannya pertanggungan itu menimpa tetanggung.
- b. Perusahaan asuransi biasanya mereasuransikan lagi pertanggungan yang dibuatnya kepada perusahaan asuransi Internasional, dengan demikian pembayaran-pembayaran yang demikian besar dalam peristiwa musibah pesawat terbang dapat segera dilaksanakan perusahaan-perusahaan yang menerima penutupan biasanya membuka cabang di tiap-tiap negara, yang akan mempermudah hubungan dan tuntutan dalam hal ganti rugi yang terjadi daerah lingkungannya.

Sehubungan dengan keinginan perusahaan angkutan udara dalam menutup pertanggungan dengan perusahaan asuransi, agar jika terjadi suatu bencana

sedemikian rupa besarnya sehingga di rasakan terlalu besar bagi bank tersebut untuk dapat memikulnya sendiri. Apabila bank tersebut merasa bahwa resikonya terlalu besar bagi bank tersebut bila seluruh permintaan sesuatu nasabah tertentu dipikul sendiri sekalipun mungkin dari segi ketentuan *legal lending limit* atau batas maksimum pemberian kredit (BMPK) dari bank tersebut belum terlampaui sebagaimana hal tersebut di tentukan dalam Undang-Undang No.7 Tahun 1992 Tentang Perbankan sebagaimana telah diubah dan ditambah dengan Undang-Undang No. 10 tahun 1998, maka bank akan berusaha untuk membentuk suatu sindikasi untuk dapat membiayai nasabahnya. Dalam terminologi bank tersebut bahwa bank itu telah melampaui *obligator limit* nya bagi nasabah. Dengan kata lain mengapa suatu bank memilih untuk tidak memberikan sendiri jumlah kredit yang diminta oleh nasabah tersebut sekalipun seandainya masih dalam batas BMPK ialah karena pertimbangan demi penyebaran resiko. Oleh karena itu mungkin saja bahwa kredit dalam jumlah yang tidak terlalu besar sekalipun dirasakan perlu untuk disindikasikan pula di antara da atau lebih bank. Alasan lain pula adalah demi pertimbangan terbatasnya likuiditas bank tersebut pada waktu permohonan kredit diajukan oleh nasabah, sehingga perlu bank tersebut mengajak bank-bank lain untuk ikut membiayai permintaan nasabahnya. Sekalipun suatu fasilitas kredit sindikasi adalah suatu totalitas dan bukannya kombinasi dari sejumlah fasilitas bilateral, namun tanggung jawab dari masing-masing peserta dalam sindikasi itu tidak bersifat gabungan atau tanggung renteng artinya bahwa masing-masing peserta hanya bertanggung jawab untuk menyediakan bagian jumlah dana yang menjadi komitmennya sendiri. Dengan kata lain, masing-masing peserta tidak bertanggung jawab atas terpenuhinya komitmen oleh peserta

yang lain. Tegasnya apabila ada salah satu peserta yang gagal menyediakan dana yang diperlukan oleh sindikasi. Dokumentasi kredit yang sama hanya satu-satunya bagi semua peserta sindikasi merupakan ciri yang penting dari suatu kredit sindikasi. Dokumentasi kredit tersebut adalah dasar bagi administrasi kredit sindikasi tersebut selama jangka waktunya. Untuk mencapai keseragaman dalam pelaksanaannya di antara para peserta sindikasi, maka ditunjukkan salah satu peserta di antara para peserta itu sebagai agent untuk bertindak sebagai kuasa dari para peserta sindikasi dengan tugas mengadministrasikan.

Ada beberapa manfaat bagi suatu bank untuk membiayai nasabahnya dalam bentuk kredit sindikasi dengan bank-bank lain.

1. Sindikasi dalam pemberian kredit memungkinkan bagi suatu bank untuk mengatasi masalah Batas Maksimum Pemberian Kredit (BMPK) atau *Legal Lending Limit*. Apabila permintaan kredit nasabah bank tersebut karena jumlahnya yang besar tidak mungkin dibiayai seluruhnya oleh bank itu sendiri, maka apabila bank tersebut tidak dapat mengajak bank lain untuk ikut membiayai permintaan nasabahnya itu, maka tentu saja bank tersebut terpaksa harus melepaskan nasabah itu untuk berhak dengan bank lain. Bila hal ini terjadi, sudah barang tentu merupakan kerugian besar bagi bank tersebut, lebih-lebih lagi apabila nasabah tersebut adalah nasabah lama yang telah menjadi besar karena pembinaan bank tersebut. Bahkan tidak mustahil bank lain yang menampung nasabah tersebut akan meminta agar kredit yang telah diberikan oleh banknya semula harus dilunasi dengan cara ambil alih oleh bank yang baru karena bank tersebut ingin dapat menguasai seluruh proyek yang dibiayai sebagai jaminan dan demi

memudahkan pelaksanaan pengawasan atas penggunaan kredit. Oleh karena itulah maka kredit sindikasi merupakan jalan keluar bagi suatu bank untuk dapat memenuhi permintaan kredit nasabahnya tanpa harus kehilangan nasabah tersebut, sekalipun bank itu tidak mempunyai kemampuan untuk memikul sendiri seluruh kredit tersebut.

2. Kredit sindikasi memungkinkan bagi suatu bank untuk menyebarkan resiko dengan cara berbagi resiko dengan bank-bank lain.

Bagi nasabah kredit sindikasi memberikan manfaat sebagai berikut :

1. Bagi suatu bank sekalipun mampu memberikan kredit yang berjumlah besar dan dengan memberikan kredit itu BMPK belum dilampaui tetapi belum tentu bank tersebut bersedia untuk memberikan jumlah yang sama bagi setiap permohonan kredit. Suatu bank mungkin mampu dan bersedia memberikan kredit seratus milyar kepada suatu perusahaan yang mempunyai *net worth* modal sebesar satu triliun, namun tidak bersedia untuk memberikan jumlah yang sama yaitu seratus milyar untuk perusahaan yang hanya mempunyai *net worth* lima puluh milyar saja. Apabila bank tersebut tidak bersedia untuk memberikan kredit yang terlalu besar kepada seorang nasabah, maka kredit sindikasi merupakan jalan keluar bagi nasabah tersebut.
2. Kredit sindikasi memungkinkan bagi nasabah untuk memperoleh kredit yang berjumlah besar tanpa harus berhubungan dengan banyak bank. Cukup nasabah itu berhubungan dengan satu bank saja yang selama bertahun-tahun telah menjadi banknya. Di samping itu apabila untuk memperoleh kredit yang berjumlah besar harus berhubungan dengan

banyak bank secara bilateral, belum tentu nasabah tersebut berhasil memperoleh jumlah kredit yang diperlukannya mengingat nasabah itu bagi bank lain adalah nasabah baru yang biasanya bank enggan untuk memberikan kredit kepada nasabah baru dalam jumlah besar.

3. Kredit sindikasi memungkinkan bagi suatu nasabah untuk memupuk *record* dengan banyak bank melalui pengaturan oleh banknya sendiri yang bertindak sebagai *arranger* untuk kredit sindikasi itu.
4. Kredit sindikasi menambah kredibilitas dari nasabah tersebut, lebih-lebih lagi apabila para peserta sindikai terdiri dari bank-bank besar yang ternama.
5. Mendapatkan kredit melalui sindikasi suatu nasabah, bukan saja nasabah akan memperoleh jumlah yang sama apabila dilakukannya melalui hubungan bilateral dengan beberapa bank, tetapi memperoleh kredit melalui sindikasi jauh lebih cepat.

Untuk selanjutnya dimaksud dengan upaya-upaya bank yang disebut penyelamatan kredit adalah upaya-upaya bank untuk menangkal resiko kredit bermasalah untuk menjadi kredit lancar, sehingga kembali mempunyai kemampuan untuk membayar kepada bank, baik bunga maupun pokoknya. Begitu pula pada jaminannya dimana pesawat udara merupakan objek jaminan kredit yang dapat di lakukan pihak debitor memegang akta kuasa untuk memasang hipotek pesawat udara di dalamnya tertuang memasang pertama, kedua, ketiga dan seterusnya terhadap jaminan pesawat udara dengan pokok pinjaman.

