

SKRIPSI

SURAT KEPUTUSAN PENSIUN SEBAGAI SALAH SATU SYARAT MEMPEROLEH KREDIT PADA PT. BANK PEMBANGUNAN DAERAH JAWA TIMUR CABANG UTAMA, SURABAYA



AYU SETYANINGTYAS
030010679 U

FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA
2004

**SURAT KEPUTUSAN PENSIUN SEBAGAI SALAH SATU
SYARAT MEMPEROLEH KREDIT PADA PT. BANK
PEMBANGUNAN DAERAH JAWA TIMUR
CABANG UTAMA, SURABAYA**

SKRIPSI

DIAJUKAN UNTUK MELENGKAPI TUGAS DAN
MEMENUHI SYARAT-SYARAT GUNA MENCAPAI
GELAR SARJANA HUKUM

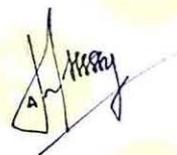
DOSEN PEMBIMBING



LISMAN ISKANDAR, S.H., MS.

NIP. 130 675 526

PENYUSUN



AYU SETYANINGTYAS

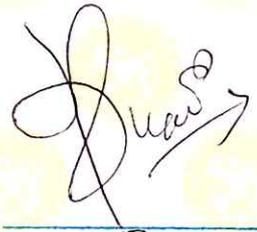
NIM. 0300 10 679 U

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA
2004**

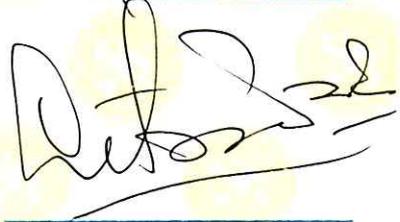
SKRIPSI INI TELAH DIUJI DAN DIPERTAHANKAN DIHADAPAN
PANITIA PENGUJI PADA HARI SENIN, TANGGAL 19 JULI 2004

PANITIA PENGUJI SKRIPSI

KETUA : Bambang Sugeng A S, S.H., MH.



ANGGOTA : 1. Lisman Iskandar, S.H., MS



2. Trisadini Prasastinah U. S H. MH.



MOTTO

Kesuksesan adalah sesuatu yang harus diraih

Bukan hanya untuk diimpikan



SKRIPSI INI KUPERSEMBAHKAN

UNTUK ALMARHUM BAPAK DAN MAMA TERCINTA

KAKAK-KAKAKKU DAN KEPONAKANKU TERSAYANG

EYANG PUTRI, Rrr. SRI SOEDARMINIATI.....Selamat

Ulang Tahun Yang Ke 82 Tahun!!!!!!!



KATA PENGANTAR

Ass. Wr. Wb

Puji dan syukur kehadirat Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan karunia-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.

Penulis menyadari selesainya penyusunan skripsi ini tidak lepas dari bimbingan, petunjuk, dorongan, dan doa dari berbagai pihak. Untuk itu dalam kesempatan ini, penulis menghaturkan rasa hormat dan terima kasih kepada :

1. Bapak Lisman Iskandar, S.H., MS. selaku Dosen Pembimbing yang telah bersedia meluangkan waktu dalam membimbing dan mengarahkan penulis dalam menyelesaikan skripsi
2. Bapak Agus Yudha Hernoko, S.H., MH. selaku Dosen Wali yang telah memberikan arahan yang sangat berguna
3. Bapak dan Ibu Dosen Penguji yang bersedia meluangkan waktu untuk menilai, memberi saran, dan masukan terhadap skripsi ini
4. Bapak dan Ibu Dosen yang mengajar pada Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya
5. Ibu Wuri Andriyani, S.H., MH. selaku DPL KKN Kelompok 6 Bisnis
6. Bapak Mochamad Supaat (Analisis Kredit), Bapak Gatot Subagjo (Penyelia Kredit Kecil & Mikro), Bapak Didik, Ibu Helti (Bagian Perencanaan), Mbak Yunita, dan Seluruh staff PT. Bank Pembangunan Daerah Jawa Timur Cabang Utama Surabaya, yang telah memberikan ijin penelitian dan membantu penulis dalam memperoleh data, sehingga skripsi ini dapat tersusun.
7. Bapak Pardiono, Taspen Surabaya, Trimakasih atas bantuan yang diberikan.
8. Bapak Ashari, S.H. (alm) dan Mama Sri Woerjaningsih (alm). Terima kasih doa, kasih sayang, perhatian yang bapak dan mama telah berikan, walaupun bapak dan mama tidak merasakan kebahagiaanku tapi pasti bapak mama bahagia aku sudah menyelesaikan studiku dan menjadi bapak mama inginkan
9. Mz Tri, Mbak Retty, dan Astri “gendut”, makasih ya atas support dan doanya serta trimakasih sudah membiayai aku kuliah ampe selesey, aku SH lho!!!

10. Mbak Nuning “Aning”, makasih support, doa n mau bantuin aku nyelesain skripsi ini, doamu terkabul adikmu bisa menyelesaikan kuliah tepat waktu
11. Pak Anto “phae” dan Bulik Endang “mami”, terima kasih atas doa dan dorongannya agar aku cepat menyelesaikan skripsi
12. Mz Sugeng, Mbak Ayoen, dan Acha, Tyo, Abin, Thanx atas doanya
13. Mz Erry, Mbak Wiwik, dan Keponakanku Bagus, terima kasih ya!!!
14. Eyang Putri, trima kasih support dan doanya, sehingga cucunda bisa menyelesaikan kuliah tepat waktu, skripsi ini merupakan kado ultah yang ke 82..... Selamat Ulang Tahun Eyang!!!!
15. Keluarga Besar Almarhum Bapak dan Mama. Terima kasih atas doa dan perhatiannya
16. 2 Sahabatku, kakakku, teman terbaikku, teman tengkarku, tempat curhatku.... Yudie n Nanang.....Thanx ya udah mau ngertiin aku
17. Teman2 terbaikku, Ika “jilbab”, Diana, Nurul “prully”, Nuniek, thanx atas support, doa n kebersamaan kita... semoga pertemanan kita abadi selamanya
18. Temen2 KKN, ade’ (Nia), Mbak Tia, Firman, Ryan, Gati, Diana, Nova, Kiki dan Wanda “kakak angkat kkn” kapan ngumpul2 n jalan2 lagi ?
19. Teman2 angkatan 2000, Ika “mama”, Jenno, Nano (thx 4 idenya), Yudhy “lesus”, Yoga basket, Guntur, Agung, Agus,.....dan teman2 yang lain
20. Teman2 di Smd, Irma, Nina, Mikhado Magath (aku nggak akan melupakan kamu), Elin, Tiwi, Izza, Indah, A’ai n teman kecilku Dimas Agung Swandyana, kapan ya ketemu lagi.....i miss u all
21. Mbak Heni, thanx udah nemenin aku di rumah

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna namun penulis berharap semoga skripsi ini dapat bermanfaat dan dapat memberikan sumbangan pengetahuan bagi pembaca.

Surabaya, Juli 2004

Penulis,

AYU SETYANINGYAS

DAFTAR ISI

| | |
|--|----------|
| HALAMAN JUDUL | i |
| HALAMAN PERSETUJUAN | ii |
| HALAMAN PENGESAHAN | iii |
| MOTTO | iv |
| PERSEMBAHAN | v |
| KATA PENGANTAR | vi |
| DAFTAR ISI | viii |
| Bab I : PENDAHULUAN | 1 |
| 1. Permasalahan : Latar belakang dan rumusannya | 1 |
| 2. Penjelasan Judul | 6 |
| 3. Alasan Pemilihan Judul | 7 |
| 4. Tujuan Penulisan | 8 |
| 5. Metodologi | 9 |
| 6. Pertanggungjawaban sistematika | 10 |
| Bab II : Surat Keputusan Pensiun Pegawai Negeri Sebagai Jaminan | |
| Kredit pada Bank | 12 |
| 1. Kredit dan Perjanjian Kredit | 12 |
| 2. Jaminan dan Jaminan Kredit | 23 |
| 3. Lembaga – Lembaga Jaminan | 25 |
| 4. Surat Keputusan Pensiun | 35 |

| | |
|--|----|
| 5. Surat Keputusan Pensiun menjadi Jaminan Kredit Bank | 38 |
| Bab III : Upaya Hukum Kreditur apabila Debitur Meninggal Dunia | 42 |
| 1. Pembayaran Sisa Kredit | 42 |
| 2. Upaya Hukum Kreditur | 43 |
| 3. Penutupan Kredit | 46 |
| Bab IV : Penutup | 48 |
| 1. Kesimpulan | 48 |
| 2. Saran | 49 |

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

BAB I

PENDAHULUAN

BAB I

PENDAHULUAN

1. Permasalahan : Latar Belakang dan Rumusannya

Pembangunan nasional merupakan pencerminan kehendak untuk meningkatkan kesejahteraan dan kemakmuran rakyat Indonesia secara adil dan merata, serta mengembangkan kehidupan masyarakat dan penyelenggara negara yang maju dan demokratis berdasarkan Pancasila. Pembangunan tersebut dilaksanakan di semua aspek kehidupan bangsa yang meliputi aspek politik, ekonomi, sosial budaya, dan aspek pertahanan keamanan dengan senantiasa berwawasan nusantara.

Saat ini, kita dituntut untuk dapat mengikuti perkembangan jaman sesuai dengan kemampuan masing – masing dalam memenuhi berbagai kebutuhan termasuk kebutuhan akan pendidikan. Kesempatan untuk mendapatkan pekerjaan sangatlah sulit karena semakin banyak orang yang membutuhkan pekerjaan. Keadaan yang semakin tinggi persaingan untuk mendapatkan pekerjaan memacu setiap orang untuk meningkatkan kemampuannya dalam pendidikan baik pendidikan formal maupun non formal.

Hal ini merupakan beban yang berat bagi orang tua yang statusnya sebagai Pegawai Negeri yang telah pensiun dan kurang mampu ekonominya. Mereka merasa harus mencari pekerjaan tambahan guna memenuhi kebutuhan hidup sehari-hari yang tidak dapat ditunjang jika hanya mengandalkan uang pensiun yang diberikan oleh pemerintah. Sedangkan untuk melakukan pekerjaan lain

(wiraswasta) akan membutuhkan biaya yang tidak sedikit. Kenyataan ini membawa posisi kredit (pinjaman) menjadi hal yang sangat penting sebagai alternatif pendanaan. Perbankan sebagai lembaga keuangan dengan usaha utama menghimpun dan menyalurkan dana masyarakat serta memberikan jasa-jasa lainnya dalam lalu lintas pembayaran.¹

Sehingga konsekwensinya perlu dicanangkan berbagai kebijakan antara lain di bidang perkreditan yaitu dengan dimungkinkannya pemberian kredit (pinjaman) dengan berbagai fasilitas serta kemudahan secara luas untuk menunjang perluasan industri, investasi, perdagangan, dan pembangunan pada umumnya yang ditujukan bagi pengusaha besar, masyarakat yang golongan ekonominya lemah serta pensiunan. Menurut Pasal 1 angka 11 Undang - Undang Nomor 10 Tahun 1998 tentang Perubahan atas Undang – Undang Nomor 7 Tahun 1992 tentang Perbankan (untuk selanjutnya disebut Undang – Undang Perbankan), kredit adalah penyediaan uang atau tagihan yang dapat dipersamakan dengan itu, berdasarkan persetujuan atau kesepakatan pinjam-meminjam antara bank dengan pihak lain yang mewajibkan pihak peminjam untuk melunasi utangnya setelah jangka waktu tertentu dengan pemberian bunga. Pemberian kredit ini mempunyai tujuan bagi kedua belah pihak kreditur (pihak perbankan) maupun debitur (pensiunan Pegawai Negeri) bagi kreditur tujuan pemberian kredit ini adalah untuk mendapatkan bantuan prestasi dengan kewajiban menggantinya pada waktu sesudahnya, ditambah beberapa syarat lain dengan nilai

¹ Rachmadi Usman, *Aspek - Aspek Hukum Perbankan Di Indonesia*, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2001, h. 59.

prestasi yang diterima semula karena prestasi tersebut telah mengalami “perjalanan” jangka waktu yang perlu diberi harga (berupa bunga).²

Perjanjian pinjam - meminjam (uang) itu dibuat atas dasar kepercayaan bahwa peminjam dalam tenggang waktu yang telah ditentukan akan melunasi atau mengembalikan pinjaman uang atau tagihan tersebut kepada bank disertai pembayaran sejumlah bunga, imbalan atau pembagian hasil keuntungan sebagai imbal jasanya. Pada umumnya, dalam perjanjiannya akan ditekankan kewajiban pihak peminjam uang untuk memenuhi kewajibannya melunasi, mengembalikan, atau mengangsur utang pokoknya beserta bunga, imbalan atau bagi hasilnya sesuai dengan waktu yang ditentukan.³

Adapun untuk kepentingan pemberian fasilitas kredit yang ditinjau dari sudut perbankan, memerlukan jaminan dalam persyaratan - persyaratan untuk pemberian kredit tersebut. Sebagaimana diketahui dalam praktek perbankan berlaku larangan pemberian fasilitas kredit tanpa jaminan (menurut Undang - undang Perbankan, Jaminan adalah keyakinan dari bank atas kemampuan dan kemauan dari seorang calon debitur). Dalam pasal 8 ayat (1) Undang - Undang Perbankan dinyatakan bahwa dalam memberikan kredit atau pembiayaan berdasarkan prinsip Syariah, Bank Umum wajib mempunyai keyakinan berdasarkan analisis yang mendalam atas itikad dan kemampuan serta kesanggupan nasabah debitur untuk melunasi utangnya atau mengembalikan pembiayaan dimaksud sesuai dengan yang diperjanjikan. Berkaitan dengan risiko yang dihadapi oleh bank, maka dalam penjelasan pasal 8 ayat (1) Undang -

² H. As. Mahmoeeddin, Apakah Kredit Bank itu ? Toko Gunung Agung, Surabaya, 1995, h. 12.

³ Rachmadi Usman, Op.Cit., h.237-238.

Undang Perbankan disebutkan bahwa dalam pelaksanaan kredit, bank harus memperhatikan asas-asas perkreditan atau pembiayaan berdasarkan prinsip Syariah yang sehat. Untuk mengurangi risiko tersebut, jaminan pemberian kredit atau pembiayaan berdasarkan Prinsip Syariah dalam arti keyakinan atas kemampuan dan kesanggupan nasabah debitur untuk melunasi kewajibannya sesuai dengan yang diperjanjikan merupakan faktor penting yang harus diperhatikan oleh bank. Untuk memperoleh keyakinan tersebut, sebelum memberikan kredit, bank harus melakukan penilaian yang seksama terhadap watak, kemampuan, modal, agunan, dan prospek usaha dari nasabah debitur; oleh karena itu, jaminan sangat diperlukan dalam pemberian pinjaman (kredit). Penilaian atas agunan sebagai bentuk jaminan dari debitur yang diserahkan pada bank ataupun kreditur adalah hal utama dalam penyertaan pemberian kredit. Sebagai bentuk pengamanan kredit, jaminan diberikan dalam jumlah nilai yang umumnya lebih besar dari nilai utang. Kelaziman ini timbul pada pertimbangan saat waktu pelunasan datang kemudian kemungkinan debitur cidera janji eksekusi atas benda jaminan dilakukan tanpa ada tambahan jaminan nilai yang lebih besar dari utang memberi efektifitas serta efisiensi penyelesaian.

Bagi pensiunan Pegawai Negeri diberikan kemudahan dengan dikeluarkannya Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1969 tentang Pensiun Pegawai Negeri dan Pensiun Janda / Duda Pegawai, pasal 30 disebutkan bahwa Surat Keputusan tentang pemberian pensiun menurut Undang - Undang ini dapat dipergunakan sebagai jaminan untuk memperoleh pinjaman dari salah satu bank yang ditunjuk oleh Menteri Keuangan. Dalam *Burgerlijk Wetboek* yang

selanjutnya disebut BW, kreditur dan debitur mendapat perlindungan dalam perjanjian pinjam meminjam, yang sesuai dengan pasal 1131 BW telah diberikan jaminan secara umum, bahwa segala kebendaan si berutang, baik yang bergerak maupun tak bergerak, baik yang sudah ada maupun yang baru akan ada di kemudian hari, menjadi tanggungan untuk segala perikatan perseorangan. Namun hak jaminan yang demikian memberikan kedudukan yang sama dan sederajat di antara para kreditur, hak yang lebih dulu terjadi mempunyai kedudukan yang sama dengan hak yang terjadi kemudian, dan dalam pasal 1131 dan pasal 1132 BW disebutkan adanya *kreditur preverent*, adalah kreditur yang mempunyai hak istimewa yaitu hak untuk didahulukan pembayarannya daripada kreditur yang lain yang diambilkan dari sisa penjualan benda jaminan. Sehingga mempunyai arti bahwa jaminan mempunyai kedudukan dan peran yang sangat penting sebagai unsur pengamanan atas pinjaman dan merupakan syarat mutlak untuk mendapatkan kredit bank.

Peraturan perundang - undangan lain tentang pemberian kredit adalah pasal 6 huruf b Undang - Undang Perbankan yang menyatakan salah satu usaha Bank Umum yaitu memberikan kredit. Peraturan ini dijadikan pedoman bagi pihak bank maupun pensiunan Pegawai Negeri untuk menjadikan Surat Keputusan Pemberian Pensiun sebagai salah satu syarat memperoleh kredit pada bank.

Adanya peraturan di atas dapat menimbulkan masalah, apakah hal ini tidak bertentangan dengan sifat jaminan pada umumnya, bahwa jaminan harus dapat dinilai dengan uang dan bernilai lebih tinggi daripada kreditnya (pinjamannya),

sehingga nantinya dapat menutupi kekurangan ataupun si debitur yakni pensiunan Pegawai Negeri tersebut tidak melaksanakan prestasinya. Selanjutnya apabila debitur (pensiunan Pegawai Negeri) meninggal dunia, bagaimana dengan kreditnya pada bank, secara otomatis tunjangan pensiunnya akan dihentikan oleh pemerintah. Permasalahan tersebut akan dikaitkan dengan KUH Perdata, Undang - Undang Perbankan, Undang - Undang Nomor 11 Tahun 1969 tentang Pensiun Pegawai Negeri dan Pensiun Janda / Duda Pegawai, Undang - Undang Nomor 43 Tahun 1999 tentang Perubahan atas Undang - Undang Nomor 8 Tahun 1974 tentang Pokok - Pokok Kepegawaian dan peraturan yang lainnya yang berkaitan dengan perbankan dan permasalahan ini.

Berkaitan dengan uraian diatas, dapat dirumuskan permasalahan sebagai berikut :

- a. Apakah Surat Keputusan Pensiun Pegawai Negeri dapat dijadikan jaminan kredit pada bank ?
- b. Upaya hukum apa yang dapat dilakukan oleh pihak bank bila debitur meninggal dunia dan kreditnya belum lunas ?

2. Penjelasan Judul

Surat Keputusan Pemberian Pensiun merupakan surat keputusan yang ditetapkan oleh pejabat yang berwenang, yang diberikan kepada pegawai negeri yang telah usai masa tugasnya, yang ditetapkan untuk mendapatkan uang pensiun sebagai tunjangan hidup bagi dirinya dan keluarganya. Dengan diterbitkan Surat Keputusan tersebut atas nama seseorang, maka pemegang Surat Keputusan itu berhak untuk mendapatkan pembayaran sejumlah uang dari pemerintah yang

disebut uang pensiun. Dengan dikeluarkannya Undang - Undang Nomor 11 tahun 1969 pasal 30, pensiunan pegawai negeri dapat menjaminkan uang pensiunnya sebagai jaminan peminjaman kredit pada bank, sehingga taraf hidup pegawai negeri yang telah pensiun dapat terjamin. Pihak bank akan menentukan ketentuan-ketentuan yang berlaku untuk melayani pinjaman yang dilakukan oleh pensiunan pegawai negeri dengan Surat Keputusan Pensiun sebagai jaminan kredit.

Perjanjian Kredit Bank dengan menggunakan Surat Keputusan Pensiun sebagai salah satu syarat memperoleh kredit adalah suatu hubungan hukum di bidang harta kekayaan, mengenai pinjam - meminjam uang yang diperuntukkan bagi para pensiunan dengan hak atas uang pensiunnya sebagai jaminan.

Dari penjelasan di atas, maka penggunaan judul “Surat Keputusan Pensiun sebagai salah satu syarat memperoleh Kredit“ adalah untuk menganalisa bagaimana perjanjian pemberian kredit dengan Surat Keputusan Pensiun sebagai syarat jaminan dan permasalahan lain yang berkaitan dan didasarkan dengan Undang - undang dan peraturan - peraturan lain yang berlaku.

Skripsi ini memfokuskan pada pinjaman kredit dengan Surat Keputusan Pensiun sebagai salah satu syarat memperoleh kredit, Pihak bank dalam hal ini adalah Bank Pemerintah yaitu Bank JATIM.

3. Alasan Pemilihan Judul

Jika hanya mengandalkan dari uang pensiun, Pensiunan Pegawai Negeri tidak akan cukup menanggung kehidupan dirinya dan keluarganya, serta bila harus membayar angsuran kredit rumah atau ingin berwirausaha untuk menambah pendapatan, untuk dapat memenuhinya diperlukan dana yang lain yaitu salah

satunya dengan cara meminjam (Kredit) pada bank, tetapi tidak banyak pensiunan Pegawai Negeri yang mengetahui bahwa Surat Keputusan Pensiun tersebut dapat dijadikan sebagai syarat jaminan untuk kredit pada bank. Alasan penulis mengapa menggunakan judul skripsi adalah karena masih banyak pensiunan Pegawai Negeri yang tidak mengetahui bahwa Surat Keputusan Pensiun dapat dijadikan salah satu syarat memperoleh kredit, sehingga permasalahan ini perlu dikaji apakah Surat Keputusan Pensiun dapat dijadikan jaminan kredit pada bank, khususnya bank pemerintah. Dengan demikian akan dapat mempercepat peningkatan pengetahuan pegawai negeri yang telah pensiun yang ingin mengadakan perjanjian kredit pada bank dengan menggunakan Surat Keputusan Pensiun.

4. Tujuan Penulisan

Tujuan penulisan skripsi ini adalah untuk memberikan kejelasan dan mengkaji perkembangan pemberian kredit dengan menggunakan Surat Keputusan Pensiun sebagai jaminan kredit dalam dunia perbankan, khususnya dalam lingkup Bank JATIM. Agar nantinya para pegawai negeri yang telah pensiun dapat menggunakan Surat Keputusan Pensiun sebagai syarat, apabila ia ingin melakukan perjanjian pinjam meminjam dengan bank. Selain itu, pensiunan pegawai negeri dapat meningkatkan taraf hidupnya dengan tidak hanya mengandalkan uang pensiun sebagai pegangan hidupnya.

5. Metodologi

a. Pendekatan Masalah

Dalam penulisan skripsi ini, penulis menggunakan metode yuridis normatif yaitu permasalahan akan ditinjau secara khusus dengan peraturan - peraturan yang berlaku serta melakukan pengamatan dan pengambilan data yang telah didasari oleh ketentuan - ketentuan yang berlaku sesuai dengan pokok bahasan yang diangkat oleh penulis

b. Sumber Bahan Hukum

Skripsi ini menggunakan sumber bahan hukum primer dan sumber bahan hukum sekunder. Sumber bahan hukum primer, diperoleh dari peraturan perundang – undangan yang berlaku, Sedangkan sumber bahan hukum sekunder, diambil dari tanya jawab penulis dengan pihak-pihak yang bersangkutan baik penerima kredit maupun pemberi kredit, peraturan - peraturan yang berlaku dan berkaitan dengan permasalahan serta literatur - literatur dari para sarjana sebagai pendukung dalam penulisan ini.

c. Prosedur Pengumpulan dan Pengolahan Bahan Hukum

Kegiatan pengumpulan bahan hukum didahului dengan pemahaman atas norma hukum khususnya perundang - undangan yang sesuai dengan permasalahan yang diteliti, ditindaklanjuti dengan mengumpulkan dan mempelajari literatur – literatur dan buku – buku yang berhubungan dan bertujuan untuk menyelesaikan masalah, dilanjutkan dengan penelitian langsung ke lapangan, berupa : wawancara dan

dokumentasi (pengumpulan dan pemeriksaan dokumen – dokumen yang dimiliki oleh bank), kemudian bahan hukum tersebut dikelompokkan sesuai dengan sistematika penulisan, hal ini dilakukan agar mempermudah dalam penulisan skripsi ini.

d. Analisa Bahan Hukum

Bahan hukum yang telah diperoleh, dianalisa menggunakan sistem analisis kualitatif berdasar metode deduksi. Metode deduksi ini adalah metode yang menganalisa semua bahan hukum yang sudah diklasifikasikan. Pengklasifikasian data penulis lakukan untuk mempermudah dalam pembahasan masalah yang berkaitan dengan perjanjian kredit seorang pensiunan Pegawai Negeri dengan menggunakan Surat Keputusan Pensiun sebagai salah satu syarat memperoleh kredit.

6. Pertanggungjawaban Sistematika

Untuk memberikan gambaran yang jelas dan sistematis maka penulisan skripsi ini disusun sebagai suatu rangkaian yang berurutan dan saling berhubungan. Pada bagian ini penulis mencoba menggambarkan secara umum dan singkat mengenai isi dari bab - bab skripsi ini.

Bab I merupakan Pendahuluan yang menguraikan dimungkinkannya Surat Keputusan Pensiun dijadikan jaminan kredit pada bank.

Bab II menguraikan tentang kedudukan Surat Keputusan Pensiun sebagai objek jaminan kredit. Namun terlebih dahulu harus diketahui bahwa Surat Keputusan Pensiun itu merupakan tanda bukti autentik / tertulis seorang pegawai negeri yang telah usai masa tugasnya, dan memiliki hak atas suatu pembayaran

uang pensiun dari pemerintah. Selain hal di atas bab ini juga menguraikan tentang pengertian kredit, jaminan, dan macam - macam lembaga jaminan yang ada di Indonesia yang selanjutnya akan dihubungkan dengan Surat Keputusan Pensiun serta Surat Keputusan Pensiun dapat dijadikan jaminan kredit.

Selanjutnya pada bab III akan diuraikan mengenai problematika yang ada bila debitur (penerima kredit) meninggal dunia, dan bagaimana sisa pembayaran kredit yang belum lunas dan perlindungan hukum bagi pihak bank itu sendiri.

Bab IV merupakan bab penutup dari penulisan skripsi ini, penulis memberikan kesimpulan dari bab - bab yang sebelumnya serta saran penulis berdasarkan simpulan tersebut.

BAB II

SURAT KEPUTUSAN PENSIUN PEGAWAI

NEGERI SEBAGAI JAMINAN KREDIT

PADA BANK

BAB II

SURAT KEPUTUSAN PENSIUN PEGAWAI NEGERI SEBAGAI JAMINAN KREDIT PADA BANK

1. Kredit dan Perjanjian Kredit

Pendapatan / keuntungan suatu bank lebih besar bersumber dari pemberian kredit kepada nasabahnya dibandingkan dengan produk dan jasa perbankan lain yang ditawarkan. Hal ini dapat diketahui pada pasal 3 Undang – Undang Perbankan yang berbunyi bahwa fungsi utama perbankan Indonesia adalah sebagai penghimpun dana penyalur dana masyarakat.

Kredit berasal dari bahasa Romawi “*credere*” yang berarti percaya.¹ Kredit dari sudut bahasa dapat diartikan sebagai kepercayaan dalam arti apabila seseorang / suatu badan usaha mendapatkan fasilitas kredit dari bank, maka orang / badan usaha tersebut telah mendapat kepercayaan dari bank pemberi kredit.²

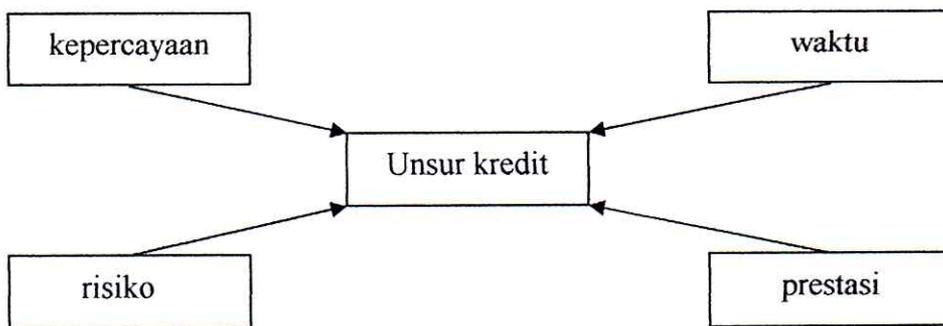
Menurut Simorangir, kredit adalah pemberian prestasi (misalnya uang, barang) dengan balas prestasi (kontra prestasi) akan terjadi pada waktu mendatang. Dewasa ini kehidupan ekonomi modern adalah prestasi uang, maka transaksi kredit menyangkut uang sebagai alat kredit yang menjadi pembahasan. Kredit berfungsi kooperatif antara si pemberi kredit dan si penerima kredit atau antara kreditur dan debitur. Mereka menarik keuntungan dan saling menanggung

¹ Mariam Darus Badruzaman, Perjanjian Kredit Bank, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991, h. 23.

² Hasanuddin Rahman, Aspek – Aspek Hukum Pemberian Kredit Perbankan Indonesia (Panduan Dasar : Legal Officer), Citra Aditya Bakti, Bandung, 1995, h. 105-106.

risiko. Singkatnya, kredit dalam arti luas didasarkan atas komponen – komponen kepercayaan, risiko dan pertukaran ekonomi di masa mendatang.³

Kredit dari segi ekonomi diartikan sebagai penyediaan uang / tagihan. Menurut pengertian Undang – Undang Perbankan pasal 1 angka 11, kredit adalah penyediaan uang atau tagihan yang dapat dipersamakan dengan itu, berdasarkan persetujuan atau kesepakatan pinjam – meminjam antara bank dengan pihak lain yang mewajibkan pihak peminjam untuk melunasi utangnya setelah jangka waktu tertentu dengan pemberian bunga.



Sumber : Hasanuddin Rahman, *Aspek – Aspek Hukum Pemberian Kredit Perbankan Indonesia (Panduan Dasar : Legal Officer)*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1995, h. 107

Kepercayaan berarti setiap pelepasan kredit, dilandasi dengan adanya keyakinan oleh bank bahwa kredit tersebut akan dapat dibayar kembali oleh debiturnya sesuai dengan jangka waktu yang telah diperjanjikan.

Waktu berarti bahwa antara pelepasan kredit oleh bank dengan pembayaran kembali oleh debitur tidak dilakukan pada waktu yang bersamaan, melainkan dipisahkan oleh tenggang waktu.

³OP. Simorangkir, *Seluk Beluk Bank Komersial*, Aksara Persada Indonesia, Jakarta, 1991, h. 100.

Risiko berarti bahwa setiap pelepasan kredit jenis apapun akan terkandung risiko di dalamnya, yaitu risiko yang terkandung dalam jangka waktu antara pelepasan kredit dengan pembayaran kembali. Hal ini berarti semakin panjang jangka waktu kredit semakin tinggi risiko kredit tersebut.

Prestasi berarti bahwa setiap kesepakatan terjadi antara bank dengan debiturnya mengenai suatu pemberian kredit, maka pada saat itu pula akan terjadi suatu prestasi dan kontra prestasi.

Bank sebagai pemberi kredit (kreditur) menjalankan perannya berdasarkan suatu kebijakan untuk selalu tetap memelihara keseimbangan yang tepat antara keinginan untuk memperoleh keuntungan dalam bentuk tingkat bunga dengan tujuan *likuiditas* dan *solvabilitas* bank. *Likuiditas* adalah kemampuan bank tersebut di dalam menjamin terbayarnya utang – utang jangka pendeknya, pengukurannya dilakukan dengan cara membandingkan antara kewajiban (utang) jangka pendeknya dengan alat – alat likuidnya. *Solvabilitas* adalah kemampuan untuk melunasi semua utang – utangnya (baik jangka pendek maupun jangka panjang).⁴

Kredit dibagi atas 2 (dua) macam, yaitu kredit ditinjau dari segi tujuan penggunaan dan kredit yang ditinjau dari segi jangka waktunya.⁵

Kredit ditinjau dari tujuan penggunaannya dapat berupa :

⁴ Muhamad Djumhana, *Hukum Perbankan Di Indonesia*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1993, h. 218.

⁵ Hasanuddin Rahman, *Op.Cit.*, h. 108-109

1. Kredit Produktif, yaitu kredit yang diberikan kepada usaha – usaha yang menghasilkan barang dan jasa sebagai kontribusi daripada usahanya. Ada 2 (dua) kemungkinan, yaitu :
 - a. Kredit modal kerja, yaitu kredit yang diberikan untuk membiayai kebutuhan usaha – usaha, termasuk guna menutupi biaya produksi dalam rangka peningkatan produksi atau penjualan.
 - b. Kredit investasi, yaitu kredit yang diberikan untuk pengadaan barang modal maupun jasa yang dimaksudkan untuk menghasilkan suatu barang dan ataupun jasa bagi usaha yang bersangkutan.
2. Kredit konsumtif, yaitu kredit yang diberikan kepada orang perorangan untuk memenuhi kebutuhan konsumtif masyarakat umumnya.

Sedangkan kredit ditinjau dari segi jangka waktunya dapat berupa :

1. Kredit jangka pendek, yaitu kredit yang diberikan dengan tidak melebihi jangka waktu 1 (satu) tahun.
2. Kredit jangka menengah, yaitu kredit yang diberikan dengan jangka waktu lebih dari 1 (satu) tahun tetapi tidak lebih dari 3 (tiga) tahun.
3. Kredit jangka panjang, yaitu kredit yang diberikan dengan jangka waktu lebih dari 3 (tiga) tahun.

Sedangkan menurut Djumhana, kredit digolongkan menjadi⁶ :

1. Dari segi lembaga pemberi - penerima kredit :

⁶ Muhamad Djumhana, *Op. Cit.*, h. 221-224.

- a. Kredit perbankan kepada masyarakat untuk kegiatan usaha, dan atau konsumsi. Kredit ini diberikan oleh bank pemerintah, atau bank swasta kepada dunia usaha untuk ikut membiayai sebagian kebutuhan permodalan, dan atau kredit dari bank kepada individu untuk membiayai pembelian kebutuhan hidup yang berupa barang maupun jasa.
 - b. Kredit likuiditas, yaitu kredit yang diberikan oleh Bank Sentral kepada bank – bank yang beroperasi di Indonesia, yang selanjutnya digunakan sebagai dana untuk membiayai kegiatan perkreditannya.
 - c. Kredit langsung, kredit ini diberikan oleh Bank Indonesia kepada lembaga pemerintah, atau semi pemerintah.
2. Dari segi tujuan penggunaan kredit :
- a. Kredit konsumtif, yaitu kredit yang diberikan oleh bank pemerintah, atau bank swasta yang diberikan kepada perseorangan untuk membiayai keperluan konsumsinya untuk kebutuhan sehari – hari.
 - b. Kredit produktif yang terbagi menjadi dua, yaitu kredit investasi dan kredit eksploitasi. Kredit investasi adalah kredit yang ditujukan untuk penggunaan sebagai pembiayaan modal tetap, yaitu peralatan produksi, gedung, dan mesin – mesin, juga untuk membiayai rehabilitasi. Kredit eksploitasi, yaitu kredit yang ditujukan untuk penggunaan pembiayaan kebutuhan dunia usaha akan modal kerja berupa persediaan bahan baku, persediaan produk akhir, barang dalam proses produksi serta piutang, sedangkan jangka waktunya berlaku pendek.

- c. Perpaduan antara kredit konsumtif dan kredit produktif (semi konsumtif dan semi produktif).
3. Dari segi dokumen :
 - a. Kredit ekspor adalah semua bentuk kredit sebagai sumber pembiayaan bagi usaha ekspor.
 - b. Kredit impor terdiri dari kredit kecil yaitu kredit yang diberikan kepada pengusaha yang digolongkan sebagai pengusaha kecil, kredit menengah yaitu kredit yang diberikan kepada pengusaha yang asetnya lebih besar daripada pengusaha kecil, dan kredit besar.
 4. Dari jangka waktunya :
 - a. Kredit jangka pendek (*short term loan*), yaitu kredit yang berjangka waktu maksimum 1 (satu) tahun.
 - b. Kredit jangka menengah (*medium term loan*), yaitu kredit berjangka waktu antara 1 (satu) tahun sampai 3 (tiga) tahun.
 - c. Kredit jangka panjang, yaitu kredit yang berjangka waktu lebih dari 3 (tiga) tahun.
 5. Dari segi jaminan :
 - a. Kredit tanpa jaminan atau kredit blanko (*unsecured loan*).
 - b. Kredit dengan jaminan (*secured loan*), yaitu kredit yang dapat diberikan apabila pihak kreditur mendapat jaminan bahwa debitur dapat melunasi hutangnya.

Kredit berfungsi untuk merangsang bagi kedua belah pihak untuk saling menolong untuk tujuan pencapaian kebutuhan baik dalam bidang usaha maupun kebutuhan sehari – hari. Dalam perekonomian dan perdagangan saat ini, kredit mempunyai fungsi⁷ :

1. Meningkatkan daya guna uang;
2. Meningkatkan peredaran dan lalu lintas uang;
3. Meningkatkan daya guna dan peredaran barang;
4. Salah satu alat stabilitas ekonomi;
5. Meningkatkan kegairahan berusaha;
6. Meningkatkan pemerataan pendapatan;
7. Meningkatkan hubungan internasional.

Perjanjian menurut Pasal 1313 BW

Perjanjian adalah suatu perbuatan dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.

Perjanjian Kredit adalah suatu perjanjian antara pihak (kreditur / bank) yang meminjamkan sejumlah uang kepada pihak lain (debitur) dengan syarat – syarat dan ketentuan yang ditetapkan oleh para pihak antara lain bahwa debitur berkewajiban melunasi hutangnya setelah jangka waktu tertentu ditambah dengan bunga provisi, denda dan biaya lain yang telah ditentukan.

⁷ Ibid., h. 220-221.

Sedangkan Perjanjian Kredit menurut BW adalah salah satu dari bentuk perjanjian pinjam – meminjam. Menurut Pasal 1754 BW disebutkan bahwa pinjam – meminjam ialah perjanjian dengan mana pihak yang satu memberikan kepada pihak yang lain suatu jumlah tertentu barang – barang yang menghabis karena pemakaian, dengan syarat bahwa pihak yang belakangan ini akan mengembalikan sejumlah yang sama dari macam dan keadaan yang sama pula.

Untuk melakukan suatu perjanjian diperlukan 4 (empat) syarat, begitu pula dengan perjanjian kredit antara Bank JATIM sebagai kreditur dengan nasabah sebagai debitur, harus memenuhi syarat dalam Pasal 1320 BW, yaitu :

1. sepakat mereka yang mengikatkan dirinya;
2. kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
3. suatu hal tertentu;
4. suatu sebab yang halal.

Pembuatan perjanjian kredit dapat berdasarkan pada ketentuan – ketentuan yang ada dalam BW, tetapi dapat pula berdasarkan kesepakatan diantara para pihak, artinya dalam hal – hal ketentuan yang memaksa maka harus sesuai dengan ketentuan yang tercantum dalam BW tersebut, sedangkan dalam hal ketentuan yang tidak memaksa diserahkan kepada para pihak. Perjanjian kredit harus disepakati kedua belah pihak dan mengikat para pihak, sesuai dengan pasal 1338 BW yaitu semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang – undang bagi mereka yang membuatnya. Dalam pembuatan perjanjian kredit

terdapat asas kebebasan berkontrak yaitu para pihak bebas menentukan sendiri isi perjanjian atau kesepakatan.

Bentuk dan materi perjanjian kredit antara satu bank dengan bank yang lainnya tidaklah sama, disesuaikan dengan kebutuhan masing – masing. Dengan demikian perjanjian kredit tersebut tidak mempunyai bentuk yang tertentu, hanya saja dalam praktek ada banyak hal yang biasanya dicantumkan dalam perjanjian kredit.

Dalam Perjanjian Kredit antara Bank JATIM sebagai Kreditur (pemberi kredit) dan Nasabah sebagai Debitur (penerima kredit), terdapat:

1. Nomor Perjanjian Kredit;
2. Pihak yang memberi Kredit;
3. Pihak yang menerima Kredit;
4. Maksimum pemberian kredit;
5. Tujuan kredit;
6. Bentuk kredit;
7. Jangka waktu kredit;
8. Suku bunga kredit;
9. Provisi;
10. Penyelenggaraan rekening pinjaman;
11. Penarikan dan angsuran kredit;

12. Denda tunggakan;
13. Pelaksanaan angsuran kredit;
14. Jaminan;
15. Hal – hal yang harus dilakukan;
16. Pembatasan terhadap tindakan penerima kredit;
17. Hak – hak untuk penarikan kredit dan mengakhiri jangka waktu kredit;
18. Kewenangan bank dalam rangka pengawasan, pengamanan dan penyelesaian kredit;
19. Lain – lain;
20. Pasal tambahan;
21. Domisili;
22. Penutup;
23. Tanda tangan pemberi kredit dan penerima kredit.

Menurut Ch. Gatot Wardoyo, dalam tulisannya mengenai klausul – klausul perjanjian kredit bank, perjanjian kredit mempunyai beberapa fungsi, yaitu⁸ :

1. Perjanjian kredit berfungsi sebagai perjanjian pokok, artinya perjanjian kredit merupakan sesuatu yang menentukan batal, atau tidak batalnya perjanjian lain yang mengikutinya, misalnya perjanjian pengikatan jaminan,

⁸ Ch. Gatot Wardoyo, Sekitar klausul – klausul Perjanjian Kredit Bank, Bank dan Manajemen, Nopember – Desember 1992, h. 64 – 69 dikutip dari Muhamad Djumhana, Op.Cit, h. 228.

2. Perjanjian kredit berfungsi sebagai alat bukti mengenai batasan – batasan hak dan kewajiban diantara kreditur dan debitur,
3. Perjanjian kredit berfungsi sebagai alat untuk melakukan monitoring kredit.

Jenis – jenis perjanjian / pengikatan kredit, secara yuridis formal ada 2 (dua) jenis perjanjian atau pengikatan kredit yang digunakan bank dalam melepas kreditnya, yaitu⁹ :

- a. Akta / Perjanjian kredit di bawah tangan adalah perjanjian pemberian kredit oleh bank kepada nasabahnya yang hanya dibuat di antara mereka (kreditur dan debitur) tanpa Notaris. Bahkan lazimnya dalam penandatanganan akta perjanjian kredit tersebut tanpa adanya saksi yang turut serta dalam membubuhkan tanda tangannya, padahal sebagaimana diketahui bahwa saksi merupakan salah satu alat pembuktian dalam perkara perdata.
- b. Akta / perjanjian kredit notaril (otentik), adalah perjanjian pemberian kredit oleh bank kepada nasabahnya yang hanya dibuat oleh atau di hadapan Notaris.

Perjanjian kredit antara Bank JATIM sebagai Kreditur (pemberi kredit) dan Nasabah sebagai Debitur (penerima kredit) termasuk dalam perjanjian kredit di bawah tangan¹⁰. Hal ini dikarenakan perjanjian Kredit ditandatangani tidak di hadapan Notaris hanya antara Kreditur (Bank JATIM) dengan Debitur (pensiunan / penerima kredit).

⁹ Hasanuddin Rahman, *Op.Cit*, h. 152-154.

¹⁰ Wawancara dengan Analisis Kredit Bank Pembangunan Daerah Jawa Timur Cabang Utama Surabaya, tanggal 8 April 2004.

2. Jaminan dan Jaminan Kredit

Pasal 8 ayat (1) Undang – Undang Perbankan menyatakan dalam pemberian kredit atau pembiayaan berdasarkan prinsip Syariah, Bank Umum wajib mempunyai keyakinan berdasarkan analisis yang mendalam atas itikad dan kemampuan serta kesanggupan nasabah debitur untuk melunasi utangnya atau mengembalikan pembiayaan dimaksud sesuai dengan yang diperjanjikan. Dari pasal di atas tersirat keharusan adanya jaminan dan mencerminkan salah satu dari *the five C's of credit* yaitu *collateral* (jaminan / agunan).

Jaminan adalah tanggungan yang diberikan oleh debitur dan atau pihak ketiga kepada kreditur karena pihak kreditur mempunyai suatu kepentingan bahwa debitur harus memenuhi kewajibannya dalam suatu perikatan.¹¹

Jenis – jenis Jaminan Kredit¹² :

a. Jaminan perorangan (*personal guarantee*)

Pernyataan kesanggupan yang diberikan oleh seseorang (pihak ketiga) guna menjamin pemenuhan kewajiban – kewajiban debitur kepada pihak kreditur, apabila debitur yang bersangkutan cidera janji (*wanprestasi*). Jaminan ini diatur dalam pasal 1820 – pasal 1850 dan pasal 1316 BW.

b. Jaminan kebendaan

Harta kekayaan, baik benda maupun hak kebendaan, yang diberikan dengan cara pemisahan bagian dari harta kekayaan baik dari si debitur maupun dari pihak ketiga guna menjamin pemenuhan kewajiban – kewajiban debitur

¹¹ Hasanuddin Rahman, *Op.Cit.* h. 174.

¹² *Ibid.*, h.. 176-180.

kepada pihak kreditur, apabila debitur yang bersangkutan cidera janji (wanprestasi)

Fungsi - fungsi Jaminan Kredit¹³ :

- a. Sebagai pengamanan, artinya apabila debitur tidak memenuhi kewajibannya maka jaminan yang diberikan akan dijual dan dipergunakan sebagai sumber pelunasan,
- b. Kreditur tidak akan kehilangan kekayaan, artinya uang atau dana yang dipinjamkan dapat diperoleh kembali,
- c. Memperkecil risiko, artinya kerugian kreditur berkurang karena sebagian pinjaman dapat dibayar dari hasil penjualan barang – barang jaminan.

Dalam memberikan kredit pihak kreditur selalu meminta jaminan untuk mendapatkan kredit.

Kredit yang diberikan oleh Bank mengandung risiko, sehingga dalam pelaksanaannya Bank harus memperhatikan asas – asas perkreditan yang sehat, yaitu Bank tidak diperkenankan memberikan kredit tanpa surat perjanjian tertulis; memberikan kredit kepada usaha yang sejak semula telah diperhitungkan kurang sehat dan akan membawa kerugian; memberikan kredit melampaui batas maksimum pemberian kredit (*legal lending limit*). Selain itu, Bank juga tidak diperkenankan memberikan kredit untuk pembelian saham dan modal kerja dalam rangka kegiatan jual beli saham. Untuk mengurangi risiko kerugian dalam pemberian kredit, diperlukan jaminan pemberian kredit dalam arti keyakinan atas

¹³ R. Tjiptoadinugroho, Perbankan Masalah perkreditan Penghayatan, Analisis dan Penuntun, Pradnya Paramita, Jakarta, 1990, h. 44.

kemampuan dan kesanggupan debitur untuk melunasi hutangnya sesuai dengan perjanjian kredit.

Dalam hal pemberian kredit maksimum terdapat perbedaan antara Bank yang satu dengan yang lain, yaitu memberikan kredit maksimum 75 % dari nilai barang yang dijaminkan, memberikan kredit 40 % dari nilai barang yang dijaminkan atau memberikan kredit di atas nilai barang yang dijaminkan, pada Bank JATIM kredit yang diberikan sebesar 60 % dari barang yang dijaminkan. Nilai barang jaminan harus lebih besar daripada jumlah kredit agar nantinya pada saat pelelangan jaminan karena debitur wanprestasi, uang hasil sisa penjualan barang tersebut dapat menutupi kekurangan kredit yang belum terbayar.

3. Lembaga – Lembaga Jaminan

Lembaga – lembaga jaminan di Indonesia, dapat digolongkan menjadi menurut terjadinya, menurut sifatnya, menurut obyeknya, menurut kewenangan menguasainya dan lain – lain sebagai berikut¹⁴ :

- a. Jaminan yang lahir karena ditentukan oleh Undang – undang dan jaminan yang lahir karena perjanjian.

Jaminan yang lahir karena Undang – undang adalah jaminan yang adanya ditunjuk oleh Undang – undang tanpa adanya perjanjian dari para pihak sehingga hak – hak jaminan adanya bersifat memberikan jaminan yang ditentukan oleh Undang - undang. Sedangkan jaminan yang lahir karena perjanjian adalah jaminan yang hak – hak jaminan yang adanya harus diperjanjikan terlebih dahulu, misalnya: hipotik, gadai, perjanjian garansi,

¹⁴ I. Sri Soedewi Masjchoen Sofwan, Hukum Jaminan Di Indonesia Pokok – Pokok hukum Jaminan dan Jaminan Perorangan, Liberty Offset, Yogyakarta, 2001, h. 43–57.

fiducia, *credietverband*, penanggungan (*borgtocht*), perutangan tanggung menanggung dan lain – lain.