Menurut Surat Edaran Bank Indonesia No. 23/12/BPPP tanggal 28 Februari 1991 tentang "Penggolongan Kolektibilitas Aktiva Produktif dan

Pembentukan Cadangan Atas Aktiva Yang Diklasifikasikan”, upaya-upaya penyelamatan kredit yang dapat dilakukan oleh bank adalah :

- Penjadwalan Kembali (*Rescheduling*), yaitu upaya berupa melakukan perubahan syarat-syarat perjanjian kredit yang berkenaan dengan jadwal pembayaran kembali kredit atau jangka waktu kredit, termasuk grace period atau masa tenggang, baik termasuk perubahan besarnya jumlah angsuran maupun tidak.
- Persyaratan Kembali (*Reconditioning*), yaitu upaya melakukan perubahan atas sebagian atau seluruh syarat-syarat perjanjian kredit, yang tidak terbatas hanya kepada perubahan jadwal angsuran dan atau jangka waktu kredit saja. Namun perubahan tersebut tanpa memberikan tambahan kredit atau tanpa melakukan konversi atas seluruh atau sebagian dari kredit menjadi equity perusahaan.
- Penataan kembali (*Reconditioning*), yaitu upaya berupa melakukan perubahan syarat-syarat perjanjian kredit berupa pemberian tambahan kredit, atau melakukan konversi atas seluruh atau sebagian dari kredit menjadi *equity* perusahaan, yang dilakukan dengan atau tanpa melakukan *Rescheduling* dan atau *Reconditioning* .

Mengenai upaya penyelamatan kredit bermasalah yang berupa penataan kembali dengan cara melakukan konversi atas seluruh atau sebagian dari kredit menjadi *equity* perusahaan, mendapat dasar hukum dari pasal 7 huruf c Undang-undang No. 7 tahun 1998. Lengkapnya Pasal 7 huruf c tersebut berbunyi sebagai berikut :Selain melakukan kegiatan usaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6, Bank Umum dapat pula “melakukan kegiatan penyertaan model sementara untuk mengatasi akibat kegagalankredit atau kegagalan pembiayaan berdasarkan prinsip, dengan syarat

harus menarik kembali penyertaannya, dengan memenuhi ketentuan yang ditetapkan Bank Indonesia.” Ketentuan Bank Indonesia dimaksud yang mengatur mengenai penyertaan modal sementara untuk mengatasi akibat kegagalan kredit adalah Surat Edaran Bank Indonesia No. 25/1/BPPP tanggal 17 November 1992 perihal : “Penyertaan Modal dan Pemilikan Saham Oleh Bank”. Penyertaan Modal sementara itu dibatasi selama-lamanya 5 tahun atau kurang dari 5 tahun bagi perusahaan yang telah memperoleh laba. Apabila telah melampaui batas waktu 5 tahun dan ternyata perusahaan di mana bank melakukan penertaan belum memperoleh laba, maka bank wajib menghapusbukukan pernyataan modal tersebut. Dalam menempuh upaya penyelamatan kredit bermasalah, dapat saja pelaksanaannya dibarengi dengan upaya mencari mitra usaha yang bersedia dan mampu memasukkan tambahan modal (*fresh money*). Selain dari itu, upaya penyelamatan dapat pula dibarengi dengan keharusan nasabah debitor untuk menjual assetnya yang tidak produktif. Upaya-upaya bank untuk memikirkan dan mencari jalan untuk dapat melakukan program penyelamatan kredit seringkali terbentur kepada kesulitan-kesulitan sebagai berikut :

- Prospek usaha nasabah debitor masih baik, namun nasabah debitor memperlihatkan sikap yang enggan untuk diajak bekerjasama oleh bank untuk mengupayakan program penyelamatan tersebut. Misalnya saja nasabah enggan untuk mengadakan penggantian personil yang duduk dalam manajemen perusahaan. Enggan menjual asset yang tidak produktif atau tidak langsung dibutuhkan untuk menunjang usahanya.

- Kesulitan untuk mencari mitra usaha yang bersedia dan mampu memasukkan tambahan modal (*fresh money*), sekalipun prospek usaha dan kerjasama nasabah debitor yang baik.
- Kesulitan mencari pembeli dalam rangka penjualan asset perusahaan nasabah debitor yang tidak produktif dalam rangka memperbaiki struktur keuangan perusahaan.
- Dalam hal kredit berbentuk kredit sindikasi, sulit memperoleh kesepakatan dari bank-bank peserta sindikasi mengenai syarat-syarat penyelamatan kredit.
- Nasabah debitor, setelah program penyelamatan disetujui dan dituangkan dalam perjanjian, ternyata kemudian tidak dapat memenuhi kewajiban-kewajiban yang ditentukan sebagai syarat-syarat penyelamatan kredit.<sup>31</sup>

---

<sup>31</sup> **Sutan Remy Sjahdeini**, *Pencegahan Dan Penanggulangan Kredit Bermasalah*, Bahan Kulian Hukum Perbankan, H 9.

## **BAB IV**

### **PENUTUP**

#### 1. Kesimpulan

- a. Berdasarkan paparan di atas dapat disimpulkan bahwa memenuhi peraturan perundang-undangan dan sistem perbankan yang sehat, prinsip kehati-hatian, kesehatan bank yang relatif baik. Dengan adanya perjanjian yang seimbang dalam kredit, diharapkan kondisi dan fungsi bank dapat pulih sehingga dapat mendorong perekonomian yang sehat dan dinamis, adanya kepastian hukum, perlindungan hukum bagi para nasabah, debitur maupun kreditur. Peranan Notaris sebagai Pejabat umum di beri kewenangan oleh Undang-undang Jabatan Notaris Nomor 30 tahun 2004 dalam pembuatan perjanjian kredit bank maupun pengikatan jaminan hipotek pesawat udara.
- b. Upaya-upaya hukum yang dapat dilakukan oleh pihak bank harus berhati-hati dalam pengikatan perjanjian jaminan pesawat udara dengan akta hipotek yang memiliki kekuatan pembuktian sempurna dalam akte hipotek tertuang setidaknya mengasuransikan jaminan pesawat udara suatu keharusan, janji untuk tidak disewakan pesawat udara karena sebagai agunan bank, janji untuk memberi kuasa menjual sendiri benda jaminan kepada bank sebagai kreditor apabila terjadi kredit macet.

#### 2. Saran

- a. Dengan diciptakan hubungan hukum dengan perjanjian yang seimbang antara bank dan debitur yang dituangkan dalam akte di buat

oleh Notaris dalam kredit bank yang mana pesawat udara sebagai agunan pengikatannya dengan akta hipotek. Undang-undang yang telah ada untuk di patuhi di jalankan secara sempurna beserta sanksi-sanksi hukum yang tegas dalam hal kredit di dunia perbankan di harapkan bank akan semakin solid dan mampu menghadapi tantangan yang lebih besar, masuknya industri perbankan asing melalui pangsa pasar nasional, merupakan tantangan yang harus di hadapi saat ini dan di masa-masa yang akan datang.

- b. Kalangan perbankan perlu waspada dan lebih berhati-hati dalam mengelola kegiatan perbankan, karena kondisi perbankan nasional saat ini tengah di landa keprihatinan akibat krisis ekonomi apalagi dalam mengucurkan dana kredit pesawat udara sebagai jaminan bank Upaya-upaya hukum yang di lakukan bank agar memperkecil resiko jaminan kredit dengan memperbaharui undang-undang maupun aturan karena aturan-aturan mengenai hipotek yang ada saat ini sudah lama dalam arti ketinggalan jaman sehingga kurang memadai mengingat perkembangan jaminan kredit pesawat udara memiliki resiko sangat besar untuk itu perlu ketelitian dan kehati-hatian, upaya-upaya hukum yang di lakukan oleh pihak bank semaksimal mungkin dapat mem back- up kredit yang telah di kucurkan bank dalam pembiayaan modal transportasi pesawat udara yang sangat di butuhkan untuk mempercepat transportasi maupun bagi kalangan pengusaha yang bergerak di bidang pesawat udara baik kebutuhan perakitan pesawat udara maupun pembelian pesawat udara sedangkan pesawat udara itu sendiri sebagai agunan bank.