- b. Jaminan yang tergolong jaminan umum dan jaminan khusus.

Jaminan umum adalah jaminan yang diberikan bagi kepentingan semua kreditur dan menyangkut semua harta kekayaan debitur dan sebagainya dimana benda jaminan tidak ditunjuk secara khusus dan tidak diperuntukkan untuk kreditur, sedang hasil penjualan benda jaminan dibagi – bagi diantara para kreditur seimbang dengan piutang masing – masing. Sedangkan pada jaminan khusus, yang menjadi jaminan adalah semua harta benda debitur baik bergerak maupun benda tetap, benda – benda yang sudah ada maupun yang masih akan ada.

- c. Jaminan yang mempunyai obyek benda bergerak dan jaminan atas benda tak bergerak.

Jaminan yang mempunyai obyek benda bergerak adalah jaminan yang benda jaminan berupa benda bergerak, sedangkan jaminan yang mempunyai obyek benda tak bergerak adalah jaminan yang benda jaminan berupa benda tidak bergerak.

- d. Jaminan yang menguasai bendanya dan jaminan tanpa menguasai bendanya

Jaminan yang diberikan dengan menguasai bendanya, misalnya gadai (*pand*, *pledge*) dan hak retensi, sedangkan jaminan tanpa menguasai bendanya, misal hak tanggungan.

- e. Jaminan yang bersifat kebendaan dan jaminan yang bersifat perorangan.

Jaminan yang bersifat kebendaan ialah jaminan yang bersifat mutlak atas suatu benda, sedangkan jaminan yang bersifat perorangan ialah jaminan yang menimbulkan hubungan langsung pada perorangan tertentu, hanya dapat dipertahankan terhadap debitur tertentu, terhadap harta kekayaan debitur seumumnya.

Hak perorangan (*persoonlijk*) menimbulkan hubungan langsung antara perorangan yang satu dengan yang lain, sedangkan hak kebendaan (*zakelijkrecht*), ialah hak mutlak atas sesuatu benda di mana hak itu memberikan kekuasaan langsung atas sesuatu benda dan dapat dipertahankan terhadap siapapun juga.

Tujuan dari jaminan kebendaan bermaksud memberikan hak *verhaal* (hak untuk meminta pemenuhan piutangnya) kepada si kreditur, terhadap hasil penjualan benda – benda tertentu dari debitur untuk pemenuhan piutangnya. Jaminan yang bersifat perorangan memberikan hak *verhaal* kepada kreditur, terhadap benda keseluruhan dari debitur untuk memperoleh pemenuhan dari piutangnya.¹⁵

Ciri khas dari jaminan yang bersifat kebendaan ialah dapat dipertahankan (dimintakan pemenuhan) terhadap siapapun juga, yaitu terhadap mereka yang memperoleh hak baik berdasarkan atas hak yang umum maupun yang khusus, juga terhadap para kreditur dan pihak lawannya. Hak tersebut selalu mengikuti bendanya (*droit de suite; zaaksgevolg*) dalam arti bahwa yang mengikuti

¹⁵ *Ibid.*, h. 38.

bendanya itu tidak hanya haknya tetapi juga kewenangan untuk menjual bendanya dan hak eksekusi.

Ciri – ciri hak kebendaan¹⁶ :

1. merupakan hak yang mutlak, yaitu dapat dipertahankan terhadap siapapun juga.
2. Mempunyai *zaaksgesvolg* atau *droit de suite* (hak yang mengikuti), artinya hak itu terus mengikuti bendanya, dimanapun juga (dalam tangan siapapun juga) barang itu berada. Hak itu terus saja mengikuti orang yang mempunyainya.
3. Sistem yang terdapat pada hak kebendaan ialah mana yang lebih dulu terjadinya, itu tingkatannya adalah yang terjadi kemudian.
4. Hak kebendaan mempunyai *droit de preference* (hak terlebih dahulu).
5. Adanya kemungkinan untuk mengadakan gugat itu juga berlainan. Pada hak kebendaan gugatnya itu disebut gugat kebendaan, pada hak ini orang mempunyai macam – macam *actie* jika terdapat gangguan atas haknya.
6. Kemungkinan untuk memindahkan itu juga berlainan, kemungkinan untuk memindahkan hak kebendaan itu dapat secara sepenuhnya dilakukan.

Benda menurut pasal 499 BW

Benda adalah tiap – tiap barang dan tiap – tiap hak yang dapat di kuasai oleh hak milik.

Azas – azas umum dari hukum benda¹⁷ :

1. Merupakan hukum pemaksa artinya berlakunya aturan – aturan itu tidak dapat disimpangi oleh para pihak.

¹⁶ 2. Sri Soedewi Masjchoen Sofwan, *Hukum Perdata : Hukum Benda*, Liberty Offset, Yogyakarta, 2000, h. 25-27.

¹⁷ *Ibid.*, h. 36-40.

2. Dapat dipindahkan

3. Azas *individualiteit*

Obyek dari hak kebendaan selalu adalah barang yang *individueel bepaald*, yaitu suatu barang yang dapat ditentukan.

4. Azas *totaliteit*

Hak kebendaan selalu meletak atas keseluruhan objeknya.

5. Azas tidak dapat dipisahkan (*onsplitbaarheid*).

Yang berhak tak dapat memindahtangankan sebagian daripada wewenang yang termasuk suatu hak kebendaan yang ada padanya, misalnya pemilik.

6. Azas *prioriteit*

Semua hak kebendaan memberi wewenang yang sejenis dengan wewenang – wewenang dari *eigendom*, sekalipun luasnya berbeda – beda.

7. Azas percampuran (*azas vermenging*).

Hak kebendaan yang terbatas, jadi selainnya hak milik hanya mungkin atas benda orang lain.

8. Perlakuan terhadap benda bergerak dan tak bergerak itu berlainan.

9. Azas *publiciteit*

Mengenai benda – benda yang tidak bergerak mengenai penyerahan dan pembebanannya berlaku azas *publiciteit*, yaitu dengan pendaftaran di dalam register umum. Sedang mengenai benda yang tidak bergerak cukup dengan penyerahan nyata, tanpa pendaftaran dalam register umum.

10. Sifat perjanjiannya

Merupakan perjanjian yang *zakelijk*, yaitu perjanjian untuk mengadakan hak kebendaan.

Macam - macam jaminan kebendaan :

1. Gadai

Menurut Pasal 1150 BW, Gadai adalah suatu hak yang diperoleh seorang berpiutang atas suatu barang bergerak, yang diserahkan kepadanya oleh seorang berutang atau oleh seorang lain atas namanya, dan yang memberikan kekuasaan kepada si berpiutang itu untuk mengambil pelunasan dari barang tersebut secara didahulukan daripada orang – orang berpiutang lainnya; dengan perkecualian biaya untuk melelang barang tersebut dan biaya yang telah dikeluarkan untuk menyelamatkannya setelah barang itu digadaikan, biaya – biaya mana harus didahulukan.

Dari definisi tersebut dapat dikatakan bahwa gadai merupakan perjanjian riil, yaitu perjanjian yang disamping kata sepakat diperlukan suatu perbuatan nyata (dalam hal ini penyerahan kekuasaan atas barang gadai). Hak gadai timbul dari perjanjian yang mengikuti perjanjian pokok yaitu perjanjian utang piutang, dari hubungan utang piutang ini akan menimbulkan hubungan hukum gadai yang mengakibatkan perikatan di antara penerima gadai dan pemberi gadai.¹⁸

¹⁸ Gunawan Widjaja & Ahmad Yani, Seri Hukum Bisnis Jaminan Fidusia, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2001, h. 86.

2. Hipotik

Menurut pasal 1162 BW adalah suatu hak kebendaan atas benda – benda tak bergerak, untuk mengambil penggantian daripadanya bagi pelunasan suatu perikatan.

Obyek Hipotik adalah :

- a. benda – benda tak bergerak yang dapat dipindahtangankan, beserta segala perlengkapannya, sekedar yang terakhir ini dianggap sebagai benda tak bergerak;
- b. hak pakai hasil atas benda – benda tersebut beserta segala perlengkapannya;
- c. hak numpang karang dan hak usaha;
- d. bunga tanah, baik yang harus dibayar dengan uang maupun yang harus dibayar dengan hasil tanah dalam ujudnya;
- e. bunga sepersepuluh;
- f. pasar – pasar yang diakui oleh pemerintah, beserta hak – hak istimewa yang melekat padanya.

Hapusnya hipotik :

- a. karena hapusnya perikatan pokok;
- b. karena pelepasan hipotiknya oleh si berpiutang;
- c. karena penetapan tingkat oleh Hakim.

Hipotik tidak dapat dibagi – bagi (*ondeelbaarheid*), yaitu jika benda yang dibebani hipotik lebih dari satu maka hipotik tadi tetap membebani masing – masing benda tersebut dalam keseluruhannya.

3. Hak Tanggungan

Hak tanggungan adalah hak jaminan yang dibebankan pada hak atas tanah sebagaimana dalam Undang – Undang nomor 5 tahun 1960 tentang Peraturan Pokok – Pokok Agraria, berikut atau tidak berikut benda – benda lain yang merupakan satu kesatuan dengan tanah itu, untuk pelunasan utang tertentu, yang memberikan kedudukan yang diutamakan kepada kreditur – kreditur lain, pengertian ini diambil dari Pasal 1 angka 1 Undang – Undang nomor 4 tahun 1996 tentang Hak Tanggungan Atas Tanah Beserta Benda – Benda Yang Berkaitan Dengan Tanah.

Pada prinsipnya pemberian hak tanggungan selalu disertai dengan perjanjian utang – piutang atau perjanjian lainnya yang menerbitkan kewajiban pembayaran utang tertentu, dan dengan tujuan untuk menjamin pelunasan utang piutang inilah, maka perjanjian dengan Hak Tanggungan ini diberikan.

Penjaminan dengan Hak Tanggungan juga dapat diberikan untuk satu atau lebih utang yang berasal dari beberapa hubungan hukum, dan tidak hanya terbatas pada satu utang yang didasarkan satu hubungan utang – piutang saja, sebagaimana yang lazim dewasa ini.

Obyek Hak Tanggungan :

- a. Hak Milik;
- b. Hak Guna Usaha;
- c. Hak Guna Bangunan;

Hapusnya Hak Tanggungan :

- a. hapusnya utang yang dijamin dengan Hak Tanggungan;

- b. dilepaskannya Hak Tanggungan oleh pemegang Hak Tanggungan;
- c. pembersihan Hak Tanggungan berdasarkan penetapan peringkat oleh Ketua Pengadilan Negeri;
- d. hapusnya hak atas tanah yang dibebani Hak Tanggungan.

Setelah adanya Undang – undang hak Tanggungan maka untuk tanah hipotik tidak berlaku lagi.

4. Fidusia

Pasal 1 angka 1 Undang – Undang nomor 42 tahun 1999 tentang Fidusia, yang dimaksud Fidusia adalah pengalihan hak kepemilikan suatu benda atas dasar kepercayaan dengan ketentuan bahwa benda yang hak kepemilikannya dialihkan tetap dalam penguasaan pemilik benda.

Obyek Jaminan Fidusia¹⁹ :

- a. benda tersebut harus dapat dimiliki dan dialihkan secara hukum.
- b. dapat atas benda berwujud.
- c. dapat juga atas benda tidak berwujud, termasuk piutang.
- d. benda bergerak.
- e. benda tidak bergerak yang tidak dapat diikat dengan hak tanggungan.
- f. benda tidak bergerak yang tidak dapat diikat dengan hipotik.
- g. baik atas benda yang sudah ada maupun terhadap benda yang akan diperoleh kemudian. Dalam hal benda yang akan diperoleh kemudian, tidak diperlukan suatu akta pembebanan fidusia tersendiri.
- h. dapat atas satu satuan atau jenis benda

¹⁹ Mimir Fuady, Jaminan Fidusia, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2000, h. 23.

- i. dapat juga atas lebih dari satu jenis atau satuan benda.
- j. termasuk juga hasil klaim asuransi dari benda yang menjadi obyek jaminan Fidusia.
- k. benda persediaan (*inventory*, stock perdagangan) dapat juga menjadi obyek jaminan Fidusia.

Hapusnya Jaminan Fidusia :

- a. hapusnya utang yang dijamin dengan fidusia;
- b. pelepasan hak atas jaminan Fidusia oleh Penerima Fidusia; atau
- c. musnahnya benda yang menjadi obyek Jaminan Fidusia.

Ciri – ciri hak perorangan²⁰ :

1. kita hanya dapat melakukan (mempertahankan) hak tersebut terhadap seseorang, dengan adanya pemindahan hak atas benda tersebut maka lenyaplah, berhentilah hak perorangan itu.
2. perikatan yang terlebih dahulu terjadi atau kemudian itu sama saja tingkatannya.
3. dalam hal jatuh pailit maka orang – orang yang mempunyai hak *persoonlijk* itu lalu membagi active yang masih ada itu secara *ponds – ponds gewijs*, seimbang dengan besarnya haknya masing – masing.
4. untuk mengadakan gugatan disebut gugat perorangan. Pada hak perorangan ini orang hanya dapat mengajukan gugatan terhadap pihak lawannya (*wederpartij*).

²⁰ Sri Soedewi Masjchun Sofwan, *Op. Cit.* h. 25-27.

5. kekuasaan yang dimiliki oleh seseorang atas barang milik orang lain, itu tidak bisa dipindahkan kepada orang lain.

Surat Keputusan Pensiun tidaklah dapat dimasukkan dalam salah satu lembaga jaminan dalam kebendaan ataupun perseorangan karena Surat Keputusan Pensiun adalah Hak Perorangan (persoonlijk) yang merupakan kompensasi atau penghargaan atas kerja yang mempunyai karakteristik tersendiri, yaitu :

1. Surat Keputusan Pensiun melekat suatu hak yang tidak dapat dialihkan. Hanya orang yang namanya tercantum dalam Surat Keputusan Pensiun tersebut yang dapat mempergunakan Surat Keputusan tersebut untuk pengambilan uang pensiun maupun untuk pengambilan kredit di bank.
2. Merupakan persoonlijk, Surat Keputusan Pensiun sebagai jaminan maka orang yang namanya tercantum harus bertanggung jawab akan kreditnya.
3. Surat Keputusan Pensiun dalam pemberian kredit bagi pensiunan hanya sebagai salah satu syarat fasilitas kredit agar nantinya si debitur (pensiunan) membayar kreditnya sampai lunas.
4. Perjanjian kredit yang diambil dengan menggunakan Surat Keputusan Pensiun sebagai salah satu syarat mendapatkan kredit, hanya sebagai kredit konsumtif bukan untuk kredit usaha.

4. Surat Keputusan Pensiun

Pegawai Negeri sesuai dengan Undang - Undang Nomor 43 Tahun 1999 tentang Perubahan Undang – Undang Nomor 8 Tahun 1974 tentang Pokok – Pokok Kepegawaian yang selanjutnya disebut Undang – undang Pokok –

Pokok Kepegawaian. Pegawai Negeri menurut pasal 1 angka 1 adalah setiap warga negara Republik Indonesia yang telah memenuhi syarat yang ditentukan, diangkat oleh pejabat yang berwenang dan disertai tugas dalam suatu jabatan negeri, atau disertai tugas negara lainnya, dan digaji berdasarkan peraturan perundang – undangan yang berlaku.

Pegawai Negeri Sipil dapat diberhentikan dengan hormat, menurut Undang – Undang Pokok – Pokok Kepegawaian salah satunya karena telah mencapai usia pensiun, pada usia tertentu Pegawai Negeri Sipil mencapai usia pensiunnya. Dalam pasal 10 Undang – Undang Nomor 11 tahun 1969 tentang Pensiun Pegawai dan Pensiun Janda / Duda Pegawai menyebutkan bahwa usia pegawai negeri untuk penetapan hak atas pensiun ditentukan atas dasar tanggal kelahiran yang disebut pada pengangkatan pertama sebagai pegawai negeri menurut bukti – bukti yang sah. Apabila mengenai tanggal kelahiran itu tidak terdapat bukti – bukti yang sah, maka tanggal kelahiran atas umur pegawai ditetapkan berdasarkan keterangan dari pegawai yang bersangkutan pada pengangkatan pertama itu, dengan ketentuan bahwa tanggal kelahiran atau umur termaksud kemudian tidak dapat diubah lagi untuk keperluan penentuan hak atas pensiun pegawai. Sehingga setiap pegawai negeri harus memberikan kebenaran tentang tanggal kelahiran, agar dapat mempermudah penentuan hak atas pensiunnya. Menurut Undang – Undang ini juga, dalam pasal 9 ayat (1) huruf a, Pegawai yang diberhentikan dengan hormat sebagai pegawai negeri berhak menerima pensiun pegawai, pada saat pemberhentian sebagai pegawai negeri

telah mencapai usia sekurang – kurangnya 50 (lima puluh) tahun dan mempunyai masa kerja untuk pensiun sekurang – kurangnya 20 (dua puluh) tahun.

Surat Keputusan Pensiun diberikan kepada Pegawai Negeri yang telah usai masa tugasnya karena :

- a. Restrukturisasi, pada usia 50 (lima puluh) tahun, masa kerja 20 (dua puluh) tahun
- b. Usia 50 (lima puluh) tahun, masa kerja 20 (dua puluh) tahun (pensiun dini).
- c. Normal 56 (lima puluh enam) tahun
- d. Fungsional / Eselon I, usia 60 (enam puluh) tahun sampai 65 (enam puluh lima) tahun.

Menurut pedoman kerja pelaksanaan pembayaran pensiun Surat Keputusan Direksi PT. Taspen (persero) nomor SK-33 / Dir / 1990 tanggal 6 Agustus 1990, Pensiun adalah jaminan hari tua dan sebagai penghargaan atas jasanya selama bertahun – tahun bekerja dalam dinas pemerintah dan telah memenuhi syarat – syarat untuk memperoleh pensiun.

Surat Keputusan Pensiun dapat terbit lebih dari 1 (satu) kali, karena ada kenaikan pangkat, dan ralat masa kerja, daftar keluarga yang tidak dimasukkan.

Proses terbitnya Surat Keputusan Pensiun per 1 Oktober 2003²¹ :

1. 12 (dua belas) bulan sebelum pensiun, Pejabat Pembina Kepegawaian Daerah dikirim daftar batas usia pensiun oleh BKN (Badan Kepegawaian Negara)
2. 12 (dua belas) bulan sebelum pensiun, berkas dan syarat – syarat pensiun harus sudah masuk pada BKN (Badan Kepegawaian Negara), syarat – syarat :

²¹ Wawancara dengan pegawai Taspen Surabaya, tanggal 6 Mei 2004.

- a. KSK (Kartu Susunan Keluarga);
 - b. Surat Permintaan Pembayaran Pensiun Pertama (SP4);
 - c. Salinan sah dari Surat Keputusan yang menetapkan pangkat dan gaji pokok terakhir;
 - d. Pas foto hitam putih 3x4 sebanyak 8 (delapan) lembar;
 - e. Daftar riwayat pekerjaan;
 - f. Turunan sah surat nikah;
 - g. Turunan Surat Keputusan Pengangkatan pertama kali sebagai Pegawai Negeri Sipil (PNS) / Calon Pegawai Negeri Sipil (CAPES);
 - h. Turunan Nomor Induk Pegawai (NIP) / Kartu Pegawai (Karpeg), Daftar Penilaian Pelaksanaan Pekerjaan (DP3) terakhir, Surat Keterangan tidak pernah dijatuhi hukuman disiplin;
 - i. Surat pernyataan penyerahan surat – surat dan barang – barang milik negara.
3. 6 (enam) bulan kemudian, Surat Keputusan Pensiun dan Surat Keputusan Pengabdian diterbitkan oleh BKN (Badan Kepegawaian Negara), diterbitkan 2 (dua) arsip, untuk yang bersangkutan dan Taspen.
4. Taspen mengeluarkan pembayaran uang pensiun berdasarkan Surat Keputusan Pensiun, apabila ingin dialihkan ke rekening tabungan, oleh Taspen diberi aplikasi pemindahbukuan ke rekening tabungan.

5. Surat Keputusan Pensiun menjadi Jaminan Kredit Bank

Surat Keputusan Pensiun yang diterbitkan bagi Pegawai Negeri yang telah berakhir masa tugasnya, hanya sebagai salah satu syarat dalam permohonan kredit

pensiun. Sedangkan sebagai jaminan kreditnya adalah uang pensiun yang sebelumnya telah dipindahkan dari TASPEN ke Bank yang menyediakan fasilitas kredit bagi penerima Surat Keputusan Pensiun, salah satunya adalah Bank Pembangunan Daerah Jawa Timur.

Prosedur pemindahan uang pensiun dari TASPEN :

1. Mengajukan permohonan pemindah bukuan dari TASPEN ke rekening nasabah pada bank yang memberikan kredit pada pensiunan
2. Mengisi aplikasi pemindah bukuan ke rekening bank dari TASPEN
3. TASPEN memindahkan uang pensiun ke bank yang diminta oleh pensiunan, setelah 1 (satu) bulan kemudian uang pensiun telah masuk ke rekening bank pensiunan.
4. Setelah itu pensiunan dapat mengajukan permohonan kredit dengan uang pensiunan sebagai jaminannya.

Prosedur permohonan kredit dengan uang pensiun sebagai jaminan sebagai berikut²² :

1. Pengisian formulir permohonan kredit pensiun, dengan syarat :
 - a. Foto copy KTP / SIM;
 - b. Foto copy KSK;
 - c. Foto copy Surat Keputusan Pensiun;
 - d. Foto copy Tabungan Simpeda;
 - e. Pas Foto Ukuran 3x4 (1 lembar);
 - f. Foto copy Karip;

²² Wawancara dengan Analisi Kredit Bank Pembangunan Daerah Jawa Timur Cabang Utama Surabaya, tanggal 28 April 2004.

- g. Materai Rp. 6000,-
2. Jika data telah lengkap maka pihak pensiunan mengisi dan menandatangani aplikasi perjanjian kredit, jika belum lengkap data dikembalikan untuk dilengkapi
 3. Setelah lengkap dan mengisi serta menandatangani aplikasi perjanjian, kredit terealisasi dengan syarat penerima kredit adalah nasabah dari Bank tersebut.

Kredit yang diberikan kepada pensiunan pegawai negeri ini adalah kredit yang berjumlah kecil karena yang menjadi jaminan hanya uang pensiunnya dan tidak ada jaminan tambahannya. Kredit ini hanya bersifat kepercayaan saja antara bank sebagai pemberi kredit kepada pensiunan yang membutuhkan dana untuk keperluan keluarganya, memperbaiki rumah ataupun untuk membiayai sekolah putra – putrinya.

Kredit yang dilakukan oleh Pensiunan Pegawai Negeri ini merupakan kredit konsumtif yaitu yaitu kredit yang diberikan oleh bank pemerintah, atau bank swasta yang diberikan kepada perseorangan untuk membiayai keperluan konsumsinya untuk kebutuhan sehari – hari.

Bank JATIM memberikan kredit kepada pensiunan pegawai negeri sebesar yang diinginkan oleh pensiunan tersebut sehingga dapat dikatakan bahwa besarnya jumlah kredit yang diberikan kepada pensiunan tidak dapat disamakan, tetapi sebelumnya pensiunan tersebut harus memenuhi segala persyaratan yang diajukan oleh Bank JATIM sebagai pemberi kredit. Namun bagi pensiunan yang berumur diatas 65 (enam puluh lima) tahun hanya dapat diberikan kredit maksimal sebesar Rp. 10.000.000,00 (sepuluh juta rupiah) saja dikarenakan

penerima kredit adalah orang – orang yang pada umumnya usia mereka sudah tergolong lanjut usia.

Dalam pemberian kredit ini, pensiunan dikenakan bunga 14 % pertahun tetapi hal ini tidak menutup kemungkinan adanya kenaikan pada tingkat suku bunga. Pembayaran angsuran kredit pensiun ini langsung diambil atau dipotong dari uang pensiun yang dimasukkan dalam rekening tabungan nasabah (pensiunan), Nasabah memberikan kuasa kepada bank untuk memotong mendebit secara langsung uang pensiun tersebut untuk pembayaran kredit, angsuran kredit perbulan \pm 60 % dari besarnya uang pensiun yang masuk dalam rekening pensiun setiap bulan. Dan jangka waktu yang diberikan untuk pembayaran kredit tersebut Bank JATIM memberikan maksimal 5 (lima) tahun, hal ini tidak lama agar nantinya pensiunan dapat melakukan perjanjian kredit kembali.

BAB III

**UPAYA HUKUM KREDITUR
APABILA DEBITUR MENINGGAL DUNIA**

BAB III
UPAYA HUKUM KREDITUR
APABILA DEBITUR MENINGGAL DUNIA

1. Pembayaran Sisa Kredit

Pembayaran kredit pensiunan ini dipotong langsung oleh Bank JATIM dari uang pensiun yang telah masuk ke rekening nasabah (pensiunan), dengan kata lain pensiun tidak perlu bersusah payah untuk membayar pinjamannya dan tidak terkena denda apabila debitur telat untuk membayar pinjaman. Di sinilah salah satu peran bank untuk membantu masyarakat khususnya Pensiunan Pegawai Negeri.

Bila kredit yang diajukan Pensiunan ini belum lunas lalu debitur meninggal dunia, bagaimana dengan pembayaran sisa kreditnya, siapa yang akan melunasinya apakah ahli waris dari si debitur, walau bagaimanapun secara otomatis utang / pinjaman kredit tersebut menjadi tanggungan dari ahli waris, tetapi hal ini akan menjadi beban bagi ahli waris karena uang pensiun dari pewaris akan lebih berkurang karena di potongnya untuk membayar sisa kreditnya. Agar hal tersebut tidak menjadi beban bagi ahli waris dari debitur, maka pada saat perjanjian kredit antara kreditur (Bank JATIM) dengan debitur (Pensiunan) dalam klausul perjanjian kredit tercantum asuransi jiwa, hal ini dimaksudkan apabila terjadi peristiwa tidak pasti, pembayaran sisa kredit akan dilunasi oleh pihak asuransi, seperti halnya bila debitur meninggal dunia.

2. Upaya Hukum Kreditur

Agar bank tidak mengalami kerugian dalam pelunasan hutang debitur yang telah meninggal dunia, maka diperlukan adanya kerjasama antara pihak Bank JATIM dengan pihak asuransi yang ditunjuk oleh Bank JATIM, yang nantinya dapat membantu ahli waris dalam pelunasan hutang pewaris dan tidak menjadi beban bagi ahli waris.

Untuk membantu ahli waris dalam pembayaran kredit yang belum terlunasi oleh pewaris (pensiunan yang meninggal dunia), maka Bank JATIM dalam perjanjian kreditnya memasukkan klausula tentang adanya asuransi jiwa, sehingga pembayaran sisa kredit dari debitur yang telah meninggal dunia dapat dilunasi sepenuhnya oleh pihak asuransi yang ditunjuk Bank JATIM.

Premi asuransi jiwa dibayar lunas pada saat penarikan pinjaman, premi asuransi jiwa dikenakan 0.4 % dari jumlah kredit yang diajukan pada awal perjanjian, oleh pihak bank premi asuransi tersebut dimasukkan dalam rekening pihak asuransi.

Asuransi atau Pertanggungan, menurut Pasal 246 KUH Dagang disebutkan sebagai suatu perjanjian, dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang tertanggung, dengan menerima suatu premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan, atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tak tertentu.

Dari pengertian diatas, dapat disimpulkan 3 (tiga) unsur dalam asuransi, ialah¹ :

1. Pihak tertanggung atau dalam bahasa Belanda disebut dengan *Verzekering* yang mempunyai kewajiban membayar uang premi kepada pihak penanggung (*verzekering*), sekaligus atau dengan berangsur – angsur.
2. Pihak penanggung mempunyai kewajiban untuk membayar sejumlah uang kepada pihak tertanggung, sekaligus atau berangsur – angsur apabila maksud unsur ketiga berhasil.
3. Suatu kejadian yang semula belum jelas akan terjadi.

Hal – hal yang perlu dikemukakan lebih lanjut dari pengertian pasal 246 KUH Dagang, yaitu² :

1. Asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian, dengan begitu, maka ia harus tunduk pada ketentuan mengenai syarat sahnya perjanjian, pasal 1320 BW
2. Perjanjian atau kontrak asuransi pada umumnya bersifat adhesif, artinya bahwa kontrak asuransi dibuat oleh perusahaan Asuransi yang bersangkutan, yang calon tertanggung tidak bisa mengajukan usul, agar perusahaan asuransi tersebut merubah pasal yang menurutnya tidak sesuai dengan kehendak tertanggung
3. Dalam suatu perjanjian asuransi, terdapat dua pihak yaitu pihak penanggung dan pihak tertanggung. Namun demikian, dalam prakteknya, seringkali terjadi pihak tertanggung berbeda dengan pihak yang akan menerima “tanggungan”

¹ Djoko Prakoso, *Hukum Asuransi Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 2000, h. 2.

² Hasanuddin Rahman, *Op.Cit.*, h. 253-254

bila terjadi kerugian atas sesuatu yang diasuransikan. Sehingga dengan demikian, dalam peristiwa ini terdapat tiga pihak, yaitu (1) pihak penanggung; (2) pihak tertanggung, (3) pihak yang berhak menerima “tanggungan”.

4. Dalam setiap perjanjian asuransi haruslah ditandai dengan adanya pembayaran premi dari pihak tertanggung sebagai salah satu tanda bahwa para pihak (khususnya pihak tertanggung) setuju untuk diadakan perjanjian asuransi, “tak ada premi, tak ada asuransi”.
5. Dengan terjadinya perjanjian asuransi, maka secara yuridis formal apabila terjadi suatu klaim, maka pihak penanggung akan memberikan ganti rugi.

Asuransi pada perjanjian kredit dengan jaminan uang pensiun adalah asuransi jiwa.

Pihak – pihak dalam perjanjian asuransi :

- a. Sebagai pihak penanggung adalah pihak asuransi;
- b. Pihak tertanggung adalah Pensiunan Pegawai Negeri (debitur);
- c. Pihak yang menerima tanggungan adalah Bank JATIM (kreditur).

Untuk memperoleh uang pertanggungan dari asuransi jiwa untuk melunasi pinjaman, ahli waris harus mengajukan klaim asuransi dengan menyerahkan :

1. Surat keterangan waris yang telah di legalisir;
2. Surat kematian debitur, dari dokter / puskesmas dan kelurahan setempat;
3. Kartu Tanda Penduduk;
4. Kartu Susunan Keluarga;
5. Surat Nikah baik janda / duda.

Prosedur pencairan dana oleh pihak asuransi :

1. Pihak bank memberikan rekening koran debitur (pensiunan) dengan menyertakan surat – surat yang diperlukan untuk pengajuan klaim kepada pihak asuransi;
2. Pihak asuransi meneliti rekening koran debitur dan memeriksa kelengkapan surat – surat yang dibutuhkan untuk pencairan dana;
3. Pihak asuransi memberikan kuasa kepada bank untuk mendebit / memotong rekening pihak asuransi untuk membayar lunas kekurangan kredit debitur yang meninggal dunia.

Seluruh hutang yang belum terbayar dilunasi seluruhnya oleh pihak asuransi sehingga ahli waris tidak mempunyai tanggungan apapun pada bank. Dengan adanya pihak asuransi yang membayar lunas hutang tersebut, maka Bank JATIM tidak mengalami kerugian atas pinjaman kredit yang diberikan kepada debitur (pensiunan pegawai negeri).

Hingga saat ini, Bank JATIM bekerja sama dengan 3 (tiga) asuransi, yaitu:

- a. Asuransi Jiwa Askrida.
- b. Asuransi Bangun Askrida.
- c. Asuransi Sarlina (sarana Lindung Upaya).

3. Penutupan Kredit Oleh Pihak Bank

Setelah lunasnya pembayaran kredit yang di bayar oleh pihak asuransi jiwa, maka berakhir pula perjanjian kredit antara kreditur (Bank JATIM) dengan

debitur (Pensiunan pegawai negeri) dengan ditutupnya kredit tersebut oleh bank begitupula dengan hapusnya perikatan tersebut.

Hapusnya perikatan pada Pasal 1381 BW :

1. karena pembayaran;
2. karena penawaran pembayaran tunai, diikuti dengan penyalangan atau penitipan;
3. karena pembaharuan utang;
4. karena perjumpaan utang atau kompensasi;
5. karena percampuran utang;
6. karena pembebasan utangnya;
7. karena musnahnya barang yang terutang;
8. karena kebatalan atau pembatalan;
9. karena berlakunya suatu syarat batal, yang diatur dalam bab ke satu buku ini;
10. karena liwatnya waktu, hal mana akan diatur dalam suatu bab tersendiri.

Hapusnya perikatan / perjanjian antara Bank JATIM dengan pensiunan ini dikarenakan pembayaran, walaupun pembayaran tersebut tidak langsung dibayar oleh pensiunan atau ahli warisnya.

Pembayaran menurut Pasal 1382 BW

Tiap – tiap perikatan dapat dipenuhi oleh siapa saja yang berkepentingan, seperti halnya seorang yang turut berutang atau seorang penanggung utang.

Suatu perikatan bahkan dapat dipenuhi juga oleh seorang pihak ke tiga, yang tidak mempunyai kepentingan, asal saja orang pihak ke tiga itu bertindak

atas nama dan untuk melunasi utangnya si berutang, atau, jika ia bertindak atas namanya sendiri, asal ia tidak menggantikan hak – hak si berutang.

BAB IV

PENUTUP

BAB IV

PENUTUP

1. Kesimpulan

- a. Dalam dunia Perbankan di Indonesia Surat Keputusan Pensiun hanya dapat menjadi salah satu syarat dalam pengajuan kredit oleh pensiunan pegawai negeri. Pengajuan kredit oleh pensiunan pegawai negeri hanya dapat dilakukan di bank pemerintah, salah satunya PT. Bank JATIM Cabang Utama Surabaya.

Pembayaran kredit dilakukan dengan cara memotong secara langsung uang pensiun yang masuk dalam rekening nasabah (pensiunan), dengan demikian tidak membebankan langsung kepada pihak debitur.
- b. Apabila debitur meninggal dunia dan pembayaran kredit belum terlunasi, maka pihak bank meminta ahli waris untuk membuat klaim atas pembayaran kredit kepada pihak asuransi untuk membayar semua kredit yang belum terbayar oleh pihak asuransi, yang selanjutnya pihak asuransi yang membayar pelunasan kredit tersebut, sehingga ahli waris tidak perlu membayar kredit yang belum lunas tersebut dan hal ini tidak menjadi beban ahli waris debitur.

2. Saran

- a. Bank JATIM dapat mempromosikan bahwa pensiunan dapat mengajukan kredit dengan Surat Keputusan Pensiun sebagai salah satu syarat. Sehingga dapat membantu pensiunan yang memerlukan dana untuk kelangsungan kehidupannya. Diharapkan banyak pensiunan yang mengerti akan hal ini, serta banyak pensiunan yang mengajukan kredit pada Bank JATIM Cabang Utama Surabaya.
- b. Pihak Bank JATIM semakin meningkatkan kerja sama dengan Pihak Asuransi. Asuransi ini hendaknya tidak pada perjanjian kredit ini saja, tetapi juga pada perjanjian kredit - kredit lainnya.

DAFTAR PUSTAKA

DAFTAR PUSTAKA

BUKU

Badruzaman, Mariam Darus, Perjanjian Kredit Bank, Cetakan ke V, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991.

Djumhana, Muhammad, Hukum Perbankan Di Indonesia, Cetakan Pertama, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1993.

Fuady, Munir, Jaminan Fidusia, Cetakan Pertama, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2000.

Mahmoeddin, As, H., Apakah Kredit Bank itu ? Toko Gunung Agung, Surabaya, 1995.

Masjchoen, Sofwan Sri Soedewi, Hukum Jaminan Di Indonesia Pokok – Pokok Hukum Jaminan Dan Jaminan Perorangan, Cetakan Ke II, Liberty Offset, Yogyakarta, 2001.

_____, Hukum Perdata : Hukum Benda, Cetakan Ke V, Liberty Offset, Yogyakarta, 2000.

Prakoso, Djoko, Hukum Asuransi Indonesia, Cetakan ke IV, Rineka Cipta, Jakarta, 2000.

Rahman, Hasanuddin, Aspek – Aspek Hukum Pemberian Kredit Perbankan Di Indonesia (Panduan Dasar : Legal Officer), Cetakan Pertama, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1995.

Simorangkir. O.P., Seluk Beluk Bank Komersial, Cetakan ke VI (Revisi kedua), Aksara Persada Indonesia, Jakarta, 1991.

Soebekti, R, dan Tjitrosudibio,R, Kitab Undang – Undang Hukum Perdata, Cetakan ke duapuluh delapan, Pradnya Paramita, Jakarta, 1996.

_____, Kitab Undang – Undang Hukum Dagang dan Undang – Undang Kepailitan, Cetakan keduapuluh lima, Pradnya Paramita, Jakarta, 1999.

Tjiptoadinugroho, R, Perbankan Masalah Perkreditan Penghayatan, Analisi dan Penuntun, Cetakan ke V, Pradnya Paramita, Jakarta, 1990.

Usman Rahmadi, Aspek – Aspek Hukum Perbankan Di Indonesia, Cetakan Pertama : Februari 2001, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2001.

Widjaja, Gunawan Dan Ahmad Yani, Seri Hukum Bisnis Jaminan Fidusia, Cetakan ke II, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2001.

PERUNDANG - UNDANGAN

Undang - Undang Nomor 10 Tahun 1998 tentang Perbankan.

Undang-Undang Nomor 11 Tahun 1969 tentang Pensiun Pegawai Negeri dan Pensiun Janda / Duda Pegawai

Undang - Undang Nomor 43 Tahun 1999 tentang Perubahan atas Undang - Undang Nomor 8 Tahun 1974 tentang Pokok - Pokok Kepegawaian.

Undang – Undang nomor 4 tahun 1996 tentang Hak Tanggungan Atas Tanah Beserta Benda – Benda Yang Berkaitan Dengan Tanah.

Undang – Undang nomor 42 tahun 1999 tentang Fidusia.

Surat Keputusan Direksi PT. Taspen (persero) nomor SK–33 / Dir / 1990 tanggal 6 Agustus 1990 tentang Pedoman Kerja Pelaksanaan Pembayaran Pensiun..

LAIN – LAIN

Wawancara dengan Bapak Mochamad Supaat, Analisi Kredit Bank Pembangunan Daerah Jawa Timur Cabang Utama Surabaya, tanggal 8 April 2004.

Wawancara dengan Bapak Mochamad Supaat, Analisi Kredit Bank Pembangunan Daerah Jawa Timur Cabang Utama Surabaya, tanggal 28 April 2004.

Wawancara dengan Bapak Pardiono, pegawai Taspen Surabaya, tanggal 6 Mei 2004.

LAMPIRAN



SURAT KETERANGAN
NO. 042/222/PRN/PDP

Yang bertanda tangan dibawah ini menerangkan bahwa mahasiswa tersebut dibawah ini :

Nama : AYU SETYANINGTYAS
NIM : 030010679 U
Fakultas : HUKUM
Perguruan Tinggi : UNIVERSITAS AIRLANGGA SURABAYA

Telah melaksanakan penelitian di PT. Bank Pembangunan Daerah Jawa Timur Cabang Utama Surabaya dalam rangka penyusunan Skripsi dengan judul “ Surat Keputusan Pensiun Sebagai Salah Satu Syarat Memperoleh Kredit Pada PT. Bank Pembangunan Daerah Jawa Timur Cabang Utama Surabaya “.

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Surabaya, 02 Agustus 2004
Yang Menerangkan,

A circular stamp with the text "KANTOR PUSAT" is partially visible. Overlaid on it is a handwritten signature in black ink that reads "HE-4".

HELTY.NS
Peneliti.

K e p a d a :

Kantor Cabang Utama PT. TASPEN (PERSERO)

melalui kantor Pos

Di

.....

rihal : Aplikasi Pemindah bukuan ke Rekening

Pada Bank

Di

Yang bertanda tangan dibawah ini :

N a m a :

A l a m a t :

Nopen / Nopem :

Jenis Pensiun :

Nomor Locket :

Nomor Karip :

Kantor Bayar Pensiun :

Sesuai dengan SE DJA Nomor : SE - 16A/1985 tanggal 3 Mei 1985, bersama ini memohon agar pesiun saya dapat dipindah bukuan ke rekening saya nomor pada Bank mulai bulan dan seterusnya, tiap-tiap bulan.

Demikian permohonan ini saya ajukan dan atas perhatiannya saya ucapkan terima kasih.

.....20.....
Pemohon

ATATAN / KETERANGAN

Pensiunan tersebut saat ini tidak/sedang terikat dengan perjanjian kredit dengan BRI/BPD/BTPN Cabang
Coret yang tidak perlu

.....20.....
Kantor Bayar

embusan :
Bank
Di
Pertinggal.

Surabaya,
Kepada YTH.
Pemimpin Cabang Utama
Bank Pembangunan Daerah
Jawa Timur

Perihal : Permohonan Kredit Pensiun

Dengan Hormat,
Kami yang bertanda tangan dibawah ini,

Nama :
Alamat :
Tempat/Tgl Lahir :
Pensiun dari :
No. Rek Tabungan Simpeda :
Gaji Pensiun :

Bersama ini kami mengajukan permohonan pinjaman kredit pensiun, sebesar
Rp.(.....), Dengan
Jangka Waktu Kredit selama.....Tahun. Kredit tersebut akan kami pergunakan
untuk.....

Adapun sebagai kelengkapan permohonan ini, saya lampirkan ;

- Foto copy KTP/SIM
- Foto copy KSK
- Foto copy Sk Pensiun
- Foto copy Tabungan Simpeda
- PasFoto Ukuran 3x4 (1 lembar)
- Foto copy KARIP
- Materai Rp 6000,-

Demikian surat permohonan ini kami buat dengan sebenarnya

Hormat kami,

(.....)

Um /CU/Bpd/2004

Kepada Yth.

Surat pemberitahuan Persetujuan
Kredit Multi Guna

Sdra/Sdri

di-
LAMONGAN

Menjawab surat permohonan Saudara tanggal

Nomor

Dengan ini diberitahukan bahwa Bank kami memberikan kredit kepada

Pegawai dengan ketentuan sebagai berikut :

1. Plafond kredit : Rp. 18,000,000
2. Jangka waktu kredit : 60 bulan
3. Bentuk kredit : angsuran .
4. Jaminan yg hrs diserahkan : kuasa memotong pendapatan gaji
5. Kredit berlaku setelah Saudara menandatangani akad kredit/surat-surat sbb :
 - akad perjanjian kredit.
 - akad/surat pengikatan barang jaminan.
6. Terhadap kredit yang diberikan dikenakan :
 - a. bunga : 13%FLAT
 - b. biaya-biaya :

| | | |
|--------------------|-------|------------|
| biaya meterai | : Rp. | 6,000.00 |
| biaya provisi | : Rp. | 180,000.00 |
| biaya administrasi | : Rp. | 25,000.00 |
| biaya taksasi | : Rp. | 0.00 |
| ----- | | |
| | Rp. | 211,000.00 |
| ===== | | |

c. denda-denda

- Keterlambatan mengadakan angsuran dikenakan denda 2,5 % dari tunggakan pokok dan bunga, bila melebihi 7 hari pada tiap bulan.

d. Syarat-syarat lain :

- Jika Saudara setuju harap copy surat ini dikembalikan kepada kami se - telah ditandatangani, tapi jika Saudara tidak setuju mohon SPPK ini di-kembalikan tanpa ditandatangani.
- Sanggup menjadi nasabah tabungan di BPD Jatim, dengan nilai sebesar Rp. 405,000.00 (1 X angsuran) dan tidak boleh diambil sampai kredit itu lunas.
- Membayar premi asuransi jiwa 0.4 % X plafond kredit Rp. 360,000
- Kredit dapat direalisasikan apabila Saudara dan Bendaharawan gaji Saudara tidak ada tunggakan.
- Pada waktu tandatangan perjanjian kredit mohon menunjukkan identitas diri yang asli (KTP, SIM, KARPEG dll)
- Apabila saudara dipindah tugas ke daerah lain, maka saudara sanggup menyelesaikan pinjaman tersebut

Demikian untuk dimaklumi dan selanjutnya harap kedatangan Saudara di kantor Bank Pembangunan Daerah Jawa Timur untuk penyelesaian lebih lanjut.

Yang Menerima,

BANK PEMBANGUNAN DAERAH
JAWA TIMUR
CABANG UTAMA SURABAYA

PERJANJIAN KREDIT

No. /PN/BPD/ /2004

bertanda tangan dibawah ini :

Penyelia Cabang Utama
berkedudukan di Surabaya.

Penyelia Kredit Kecil & Program PT. Bank Pembangunan Daerah
Jawa Timur berkedudukan di Surabaya.

mewakili Bank didalam maupun diluar Pengadilan dan bertindak untuk dan atas nama PT. Bank
Pembangunan Daerah Jawa Timur yang berkedudukan di Jalan Basuki Rahmad 98 -104 Surabaya
selanjutnya dalam hal ini disebut : -----

B A N K

sebagai bukti diri KTP.
bertempat tinggal di

9 Januari 2001

NGAN

bertindak untuk dan atas nama diri sendiri yang selanjutnya disebut :

PENERIMA KREDIT

yang dalam hal ini sepakat mengadakan Perjanjian Kredit dengan ketentuan dan syarat syarat sebagai
ikut ;

Pasal 1
MAKSIMUM KREDIT

Maksimum Kredit diberikan Bank kepada Penerima Kredit sebesar Rp. 18,000,000
PANDELASJUTA RUPIAH Maksimum kredit adalah fasilitas
kredit tertinggi yang ditarik oleh Penerima Kredit apabila Penerima Kredit telah memenuhi
syaarat yang ditetapkan oleh Bank.

Pasal 2
TUJUAN KREDIT

Manfaat Kredit untuk membiayai :

Pasal 3
BENTUK KREDIT

Bentuk kredit adalah kredit Anflopend

Pasal 4

Waktu kredit 60 bulan terhitung sejak tanggal
berakhir dengan tanggal

Pasal 5
IR - PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA

ima Kredit wajib membayar kepada Bank bunga kredit sebesar 13% FLAT nya suku bunga tersebut pada ayat (1) pasal ini, beserta jadwal angsurannya sewaktu-waktu dirubah oleh Bank berdasarkan tarip suku bunga yang berlaku pada Bank yang akan diberikan secara tertulis kepada Penerima Kredit. Pemberitahuan tertulis mana merupakan bagian tidak terpisahkan dari Perjanjian Kredit ini.

Pasal 6
PROVISI

Kredit yang diberikan Bank, kepada Penerima Kredit dikenakan Provisi 1 % (satu prosen) digi hitung dari maksimum kredit. Provisi pada ayat (1) Pasal ini tidak dapat diminta kembali oleh Penerima Kredit sekalipun akhirnya kredit tidak jadi dipergunakan.

Pasal 7
PENYELENGGARAAN REKENING PINJAMAN

Untuk pelaksanaan Perjanjian Kredit ini : Bank akan membuka rekening atas nama Penerima Kredit yang diberi nama Rekening Pinjaman. Penerima Kredit wajib membuka Rekening Tabungan tersendiri atas nama Penerima Kredit. Penyelenggaraan Rekening Pinjaman dan Tabungan tersebut dilakukan oleh PT. Bank Pembangunan Daerah Jawa Timur Kantor Cabang Surabaya

Pasal 8
PENARIKAN DAN ANGSURAN KREDIT

Penarikan kredit dilakukan dengan cara memindahkan maksimum kredit dari rekening pinjaman ke rekening Tabungan PT. Bank Pembangunan Daerah Jawa Timur atas nama Penerima Kredit. Untuk adap fasilitas kredit ini, Penerima Kredit diwajibkan melakukan pembayaran dalam bentuk angsuran kredit yang terdiri dari angsuran pokok dan bunga. Angsuran kredit adalah seperti yang tercantum didalam lampiran Perjanjian Kredit ini. Bila angsuran dalam lampiran ini akan dirubah sesuai dengan perubahan suku bunga kredit, maka Penerima Kredit mempunyai tunggakan angsuran, maka setoran Penerima Kredit kepada Bank akan diperhitungkan dahulu oleh Bank sebagai pembayaran tunggakan bunga dan selebihnya baru diperhitungkan sebagai angsuran pokok. Bila Penerima Kredit bermaksud melunaskan kreditnya sebelum jatuh temponya sebagaimana ditetapkan dalam pasal (4) Perjanjian kredit ini, maka jumlah yang harus dibayarkan oleh Penerima adalah sebesar sisa pokok pinjaman ditambah angsuran bunga bulan yang berikutnya kutan beserta biaya administrasi pelunasan sebesar 0,5% (setengah persen) dari jumlah kutan beserta biaya lainnya jika ada.