**DAFTAR BACAAN**

**BUKU.**

- Adam Muhammad**, Asal Usul Dan Sejarah Akta Notarial, Sinar Baru, Bandung, 1985
- Abdul Hay, Marhaenis**, *Hukum Perdata*, Jakarta, Badan Penerbit Yayasan Pembinaan Unit Penerbitan Keluarga UPN Veteran, 1986.
- Badrul Zaman, Mariam Darus**, *Perjanjian Kredit Bank*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991.
- \_\_\_\_\_, *Aneka Hukum Bisnis*, Bandung, Alumni, 1994.
- Isnaeni Moch**, *Hipotek Pesawat Udara Di Indonesia*, Dharma Muda, Cet Pertama, Surabaya, 1996.
- Johanes, Ibrahim**, *Cross Default & Cross Colleteral Sebagai Upaya Penyelesaian Kredit Bermasalah*, Rafika Aditama, Bandung, 2004.
- Kartasapoetra G, Roekasih**, *Segi-segi Hukum dalam Charter Dan Asuransi Angkutan Udara*, Armico, Bandung,
- Muljadi Kartini, Widjaja Gunawan**, *Seri Hukum Harta Kekayaan, Hak Istimewa Gadai, dan Hipotek*, Kencana, Cet ke 2, 2007.
- Muhammad Abdulkadir**, *Etika Profesi Hukum*, Cetakan ke III, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2006.
- Mariam Darus Badruzaman**, *Bab-Bab Tentang Hypotheek*, Alumni, Bandung, 1978.
- Naja daeng**, *Hukum Kredit Dan Bank Garansi*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2005.
- \_\_\_\_\_, *Legal Audit Operasional Bank*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2006.
- Rachmat, F & Maya A**, *Manadjemen Perkreditan Bank Umum*, Alfabeta, Bandung, 2004.
- Soedewi Masjchoen Sofwan, Sri**, *Hukum Jaminan Di Indonesia Pokok-Pokok Hukum Jaminan Dan Jaminan Perorangan*, Cetaka Pertama, Bina Usaha, Yogyakarta, 1980.

**Satrio**, *Hukum Perjanjian*, Citra Aditya, Bandung, 1992.

**Sutarno**, *Aspek-Aspek Hukum Perkreditan Pada Bank*, Cetakan kedua, Penerbit Alfabeta, Bandung 2004.

**Sutan Remy Sjahdeini**, *Kebebasan Berkontrak Dan Perlindungan Yang Seimbang Bagi Para Pihak*, Seri Hukum Perbankan BN 979-8458-02-8, Institut Bankir Indonesia

\_\_\_\_\_, *Hak Tanggungan Asas-Asas, Ketentuan-Ketentuan Pokok dan Masalah Yang Di Hadapi Perbankan*, Airlangga University Press, Surabaya, 1996

**Subekti**, *Aneka Perjanjian*, Cetakan ke sepuluh, Penerbit PT. Citra Aditya Bakti, Bandung 1995

**Thomas Suyatno**, *Kelembagaan Perbankan*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 1993.

\_\_\_\_\_, *Jaminan-Jaminan Untuk Pemberian Kredit Menurut Hukum Indonesia*, Alumni, Bandung, 1992.

**Tan Thong Kie**, *Studi Notariat, Serba Serbi Praktek Notaris*, Jakarta, 2000.

**Tobing Lumban**, *Peraturan Jabatan Notaris*, Cetakan ke III, Erlangga, Jakarta, 1983

### **Perundang-Undangan.**

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (Burgelijk Wetboek),

Undang-Undang Perbankan No. 7 Tahun 1992, yang telah diubah dengan Undang-Undang No. 10 tahun 1998.

Undang-Undang Penerbangan Nomor 15 tahun 1992 tentang Penerbangan

Undang-Undang Hak Tanggungan No. 4 Tahun 1996

Peraturan Pemerintah Nomor 3 tahun 2001 Tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan

**Majalah/Jurnal**

**Sutan Remy Sjahdeini, *Hukum Perbankan*, Bahan Kuliah Program Magister  
Hukum Bisnis Fakultas Hukum Universitas Airlangga**

nomor : DSKU/ /PDF/2007 Jakarta, Oktober 2007  
fat : -  
ampiran : -  
erihal : **Permohonan Pencatatan**  
**Penjaminan Pesawat Udara** Yth.: **Enny P. Widhya**  
**Mochtar Karuwin Komar**  
di -

JAKARTA

1. Mengacu surat Mochtar Karuwin Komar tertanggal 17 Juli 2007 perihal Permohonan Pencatatan Penjaminan 1 (satu) pesawat Boeing 737 – 900 ER MSN 35711 (Pesawat) yang dioperasikan oleh PT. Lion Mentari Airlines

Berikut disampaikan bahwa permohonan dimaksud telah dicatat dalam buku pendaftaran pesawat udara sipil Indonesia

- a. Berdasarkan catatan pada buku registrasi pesawat udara sipil – Indonesia di Direktorat Sertifikasi Kelaikan Udara, telah dilakukan pencatatan pada kartu pendaftaran pesawat udara detail, adanya penjaminan terhadap pesawat udara berikut :

Tipe Pesawat Terbang :	Boeing B 737 – 900 ER
Nomor Seri :	35711
Tanda Pendaftaran :	PK-LFI
Operator :	PT. Lion Mentari Airlines
Pemilik :	Aviation Leasing OpCo 1 S.a.r.l.

- b. Pemberi Jaminan :  
Aviation Leasing OpCo 1 S.a.r.l.  
2, Rue Heinrich Heine 1720 Luxembourg, Luxembourg

Penerima Jaminan :  
HSH Nordbank AG, Singapore Branch  
3 Temasek Avenue, #33-00 Centennial Tower, Singapore 039190



MOCHTAR KARUNIKA KOMAR

7 Juni 2004

Kepada Yth:  
 Direktur Sertifikasi Kelaikan Udara  
 Ditjen Perhubungan Udara  
 Jl. Medan Merdeka Barat No. 8  
 Jakarta

Perihal: Permohonan Pencatatan Penjaminan 2 (dua) pesawat Boeing 737-300 MSN 24304 dan MSN 24305 ("Pesawat") yang dioperasikan oleh PT (Persero) Merpati Nusantara Airlines ("Merpati")

Dengan hormat,

Untuk dan atas nama, CREDIT LYONNAIS ("**Penerima Jaminan**"), suatu asosiasi perbankan yang didirikan dan tunduk pada peraturan perundang-undangan negara Perancis dan berkedudukan di Lyon, Perancis, selaku Penerima Jaminan atas Pesawat, bersama ini kami menyampaikan permohonan pencatatan mengenai adanya jaminan terhadap Pesawat untuk kepentingan Penerima Jaminan tersebut di atas, berdasarkan perjanjian dalam *Deed of Mortgage* tanggal 9 November 2000 untuk 1 (satu) pesawat Boeing 737-300 MSN 24304 dan *Deed of Mortgage* tanggal 11 November 2000 untuk 1 (satu) pesawat Boeing 737-300 MSN 24305 antara Ansett Australia Limited ("**Pemilik/Pemberi Jaminan**") dan Penerima Jaminan; *Aircraft Lease Agreement (Sublease)* tanggal 27 Mei 2004 antara ST Aerospace Supplies Pte. Ltd. ("**Lessor**") dan Merpati.

Sebagai kelengkapan permohonan ini, kami lampirkan fotokopi dari dokumen sebagai berikut:

1. *Deed of Mortgage* tanggal 9 November 2000 untuk 1 (satu) pesawat Boeing 737-300 MSN 24304 antara Pemilik/Pemberi Jaminan dan Penerima Jaminan;
2. *Deed of Mortgage* tanggal 11 November 2000 untuk 1 (satu) pesawat Boeing 737-300 MSN 24305 antara Pemilik/Pemberi Jaminan dan Penerima Jaminan; dan
3. *Aircraft Lease Agreement (Sublease)* tanggal 27 Mei 2004 antara Lessor dan Merpati.