Pasal 9
DENDA TUNGGAKAN

Penerima Kredit wajib membayar kepada Bank denda tunggakan sebesar 2,5 % (dua setengah persen) per bulan atas jumlah kredit yang tidak dilunaskan pada waktu berakhirnya Perjanjian Kredit, sebagaimana ditetapkan pada pasal (4) atau keterlambatan angsuran kredit sebagaimana ditetapkan pada pasal (8) atau karena diakhirinya jangka waktu kredit secara sepihak oleh Bank sebagaimana dimaksud pada pasal (14) Perjanjian Kredit ini. Bila Penerima Kredit mempunyai tunggakan angsuran, maka setiap setoran Penerima Kredit kepada Bank akan diperhitungkan terlebih dahulu oleh Bank sebagai pembayaran denda tertunggak dan selebihnya akan diperhitungkan sebagaimana ditetapkan pada pasal (8) ayat (5) Perjanjian Kredit

Pasal 10
PERATURAN PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA

berhak diberi kuasa oleh Penerima Kredit dan oleh karenanya kuasa ini tidak akan berakhir disebabkan oleh pasal 1813 KUH Perdata, ini sewaktu waktu tanpa perjanjian terlebih dahulu dari Penerima Kredit membebani rekening Tabungan atau rekening lainnya atas nama Penerima Kredit untuk pembayaran angsuran kredit pokok bunga denda, biaya meterai dan beban lainnya yang timbul karena dan untuk Perjanjian Kredit ini.

Pasal 11
JAMINAN

Penerima Kredit wajib memelihara saldo minimal sebesar saldo minimal tanggungan ditambah 1 (satu) kali angsuran kredit dalam rekening Tabungan atas nama Penerima Kredit.

Jika ternyata saldo minimal sebagaimana ditetapkan pada ayat (1) pasal ini lebih rendah dari yang ditetapkan, maka atas kekurangan saldo tersebut dibebankan denda sebesar 5% (lima persen) per tahun.

Penerima Kredit dengan ini menyatakan bahwa saldo minimal dalam rekening Tabungan sebagaimana ditetapkan dalam ayat (1) dan ayat (2) pasal ini, menjadi jaminan atas fasilitas Kredit yang diberikan oleh Bank.

Pasal 12
HAL-HAL YANG HARUS DILAKUKAN

Penerima Kredit wajib melakukan tindakan-tindakan yang dianggap perlu oleh Bank dan melaporkan hasilnya kepada Bank bila diminta.

Penerima Kredit wajib memberitahukan kepada Bank bilamana Penerima Kredit dimutasikan ketempat lain.

Pasal 13
PEMBATASAN TERHADAP TINDAKAN PENERIMA KREDIT

tanpa persetujuan tertulis terlebih dahulu dari Bank, Penerima Kredit tidak diperkenankan melakukan tindakan-tindakan sebagai berikut :

1. Menerima Pinjaman dari Bank lain.

2. Melakukan tindakan yang dapat mengganggu kelancaran pemenuhan kewajiban Penerima Kredit kepada Bank.

Pasal 14
HAK-HAK UNTUK PENARIKAN KREDIT
DAN MENGAKHIRI JANGKA WAKTU KREDIT

Sebelum berakhirnya jangka waktu yang telah ditentukan didalam Perjanjian Kredit ini, bank berhak menolak penarikan kredit oleh Penerima Kredit dan mengakhiri jangka waktu kredit ini jika penerima Kredit wajib membayar lunas kredit yang telah ditariknya dalam tenggang waktu tertentu seperti yang akan ditetapkan dalam Surat Pemberitahuan Bank kepada PENERIMA KREDIT, bila Penerima Kredit menurut pertimbangan Bank ternyata tidak memenuhi ketentuan-ketentuan dalam Perjanjian kredit sebagaimana mestinya.

Penerima Kredit melakukan perbuatan dan / atau telah terjadi peristiwa dalam bentuk apapun dengan nama apapun yang semata-mata atas pertimbangan Bank dapat mengancam kelangsungan usaha dan/atau mata pencaharian Penerima Kredit sehingga kewajiban Penerima Kredit kepada Bank menjadi tidak terjamin sebagaimana mestinya.

Pasal 15
KEWENANGAN BANK DALAM RANGKA PENGAWASAN,
PENGAMANAN DAN PENYELESAIAN KREDIT

Bank dalam rangka melakukan pengawasan, pengamanan dan penyelesaian kredit, berwenang melakukan tindakan-tindakan yang dianggap perlu oleh Bank.

kesepakatan tertulis antara Bank dengan Penerima Kredit, para pihak dapat melakukan perubahan dan penambahan terhadap isi perjanjian ini yang merupakan bagian dan satu kesatuan yang tidak terpisahkan dari perjanjian ini.

PASAL TAMBAHAN

Untuk realisasi kredit ini Penerima Kredit harus menyerahkan kepada Bank : Surat Kuasa Pembebasan Gaji dan Surat Pernyataan Bendahara Pembayar Gaji untuk memotong dan menyetor setiap bulan angsuran kredit kepada PT. Bank Pembangunan Daerah Jawa Timur Cabang Utama Surabaya. Selain ketentuan syarat yang ditetapkan dalam Perjanjian Kredit ini, Penerima Kredit juga menyetujui dan menaati semua baik ketentuan/syarat yang telah ditetapkan dalam Surat Keputusan Kredit Nomor : tanggal, sebagaimana ternyata dari tanda persetujuan dan kedatangan copy Surat Keputusan tersebut, dan oleh karena itu merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Perjanjian Kredit ini. Selanjutnya Penerima Kredit akan menerima dan menaati ketentuan/syarat yang mungkin timbul dikemudian hari dan akan diberitahukan oleh Bank kepada Penerima Kredit secara tertulis dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dalam perjanjian ini.

DOMISILI

Tempat Perjanjian Kredit ini dan segala akibatnya, para pihak memilih tempat kedudukan hukum dan umum di Kantor Kepaniteraan Pengadilan Negeri Surabaya di Surabaya.

PENUTUP

Perjanjian Kredit ini ditandatangani di Surabaya pada tanggal dibuat dan ditandatangani dalam 2 (dua) masing-masing bermeterai cukup dan mempunyai kekuatan Pembuktian yang sama.

Surabaya,

PENERIMA KREDIT

PT, BANK PEMBANGUNAN DAERAH
JAWA TIMUR
Kantor Cabang Utama Surabaya

IR - PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA
PEMBAHASAN PERMOHONAN KREDIT MULTI GUNA

ATA POKOK

a m a :
 tanggal lahir :
 l a m a t : LAMONGAN
 golongan / Pangkat :
 a b a t a n :
 instansi / Bagian :
 p. / tgl.pengangkatan :
 gaji yg diterima : Rp. 1,000,000
 nilai pinjaman yg diberikan : Rp. 10,000,000 BELAPANDEKASJUTA RUPIAH
 jangka waktu kredit : 60 bulan 5 Tahun
 tujuan penggunaan :
 jaminan pokok : Rp. 60,000,000 (Ruasa memotong pendapatan gaji)
 jaminan tambahan : NOMOR BPKB :
 TANGGAL :
 NAMA :

PEMBAHASAN

maksimum angsuran pinjaman : 60 % x Rp. 1,000,000 = Rp. 600,000
 bunga pinjaman : 13.00%FLAT
 plafond maksimum pinjaman : 60
 $600,000.00 \times 1.65 = 21,810,162$
 dibulatkan menjadi : Rp. 10,000,000 BELAPANDEKASJUTA RUPIAH
 dasar angs. pokok + bunga : Rp. 10,000,000 x 60.00
 $= Rp. 495,000.00$
 angs. periode 1 s/d 60 sebesar Rp. 495,000.00 sesuai schedule Terlampir
 angsuran pokok + bunga 600,000.00 + 195,000 = 495,000.00

DISIMPULAN

Atas dasar pembahasan pinjaman tersebut diatas, dapat disimpulkan bahwa permohonan
 pinjaman yang bersangkutan dapat dipertimbangkan dengan syarat :

Plafond pinjaman sebesar : Rp. 10,000,000
 Jangka waktu : 60 bulan
 Bunga pinjaman : 13.00%FLAT
 Angsuran 1 (pertama) : Rp. 495,000.00
 Angsuran 2 s/d 60 : Rp. 495,000.00
 Atas pinjaman tersebut
 dikenakan biaya
 - biaya meterai : Rp. 6,000.00
 - provisi kredit : Rp. 100,000.00
 - biaya administrasi : Rp. 25,000.00
 - biaya taksasi : Rp.
 - biaya Asuransi : Rp. 0.00

 Rp. 211,000.00
 =====

as dasar pembahasan pinjaman tersebut, dapat disimpulkan bahwa permohonan pinjaman yang ber-
ngkutan :

Dapat disetujui dengan syarat :

- 1. Plafond pinjaman sebesar : Rp. 18,000,000
 - 2. Jangka waktu : 60 bulan
 - 3. Bunga Pinjaman : 13%FLAT
 - 4. Angsuran per bulan : Rp. 495,000
 - 5. Jenis penggunaan :
 - 6. Sektor Ekonomi :
 - 7. Lain-lain :
- Ditolak dengan alasan

ikiah usulan kami untuk mendapatkan keputusan.

getahui,

Surabaya 00-Jan 00
Penilai,

ERNI ROCHANI

DAN

i mempertimbangkan pembahasan permohonan pinjaman pegawai negeri atas nama :
LAMONGAN

nyelia Pemasaran Cabang Utama menyetujui permohonan pinjaman tersebut.

Surabaya

PT. BANK PEMBANGUNAN DAERAH JAWA TIMUR
CADANG UTAMA SURABAYA

ADPIS PERKREDITAN

No. /CU./BPD/ /2004

Realisir kredit : Multigundalam bentuk angsuran
tanggal

Nama :
Alamat :
Lokasi pinjaman : Rp. 16,000,000 LAMONGAN
Jangka waktu : 60 bulan
Tingkat pinjaman : 13.00%FLAT
Tuas penggunaan :
Jenis usaha :
Kategori debitur : Perorangan 886
Jenis jaminan : Kuasa memotong pendapatan gaji
Nilai jaminan : Rp. 60,000,000
Angsuran 1 (pertama) : Rp. 495,000.00
Angsuran 2 s/d 60 : Rp. 495,000.00
Biaya :
Ganti rugi : Rp. 0,000.00
Provisi : Rp. 180,000.00
Administrasi : Rp. 25,000.00
: Rp. 211,000.00

Surabaya,
BANK PEMBANGUNAN DAERAH
JAWA TIMUR,

SURAT AKSEPTASI

Baik untuk Rp. 18,000,000.00

atas pengunjukan surat

Pada tanggal
ini, yang bertanda tangan dibawah ini :

LAMONGAN

Alamat

dimana kedudukan sebagai debitur / peminjam.

berini untuk dan atas nama diri sendiri

berdasarkan surat persetujuan / Perjanjian Kredit Nomor : PK / CU/BPD/ / 2004

bertanggung jawab membayar di kantor BANK PEMBANGUNAN DAERAH JAWA TIMUR DI SURABAYA kepada

CADANG UTAMA SURABAYA

jumlah uang sebesar 18,000,000.00

DELAPANBELASJUTA RUPIAH

untuk aval

Lamongan, tgl.

M A :
 AT :
 DND : RP. 18,000,000.00 DELAPANBELASJUTA RUPIAH LAMONGAN

| | SALDO AWAL | POKOK | BUNGA | JML. ANGS |
|----|---------------|------------|------------|------------|
| 1 | 18,000,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 2 | 17,700,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 3 | 17,400,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 4 | 17,100,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 5 | 16,800,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 6 | 16,500,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 7 | 16,200,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 8 | 15,900,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 9 | 15,600,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 10 | 15,300,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 11 | 15,000,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 12 | 14,700,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 13 | 14,400,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 14 | 14,100,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 15 | 13,800,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 16 | 13,500,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 17 | 13,200,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 18 | 12,900,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 19 | 12,600,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 20 | 12,300,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 21 | 12,000,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 22 | 11,700,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 23 | 11,400,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 24 | 11,100,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 25 | 10,800,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 26 | 10,500,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 27 | 10,200,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 28 | 9,900,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 29 | 9,600,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 30 | 9,300,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 31 | 9,000,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 32 | 8,700,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 33 | 8,400,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 34 | 8,100,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 35 | 7,800,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 36 | 7,500,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 37 | 7,200,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 38 | 6,900,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 39 | 6,600,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 40 | 6,300,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 41 | 6,000,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 42 | 5,700,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 43 | 5,400,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 44 | 5,100,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 45 | 4,800,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 46 | 4,500,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 47 | 4,200,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 48 | 3,900,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |

| | | | |
|--------------|------------|------------|------------|
| 3,600,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 3,300,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 3,000,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 2,700,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 2,400,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 2,100,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 1,800,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 1,500,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 1,200,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 900,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 600,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| 300,000.00 | 300,000.00 | 195,000.00 | 495,000.00 |
| ----- | | | |
| | 18,000,000 | 11,700,000 | 29,700,000 |
| ===== | | | |

TANDA TERIMA

IMA DARI :
 LAH UANG : 360,000.00
 T PEMBAYARAN : PREMI ASURANSI SELAMA 5 TAHUN
 BILAN :

EDITOR :
:
INSTANSI :

IR - PERPUSTAKAAN UNIVERSITAS AIRLANGGA
LABORAN

| JENIS DATA KELENGKAPAN | ADA | TIDAK ADA | KETERANGAN |
|--------------------------------------|-----|-----------|------------|
| DA POKOK KREDIT | | | |
| MOHONAN KREDIT | X | | |
| PHOTO 4 X 6 | X | | |
| REKOMENDASI ATASAN | X | | |
| DAT KUASA MEMOTONG GAJI | X | | |
| DAT KETERANGAN GAJI | X | | |
| NO COPY SK. PEGAWAI | X | | |
| NO COPY KARPEG | X | | |
| NO COPY KTP & KSK | X | | |
| DAT KREDIT JT. TEMPO UMUR 55 | X | | |
| N-LAIN YANG DIANGGAP PERLU | X | | |
| DAFTAR LEGALISASI & REALISASI KREDIT | | | |
| PEBAHASAN KREDIT | X | | |
| PEP K | X | | |
| PERJANJIAN KREDIT | X | | |
| PEP (K-9) | X | | |
| DAT KUASA MENDEBET REK. | | X | |
| PEP (K-11/A) | X | | |
| PERANSI REALISASI/BIAYA | | X | |
| PERANSI Jiwa & PHK | X | | |
| N-LAIN YANG DIANGGAP PERLU | X | | |

SURABAYA

PT. BANK PEMBANGUNAN DAERAH
JAWA TIMUR

SURAT KUASA

Yang bertanda tangan di bawah :
Nama :
Alamat :
No. Rekening :

Dengan ini memberi Kuasa penuh dan tidak dapat dicabut kembali dengan Hak Substitusi kepada :
PT. BANK PEMBANGUNAN DAERAH JAWA TIMUR
Kantor Cabang Utama Surabaya
Yang berkedudukan di jalan Basuki Rahmat 98 - 104 Surabaya.

KHUSUS

Untuk menerima / memotong rekening SIMPEDA / SIKLUS no.
Guna memenuhi kewajiban - kewajiban yang harus dipenuhi untuk kepentingan PT. BANK
PEMBANGUNAN DAERAH JAWA TIMUR sehubungan dengan fasilitas kredit yang kami -
nikmati serta kuasa ini tidak dapat ditarik kembali dan tidak akan berakhir karena sebab-sebab -
yang termaktub dalam Pasal 1813 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
Demikian surat kuasa ini dibuat untuk dipergunakan sebagaimana mestinya.

Yang diberi kuasa
PT. BANK PEMBANGUNAN DAERAH JAWA TIMUR
Cabang Utama Surabaya.

Surabaya, Yang memberi Kuasa,

Materai
Rp. 6000,-

(.....)



ASURANSI UMUM

PT. SARANA LINDUNG UPAYA

No. : 020.255/SLU/KL-PA/V/2003
Hal : Penyelesaian Klaim Kematian
Sdr.

Surabaya, 05 Mei 2003

Kepada Yth.

BANK JATIM CABANG UTAMA
Jl. Basuki Rachmad No. 98 - 104
SURABAYA.

Dengan hormat,

Menunjuk surat Saudara no. 041/225/Un/Cu/Bpd tanggal 22 April 2003 yang kami terima tanggal 22 April 2003 mengenai pengajuan klaim Asuransi Kecelakaan Diri atas Meninggal dunia atas Nasabah dengan data - data sebagai berikut :

- Nama :
- Polis no. : 020.100.30648.18.1101
- Jangka waktu pertanggungan : 03 Oktober 2001 s/d 03 Oktober 2006
- Nilai pertanggungan : Rp. 15.000.0000,00
- Meninggal tanggal : 03 Maret 2003

Setelah kami mempelajari serta meneliti atas dokumen-dokumen pendukung klaim yang Saudara kirimkan maka dengan ini kami beritahukan bahwa kami dapat menerima dan menyetujui pengajuan klaim Saudara yang kami perhitungkan sebesar :

Rp. 12.645.670,80 (Terbilang :Dua belas juta enam ratus empat puluh lima ribu enam ratus tujuh puluh 80/100 rupiah) ✓

Untuk penyelesaian klaim sebesar **Rp.12.645.670,80** kami mohon bantuan Saudara agar dapat dibebankan ke dalam Rekening kami no. 0011058633 yang ada di **BANK JATIM CABANG UTAMA-SURABAYA.**

Terlampir kami kirimkan kwitansi klaim, asli dan 3 (tiga) copynya agar dikembalikan kepada kami setelah ditandatangani dan cap stempel perusahaan sebagai tanda penyelesaian klaim tersebut.

Demikianlah hal ini kami sampaikan, atas perhatian dan kerjasamanya kami ucapkan terima kasih.

Hormat kami,



SARANA LINDUNG UPAYA
SURABAYA

Barokah Sa'di
Kepala Cabang

cc. Bag. Klaim Semarang
Bag. Klaim Surabaya
Bag. Keuangan Surabaya
Arsip

rh/sg-v/03 -dos 269--/iv/03

KANTOR PUSAT : SEMARANG, Jl. Kelud Raya No. 58, Telp. (024) - 8413446, 8411934 (Hunting) Fax. (024) - 8315736, Telex 22301 BPD Jlg - IA
KANTOR CABANG : SURABAYA, Jl. Genteng Kali No. 65 - B, Telp. (031) - 5324512, 5324521, 5316926, 5478872, 5478881 Fax. (031) - 5316926.
JAKARTA, Jl. Tebet Barat Dalam I No 32 Jakarta Selatan, Telp. (021) 8303994 - 83790031, Fax. (021) 83790031
BANDUNG, Jl. BKR No. 98 - D Lingkar Selatan, Telp. (022) - 5225788, 5223539, Fax. (022) - 5223539.

SKRIPSI

**TINJAUAN YURIDIS TERHADAP KEJAHATAN
PEMBAJAKAN PESAWAT UDARA**



Disusun oleh :

**DANNIE CHRISANTO
030015023**

**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA
2004**

**TINJAUAN YURIDIS TERHADAP KEJAHATAN
PEMBAJAKAN PESAWAT UDARA**

SKRIPSI

**Diajukan Untuk Melengkapi Tugas Dan Memenuhi
Persyaratan Guna Menyelesaikan Program Strata – I
Dalam Bidang Ilmu Hukum**

Dosen Pembimbing,

Penyusun,



Hermawan PS. Notodipoero, S.H., M.S
NIP. 130349446



Dannie Chrisanto
NIM : 030015023

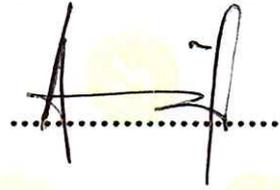
**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS AIRLANGGA
SURABAYA**

2004

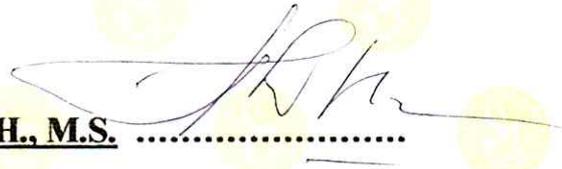
**SKRIPSI ini telah diuji dan dipertahankan di hadapan Panitia Penguji
Pada Tanggal : 19 Juli 2004**

Panitia Penguji Skripsi :

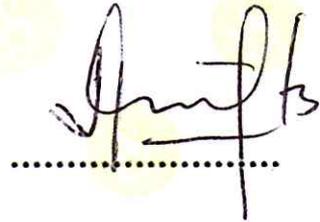
Ketua : H. Harjono mintaroem, S.H., M.S.



Anggota : 1. Hermawan PS. Notodipoero, S.H., M.S.

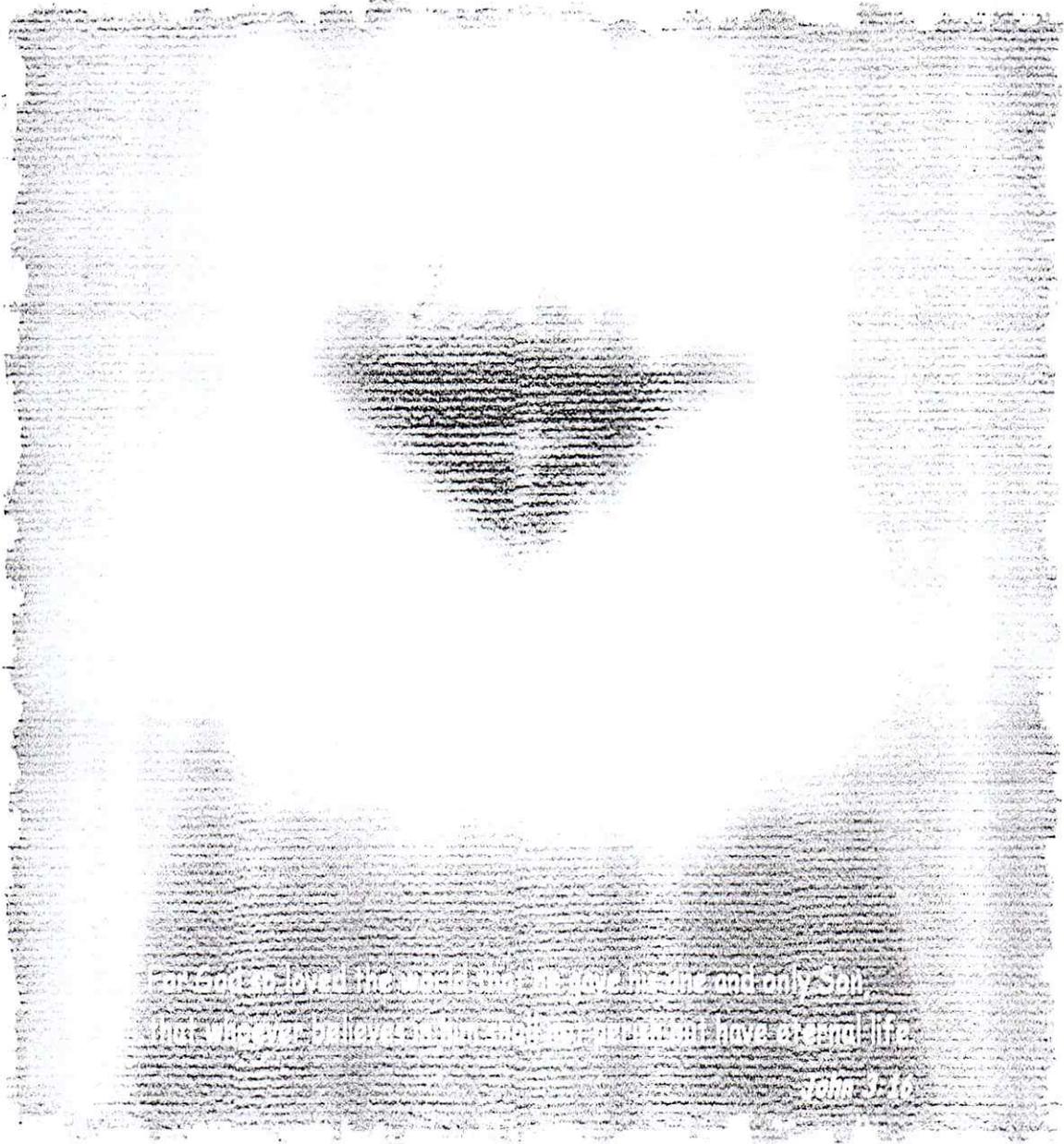


2. Dina Sunyowati, S.H., M. Hum.



3. Toetik Rahayuningsih, S.H., M.H.





KATA PENGANTAR

Puji syukur dan terimakasih penulis kepada Allah Bapa di surga atas segala kasih dan penyertaan-Nya, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “ Tinjauan Yuridis Terhadap Kejahatan Pembajakan Pesawat Udara” Ini sebagai salah satu syarat untuk mendapatkan gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya.