Demikianlah permohonan kami untuk mendapatkan surat konfirmasi yang mengakui dan mencatat adanya penjaminan atas Pesawat tersebut di atas. Apabila ada hal-hal yang perlu mendapatkan klarifikasi, dengan senang hati kami akan menjelaskannya kepada Bapak. Atas bantuan dan perkenan Bapak, sebelumnya kami ucapkan terima kasih.

Hormat kami,

**MOCHTAR KARUWIN KOMAR**

---

Cisca Harun

Lampiran

- cc.: - Credit Lyonnais;  
- ST Aerospace Supplies Pte. Ltd;  
- PT (Persero) Merpati Nusantara Airlines;  
- Enny P. Widhya, Maulana Syarif (MKK)

M:\CH\MALLESON STEPHEN JACQUES\COVER LETTER MORTGAGE REGISTRATION DOC

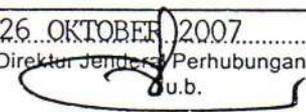
**DAFTAR PEASAWAT ATAU MESIN YANG DIHIPOTIKKAN KE BANK**

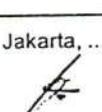
No	Jenis Pesawat	Reg	Operator	Bank/Penerima Jaminan	Keyerangan
1	B737-300	YTX	Batavia	Deutsche Bank Equipment Leasing Inc.USA	Mei 06
2	ATR 42-300	YRR	Trigana	PT Al Ijarah Indonesia Finance	Sept 07
3	ATR 42-300	YRX	Trigana	Muamalat Indonesia	Jan 08
4	DHC-6-300	BRT	Aviastar	BNI	Mei 08
5	Bell 412	PUJ/K	Pelita	Mandiri	April 08
6	Bell 430	PUL	Pelita	Mandiri	April 08
7	Fokker 100	PJN	Pelita	Mandiri	April 08
8	Airbus A320	YVE	Batavia	Wilmington Trust Co	April 08
9	B737-500	TVZ	Travira	Niaga	April 08
10					

FORM : KU-013 Rev2/02-06-97

REPUBLIK INDONESIA DEPARTEMEN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA DIREKTORAT SERTIFIKASI KELAIKAN UDARA <b>SERTIFIKAT PENDAFTARAN</b> CERTIFICATE OF REGISTRATION		1. No. Pendaftaran  2337
2. Tanda Kebangsaan dan Pendaftaran PK-BRM	3. Tipe Pesawat Udara menurut Pembuat CASA C-212-200	4. No. Seri Pesawat Udara 91N/411
5. Nama Pemilik : BPPT - UPT HUJAN BUATAN		
6. Alamat Pemilik : Jl. M.H. Thambrin No. 8, Jakarta 10340.		
7. Yang bertanda tangan dibawah ini menerangkan bahwa pesawat udara tersebut diatas telah didaftar dalam Daftar Pesawat Republik Indonesia sesuai dengan Perjanjian Penerbangan Sipil Internasional tertanggal 7 Desember 1944 dan Undang-Undang Penerbangan No. 15 tahun 1992.		
8. Berlaku sampai Valid until :  31 AGUSTUS 2008	Jakarta, 01 SEPTEMBER 2007  Direktur Jenderal Perhubungan Udara u.b. (Tanda tangan) Ir. YURLIS HASIBUAN	

FORM : KU-013 Rev2/02-06-97

REPUBLIK INDONESIA DEPARTEMEN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA DIREKTORAT SERTIFIKASI KELAIKAN UDARA SERTIFIKAT PENDAFTARAN CERTIFICATE OF REGISTRATION		1. No. Pendaftaran  2272
2. Tanda Kebangsaan dan Pendaftaran PK-IWP	3. Tipe Pesawat Udara menurut Pembuat  BELL 206B	4. No. Seri Pesawat Udara  893
5. Nama Pemilik : HELJASSIST INTERNATIONAL LIMITED		
6. Alamat Pemilik : First Floor BDO House, Lini Highway Port Vila Vanuatu		
7. Yang bertanda tangan dibawah ini menerangkan bahwa pesawat udara tersebut diatas telah didaftar dalam Daftar Pesawat Republik Indonesia sesuai dengan Perjanjian Penerbangan Sipil Internasional tertanggal 7 Desember 1944 dan Undang-Undang Penerbangan No. 15 tahun 1992.		
8. Berlaku sampai Valid until :  25 OKTOBER 2008	Jakarta, ..... 26 OKTOBER 2007 ..... Direktur Jenderal Perhubungan Udara u.b.  (Tanda tangan) ..... Ir. YURLIS HASIBUAN .....	

REPUBLIK INDONESIA DEPARTEMEN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA DIREKTORAT SERTIFIKASI KELAIKAN UDARA SERTIFIKAT PENDAFTARAN CERTIFICATE OF REGISTRATION		1. No. Pendaftaran  1425
2. Tanda Kebangsaan dan Pendaftaran PK-RCR	3. Tipe Pesawat Udara menurut Pembuat CESSNA A185F	4. No. Seri Pesawat Udara 18502566
5. Nama Pemilik : ASSOCIATED MISSION AVIATION		
6. Alamat Pemilik : Sentani Airport P.O. Box 243 Jayapura, Papua 99352		
7. Yang bertanda tangan dibawah ini menerangkan bahwa pesawat udara tersebut diatas telah didaftar dalam Daftar Pesawat Republik Indonesia sesuai dengan Perjanjian Penerbangan Sipil Internasional tertanggal 7 Desember 1944 dan Undang-Undang Penerbangan No. 15 tahun 1992.		
8. Berlaku sampai Valid until :  16 OKTOBER 2010	Jakarta, 17 OKTOBER 2007 Direktur Jenderal Perhubungan Udara u.b.  (Tanda tangan) Ir. YURLIS HASIBUAN	

REPUBLIK INDONESIA DEPARTEMEN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA DIREKTORAT SERTIFIKASI KELAIKAN UDARA SERTIFIKAT PENDAFTARAN CERTIFICATE OF REGISTRATION		1. No. Pendaftaran  2276
2. Tanda Kebangsaan dan Pendaftaran PK-CJK	3. Tipe Pesawat Udara menurut Pembuat BOEING 737-200	4. No. Seri Pesawat Udara 22032
5. Nama Pemilik : ASIA CARGO LEASING LIMITED		
6. Alamat Pemilik : Flat/Rm 1503, Cameron Comm. Centre 458-468, Henessy Rd, Causeway Bay, Hongkong		
7. Yang bertanda tangan dibawah ini menerangkan bahwa pesawat udara tersebut diatas telah didaftar dalam Daftar Pesawat Republik Indonesia sesuai dengan Perjanjian Penerbangan Sipil Internasional tertanggal 7 Desember 1944 dan Undang-Undang Penerbangan No. 15 tahun 1992.		
8. Berlaku sampai Valid until :  20 OKTOBER 2008	Jakarta, 21 OKTOBER 2007 Direktur Jenderal Perhubungan Udara u.b.  (Tanda tangan) Ir. YURLIS HASIBUAN	

2. Apabila pesawat terbang tersebut akan dilakukan perubahan kepemilikan (transfer of rights) dan/atau dihapus dari buku registrasi pesawat udara sipil Indonesia, maka harus memenuhi persyaratan penghapusan pesawat udara sesuai dengan peraturan yang berlaku dan diperlukan pernyataan secara tertulis dari penerima jaminan dan pihak yang terkait tentang penyelesaian penjaminan pesawat udara tersebut.
3. Demikian disampaikan, terima kasih.

**DIREKTUR SERTIFIKASI KELAIKAN UDARA**

**Ir. YURLIS HASIBUAN**

NIP.: 120 141 107

embusan :  
PT. Lion Mentari Airlines

pada Yth. : Direktur Sertifikasi Kelaikan Udara

ari : Kepala Sub Direktorat Produk Aeronautika

rihal : Permohonan Pencatatan Penjaminan Pesawat Udara

1. Bersama ini disampaikan permohonan pencatatan penjaminan pesawat udara sebagai berikut :

NO REG	REG. MARK	TIPE PESAWAT	MSN	OPERATOR
2399	PK - LFI	B 737 - 900 ER	35711	PT. Lion Mentari Airlines

2. Permohonan pencatatan penjaminan pesawat udara tersebut telah dilakukan evaluasi kelengkapan dokumennya, mohon untuk dapat ditanda tangani.
3. Demikian disampaikan, atas perkenan Bapak diucapkan terimakasih.