Adapun penyusunan skripsi ini masih jauh dari sempurna mengingat masih banyak keterbatasan yang saya miliki, baik kemampuan maupun pengalaman. Namun karena kasih Tuhan Yesus yang telah mempertemukan saya dengan berbagai pihak yang memberikan bantuan dan dukungan baik moral dan material, memungkinkan skripsi ini dapat selesai. Oleh karena itu, dalam kesempatan ini, dengan rasa terimakasih yang setulus-tulusnya, ijinakan saya mengucapkan terimakasih kepada:

Dosen wali, Ibu Lina Hastuti, S.H., M.H. yang telah memberikan banyak masukan tentang studi di Fakultas Hukum Universitas Airlangga serta memberikan saran dan kritik selama penulis menempuh kuliah.

Dosen Pembimbing Skripsi, Bapak Hermawan PS. Notodipoero, S.H., M.S. yang telah dengan sabar meluangkan waktunya untuk berdiskusi serta mengarahkan penulisan skripsi ini hingga selesai pada akhirnya.

Panitia Penguji Skripsi, Bapak H. Harjono Mintaroem, S.H., M.S., Ibu Dina Sunyowati, S.H., M.Hum., Ibu Toetik Rahayuningsih, S.H., M.H. yang telah memberikan banyak saran dan kritik serta koreksi yang membangun guna penyempurnaan SKRIPSI ini.

Papa Eddy W. dan Mama Titis tercinta, terima kasih untuk segala sesuatu yang telah diberikan buat Dannie; didikan, perhatian, kasih sayang, motivasi serta doa yang tiada henti dipanjatkan dan juga rasa haus n lapar karna udah puasain sehingga memacu Dannie untuk berkreasi memberikan yang terbaik kepada papa dan mama.

Mas Deddy, Adhe'2ku Lia n Debby, terimakasih buat masukkan-masukannya selama aku bingung ngerjain skripsi yang rasanya ngga selese-selese :p Kalo aku pas bengong waktu ngetik ato ngerjainnya sambil mondar-mandir ke KM n cari2 sisa makan malem ke dapur buat cemilan, ya kayaknya cuma mas Deddy yang paling tau (gmn engga, sekamar...!!!). Sukses buat kerjanya, jangan suka pindah2..! Lia yang akhirnya kuliah di ITS, itu bukan akhir perjuangan tapi awal! Adhe'ku yg paling kecil yang masih di SD: Waah.. perjuangan Debby masih jauh, mesti lewatin SMP, SMU, S1 n kalo bisa S2. Ok?? Rajin blajar ya bi... :)

Sobat A3C+Y=Abram, Agung, Arif, erCe+Yoni, thx buanget buat sayang kalian kepadaku (Tulus man...!!). Tetep jaga ke-kompakkan! Jaga visi n misi Tuhan juga!!! (tanda seru tiga kali berarti serius banget..). Besok kalo udah padha keluarga, kita bikin arisan bareng yaa.. Oia satu lagi, aku seneng Tuhan kasih aku sobat seperti kalian ☺

Genk 7 FLO (Yanti, Ella, Erin, Maria, Rhea, Rahel, Lizbeth): kalo bisa dilukiskan mungkin kalian seperti bunga-bunga di tengah kebun kami (A3DC+Y, red.), ato pelangi yang menghiasi dunia kami, ato.. apa ya lebih tepatnya..?? Whatever, yang pasti kalian memberi warna dalam persahabatan kita..

Yg dapet kaos "Sobat A3DC": M' Yudi, M' Eko, M' Aweng, Eka, Vera, Eny, Nora! Jangan lupa buat bayar kaosnya, ngga ada yang gratis!! Hehehee.. ngga koq cuman becanda, kita berikan semua yang bisa kita berikan buat kalian :)

Temen2 GKI PTI (PS. Efrata n Guru2 Sekolah Minggu), sangat menyenangkan bisa melayani di ladang Tuhan bersama kalian. Efrata, kapan Christmas Carol lagi? TR, yang sabar sama adhe'2 yaa.. biarpun kadang mreka suka bandel, tapi lebih sering mreka menggemaskan...

PD YURIS: AgNeS LM., Hwian, GiRi, AndrE, NarEnd, REold, PaSca, SAHat, siMON, NiKE, DesY, YohHaneS, RUDOLF, EKA, AyU, EriKa, eISA, dLL: biarlah rohmu menyala-nyala dan layanilah TUHAN! Qta diciptakan u/ suatu 7an yang telah ditetapkan

oleh TUHAN, mari bersama-sama menemukan kehendak TUHAN tsb dan melakukan dengan setia sesuai panggilan qta masing2! Yang penting tetap sehat, sepikir dan sepenanggungan mengerjakan pelayanan bagi TUHAN. (Nyonto Abram.. :p)

Anak-anak UK3 dan Laharoi, aku ngga akan lupa dimana aku bertumbuh dan dibentuk di dalam rancangan indah Tuhan. Meski apapun terjadi, Tetep semangat melayani Tuhan!! Gbu all..

Angkatan 2000 FHUA: Hoiiii..... semuanya, akhirnya aku lulus..!! Thx.. thx.. thx.. Empat tahun di bangku kuliah (dikurangi hari Sabtu, Minggu dan Hari libur nasional) rasanya bakal terasa lama kalo kuliah sendirian (cuma berdua bpk/ibu dosen) tanpa kalian menemani :D

Semua yang baca skipsi ini dan cari2 namanya tapi ngga ada juga, aku punya 3 (tiga) kemungkinan: 1. Engga cukup kalo ditulis semua; 2. Bisa jadi kelewatan; 3. Emang aku ngga mau tulis.. (guyon :p).

DAFTAR ISI

BAB I

PENDAHULUAN

| | |
|---------------------------------------|----|
| 1. Latar Belakang dan Rumusan Masalah | 1 |
| 2. Penjelasan Judul | 7 |
| 3. Alasan Pemilihan Judul | 8 |
| 4. Tujuan Penulisan | 9 |
| 5. Metode Penulisan | 10 |
| 5.1. Pendekatan Masalah | 10 |
| 5.2. Sumber Bahan Hukum | 11 |
| 5.3. Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum | 11 |
| 5.4. Analisa Bahan Hukum | 12 |
| 6. Pertanggungjawaban Sistematika | 12 |

BAB II

KEJAHATAN PEMBAJAKAN PESAWAT UDARA DALAM HUKUM

INTERNASIONAL

| | |
|--|----|
| 1. Pengertian Pembajakan | 15 |
| 2. Kejahatan Pembajakan Pesawat Udara menurut Konvensi Internasional | 23 |
| 2.1. Konvensi Tokyo 1963 | 24 |
| 2.2. Konvensi The Hague 1970 | 31 |
| 2.3. Konvensi Montreal 1971 | 37 |

BAB III

KEJAHATAN PEMBAJAKAN PESAWAT UDARA DALAM HUKUM NASIONAL

| | |
|--|----|
| 1. UU No. 4 Tahun 1976 | 44 |
| 1.2. Perluasan Pasal 3 dan Pasal 4 KUHP | 45 |
| 1.3. Perluasan Pasal 95 KUHP | 48 |
| 1.4. Penambahan Pasal-pasal Berupa Delik di KUHP | 52 |
| 4.1. Kejahatan Terhadap Sarana/Prasarana Penerbangan | 52 |
| 4.2. Kejahatan Penerbangan | 56 |
| 2. UU No. 15 Tahun 2003 | 67 |

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

| | |
|---------------|----|
| 1. Kesimpulan | 73 |
| 2. Saran | 74 |

DAFTAR BACAAN

BAB 1

PENDAHULUAN

BAB I

PENDAHULUAN

I. Latar Belakang dan Rumusan Masalah

Pada masa perkembangan ilmu pengetahuan teknologi dan telekomunikasi serta perhubungan yang semakin maju, dimana lalu-lintas manusia dari satu tempat ke tempat lainnya menjadi begitu mudah, maka berkembang juga tindak pidana, termasuk juga yang dilakukan di pesawat udara. Terlebih lagi jika tindak pidana yang dilakukan di dalam pesawat udara tersebut terkait di dalamnya berbagai kebangsaan, maka masalah mengenai yurisdiksi negara mana yang berlaku atau paling berwenang, memerlukan pengaturan yang jelas.

Adanya penerbangan pesawat udara yang bersifat transnasional (kecuali bagi pesawat udara domestik), menjadikan masalah yurisdiksi sangat esensial manakala terjadi tindak pidana di atas wilayah suatu negara asing. Misalkan saja pada kejahatan pembajakan pesawat udara, ketika pesawat yang tadinya terbang dengan suatu tujuan tertentu dengan jadwal yang sudah pasti menjadi batal, dikarenakan pesawat di paksa untuk mendarat di sebuah pelabuhan udara dari suatu negara asing yang mungkin sebelumnya sudah direncanakan ataupun belum direncanakan sama sekali. Dari peristiwa pembajakan pesawat udara tersebut, dengan mendaratnya pesawat yang dibajak di wilayah negara asing mengundang banyak masalah hukum baik nasional maupun internasional, khususnya yang menyangkut yurisdiksi.

Mengenai kejahatan terhadap penerbangan, dapat dilakukan baik secara individu, organisasi, maupun dilakukan oleh organisasi-organisasi politik lainnya, bahkan kejahatan terhadap penerbangan dapat juga dilakukan oleh awak pesawat udara itu sendiri sebagai pelaku. Kejahatan terhadap penerbangan, khususnya kejahatan yang berupa pembajakan pesawat udara, yang biasanya mempunyai latar belakang yang bermacam-macam. Alasan yang menonjol dilakukannya pembajakan pesawat udara adalah berlatarbelakang politik, dengan sedikit perkecualian yang berlatarbelakang ekonomis dan unsur kepentingan pribadi, ataupun gabungan dari beberapa alasan tersebut diatas.

Terlepas dari latarbelakang dan alasan-alasan yang tersebut diatas, yang pasti kejahatan pembajakan pesawat udara sangat berbahaya bagi keselamatan awak pesawat beserta para penumpangnya. Kejahatan yang berupa pembajakan pesawat udara bukan saja merupakan kejahatan yang merugikan diri orang perseorangan, akan tetapi juga dapat merugikan orang-orang yang tidak mempunyai keterkaitan sama sekali dengan kejahatan itu ditujukan dan merupakan bahaya besar bagi kehidupan umat manusia, dan bertentangan dengan kepentingan masyarakat internasional.

Untuk mengatasi hal tersebut diatas, maka banyak negara yang menyatakan "perang" dengan kejahatan-kejahatan yang ada kaitannya dengan pembajakan pesawat udara. Oleh karena itu, perlu kiranya diupayakan pemberantasannya dengan jalan menjalin kerjasama antar

negara dalam rangka menanggulangi kejahatan pembajakan pesawat udara, baik penanggulangan secara preventif maupun penanggulangan secara represif. Sampai saat ini telah ada tiga konvensi atau perjanjian internasional yang mengatur masalah-masalah yang berhubungan dengan kejahatan terhadap penerbangan, termasuk didalamnya kejahatan pembajakan pesawat udara, yaitu: Konvensi Tokyo tahun 1963, Konvensi Hague Tahun 1970 dan juga Konvensi Montreal Tahun 1971.

Adanya pengaturan mengenai kejahatan pembajakan pesawat udara di dalam ketiga konvensi tersebut di atas masih belum mampu untuk mencegah serta mengatasi kejahatan pembajakan pesawat udara. Hal ini dikarenakan pengaturan yurisdiksi yang berbeda-beda pada masing-masing negara dan juga masih terdapatnya negara yang bersedia menerima pelaku kejahatan pembajakan pesawat udara dengan dasar politik.

Pelaku kejahatan terhadap penerbangan, khususnya kejahatan pembajakan pesawat udara, seringkali mengalami hambatan serta kesulitan ketika akan diekstradisikan oleh suatu negara. Pelaku sering tidak dapat diekstradisikan karena tidak adanya perjanjian ekstradisi timbal balik antara negara yang meminta dan negara yang dimintakan ekstradisi. Kalaupun di antara kedua negara tersebut ada perjanjian ekstradisi bilateral, kejahatan pembajakan pesawat udara seringkali tidak dimasukkan ke dalam perjanjian ekstradisi tersebut.

Apabila dilihat ketentuan dari Konvensi Montreal Tahun 1971, yaitu “*Convention for the Suppression of Unlawful Acts Againsts the Safety of Civil Aviation*” atau yang diterjemahkan sebagai “Konvensi untuk Penindasan dari Tindakan yang Melanggar Hukum terhadap Keselamatan dari Penerbangan Sipil” dengan tegas pada Pasal 5 paragraf 1 sub-paragraf c menyatakan bahwa:

Each contracting State shall take such measures as may be necessary to establish its jurisdiction over the offences in the following cases:

.... when aircraft on board which the offence is committed lands in its territory with the alleged offender still on board,....¹

Pada Pasal 5 paragraf 1 sub-paragraf c ini dijelaskan bahwa setiap negara yang mengadakan perjanjian harus mengambil tindakan yang dianggap perlu untuk melaksanakan yurisdiksinya atas pelanggaran dalam hal berikut: jika suatu pesawat udara yang sedang mengudara lalu terjadi pelanggaran di atas pesawat tersebut dan pesawat mendarat dalam negara peserta konvensi, maka negara itu harus mengambil tindakan yang dianggap perlu untuk melaksanakan yurisdiksinya. Hal tersebut merupakan kewajiban dari setiap negara peserta konvensi untuk menerapkan ketentuan yang mengatur mengenai kejahatan penerbangan.

Pada prinsipnya seseorang yang telah melakukan kejahatan-kejahatan yang tercantum di dalam Konvensi Tokyo Tahun 1963, Konvensi Hague Tahun 1970 dan juga Konvensi Montreal Tahun 1971, menurut ketentuannya haruslah dihukum. Oleh karena itu negara peserta

¹ K. Martono, *Hukum Udara, Angkasa Udara dan Hukum Angkasa*, cet. I, Alumni, Bandung, 1987, hal 326

di mana si pelaku berada atau menangkap pelaku di wilayah negaranya haruslah mengadili perkara tersebut atau menyerahkan si pelaku kepada negara yang meminta. Namun terdapat persoalan jika pelaku kejahatan pembajakan pesawat udara berada di dalam kewenangan yurisdiksi negara bukan peserta ketiga konvensi tersebut di atas.

Hukum internasional mengakui wewenang setiap negara untuk melaksanakan yurisdiksinya terhadap kejahatan-kejahatan atau tindak pidana tertentu yang dianggap sangat membahayakan dan mengancam umat manusia di seluruh dunia. Kedudukan sangat membahayakan dari kejahatan tersebut telah membedakannya dari status kejahatan biasa. Dalam menangani kejahatan biasa suatu negara masih tetap harus memperhatikan antara lain; kewarganegaraan pelaku, tempat dilakukannya kejahatan, juga perlu diperhatikan mengenai kewarganegaraan korban. Sebaliknya, terhadap pelaku kejahatan yang termasuk di dalam kategori yang dapat membahayakan umat manusia dan juga bertentangan dengan kepentingan masyarakat internasional, negara manapun dapat melaksanakan yurisdiksinya tanpa memperhatikan kewarganegaraan pelaku kejahatan, *locus delicti comissi* atau tempat dilakukannya kejahatan, ataupun juga memperhatikan kewarganegaraan korban. Dengan diakuinya hak negara untuk melaksanakan yurisdiksi universal ini dimaksudkan agar tidak ada celah bagi pelaku untuk meloloskan dirinya dari yurisdiksi negara manapun dan juga menjamin bahwa tidak ada pelaku kejahatan semacam itu yang tidak dihukum.

Berdasarkan apa yang telah diuraikan diatas, diajukan permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana ketentuan konvensi hukum internasional mengatur mengenai kejahatan pembajakan pesawat udara?
2. Bagaimana Negara Republik Indonesia sebagai salah satu negara peserta konvensi, menerapkan ketentuan konvensi mengenai kejahatan pembajakan pesawat udara tersebut diatas ke dalam hukum pidana nasional?

I.2 Penjelasan Judul

Di dalam penyusunan skripsi ini dipilih judul “Tinjauan Yuridis Terhadap Kejahatan Pembajakan Pesawat Udara”. Untuk menghindari penafsiran ganda terhadap judul skripsi ini, maka saya memberikan penjelasan sebagai berikut:

Yang dimaksud Tinjauan Yuridis dalam tulisan ini diartikan sebagai suatu pembahasan masalah yang didasarkan atas ketentuan hukum atau peraturan perundang-undangan yang mengatur masalah terkait.

Adapun yang dimaksud dengan kejahatan disini adalah perilaku yang bertentangan dengan nilai-nilai dan norma yang berlaku yang telah diatur oleh ketentuan hukum tertulis (hukum pidana).²

Mengenai pembajakan pesawat udara atau air piracy menurut penjelasan Black’s Law Dictionary (fifth edition): Any seizure or exercise of control, by force or violence or threat of force or violence and with wrongful intent, of any aircraft in flight in air commerce.³

Dari penjelasan judul tersebut di atas, dapat ditarik gambaran bahwa skripsi ini merupakan sebuah kajian mengenai pengaturan kejahatan pembajakan pesawat udara.

² Kamus Besar Bahasa Indonesia

³ Blac, Henry Campbell; Black’s Law Dictionary. 5th ed. USA: West Publishing, 1979. p.64

I.3 Alasan Pemilihan Judul

Dasar alasan atau pertimbangan memilih serta menggunakan judul tersebut di atas adalah:

Disebabkan makin banyaknya tindak kejahatan yang dilakukan oleh seseorang maupun kelompok orang, khususnya yang berkaitan dengan kejahatan pembajakan pesawat udara. Dalam penulisan skripsi ini saya menganggap pentingnya mencermati hal ini dikarenakan kejahatan pembajakan pesawat udara tidak hanya merupakan tindakan yang membahayakan orang-perseorang saja, akan tetapi lebih daripada itu kejahatan yang berkait dengan pembajakan pesawat udara merupakan bahaya bagi semua orang baik awak pesawat maupun penumpang yang ada di atas pesawat udara tersebut. Bahkan, kejahatan pembajakan pesawat udara juga dapat membahayakan orang-orang yang sebenarnya tidak ada hubungannya sama sekali dalam hal tersebut.

Apalagi seringkali pelaku kejahatan pembajakan pesawat udara yang telah ditangkap oleh suatu negara belum mempunyai penyelesaian yang pasti. Terlebih lagi jika kejahatan tersebut didasarkan pada motif politik yang tidak memungkinkan untuk dilakukannya ekstradisi terhadap pelakunya karena kejahatan politik merupakan kejahatan yang dikecualikan dari ekstradisi.

Dalam kenyataannya, ada negara yang dapat menahan pelaku, namun tidak menuntutnya dan juga tidak mengekstradisikannya, bahkan memberikan perlindungan hukum dan menyediakan *safe havens* bagi

pelakunya. Hal ini merupakan suatu kendala bagi negara-negara yang beritikad baik untuk menegakkan hukum internasional dan merupakan suatu tantangan bagi negara-negara yang ikut dalam konvensi atau negara-negara peserta konvensi serta merupakan kekhawatiran nasional dan juga internasional dalam dunia perhubungan, khususnya penerbangan.

Dalam Konvensi Tokyo Tahun 1963, Konvensi Hague Tahun 1970 dan juga Konvensi Montreal Tahun 1971, walaupun secara tegas telah diatur mengenai wewenang dan kewajiban dari negara peserta konvensi, akan tetapi kewenangan tersebut hanya terbatas pada pengambilan tindakan terhadap kejahatan pembajakan pesawat udara yang berada di wilayah yurisdiksinya. Dengan adanya kewenangan yurisdiksi pada setiap negara, maka akan timbul suatu kesimpangsiuran dalam penerapan pelaksanaan hukuman bagi pelaku kejahatan, sebab masing-masing negara mempunyai yurisdiksi yang berbeda-beda.

I.4 Tujuan Penulisan

Tujuan penulisan skripsi ini dibagi menjadi 2 bagian, yaitu tujuan akademis dan tujuan praktis:

1. Tujuan Akademis, yaitu memenuhi prasyarat guna mendapatkan gelar Sarjana Hukum yang ditentukan dalam kurikulum Fakultas Hukum

Universitas Airlangga Surabaya, sebagai salah satu persyaratannya adalah membuat karya tulis berupa skripsi.

2. Tujuan Praktis, yaitu untuk memperluas wawasan dan memperdalam pengetahuan bagi saya selaku penulis dan juga diharapkan dapat menjadi referensi bagi penulis lain, khususnya mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya. Diharapkan juga skripsi ini dapat memberikan sumbangan pemikiran dan menjadi acuan bagi permasalahan hukum nasional maupun internasional yang terkait dengan kejahatan terhadap pembajakan pesawat udara.

I.5 Metode Penulisan

Metode yang saya gunakan sebagai pedoman dalam penulisan skripsi ini, antara lain:

a. Pendekatan Masalah

Di dalam penyusunan skripsi ini digunakan pendekatan masalah secara yuridis normatif, yaitu pendekatan masalah dengan cara melakukan studi dokumen dengan menggunakan data-data yang berupa peraturan-peraturan tertulis dan bahan-bahan hukum lainnya. Dengan pendekatan yuridis normatif, semua permasalahan dalam skripsi ini akan disoroti dari ketentuan-ketentuan hukum yang berpangkal tolak dari hukum pidana nasional dan juga konvensi-konvensi atau perjanjian-perjanjian internasional, khususnya yang menyangkut dan ada kaitannya

dengan masalah kejahatan pembajakan pesawat udara, serta pendapat para sarjana yang berkaitan dengan masalah yang dibahas.

b. Sumber Data

Penulisan ini menggunakan sumber-sumber data primer dan sumber-sumber data sekunder.

1. Sumber Data Primer, merupakan sumber bahan hukum yang berasal dari peraturan perundang-undangan dan konvensi-konvensi yang mengatur mengenai kejahatan penerbangan: Konvensi Tokyo Tahun 1963, Konvensi Hague Tahun 1970 dan juga Konvensi Montreal Tahun 1971.
2. Sumber Data Sekunder, merupakan sumber bahan hukum yang berasal dari buku-buku literatur, jurnal, internet, majalah, surat kabar, buletin.

c. Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum

Sumber bahan hukum primer dan juga bahan hukum sekunder yang telah terkumpul, kemudian diseleksi berdasarkan skala prioritas berhubungan dengan permasalahan dan pembahasannya yang untuk lebih lanjut diolah dan dianalisis serta dirumuskan secara sistematis sesuai dengan masing-masing kerangka pokok bahasan yang telah disusun berdasarkan rumusan masalah yang ada.

d. Analisis Data

Hasil pemecahan permasalahan yang telah diperoleh akan dianalisa secara yuridis analitis dengan menggunakan metode deduktif, yaitu metode yang menganalisa peraturan perundang-undangan sebagai suatu hal yang umum, kemudian ditarik kesimpulan yang lebih bersifat khusus, selanjutnya dibahas, disusun, diuraikan, ditafsirkan dan dikaji permasalahannya sehingga memperoleh suatu kesimpulan sebagai upaya pemecahan masalah.

I.6 Pertanggungjawaban Sistematika

Keseluruhan skripsi yang ditulis ini terdiri dari 4 bab. Sebagai langkah untuk mempermudah memahami pembahasan, skripsi ini disusun sedemikian rupa agar mulai dari bab awal hingga bab akhir mempunyai hubungan yang erat dan saling menunjang.

Bab I yang merupakan pendahuluan, dimulai dengan latarbelakang kemudian diuraikan tentang penjelasan judul penulisan skripsi ini. Sedangkan tujuan penulisan pada bagian selanjutnya, tujuan penulis yang terutama adalah untuk memenuhi prasyarat mendapatkan gelar Sarjana Hukum di Fakultas Hukum Universitas Airlangga Surabaya, serta menambah wawasan dan juga pemahaman yang lebih mendalam mengenai permasalahan yang dibahas di dalam penulisan skripsi ini. Tentang metodologi penulisan terdiri dari: Pendekatan Masalah, Sumber Data, Prosedur Pengumpulan Bahan Hukum, dan Analisis Data. Semua

bagian dalam Bab I ini dimaksudkan untuk mendapatkan gambaran yang menyeluruh dari pokok masalah penulisan skripsi ini, yang akan mendasari pembahasan pada Bab-bab berikutnya.

Bab II dalam penulisan ini pertama-tama akan dibahas mengenai pengertian pembajakan secara umum, yaitu mengenai sejarah awal adanya pembajakan juga istilah-istilah yang digunakan, serta motif-motif yang melatarbelakangi timbulnya pembajakan udara. Untuk melihat gambaran yang lebih jelas perlunya diadakan pengaturan internasional mengenai kejahatan pembajakan pesawat udara, diberikan contoh kasus USA Vs Cordova. Bab kedua ini juga akan membahas perjanjian-perjanjian internasional dan konvensi-konvensi internasional berkaitan dengan masalah yang dibahas.

Di dalam Bab III, akan dijabarkan mengenai ketentuan-ketentuan hukum pidana Indonesia yang mengatur tentang kejahatan terhadap penerbangan khususnya kejahatan pembajakan pesawat udara, sebagai konsekuensi Indonesia meratifikasi konvensi-konvensi internasional yang berkenaan dengan penerbangan. Bab III ini akan menjabarkan Undang-undang R.I No. 4 Tahun 1976 tentang perubahan dan penambahan beberapa pasal dalam KUHP bertalian dengan perluasan berlakunya ketentuan perundang-undangan pidana, yang merupakan kelanjutan setelah diterima dan disahkannya konvensi-konvensi Tokyo (1963), Den Haag (1970), Montreal (1971) dengan Undang-undang No.2 Tahun 1976, dan Undang-undang No. 15 Tahun 2003 tentang

Pemberantasan Tindak Pidana Terorisme, yang di dalamnya juga mengatur kejahatan pembajakan pesawat udara.

Penulisan ini akhirnya ditutup dengan Bab IV yang merupakan bagian akhir dari penulisan skripsi ini. Bab IV berisikan kesimpulan atau resume dari seluruh pembahasan yang kemudian juga dikemukakan beberapa saran yang dianggap perlu berkaitan dengan masalah yang dibahas.

BAB II

**KEJAHATAN PEMBAJAKAN PESAWAT
UDARA DALAM HUKUM INTERNASIONAL**

BAB II

KEJAHATAN PEMBAJAKAN PESAWAT UDARA DALAM HUKUM INTERNASIONAL

1. Pengertian Pembajakan

Perkembangan teknologi penerbangan sangat berperan terhadap ekonomi nasional maupun internasional suatu bangsa, memperpendek jarak satu negara dengan negara lain, memelihara perdamaian dunia, mendekatkan pergaulan hidup bangsa satu dengan yang lain, mempercepat komunikasi satu negara dengan negara lain serta menciptakan saling pengertian satu bangsa dengan bangsa yang lain.

Disamping keuntungan-keuntungan tersebut, perkembangan teknologi penerbangan juga menimbulkan berbagai masalah yang sulit dipecahkan oleh masyarakat internasional. Penerbangan yang bersifat cepat dari satu negara ke negara lain, seakan tanpa memperhatikan batas suatu negara terhadap negara lain dapat dimanfaatkan sebagai sarana tindak pidana oleh pembajak.⁴

Tindakan pembajakan sebenarnya sudah dikenal sejak awal tahun Masehi. Ketika itu pedagang-pedagang, musafir-musafir padang pasir masih mempergunakan onta atau hewan lainnya untuk mengangkut

⁴Martono, K, *op.cit*, hal155

barang-barang dagangan atau barang-barang bawaannya. Mereka sering mengalami tindakan pembajakan di tengah perjalanan. Mengenai istilah pembajakan udara (terjemahan *hijacking*), di dalam tulisan para penulis hukum udara internasional belum ada keseragaman. Mereka ada yang memakai istilah *air piracy*, *aerial piracy*, *aerial hijacking*, *aircraft hijacking*, *skyjacking*, *unlawfull seizure of aircraft*, *illegal diversion of aircraft*, bahkan ada yang memakai istilah *air banditry*.⁵ Tindakan itu terjadi pertama kali pada tahun 1930, dimana seorang revolusioner Peru mengambilalih kemudi pesawat udara milik pemerintah untuk melarikan diri. Sesudah peristiwa itu, untuk waktu yang cukup lama tidak terjadi lagi peristiwa pembajakan pesawat udara.

Ada berbagai motif yang melatarbelakangi timbulnya aksi pembajakan udara, baik pribadi (*personal*), tekanan politik maupun tekanan sosial. Pembajakan pesawat udara semula sebagian besar bertendensi politik, misalnya membajak pesawat udara untuk memperoleh suaka politik di negara yang dituju, atau untuk memaksa sesuatu negara melepaskan kawan seperjuangannya dari penahanan atau hukuman oleh suatu negara. Namun kemudian ternyata perbuatan itu kadang-kadang bermotifkan kepentingan pribadi semata-mata, sehingga tidak salah kiranya apabila ia dipandang sebagai kejahatan biasa. Guna mengatasi gejala ini telah dilakukan berbagai usaha yang bersifat internasional.

⁵ *Ibid.* h. 143

Pembajakan udara dari tahun ke tahun menunjukkan tingkat kejahatan yang semakin meningkat. Hal ini dilakukan oleh para pembajak dengan latarbelakang yang berbeda-beda. Namun latar belakang apapun yang mendasari pelaku pembajakan pesawat udara tersebut bukanlah merupakan masalah utama, melainkan yang tidak kita kehendaki adalah akibat dari pembajakan tersebut terlepas dari latar belakang dilakukannya pembajakan pesawat udara yang sangat merugikan berbagai pihak. Apalagi seperti diketahui bahwa dalam satu pesawat udara tidak saja hanya mengangkut penumpang dari satu negara saja, melainkan dapat juga dari berbagai warga negara.⁶

Melihat kenyataan yang demikian, maka setiap negara mengadakan pengaturan dalam hukum pidana nasionalnya. Indonesia sebagai negara yang menjadi bagian negara-negara di dunia, telah mengaturnya di dalam Undang-undang Republik Indonesia Nomor 4 Tahun 1976 (yang selanjutnya disingkat UU No. 4 / 1976) tentang perubahan dan penambahan beberapa pasal dalam Kitab Undang-undang Hukum Pidana (KUHP) bertalian dengan perluasan berlakunya ketentuan perundang- undangan pidana, kejahatan penerbangan dan kejahatan terhadap sarana/prasarana penerbangan, UU RI N. 2 tahun 1976 tentang pengesahan Konvensi Tokyo Tahun 1963⁷, Konvensi Hague

⁶ Ibid. h. 39:

"Pada umumnya, pandangan internasional berpendapat bahwa tentang pembajakan udara adakah sebagai suatu kejahatan dalam dunia penerbangan yang mengancam keselamatan penumpang dan atau pesawat udara serta merupakan perkembangan penerbangan sipil baik nasional maupun internasional."

Tahun 1970⁸ dan juga Konvensi Montreal Tahun 1971⁹, dan UU 15 Tahun 2003 mengenai Terorisme. Jadi dengan adanya ketentuan yang dibuat oleh Negara Republik Indonesia tersebut, maka Indonesia secara tegas memberikan sanksi terhadap tindak pidana penerbangan yang termasuk didalamnya kejahatan pembajakan pesawat udara.

Sebelum membicarakan mengenai tindakan-tindakan pidana yang dilakukan di dalam pesawat udara, baiklah kita menengok ke belakang dan mengingat pada masalah yang benar-benar terjadi pada tahun 1948 yang disebut kasus USA Vs Cordova. Peristiwa tersebut memberi gambaran jelas, betapa perlunya diadakan pengaturan internasional mengenai kejahatan pembajakan pesawat udara.

Sebuah pesawat udara milik Amerika Serikat mengadakan penerbangan dari San Juan, suatu tempat di negara Puerto Rico ke New York. Pesawat udara tersebut memuat 60 penumpang, yang sebagian besar berasal dari Puerto Rico. Banyak penumpang-penumpang dari Puerto Rico yang mengadakan pesta perpisahan dengan minum minuman keras dalam pesawat. Kira-kira satu setengah jam kemudian sesudah pesawat tinggal landas dan berada di tengah lautan bebas, dua diantara

⁷ *Convention on offences and certain other acts committed on board aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963.* Selanjutnya disebut Konvensi Tokyo 1963

⁸ *Convention for the suppression of unlawful seizure of aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970.* Selanjutnya disebut Konvensi The Hague 1971

⁹ *Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of civil aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.* Selanjutnya disebut Konvensi Montreal 1971

mereka, yaitu Cordova dan Santano terlibat dalam pertengkaran. Kejadian perkelahian yang ditonton oleh penumpang-penumpang lain itu terjadi di bagian ekor pesawat. Muatan yang terlampau berat pada ekor pesawat membuat pesawat yang pada waktu itu diterbangkan atas pilot automatic menjadi akan naik.

Kapten pesawat udara membetulkan arah pesawat setelah diberitahu oleh pramugari. Kemudian kapten menyerahkan kemudi kepada penerbang kedua dan segera pergi ke tempat perkelahian untuk meleraikan. Santano cepat menjadi tenang, namun Cordova malah menyerang kapten dan melukainya di bagian bahu sedangkan pramugari yang mendekati oleh Cordova dipukul roboh. Tidak lama setelah hal itu, Cordova berhasil diringkus dan terus ditahan.

Setibanya di New York ia diajukan ke pengadilan distrik. Pengadilan tersebut berpendapat, bahwa tujuan mengancam dan menganiaya terhadap Cordova telah terbukti dan sah, akan tetapi tidak dapat dipastikan pengadilan manakah yang berwenang untuk menghukum perbuatan tersebut. Pengadilan Distrik yang memeriksa perkara itu merasa tidak berkompeten untuk mengadili, karena peristiwa tersebut tidak terjadi dalam daerah yurisdiksinya, maka si Cordova dibebaskan dari segala tuntutan.

Dengan telah terjadinya peristiwa itu, Amerika Serikat mengubah ketentuan dalam hukum pidananya, akan tetapi hal ini belum diikuti oleh negara-negara lain. Indonesia sendiri baru mengubah ketentuan Pasal 3

KUHP¹⁰ dalam Undang-undang No. 4 Tahun 1976, sehingga orang yang melakukan suatu tindak pidana dalam pesawat udara termasuk pembajakan pesawat Indonesia tidak diragukan lagi untuk diadili berdasarkan undang-undang pidana Indonesia.

Jauh sebelum timbul masalah “pembajakan udara”, sehubungan dengan kemajuan dalam dunia penerbangan untuk pertama kali diadakan perjanjian internasional tentang penerbangan, ialah Perjanjian Penerbangan Internasional di Paris pada tanggal 13 Oktober 1919 (*Convention relating to the regulation of aerial navigation*). Konvensi Paris ini ditandatangani 27 negara, tetapi beberapa negara penting seperti Amerika Serikat, Rusia, Cina dan Jerman tidak ikut serta. Setelah konvensi ini, pada tahun 1926 negara-negara Amerika Latin atas undangan Spanyol mengadakan perjanjian penerbangan yang disebut Perjanjian Iberia Amerika. Setahun kemudian (1927) dibentuk perjanjian Pan Amerika antara Negara-negara Amerika. Ketiga perjanjian inilah yang kemudian diganti menjadi Perjanjian Chicago 1944 (*Chicago Convention 1944*).

Ketentuan tehnik dan operasional Konvensi Chicago 1944¹¹, pada

¹⁰ Pasal 3 KUHP terjemahan R. Soesilo berbunyi:
“Ketentuan pidana dalam perundang-undangan Indonesia berlaku bagi setiap orang yang diluar wilayah Indonesia melakukan tindak pidana di dalam kendaraan air atau pesawat udara Indonesia”.

¹¹ *Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 8 December 1944*, selanjutnya disebut Konvensi Chicago 1944.

umumnya mengambilalih dan menyempurnakan dua konvensi sebelumnya, sehingga antara lain meliputi:

- a. sertifikasi kelaikan udara dan pengakuannya;
- b. pemeriksaan dokumen penerbangan internasional;
- c. pertolongan pesawat udara;
- d. pungutan biaya pelayanan penerbangan;
- e. bea masuk.

Konvensi Penerbangan Sipil Internasional (Convention du International Civil Aviation) ini ditandatangani pada tanggal 8 Desember 1944. Konvensi ini merupakan landasan terbentuknya *International Civil Aviation Organization* (ICAO). Tujuan dari badan ini adalah untuk mengembangkan asas-asas dan teknik penerbangan internasional dan memupuk perencanaan dan pengembangan transport udara internasional dengan cara antara lain:

1. menjamin keselamatan dan ketertiban pertumbuhan penerbangan sipil internasional di seluruh dunia
2. memenuhi kebutuhan rakyat di dunia akan penerbangan yang aman, teratur, efisien dan ekonomis
3. menambah keselamatan dalam penerbangan internasional.¹²

Dengan tujuan tersebut di atas, maka tidaklah mengherankan apabila

¹² Lihat Pasal 44 Konvensi Chicago Tahun 1944

ICAO menaruh perhatian yang besar sekali terhadap gejala pembajakan pesawat udara, yang nyata-nyata merupakan ancaman terhadap keselamatan penerbangan, dan berusaha mengatasinya. Perjanjian internasional yang merupakan usaha dalam mengatasi kejahatan pembajakan pesawat udara yang sekarang berlaku adalah:

- a. Konvensi Tokyo 1963 tentang tindak pidana dan perbuatan-perbuatan lainnya yang dilakukan dalam pesawat udara (*Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft*);
- b. Konvensi Hague 1970 tentang Pemberantasan penguasaan pesawat udara secara melawan hukum (*Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*);
- c. Konvensi Montreal 1971 tentang Pemberantasan tindakan-tindakan melawan hukum yang mengancam keselamatan penerbangan sipil (*Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation*).

2. Kejahatan Pembajakan Pesawat Udara menurut Konvensi Internasional

Dengan kemajuan teknologi dan alat transportasi, makin meningkat tindak pidana penerbangan, khususnya pembajakan pesawat udara. Maka timbul suatu pemikiran dari badan internasional melakukan penanganan terhadap pelaku kejahatan pembajakan pesawat udara. Hal itu karena pertimbangan pada tahun 1960-an belum adanya peraturan internasional yang mengatur mengenai pembajakan udara. Masing-masing negara dalam menangani kejahatan pembajakan pesawat udara masih berdasarkan hukum pidana nasionalnya sendiri. Hal itu dapat menimbulkan kesimpangsiuran di dalam penerapan karena setiap negara mempunyai asas dan hukum pidana nasional yang berbeda-beda.

Seperti telah disinggung di atas, di bidang hukum internasional, Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) telah mengesahkan tiga buah konvensi internasional yang menyangkut mengenai kejahatan terhadap penerbangan sipil, masing-masing yaitu: Konvensi Tokyo 1963 tentang tindak pidana dan perbuatan-perbuatan lainnya yang dilakukan dalam pesawat udara (*Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*); Konvensi Hague 1970 tentang Pemberantasan penguasaan pesawat udara secara melawan hukum (*Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*); Konvensi Montreal 1971 tentang Pemberantasan tindakan-tindakan melawan

hukum yang mengancam keselamatan penerbangan sipil (*Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation*).

Jika ditinjau lebih lanjut mengenai ketiga konvensi diatas, maka akan terlihat pertumbuhan dalam masalah yang diatur, yang makin luas. Dalam Konvensi Tokyo yang diatur ialah tindak pidana yang dilakukan di dalam pesawat udara, sedangkan dalam Konvensi Hague lebih menyangkut masalah yang disebut "penguasaan pesawat udara". Lebih jauh lagi Konvensi Montreal, karena konvensi tersebut mengatur masalah tindakan-tindakan terhadap penerbangan, yang tidak hanya menguasai pesawat saja akan tetapi juga perbuatan-perbuatan yang membahayakan keselamatan penerbangan pada umumnya, misalnya tindakan sabotase. Lebih jelasnya di bawah ini diuraikan konvensi-konvensi tersebut.

2.1 Konvensi Tokyo 1963

Konvensi Tokyo 1963 tentang tindak pidana dan perbuatan-perbuatan lainnya yang dilakukan dalam pesawat udara (*Convention on Offences and Certain Other Acts Committed on Board Aircraft*) telah diratifikasi oleh Indonesia berdasarkan Undang-undang No.2 Tahun 1976, terdiri dari 26 pasal disamping mengatur tindakan-tindakan melawan hukum yang membahayakan keselamatan penumpang, pesawat udara, barang serta tata tertib penerbangan, Konvensi Tokyo 1963 juga mengatur tindakan pengambilalihan pesawat udara secara melawan hukum yang biasa dikenal dengan istilah pembajakan udara. Kalau

diperhatikan unsur-unsur dalam Pasal 11¹³, yang dimaksud dengan pembajakan adalah:¹⁴

- a. Pesawat udara yang sedang dalam penerbangan;
- b. Perbuatan tersebut harus melanggar hukum;
- c. Pelaku pembajakan berada dalam pesawat udara;
- d. Adanya suatu paksaan atau ancaman paksaan.

Perbuatan melanggar hukum yang dilakukan harus terhadap pesawat udara yang sedang dalam penerbangan (*in flight*). Menurut Konvensi Tokyo 1963 yang dimaksud dengan “dalam penerbangan” (*in flight*) adalah sejak pada saat pesawat dengan tenaga penuh siap untuk terbang sampai saat pendaratan selesai. Pesawat udara yang digunakan dalam dinas-dinas militer, bea cukai atau kepolisian tidak diberlakukan konvensi ini.¹⁵

¹³ Pasal 11 Konvensi Tokyo 1963, berbunyi:

“1. *When a person on board has unlawfully committed by force or threat thereof an act of interference, seizure, or other wrongful exercise of control of an aircraft in flight or when such an act is about to be committed, Contracting States shall take all appropriate measure to restore control of the aircraft to its lawful commander or to preserve his control of the aircraft.*

2. *In the cases contemplated in the preceding paragraph, the Contracting State in which the aircraft lands shall permit its passengers and crew to continue their journey as soon as practicable, and shall return the aircraft and its cargo to the persons lawfully entitled to possession.”*

¹⁴ K. Martono, *op.cit*, h. 148

¹⁵ Pasal 1 Konvensi Tokyo 1963, berbunyi:

“1. This Convention shall apply in respect of:

(a) offences against penal law;

(b) acts which, whether or not they are offences, may or

do jeopardize the safety of the aircraft or of persons or property therein or which jeopardize good order and discipline on board.”

Perbuatan melanggar hukum tersebut harus dilakukan di dalam pesawat udara. Apabila kejahatan dilakukan dari luar pesawat udara atau di dalam pesawat udara lain atau dari darat, tidak termasuk dalam ketentuan Konvensi Tokyo 1963. Pelaku pembajakan dapat dilakukan oleh *co-pilot*, awak pesawat udara lainnya, penumpang baik penumpang sah maupun penumpang gelap (yang tidak mempunyai *ticket*) atau bahkan dapat juga dilakukan oleh kapten pesawat itu sendiri.

Suatu perbuatan, walaupun dilakukan di dalam pesawat udara yang sedang dalam penerbangan, dapat tidak termasuk "pembajakan udara" menurut Konvensi Tokyo 1963. Misalkan adanya pengambilalihan penguasaan pesawat udara oleh *co-pilot* yang diperintahkan perusahaan penerbangan, walaupun untuk mengambilalih penguasaan pesawat udara tersebut mengganggu ketertiban penerbangan, karena perbuatan tersebut sesuai dengan hukum yang berlaku, tindakan *co-pilot* tidak termasuk pembajakan udara. Perbuatan tersebut melanggar hukum atau tidak, berkaitan dengan Paragraf 1 Pasal 3 tergantung dari hukum nasional negara di mana pesawat udara didaftarkan, karena negara tersebut yang mempunyai yurisdiksi.¹⁶

¹⁶ Pasal 3 Konvensi Tokyo 1963, berbunyi:

1. The State of registration of the aircraft is competent to exercise jurisdiction over offences and acts committed on board.
2. Each Contracting State shall take such measure as may be necessary to establish its jurisdiction as the State of registration over offences committed on board aircraft registered in such State.
3. This Convention does not exclude any criminal jurisdiction exercised in accordance with national law."

Mengenai paksaan atau ancaman paksaan, di dalam Konvensi Tokyo 1963 tidak ada penjelasan lebih lanjut. Pada umumnya unsur paksaan atau ancaman paksaan berupa paksaan fisik dengan menggunakan senjata tajam atau senjata api yang membahayakan. Paksaan dapat juga dengan menggunakan alat-alat yang sangat sederhana, misalnya dengan sebotol minuman yang mudah terbakar dan korek api yang dapat digunakan untuk meledakkan pesawat udara.

Berkenaan dengan pembajakan pesawat udara, Konvensi Tokyo 1963 tidak menghadapi tindak pidana ini secara langsung (*frontal*), tetapi hanya menanganinya dengan cara terbatas terhadap pelaku pembajakan; misalnya dengan memungkinkan para pembajak ditahan atau diamankan dengan cara yang sama seperti terhadap pelaku-pelaku tindak pidana lain, dan dengan mengatur pengembalian kontrol atas pesawat udara yang dibajak kepada komandan pesawat udara dan untuk melanjutkan perjalanan pengangkutan dari awak pesawat tersebut.

Tujuan utama konvensi tersebut adalah:¹⁷

1. untuk menjamin bahwa orang-orang yang melakukan kejahatan di atas pesawat terbang yang sedang dalam penerbangan, atau di laut lepas. atau pada daerah manapun di luar wilayah suatu negara, atau yang sedang melakukan tindakan-tindakan di dalam pesawat seperti itu

¹⁷ J.G.Starke, *Pengantar Hukum Internasional*, Buku I, Justitia Study Group, Bandung, 1986, h. 214

yang membahayakan keselamatan udara, tidak akan berlalu begitu saja tanpa dihukum hanya semata-mata karena tidak ada negara akan mengansumsikan yurisdiksi untuk menahan atau mengadilinya.

2. untuk tujuan perlindungan dan disipliner, guna memberi wewenang dan kuasa khusus kepada pilot pesawat terbang, atas awak pesawat, dan bahkan para penumpang.

Tujuan (1) dicapai dengan menentukan bahwa negara tempat pendaftaran pesawat udara itulah yang berwenang melaksanakan yurisdiksi atas pelanggaran-pelanggaran dan tindakan-tindakan termasuk pembajakan yang terjadi di dalam pesawat udara, dan dengan mewajibkan negara-negara peserta untuk mengambil tindakan-tindakan yang perlu guna menetapkan yurisdiksi mereka sebagai negara tempat pendaftaran.¹⁸

Konvensi ini juga memuat ketentuan-ketentuan rinci yang memberi akibat bagi tujuan (2), dan yang memungkinkan pilot pesawat udara untuk menahan, menurunkan dan mengamankan penumpang yang dicurigai melakukan tindak kejahatan, bilamana polisi negara dimana pesawat udara terbang, tidak dapat melakukan tugas-tugas kepolisiannya. Tetapi wewenang ini tidak berlaku di wilayah negara tempat pendaftaran pesawat

¹⁸ Lihat Pasal 3 Konvensi Tokyo 1963

itu dan berlaku bagi pesawat-pesawat yang melintasi laut bebas atau wilayah luar suatu negara¹⁹ hanya apabila:²⁰

1. titik akhir tinggal landas atau titik berikut dari tujuan mendarat terdapat di negara lain, bukan negara tempat pendaftaran; atau
2. pesawat udara selanjutnya terbang ke wilayah suatu negara yang bukan tempat pendaftaran dengan si pelanggar masih di atas pesawat.

Ketentuan tentang yurisdiksi diatur dalam Pasal 3 dan Pasal 4. Ditetapkan bahwa negara dimana pesawat udara itu didaftarkan (*State of Registration of the Aircraft*) adalah yang berkompeten untuk melaksanakan yurisdiksi terhadap kejahatan-kejahatan dan tindakan-tindakan yang dilakukan di atas pesawat.