Jakarta, Oktober 2006  
Kepala Sub Direktorat Produk Aeronautika

MOH ALWI



telah dilaporkan dan diterima oleh Menteri Kehakiman dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia tertanggal sepuluh Mei tahun dua ribu dua (10-05-2002), nomor : C-08061 HT.01.04.TH.2002, dan telah didaftarkan pada Kantor Pendaftaran Perusahaan Suku Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kotamadya Jakarta Timur, tertanggal lima belas Juli tahun dua ribu dua (15-07-2002), nomor : 861/BH.09-04/VII/2002.-----

[- Akta tertanggal dua puluh dua Mei tahun dua ribu dua (22-05-2002), dibawah nomor : 31., yang dibuat oleh dan dihadapan LINDASARI BACHROEM, Sarjana Hukum, Notaris di Jakarta, akta mana telah mendapat persetujuan dari - dan telah dilaporkan dan diterima oleh Menteri Kehakiman dan Hak asasi Manusia Republik Indonesia, berturut-turut tertanggal dua puluh dua Juli tahun dua ribu dua (22-07-2002), nomor : C-13519 HT.01.04.TH.2002 dan tanggal tiga puluh satu Juli tahun dua ribu dua (31-07-2002), nomor : C-14189 HT.01.04.TH.2002, dan telah didaftarkan pada Kantor Pendaftaran Perusahaan Suku Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kotamadya Jakarta Timur tertanggal tiga belas Agustus tahun dua dribu dua (13-08-2002), nomor : 1126/BH.09-04/VIII/2002.-----

[- Akta tertanggal dua puluh sembilan Juli tahun dua ribu dua (29-07-2002), dibawah nomor : 28., yang

NOTARIUS  
 H. BUDI RUSTANTO, S.H.  
 JAKARTA

dan dihadapan METYANE HALIMATUSSYADIAH, Sarjana Hukum, Notaris di Jakarta, akta mana telah mendapat persetujuan dari Menteri Hukum dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dengan suratnya tertanggal sembilan Juni tahun dua ribu enam (09-06-2006), nomor : C-17704 HT.01.04.TH.2006.-----

Dan guna memenuhi ketentuan Pasal 12 anggaran dasar Perseroan Terbatas PT. ~~INDONESIA AIR TRANSPORT~~ Tbk, untuk perbuatan hukum ini telah mendapat persetujuan dari Tuan ~~...~~, Tuan ~~...~~ dan Tuan M. BUDI RUSTANTO, masing-masing berturut selaku Presiden Komisaris dan Komisaris PT. INDONESIA AIR TRANSPORT Tbk, sebagaimana yang ternyata dari Surat Persetujuan yang dibuat dibawah tangan dan ditandatangani diatas kertas bermeterai cukup tetanggal delapan belas Oktober tahun dua ribu enam (18-10-2006).-----

Selanjutnya dalam Perjanjian ini disebut sebagai :-----

----- N A S A B A H -----

II. Tuan Insinyur ~~...~~, dalam Kartu Tanda Penduduk nomor : 12.5601.200964.0002., tersebut SETIA BUDI Ir, Warga Negara Indonesia, 42 tahun, General Manager Kantor Pusat Operasional (KPO) PT. BANK SYARIAH MUAMALAT INDONESIA Tbk, berkantor di Gedung Arthaloka, Jalan Jenderal Sudirman Kaveling 2, Jakarta Pusat.-----

Menurut keterangannya untuk perbuatan hukum ini

Tambahan nomor : 1919 A dan Berita Negara Republik Indonesia tertanggal dua puluh empat April tahun seribu sembilan ratus sembilan puluh delapan (24-04-1998), nomor : 33., Tambahan nomor : 2207/1998.-----

- f- Akta Berita Acara Rapat PT. BANK MUAMALAT INDONESIA Tbk, tertanggal dua puluh dua Juni tahun dua ribu (22-06-2000), dibawah nomor : 21., yang dibuat oleh dan dihadapan YUDO PARIPURNO, Sarjana Hukum, Notaris di Jakarta yang telah mendapat persetujuan dari Menteri Kehakiman Dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dengan Surat Keputusannya tertanggal tiga Mei tahun dua ribu satu (03-05-2001), nomor :-----
- C.6645.HT.01.04.Th.2001 dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia tertanggal sebelas September tahun dua ribu satu (11-09-2001), nomor : 73., Tambahan nomor : 5783/2001.--
- f- Akta Berita Acara Rapat PT. BANK SYARIAH MUAMALAT INDONESIA Tbk, tertanggal dua puluh delapan Mei tahun dua ribu dua (28-05-2002), dibawah nomor : 29., yang dibuat oleh dan dihadapan YUDO PARIPURNO, Sarjana Hukum, Notaris di Jakarta yang perubahan anggaran dasarnya telah dilaporkan kepada Menteri Kehakiman Dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia sebagaimana yang ternyata dari Surat Penerimaan Laporan Akta Perubahan Anggaran

NOTARIS  
YUSUF PRINNO, S.H.  
KORPRIA

dalam Berita Negara Republik Indonesia tertanggal sembilan Maret tahun dua ribu empat (09-03-2004), nomor : 20., Tambahan nomor : 2471/2004.-----

- Akta Berita Acara Rapat tertanggal dua puluh dua April tahun dua ribu empat (22-04-2004), dibawah nomor : 24., yang dibuat oleh dan dihadapan YUDO PARIPURNO, Sarjana Hukum, Notaris di Jakarta.-----
- Akta Berita Acara Rapat Umum Pemegang Saham Tahunan tertanggal dua puluh delapan April tahun dua ribu lima (28-04-2005), dibawah nomor : 236., yang dibuat oleh dan dihadapan Saya, Notaris.-----
- Terakhir diubah dengan akta Berita Acara Rapat Umum Pemegang Saham Luar Biasa tertanggal dua puluh delapan April tahun dua ribu lima (28-04-2005), dibawah nomor : 237., serta akta tertanggal dua puluh tujuh September tahun dua ribu lima (27-09-2005), dibawah nomor : 150., yang keduanya dibuat oleh dan dihadapan Saya, Notaris, akta-akta mana telah mendapat persetujuan dari Menteri Hukum Dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dengan Surat keputusannya tertanggal tiga belas Desember tahun dua ribu lima (13-12-2005), nomor :-----

[C-32981 HT.01.04.TH.2005.-----

|selanjutnya dalam Perjanjian ini disebut sebagai :-

----- BANK -----

----- Para Penghadap Saya, Notaris kenal.-----

lain (antara BANK dan NASABAH) untuk melaksanakan Akad Murabahah dikemudian hari dengan mekanisme, persyaratan dan ketentuan akad Murabahah sebagaimana diatur dalam Wa'd ini.-----

- Wakalah :-----

adalah pelimpahan kekuasaan dari satu pihak sebagai Muwakil (BANK) kepada pihak lain sebagai Wakil (NASABAH) untuk melakukan akad (transaksi) tertentu yang diperlukan oleh NASABAH.-----

- Akad :-----

adalah transaksi atau perjanjian syari' yang dilakukan antara BANK dan NASABAH yang menimbulkan hak dan kewajiban dengan mekanisme, persyaratan dan ketentuan yang telah diatur dalam Surat Persetujuan BANK tertanggal lima belas Nopember tahun dua ribu enam (15-11-2006) atau tertanggal dua puluh tiga Syawal tahun seribu empat ratus dua puluh tujuh Hijriyah (23-Syawal 1427 H) ~~nomor~~ 193/IUP2301/XI/06., yang telah ditandatangani BANK dengan NASABAH, serta syarat dan ketentuan di dalam Wa'd ini.-----

- Murabahah :-----

adalah jual beli barang pada harga asal (harga beli) dengan tambahan keuntungan yang disepakati.-----

- Ribh ;-----

adalah besarnya keuntungan yang disepakati oleh Para Pihak dalam transaksi murabahah.-----

----- Pasal 2 -----

3.2. Wa'd berlaku untuk jangka waktu selama 78 (tujuh puluh delapan) bulan, dengan jangka waktu setiap penarikan 72 (tujuh puluh dua) bulan, termasuk kelonggaran tarik 6 (enam) bulan semenjak ditandatanganinya akta ini tanggal dua puluh Nopember tahun dua ribu enam (20-11-2006) sampai dengan tanggal dua puluh April tahun dua ribu dua belas (20-04-2012).-----

dan dapat diperpanjang sesuai kesepakatan Para Pihak sedangkan evaluasi akan dilakukan setiap tahunnya.-----

3.3. Wa'd dapat dibatalkan secara sepihak oleh BANK dalam hal BANK menilai NASABAH tidak menepati ketentuan-ketentuan yang terdapat dalam Wa'd ini atau Perjanjian lainnya yang dibuat oleh NASABAH dan BANK.-----

----- Pasal 4 -----

----- RIBH DAN CARA PEMBAYARAN -----

4.1. Para Pihak sepakat bahwa besarnya keuntungan (Ribh) yang diminta oleh BANK akan ditentukan pada saat penarikan yang dituangkan dalam Surat Permohonan Realisasi Pembiayaan (SPRP) dan Surat Sanggup sesuai ketentuan yang berlaku pada BANK MUAMALAT.--

4.2. Seluruh pembayaran kembali Fasilitas Pembiayaan beserta Ribh oleh NASABAH kepada BANK harus dibayar lunas pada akhir Jangka Waktu Fasilitas Pembiayaan, dan dilakukan melalui Rekening Giro NASABAH dengan

TOP VORANS  
SUNANTO, S.H  
KARTASURA

NASABAH, maka BANK memiliki hak dan kewenangan sebagai berikut :-----

6.1. BANK dan wakil-wakilnya berwenang untuk memeriksa seluruh fasilitas, kegiatan-kegiatan, pembukuan, melakukan pengawasan dan membuat laporan penggunaan dana pembiayaan, melakukan general audit dan spesial audit atas neraca dan laporan laba/rugi dan catatan-catatan NASABAH dan mewajibkan wakil-wakil NASABAH, karyawan, akuntan dan pengacaranya memberikan bantuan sepenuhnya berkenaan dengan pemeriksaan tersebut.-----

Apabila dianggap perlu disebabkan suatu pertimbangan resiko yang dipikul, BANK berhak untuk :-----

- Mengeksekusi jaminan dan menerima hasilnya guna pelunasan kewajiban-kewajiban NASABAH kepada BANK.
- Mengoperasikan dan mengambilalih pengelolaan usaha, baik oleh BANK sendiri ataupun pihak lain yang ditunjuk oleh BANK.-----

6.2. BANK berhak untuk menolak transaksi baru, mengurangi atau membatalkan plafond pembiayaan Murabahah yang telah disepakati, dalam hal terdapat salah satu Transaksi/Akad Murabahah mengalami tunggakan atau menurut pertimbangan BANK sendiri, hal mana tidak perlu dibuktikan oleh BANK, BANK berpendapat bahwa NASABAH telah melanggar ketentuan Wa'd ini dan/atau dokumen-dokumen lain yang

DEKOMISARIS  
 JEP. ENO, S.H  
 ARIA

yang akan diadakan oleh NASABAH dengan Pihak Ketiga lainnya.-----

- 7.5. Tidak ada perkara di pengadilan atau dimuka badan-badan pemerintah yang sedang dihadapi NASABAH yang dapat mempengaruhi keadaan keuangan NASABAH atau kemampuan NASABAH untuk membayar hutangnya apabila jatuh tempo.-----
- 7.6. NASABAH dengan ini menjamin akan mendapat segala perijinan, persetujuan dan wewenang sebagaimana disyaratkan untuk melaksanakan Akad ini dan/atau akad tambahan lainnya.-----
- 7.7. NASABAH telah memenuhi kewajiban membayar seluruh pajak yang telah jatuh tempo.-----
- 7.8. NASABAH atas permintaan BANK tetapi atas biaya NASABAH akan memberikan kesempatan kepada NASABAH untuk turut membantu menyelesaikan pengurusan dokumentasi dan ijin-ijin yang disyaratkan oleh ketentuan hukum yang berlaku.-----
- 7.9. Sebelum penandatanganan akad pembiayaan, NASABAH diharuskan untuk :-----
- a. Menyerahkan Surat Persetujuan Komisaris kepada Direksi NASABAH untuk memperoleh pembiayaan dari BANK.-----
  - b. Menyerahkan kembali Surat Persetujuan Prinsip dari BANK yang sudah disetujui/ditandatangani oleh pengurus NASABAH diatas materai.-----
- 7.10. NASABAH setuju untuk menempatkan deposito sebesar

- 7.14. Selama masa pembiayaan, NASABAH diwajibkan untuk :-
- a. Mengaktifkan mutasi keuangannya di BANK dengan mengutamakan menggunakan produk pendanaan maupun pembiayaan di BANK.-----
  - b. Menghimbau kepada seluruh supplier/vendor maupun buyer untuk membuka rekening dan mengaktifkan mutasinya di BANK terutama PT. MIRANTHA NUANSA AYU.-----
  - c. Menyerahkan polis asuransi pesawat yang menjadi jaminan fasilitas pembiayaan di BANK.-----
  - d. Menyerahkan laporan keuangan semesteran unaudited paling lambat 3 (tiga) bulan dari tanggal laporan dan laporan keuangan tahunan audited paling lambat 6 (enam) bulan dari tanggal laporan.-----
  - e. Memberikan izin kepada BANK/pihak yang ditunjuk BANK untuk sewaktu-waktu mengaudit keuangan dan menilai kembali jaminan, serta NASABAH menanggung seluruh biaya yang muncul atas pemeriksaan/penilaian tersebut.-----
  - f. Mengutamakan pelunasan fasilitas kepada BANK.---
- 7.15. Persyaratan lain-lain :-----
- a. Pesawat-pesawat maupun helikopter yang dijadikan jaminan atas fasilitas ini harus diasuransikan secara all risk dengan banker clause untuk kepentingan BANK.-----
  - b. Jaminan harus ditaksasi oleh Independent

FOR NOTARIS  
 UPRATNO, S.H  
 JAKARTA

- 8.3. Memberikan janji, pernyataan jaminan, dokumen atau kesepakatan yang tidak benar, tidak tepat atau menyesatkan.-----
- 8.4. NASABAH lalai membayar biaya-biaya tepat pada waktunya, dalam hal ini lewatnya waktu saja telah memberi bukti cukup bahwa NASABAH melalaikan kewajibannya dengan tidak diperlukannya pernyataan terlebih dahulu bahwa ia tidak memenuhi kewajibannya tersebut tepat pada waktunya.-----
- 8.5. Apabila NASABAH mengajukan permohonan resmi kepada Pengadilan Niaga untuk dinyatakan pailit atau terdapat gugatan pailit/Perdata/pidana dari pihak lain sehingga menurut pertimbangan BANK sendiri dianggap akan membahayakan kelangsungan usaha atau operasional Musta'jir/NASABAH.-----
- 8.6. Selama masa Pembiayaan NASABAH tidak diperkenankan kecuali dengan mendapatkan persetujuan tertulis dari BANK untuk memperoleh fasilitas pembiayaan dari bank atau pihak lain, membubarkan diri dan melakukan perubahan susunan pengurus.-----
- 8.7. Selama masa pembiayaan NASABAH tidak diperkenankan tanpa persetujuan tertulis dari BANK, untuk :-----
- a. Membubarkan diri atau menyatakan diri bangkrut.-
  - b. Merubah susunan pengurus dan pemegang saham.-----
- 8.8. Atas persetujuan fasilitas pembiayaan ini, dilarang memberikan suatu imbalan/hadiah/apapun bentuknya kepada karyawan/ti dan pejabat BANK disemua

NOTARIS  
SUPRATNO, S.H.  
JAKARTA

sejak tanggal jatuh tempo kewajiban sampai dengan tanggal pembayaran, kecuali denda yang disebabkan karena ketentuan Undang-Undang atau peraturan Perundang-undang lain, NASABAH diwajibkan melakukan angsuran pembayaran Fasilitas Pembiayaan beserta margin keuntungan jual beli dan biaya-biaya lain jika ada, secara tertib dan tertulis dan akan lebih mengutamakan kewajiban pembayaran ini dari pada kewajiban pembayaran kepada pihak lain.-----

9.2. Dalam hal kewajiban pembayaran NASABAH kepada BANK tidak dapat diselesaikan dalam jangka waktu 30 (tiga puluh) hari, maka BANK berhak untuk melakukan upaya hukum apapun kepada NASABAH termasuk akan tetapi tidak terbatas pada perbuatan hukum untuk menjual barang-barang yang digadaikan/dijaminkan dan/atau melakukan eksekusi barang dengan atau tanpa persetujuan NASABAH.-----

9.3. Dalam hal NASABAH telah melanggar ketentuan-ketentuan Wa'd ini atau melanggar prinsip Syariah, maka BANK dengan pertimbangannya sendiri berhak untuk meminta kepada NASABAH untuk melunasi seluruh kewajiban pembayarannya kepada BANK secara sekaligus dan seketika.-----

-----**Pasal 10**-----

-----**JAMINAN**-----

10.1. Untuk menjamin pembayaran kembali Fasilitas Pembiayaan beserta Ribh tepat pada waktunya dan

ANTOR NOTARIS  
Y SUPRATNO, S.H  
JAKARTA

- Nomor Pendaftaran : 1793 ;-----  
 - Kategori : Transport ;----  
 - Tercatat atas nama : PT. INDONESIA  
 | AIR TRANSPORT.-

sebagaimana yang ternyata dari Sertifikat Pendaftaran tertanggal enam September tahun dua ribu dua (06-09-2002) dan Sertifikat Kelaikan Udara Standar, tertanggal satu Januari tahun dua ribu empat (01-01-2004).-----

b. - Tanda Kebangsaan : PK-TSH ;-----  
 - Tipe Pesawat Udara menurut -----  
 | Pembuat : AS-365 Dauphin;  
 - Nomor Seri : 6008 ;-----  
 - Nomor Pendaftaran : 1793 ;-----  
 - Kategori : Transport ;----  
 - Tercatat atas nama : PT. INDONESIA  
 | AIR TRANSPORT.-

sebagaimana yang ternyata dari Sertifikat Pendaftaran tertanggal dua puluh tiga Juli tahun dua ribu dua (23-07-2002) dan Sertifikat Kelaikan Udara Standar, tertanggal satu Januari tahun dua ribu empat (01-01-2004).-----

Pada saat ini 1 (satu) unit Pesawat terbang type falcon 20 F bersama-sama dengan 1 (satu) unit helikopter type AS365-Dauphin nomor seri 6026 dan 1 (satu) unit helikopter type AS365-Dauphin nomor seri 6008 telah dibebani Hipotik pesawat yang

ANTON NGI LIS  
YUSUPHINO, S.H  
JAKARTA

ketentuan Bank Indonesia yang harus didahulukan dari pelaksanaan perjanjian ini ;-----

2. Dalam hal terjadi Force Majeure, maka Pihak yang terkena akibat Force Majeure tersebut wajib memberitahukan secara tertulis kepada Pihak lainnya mengenai peristiwa Force Majeure tersebut ;-----
3. Segala dan tiap-tiap permasalahan yang timbul akibat terjadinya Force majeure akan diselesaikan oleh NASABAH dan BANK secara musyawarah untuk mufakat. Hal tersebut tanpa mengurangi hak-hak BANK sebagaimana diatur dalam akta ini.-----

----- Pasal 12 -----

----- PENYELESAIAN SENGKETA -----

- 12.1. Seluruh perbedaan, kontroversi dan/atau perselisihan yang timbul antara BANK dan NASABAH karena penafsiran dan/atau pelaksanaan Wa'd ini akan diselesaikan oleh Para Pihak secara musyawarah dan kekeluargaan.-----
- 12.2. Apabila perbedaan, kontroversi dan/atau perselisihan tersebut tidak dapat diselesaikan secara musyawarah dalam waktu 30 (tiga puluh) hari kalender sejak perselisihan tersebut, maka kedua belah pihak sepakat menyelesaikan permasalahan tersebut melalui ketentuan dan prosedur Badan Arbitrase Syariah Nasional (BASYARNAS), dimana putusan BASYARNAS merupakan putusan terakhir dan mengikat bagi Para Pihak (final dan binding).-----

- 13.6. NASABAH wajib menyalurkan 30 % (tiga puluh persen) omzet usaha melalui rekening di BANK MUAMALAT.-----
- 13.7. Menghimbau kepada seluruh supplier atau rekanan atau vendor atau stake holder beserta keluarganya untuk membuka rekening dan aktif bertransaksi di BANK MUAMALAT, untuk mempermudah proses transaksi rutin antara NASABAH dengan pihak-pihak dimaksud.-
- 13.8. Apabila NASABAH memerlukan transaksi lain seperti produk ekspor, impor (L/C, SKBDN, Money Changer, Transfer Valas, dan lain-lain), non funded facility (Bank garansi, referensi Bank, Surat Dukungan Bank, dan lain-lain), produk simpanan lain seperti tabungan dan deposito, maka NASABAH harus memprioritaskan menggunakan produk BANK MUAMALAT terlebih dahulu.-----

Apabila hal tersebut diatas tidak dapat dipenuhi NASABAH, maka setiap saat BANK MUAMALAT dapat meminta kepada NASABAH untuk melunasi fasilitas Pembiayaannya di BANK MUAMALAT.-----

- 13.9. Para Penghadap menyatakan dengan ini menjamin akan kebenaran identitas Para Penghadap sesuai tanda pengenal yang disampaikan kepada Saya, Notaris dan bertanggung jawab sepenuhnya atas hal tersebut dan selanjutnya Para Penghadap juga menyatakan telah mengerti dan memahami isi akta ini.-----

----- DEMIKIAN AKTA INI -----

----- Dibuat dan diresmikan di Jakarta pada hari dan -----

## KUASA UNTUK MEMASANG HIPOTIK

Nomor : 199

----- Pada hari ini, Rabu, tanggal dua puluh delapan  
Pebruari tahun dua ribu tujuh (28-02-2007).-----

Pukul : 14.00 BBWI (Bagian Barat Waktu Indonesia).-----

----- Menghadap kepada Saya, [REDACTED], Sarjana  
Hukum Notaris di Jakarta, dengan dihadiri oleh saksi-  
saksi yang Saya, Notaris kenal dan nama-namanya akan  
disebutkan pada bahagian akhir akta ini :-----

I. Tuan Doktorandus [REDACTED], yang tersebut  
dalam Kartu Tanda Penduduk nomor :-----

09.5307.131046.0059, Warga Negara Indonesia, 60  
tahun, Direktur PT. [REDACTED] Tbk,

bertempat tinggal di Jakarta pada Jalan [REDACTED]  
Blok E, Rukun Tetangga 004, Rukun Warga 003,  
Kelurahan Gunung, Kecamatan Kebayoran Baru,  
Kotamadya Jakarta Selatan.-----

Menurut keterangannya untuk perbuatan hukum ini  
bertindak dalam menjalani jabatannya tersebut,  
sedemikian sah mewakili - untuk dan atas nama PT.

[REDACTED] Tbk, berkedudukan di  
Jakarta, yang anggaran dasar berikut perubahannya  
dimuat dalam :-----

- Berita Negara Republik Indonesia tertanggal dua  
puluh Mei tahun seribu sembilan ratus enam puluh  
sembilan (20-05-1969), nomor : 40., Tambahan nomor

NOTARIS  
Y. SUKATNO, S.H  
JAKARTA

NOTARIS  
 SUPRATNO, S.H  
 JAKARTA

Kehakiman Dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia tertanggal sepuluh Mei tahun dua ribu dua (10-05-2002), nomor : C-08061 HT.01.04.TH.2002, dan telah didaftarkan pada Kantor Pendaftaran Perusahaan Suku Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kotamadya Jakarta Timur, tertanggal lima belas Juli tahun dua ribu dua (15-07-2002), nomor : -----  
 861/BH.09-04/VII/2002.-----

- Akta tertanggal dua puluh dua Mei tahun dua ribu dua (22-05-2002), dibawah nomor : 31., yang dibuat oleh dan dihadapan LINDASARI BACHROEM, Sarjana Hukum, Notaris di Jakarta, akta mana telah mendapat persetujuan dari - dan telah dilaporkan dan diterima oleh Menteri Kehakiman Dan Hak asasi Manusia Republik Indonesia, berturut-turut tertanggal dua puluh dua Juli tahun dua ribu dua (22-07-2002), nomor : C-13519 HT.01.04.TH.2002 dan tanggal tiga puluh satu Juli tahun dua ribu dua (31-07-2002), nomor : C-14189 HT.01.04.TH.2002, dan telah didaftarkan pada Kantor Pendaftaran Perusahaan Suku Dinas Perindustrian dan Perdagangan Kotamadya Jakarta Timur tertanggal tiga belas Agustus tahun dua dribu dua-----  
 (13-08-2002), nomor : 1126/BH.09-04/VIII/2002.-----

- Akta tertanggal dua puluh sembilan Juli tahun dua ribu dua (29-07-2002), dibawah nomor : 28., yang dibuat oleh dan dihadapan LINDASARI BACHROEM,

NOTARIS  
UPPERINO, S.H  
KARTAS

dari Tuan CHAPPY HAKIM, Tuan ANTON TIAHJONO dan Tuan M.BUDI RUSTANTO, masing-masing selaku Presiden Komisaris dan Komisaris PT. INDONESIA AIR TRANSPORT Tbk, sebagaimana yang ternyata dari Surat Persetujuan yang dibuat dibawah tangan dan ditandatangani diatas kertas bermeterai cukup tetanggal delapan belas Oktober tahun dua ribu enam (18-10-2006).-----

-- yang memberi kuasa, untuk selanjutnya disebut : --

----- PEMBERI KUASA -----

- II. Tuan Insinyur ~~XXXXXXXXXX~~, dalam Kartu Tanda Penduduk nomor : 12.5601.200964.0002., tersebut SETIA BUDI Ir, Warga Negara Indonesia, 42 tahun, General Manager Kantor Pusat Operasional (KPO) PT. BANK SYARIAH MUAMALAT INDONESIA Tbk, berkantor di Gedung Arthaloka, Jalan Jendral Sudirman Kaveling 2, Jakarta Pusat.-----

Menurut keterangannya untuk perbuatan hukum ini bertindak dalam menjalani jabatannya tersebut berdasarkan Akta Surat Kuasa tertanggal empat belas Agustus tahun dua ribu (14-08-2000), dibawah nomor : 7., yang dibuat oleh dan dihadapan YUDO PARIPURNO, Sarjana Hukum, Notaris di Jakarta dan berdasarkan Surat Keputusan Direksi tertanggal lima belas Januari tahun dua ribu lima (15-01-2005), atau tanggal empat dzulhijjah tahun seribu empat ratus dua puluh lima Hijriah 1425 atau dzulhijjah 1425 H),

- Akta Berita Acara Rapat PT. BANK SYARIAH MUAMALAT INDONESIA Tbk, tertanggal dua puluh delapan Mei tahun dua ribu dua (28-05-2002), dibawah nomor : 29., yang dibuat oleh dan dihadapan YUDO PARIPURNO, Sarjana Hukum, Notaris di Jakarta yang perubahan anggaran dasarnya telah dilaporkan kepada Menteri Kehakiman Dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia sebagaimana yang ternyata dari Surat Penerimaan Laporan Akta Perubahan Anggaran dasar PT. BANK SYARIAH MUAMALAT INDONESIA Tbk, nomor : C-11158 HT.01.04.TH.2002., tertanggal dua puluh satu Juni tahun dua ribu dua (21-06-2002) dan telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia tertanggal tujuh belas September tahun dua ribu dua (17-09-2002), nomor : 75., Tambahan nomor : 751/2002.-----
- Akta Berita Acara Rapat tertanggal dua puluh satu Mei tahun dua ribu tiga (21-05-2003), dibawah nomor : 19., yang dibuat oleh dan dihadapan YUDO PARIPURNO, Sarjana Hukum, Notaris di Jakarta dan telah mendapat persetujuan dari Menteri Kehakiman Dan Hak Asasi Manusia Republik Indonesia dengan Suratnya tertanggal tiga belas Agustus tahun dua ribu tiga (13-08-2003), nomor :-----  
C-19172.HT.01.04.TH.2003.-----
- Akta Berita Acara Rapat tertanggal delapan belas September tahun dua ribu tiga (18-09-2003),



NOTARIS  
SUPRATNO, S.H  
JAKARTA

Kelaikan Udara Standar (Standard Airworthness Certificate), tertanggal enam belas Pebruari tahun dua ribu tujuh (16-02-2007).-----

dengan nilai penjaminan sebesar USD.3.050.000,00 (tiga juta lima puluh ribu Dollar Amerika Serikat).-----

berikut segala sesuatu yang telah ada dan/atau yang kemudian akan ada diatas Pesawat tersebut, baik yang karena sifat peruntukan atau menurut peraturan perundangan yang berlaku dapat dianggap benda turutannya sebagai benda tetap.-----

----- Pemasangan hipotik tersebut dilakukan dengan syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan yang lazim berlaku dan digunakan untuk memasang hipotik yang berkenaan terutama dengan syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan yang tercantum dalam pasal-pasal 1178, 1185 dan 1210 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan pasal 297 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.-----

----- **PEMBERI KUASA** menjamin bahwa pesawat terbang tersebut adalah benar-benar miliknya, bebas dari sitaan oleh pihak manapun dan dalam bentuk apapun serta tidak akan/telah dijaminkan secara bagaimanapun pada pihak lain sebagai jaminan hutang dan menjamin pula bahwa **BANK** dan juga selaku **PENERIMA KUASA** tidak akan mendapat tuntutan atau gugatan dari pihak lain yang menyatakan mempunyai hak atas pesawat terbang tersebut baik sebagai pemilik atau sebagai pemegang jaminan dan oleh karena itu **PEMBERI KUASA** membebaskan

yang umum di Kantor Panitera Pengadilan Negeri Jakarta Pusat di Jakarta.

Para Pihak menyatakan dengan ini menjamin akan kebenaran identitasnya sesuai tanda pengenal yang disampaikan kepada Saya, Notaris dan bertanggung jawab sepenuhnya atas hal tersebut dan selanjutnya Para Pihak juga menyatakan telah mengerti dan memahami isi akta ini.

DEMIKIAN AKTA INI

Dibuat dan diresmikan di Jakarta pada hari dan tanggal seperti yang disebut pada bahagian awal akta ini dengan dihadiri oleh Nona MAULA UTAMI, Sarjana Ekonomi, dalam Kartu Tanda penduduk nomor : 09.5006.510481.0148., tersebut MAULA UTAMI, Warga Negara Indonesia, 25 tahun, bertempat tinggal di Jakarta dan Nona RISA DWI PRIMADONA, Sarjana Hukum, Magister Kenotariatan, dalam Kartu Tanda Penduduk nomor:32.77.73.1007/03063/73057977, tersebut RISA DWI PRIMADONA, Warga Negara Indonesia, 26 tahun, bertempat tinggal di Depok, sementara ini sedang berada di Jakarta, Keduanya pegawai kantor notaris sebagai saksi-saksi.

Setelah Saya, Notaris membacakan akta ini kepada Para Penghadap dan saksi-saksi, maka segera minuta akta ini ditandatangani oleh Para Penghadap selanjutnya oleh saksi-saksi dan Saya, Notaris.

Dilaksanakan dengan, dua coretan tanpa gantian dan tambahan.