Pasal 4 menentukan bahwa negara-negara yang bukan negara di mana pesawat didaftarkan pada pokoknya tidak dapat melaksanakan yurisdiksinya terhadap kejahatan yang dilakukan di atas pesawat, kecuali dalam hal-hal berikut:

- a) Kejahatan tersebut mempunyai pengaruh terhadap wilayahnya;
- b) Kejahatan tersebut dilakukan oleh atau ditujukan terhadap warga negara atau penduduk yang tinggal secara permanen di

¹⁹ Lihat Paragraf 2 Pasal 1 Konvensi Tokyo 1963

²⁰ J.G.Starke, *Op.cit* h. 215

- wilayah negaranya;
- c) Kejahatan tersebut ditujukan terhadap keamanan negaranya;
 - d) Pelaksanaan yurisdiksi tersebut perlu untuk penataan setiap kewajiban negara tersebut menurut suatu perjanjian internasional.

Di samping itu, Konvensi Tokyo 1963 ini juga mengatur wewenang dan kewajiban negara anggota konvensi, dimana setiap negara anggota konvensi harus mengizinkan kapten pesawat udara asing, untuk menurunkan orang yang dicurigai atau melakukan suatu pelanggaran di dalam pesawat udara.²¹ Negara dimana orang tersebut diturunkan, harus mengambil langkah-langkah tertentu untuk menjaga serta melakukan pemeriksaan pendahuluan dan menghubungi negara atau perwakilan negara dimana pelaku mempunyai kewarganegaraan. Tetapi tindakan tersebut hanya bersifat sementara sampai saat ekstradisi dilakukan atau menuntut hukuman pelaku tersebut.

Menurut ketentuan Pasal 16 bahwa kejahatan pembajakan yang dilakukan di atas pesawat udara dapat dikenakan tindakan ekstradisi, seolah-olah tindakan itu terjadi di wilayah negara tempat pendaftaran. Oleh karena itu jika pembajak melarikan diri ke suatu negara peserta konvensi ini dan juga ikut menandatangani suatu traktat ekstradisi dengan negara tempat pendaftaran yang membuat kejahatan tersebut sebagai

²¹ Lihat Pasal 12 Konvensi Tokyo 1963

kejahatan ekstradisi, maka si pembajak sudah sepatutnya dapat diekstradisi. Jadi konvensi ini memang tidak mengatur kewajiban bagi suatu negara untuk melakukan ekstradisi, namun ekstradisi dapat dilakukan tergantung pada perjanjian ekstradisi timbal dan juga hubungan baik kedua negara yang bersangkutan.

2.2 Konvensi Hague 1970

Konvensi Hague 1970 dimaksudkan sebagai penyempurnaan dari Konvensi Tokyo 1963 yang dianggap tidak sempurna guna menanggulangi pembajakan udara. Sama halnya dengan Konvensi Tokyo 1963, Konvensi Hague 1970 juga tidak memuat definisi atau istilah seperti *hijacking*, *air piracy*, *aerial piracy*, *aerial hijacking*, *aircraft hijacking*, *skyjacking*, *unlawfull seizure of aircraft* maupun *illegal diversion of aircraft*. Di dalam ketentuannya, Konvensi Hague 1970 lebih memilih dengan istilah "an offence".

Konvensi Hague 1970 disahkan oleh ICAO antara lain karena pertimbangan, bahwa perbuatan menguasai dan mempertahankan penguasaan secara melawan hukum pesawat udara dalam penerbangan membahayakan keselamatan orang dan barang, sangat melanggar penyelenggaraan dinas penerbangan dan merongrong kepercayaan bangsa-bangsa di dunia terhadap keamanan penerbangan sipil dan perbuatan-perbuatan tersebut sangat mencemaskan.

Pasal 1 dari konvensi ini mendefinisikan bahwa orang yang dalam pesawat udara melakukan kejahatan pembajakan (hijacking), walaupun tidak secara eksplisit menyebut demikian, apabila:²²

- a. secara melawan hukum dengan kekerasan, dengan ancaman kekerasan atau dengan suatu cara intimidasi yang lain, menguasai atau mempertahankan penguasaan pesawat itu; atau melakukan percobaan untuk itu
- b. membantu seseorang yang melakukan atau mencoba untuk melakukan perbuatan tersebut, melakukan suatu tindak pidana.

Jika membandingkan Pasal 1 dari Konvensi Hague 1970 dengan pasal yang sama dari Konvensi Tokyo 1963, pada Konvensi Hague 1970 terdapat unsur-unsur mutlak melawan hukum dengan kekerasan atau ancaman kekerasan atau setiap bentuk ancaman lain dengan tujuan untuk menguasai pesawat udara. Pengaturan tindak pidana pada Konvensi Hague dipandang lebih berat oleh karena adanya tambahan unsur "pembantu" dari orang yang melakukan atau mencoba melakukan yang tidak dipersyaratkan pada Konvensi Tokyo. Penyempurnaan lain dari Konvensi Tokyo adalah unsur paksaan. Dalam

²² Pasal 1 Konvensi Hague 1970, berbunyi:
Any person who on board an aircraft in flight:

- a. unlawfully, by force or threat thereof, or by any other form of intimidation, seizes, or exercises control of, that aircraft, or attempts to perform any such act, or
- b. is an accomplice of a person who performs or attempts to perform any such act commits an offence (hereinafter referred to as "the offence").

Konvensi Hague unsur paksaan tidak saja hanya berupa fisik, melainkan dapat berupa ancaman atau intimidasi.

Konvensi Hague juga mengatur mengenai perbuatan di dalam pesawat udara yang sedang dalam penerbangan. Jika dalam Konvensi Tokyo, pengertian "*in flight*" dimulai pada saat pesawat udara disiapkan untuk tinggal landas hingga akhir dari pendaratan, dalam Konvensi Hague pengertiannya ialah pada saat semua pintu luar pesawat udara ditutup setelah penumpang masuk diikuti dengan pergerakan pesawat udara hingga saat pesawat udara mendarat dan pintu dibuka untuk menurunkan penumpang. Konvensi Hague berlaku apabila tempat tinggal landas atau tempat pendaratan yang sebenarnya dari pesawat udara, dimana tindak pidana dilakukan, terletak diluar daerah dari negara pendaftaran, tanpa mempersoalkan apakah penerbangan itu penerbangan luar negeri ataukah dalam negeri.²³

Ketentuan Yurisdiksi negara-negara peserta sebagaimana tercantum dalam Konvensi Hague pada pokoknya ditetapkan dalam Pasal 4 dan Pasal 5. Pasal 4 Konvensi Hague mencantumkan ketentuan-ketentuan demikian:

1. Setiap negara peserta harus mengambil tindakan yang diperlukan untuk menjalankan yurisdiksinya terhadap tindak pidana yang setiap tindakan kekerasan terhadap

²³ Lihat Pasal 3 Konvensi Hague 1970

penumpang atau awak pesawat udara yang dilakukan oleh si tersangkut dalam hal-hal sebagai berikut:

- a. apabila tindak pidana itu dilakukan di dalam pesawat udara yang terdaftar di negara tersebut;
 - b. apabila pesawat yang dibajak itu mendarat di wilayah negara peserta, dengan anggapan bahwa si pembajak masih berada di dalam pesawat;
 - c. bilamana tindak pidana itu dilakukan di dalam pesawat udara yang disewa tanpa awak pesawat udara, maka negara di mana berada tempat kedudukan pusat usaha si penyewa tidak mempunyai tempat demikian itu, adalah tempat kediaman yang tetap si penyewa tersebut.
2. Setiap negara peserta juga harus mengambil tindakan-tindakan yang diperlukan untuk menjalankan yurisdiksinya terhadap tindak pidana dalam hal si pelaku berada di dalam wilayahnya apabila negara itu tidak menyerahkannya kepada negara lain (ekstradisi).
3. Konvensi ini tidak menyampingkan yurisdiksi kriminal menurut hukum nasionalnya.

Ketentuan Pasal 5 Konvensi Hague pada pokoknya mengatur demikian:

Negara peserta yang menyelenggarakan kerjasama Organisasi Perusahaan Pengangkutan Udara atau Badan

Penerbangan Internasional menunjuk bagi setiap pesawat udara yang digunakan, negara mana di antara mereka yang diwajibkan untuk melaksanakan yurisdiksinya dan memiliki atribut sebagai negara pendaftar untuk maksud Konvensi ini dan harus memberitahukan hal tersebut kepada Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) yang wajib meneruskan hal ini kepada seluruh negara peserta Konvensi ini.

Pengaturan mengenai yurisdiksi negara-negara peserta juga telah diatur di dalam Pasal 3 dan Pasal 4²⁴ Konvensi Tokyo 1963. Seperti yang telah dibahas diatas bahwa Pasal 3 Konvensi Tokyo menganut prinsip: "*law of the flag*", sehingga pada pokoknya yang berwenang atas yurisdiksi terhadap pembajak dalam pesawat udara adalah negara dimana pesawat udara terdaftar.

²⁴ Pasal 4 Konvensi Tokyo 1963, berbunyi:

A Contracting State which is not the State of registration may not interfere with an aircraft in flight in order to exercise its criminal jurisdiction over an offence committed on board except in the following cases:

- (a) the offence has effect on the territory of such State;
- (b) the offence has been committed by or against a national or permanent resident of such State;
- (c) the offence is against the security of such State;
- (d) the offence consists of a breach of any rules or regulations relating to the flight or manoeuvre of aircraft in force in such State;
- (e) the exercise of jurisdiction is necessary to ensure the observance of any obligation of such State under a multilateral international agreement.

Tentang wewenang dan kewajiban negara-negara yang bersangkutan, jika dalam Konvensi Tokyo pada pokoknya diatur dalam Pasal-pasal 11, 12, 13 dan 14, maka memuat ketentuan-ketentuan yang sama, Konvensi Hague mengaturnya dalam Pasal-pasal 6, 7 dan 11. Paragraf 3 Pasal 6²⁵ Konvensi Hague yang sejajar dengan Pasal 13 Konvensi Tokyo, menetapkan bahwa setiap negara peserta di dalam wilayah mana si tersangka berada, apabila terdapat cukup petunjuk-petunjuk wajib menahan si tersangka atau mengambil tindakan lainnya. Penahanan dan tindakan lain itu dilakukan sesuai dengan hukum negara yang bersangkutan dengan ketentuan hanya boleh dilanjutkan sampai pada waktu yang diperlukan untuk memungkinkan proses penuntutan atau ekstradisi.

Masalah ekstradisi menjadi perdebatan yang hangat antara pro dan kontra. Negara-negara berkembang pada umumnya tidak menyetujui adanya ekstradisi terutama pembajakan udara yang bermotif politik, sebaliknya negara-negara maju seperti Amerika Serikat mendukung sepenuhnya ekstradisi tanpa memperhatikan motif pembajakan. Masalah

²⁵ Paragraf 3 Pasal 6 Konvensi Hague 1970, berbunyi:

"Any person in custody pursuant to paragraph 1 of this Article shall be assisted in communicating immediately with the nearest appropriate representative of the State of which he is a national."

Paragraf 2, berbunyi:

"Upon being satisfied that the circumstances so warrant, any Contracting State in the territory of which the offender or the alleged offender is present, shall take him into custody or take other measures to ensure his presence. The custody and other measures shall be as provided in the law of that State but may only be continued for such time as is necessary to enable any criminal or extradition proceedings to be instituted."

ekstradisi memang sulit, khususnya yang menyangkut pembajakan yang bermotif politik. Oleh karena itu banyak negara yang mengadakan suatu perjanjian ekstradisi timbal balik.²⁶

Sepanjang pengertian pembajakan udara, pada dasarnya Konvensi Hague 1970 sama dengan Konvensi Tokyo 1963.

2.3 Konvensi Montreal

Para pelaku kejahatan pembajakan penerbangan sipil menyadari bahwa langkah-langkah pemberantasan kejahatan semakin ketat di bidang hukum dengan adanya Konvensi Tokyo 1963 dan Konvensi The Hague 1970. Oleh karena itu sasaran kejahatan udara yang semula adalah terhadap pesawat udara, kemudian beralih pada sabotase atau perbuatan melawan hukum lainnya terhadap sarana dan prasarana yang diperlukan guna penerbangan.

Sasaran tersebut ditujukan kepada alat-alat bantu penerbangan baik berupa alat bantu navigasi, radio, tower, ILS, gedung terminal dan lain-lain. Sebagai reaksi untuk mengganggu kejahatan ini, pada tahun 1971 ICAO mengesahkan suatu konvensi tentang pemberantasan perbuatan-perbuatan melawan hukum yang membahayakan atau mengancam keselamatan penerbangan sipil yang biasa disebut Konvensi Montreal 1971.

²⁶ Lihat Pasal 10 Konvensi The Hague 1970

Dalam Konvensi Montreal terdapat lima kategori tindak kejahatan di atas pesawat udara, jika secara melawan hukum dan secara sengaja:²⁷

- a. tindak pidana kekerasan yang dilakukan terhadap orang dalam pesawat udara yang sedang "*in flight*" yang membahayakan keselamatan pesawat udara;
- b. merusak atau menghancurkan pesawat udara yang sedang *in service* yang mengakibatkan kerusakan pada pesawat udara sehingga membuat pesawat udara itu tidak dapat terbang;
- c. menempatkan atau memungkinkan diletakkannya suatu alat atau zat yang dapat merusak pesawat udara *in service* , dengan cara apapun, sehingga membuat pesawat udara itu tidak mampu terbang, atau menyebabkan kerusakan sehingga kemungkinan berbahaya bagi keselamatannya dalam penerbangan;
- d. merusak atau memusnahkan fasilitas penerbangan atau melakukan campur tangan dalam pengoperasiannya, jika perbuatan itu dapat membahayakan keselamatan pesawat udara dalam penerbangan;

²⁷ Lihat Pasal 1 Konvensi Montreal 1971

- e. memberikan informasi yang menyesatkan secara sadar yang membahayakan keselamatan pesawat udara dalam penerbangan.

Setiap percobaan dan penyertaan melakukan tindak pidana tersebut diatas juga termasuk ke dalam tindak pidana penerbangan.

Apabila kita bandingkan Pasal 1 Konvensi Montreal 1971 dengan Konvensi Tokyo 1963 dan Konvensi Hague 1970, maka perbedaan yang tampak adalah ditambahkannya unsur “kesengajaan” dan “membahayakan keselamatan” dari pesawat udara. Sama halnya dengan Konvensi Hague unsur “kekerasan” dari perbuatan dalam Konvensi Montreal juga diatur. Oleh karena Konvensi Montreal 1971 ditujukan pada sarana penerbangan sipil yang akan dijadikan sasaran kejahatan udara, maka konvensi ini tidak memuat unsur-unsur pembajakan udara.

Di atas telah dikemukakan bahwa pengertian “*in flight*” pada Konvensi Hague lebih luas daripada dalam Konvensi Tokyo, sedangkan pengertiannya dalam Konvensi Montreal sama seperti dalam Konvensi Hague dan lebih diperluas lagi dengan tambahan “*in service*”. “*In service*” berarti dimulai pada saat disiapkannya pesawat udara untuk penerbangan tertentu hingga setelah 24 jam berlaku sesudah setiap pendaratan. Dalam hal terjadinya pendaratan darurat diadakan perluasan lagi, artinya pesawat udara tetap dianggap “*in flight*” sampai saat pejabat yang berwenang mengambalalih pertanggung jawaban terhadap pesawat udara, penumpang dan barang di dalamnya.²⁸

Konvensi Tokyo, The Hague dan Montreal secara tegas menunjuk negara peserta tempat pesawat udara didaftarkan memiliki hak untuk melaksanakan yurisdiksinya terhadap pembajakan udara dan tindak pidana penerbangan lainnya.²⁹ Yurisdiksi juga dimungkinkan bagi negara-negara peserta lain yang disebutkan dalam ketiga Konvensi, yaitu negara yang didarati oleh pesawat udara yang dikuasai secara melawan hukum dengan pelaku masih berada di dalam pesawat;³⁰ negara tempat bisnis utama dari perusahaan penerbangan yang menyewakan pesawat udara tanpa awak;³¹ dan negara peserta tempat dilakukannya tindak pidana penerbangan.³²

²⁸ Lihat Pasal 2 Konvensi Montreal 1971

"For the purposes of this Convention:

(a) an aircraft is considered to be in flight at any time from the moment when all its external doors are closed following embarkation until the moment when any such door is opened for disembarkation; in the case of a forced landing, the flight shall be deemed to continue until the competent authorities take over the responsibility for the aircraft and for persons and property on board;

(b) an aircraft is considered to be in service from the beginning of the preflight preparation of the aircraft by ground personnel or by the crew for a specific flight until twenty-four hours after any landing; the period of service shall, in any event, extend for the entire period during which the aircraft is in flight as defined in paragraph (a) of this Article."

²⁹ Lihat berturut-turut: Pasal 3 ayat 1 Konvensi Tokyo 1963; Pasal 4 ayat 1 (1); dan Pasal 5 ayat 1 (b) Konvensi Montreal 1971

³⁰ Pasal 4 ayat 1 (b) Konvensi Hague 1970; dan Pasal 5 ayat 1 (c) Konvensi Montreal 1971

³¹ Pasal 4 ayat 1 (c) Konvensi Hague 1970; dan Pasal 5 ayat 1 (d) Konvensi Montreal 1971

³² Pasal 5 ayat 1 (a) Konvensi Montreal 1971

Ketentuan Pasal 7 Kovensi Montreal 1971 persis sama dengan ketentuan Pasal 7 Konvensi Hague 1970,³³ di mana mewajibkan negara-negara peserta untuk mengekstradisikan atau secara benar-benar menghukum pelaku tindak pidana penerbangan dan tidak menyediakan *safe havens*. Hal ini merupakan pencerminan dari prinsip *aut dedere aut judicare*. Ada beberapa hal yang dapat dikaji dari ketentuan Pasal 7 di atas, yaitu:

- a. jika pelaku berada di dalam wilayahnya, negara-negara peserta wajib untuk mengekstradisikannya;
- b. bila tidak mengekstradisikannya, negara yang bersangkutan harus menyerahkannya kepada pejabat yang berwenang untuk dilakukan penuntutan;
- c. pejabat yang berwenang tersebut yang akan memutuskan apakah akan dilakukan penuntutan atau tidak.

Dari ketiga kovensi di atas tidak ada ketentuan yang jelas yang menyatakan *hijacking* tunduk pada yurisdiksi universal, bahkan konvensi-konvensi tersebut menunjuk secara tegas negara-negara mana saja yang boleh melaksanakan yurisdiksinya. Berkaitan dengan masalah yurisdiksi

³³ Pasal 7 Konvensi Hague 1970 dan Konvensi Montreal 1971:

“The Contracting State in the territory of which the alleged offender is found shall, if it does not extradite him, be obliged, without exception whatsoever and whether or not the offence was committed in its territory, to submit the case to its competent authorities for the purpose of prosecution. Those authorities shall take their decision in the same manner as in the case of any ordinary offence of a serious nature under the law of that State.”

dan ekstradisi jelaslah bahwa hukum yang mengatur tindak pidana penerbangan khususnya mengenai kejahatan pembajakan pesawat udara, menurut ketentuan-ketentuan Konvensi Tokyo 1963, Konvensi Hague 1970 dan Konvensi Montreal 1971, tidak dapat efektif bila tidak ada kerjasama antara semua negara.

BAB III

**KEJAHATAN PEMBAJAKAN PESAWAT UDARA
DALAM HUKUM NASIONAL**

BAB III

KEJAHATAN PEMBAJAKAN PESAWAT UDARA

DALAM HUKUM NASIONAL

Di Indonesia pada tahun 1972 pernah terjadi “pembajakan pesawat udara”, yang dilakukan seorang pemuda bernama Hermawan. Dalam penerbangan antara Surabaya dan Jakarta pilot pesawat Merpati Nusantara Airlines diancam untuk terbang ke Yogyakarta. Hermawan yang khabarnya membawa granat tangan itu minta uang tebusan satu juta rupiah. Namun ketika pesawat sudah mendarat di lapangan Adisucipto Yogyakarta ia dapat ditembak mati oleh pilot pesawat tersebut.

Kejadian yang menggemparkan masyarakat itu mengandung segi hukum yang menarik mengingat pada 1972 pembajakan udara bukan suatu tindak pidana. Dalam arti bahwa dalam KUHP yang berlaku tidak ada satu pasal pun yang memuat kualifikasi pembajakan pesawat udara sebagai tindak pidana atau yang memuat anasir-anasir rumusan delik yang dapat disebut pembajakan udara. Barulah setelah terjadi pembajakan pada tahun 1972 itu ramailah dibicarakan para ahli hukum mengenai peraturan perundang-undangan tentang pembajakan pesawat udara.

Tujuan membuat undang-undang tentang kejahatan penerbangan dan kejahatan terhadap sarana penerbangan adalah agar undang-undang ini dapat digunakan sebagai salah satu sarana untuk menjamin salah satu

kebutuhan masyarakat yang penting, yaitu keamanan dan ketentraman khususnya dalam penerbangan, dan juga sekaligus berarti pula untuk menjamin sarana-sarana penerbangan itu sendiri. Jika dihubungkan dengan pembangunan yang sedang dihadapi sekarang ini, maka dengan adanya undang-undang ini berarti pula bahwa itu merupakan salah satu sarana pula untuk mensukseskan pembangunan nasional.

1. UU No 4 Tahun 1976

Dalam rangka “memerangi” kejahatan pembajakan pesawat udara, setelah diterima dan disahkannya konvensi-konvensi: Tokyo (1963), Den Haag (1970), Montreal (1971) dengan UU No.2 Tahun 1976, maka pada tahun 1976 itu juga dengan UU R.I No. 4 Tahun 1976 tanggal 27 April 1976 diundangkanlah Undang-undang tentang perubahan dan penambahan beberapa pasal dalam KUHP bertalian dengan perluasan berlakunya ketentuan perundang-undangan pidana, Kejahatan Penerbangan dan Kejahatan Terhadap Sarana/Prasarana Penerbangan.

Pada garis besarnya undang-undang ini dapat dibagi menjadi tiga bagian, yaitu pertama : Perubahan dan sekaligus perluasan ruang lingkup Pasal 3 dan Pasal 4 angka 4 KUHP. Yang kedua : Penambahan ketentuan tiga pasal baru dalam Buku I KUHP pada Pasal 95, dan yang ketiga : Kejahatan penerbangan dan kejahatan terhadap sarana/prasarana penerbangan dimuat dalam BAB XXIX A di Buku II yang terdiri dari 18 pasal dengan penyebutan Pasal 479 a sampai dengan r.

1.2. Perluasan Pasal 3 dan Pasal 4 KUHP

Pasal 1 Undang-undang No. 4 Tahun 1976: mengubah dan menambah Pasal 3 dan Pasal 4 angka 4 yang tercantum dalam Bab I KUHP, sebagai berikut:

Pasal 3 KUHP:

Ketentuan pidana dalam perundang-undangan Indonesia berlaku bagi setiap orang yang di luar Wilayah Indonesia melakukan tindak pidana di dalam kendaraan air atau pesawat udara Indonesia.

Pasal 4 angka 4 KUHP:

Salah satu kejahatan yang tersebut dalam Pasal-pasal 438, 444 sampai dengan Pasal 446 tentang pembajakan laut dan Pasal 447 tentang penyerahan kendaraan air kepada kekuasaan bajak laut dan Pasal 479 huruf j tentang penguasaan pesawat udara secara melawan hukum, Pasal 479 huruf 1, m, n, dan o tentang kejahatan yang mengancam keselamatan penerbangan sipil.

Pasal 3 KUHP seperti yang tertera di atas adalah memperluas bekerjanya Pasal 2 KUHP. Di dalam Pasal 2 sampai Pasal 9 KUHP diadakan aturan-aturan mengenai batas-batas berlakunya perundang-undangan hukum pidana menurut tempat terjadinya perbuatan.

Apabila ditinjau dari sudut negara, ada dua kemungkinan pendirian, yaitu:³⁴

1. perundang-undangan hukum pidana berlaku bagi semua perbuatan pidana yang terjadi di dalam wilayah negara, baik dilakukan oleh warga negaranya sendiri maupun oleh orang asing (asas teritorial).

³⁴ Moeljatno, *Asas-asas Hukum Pidana*, Gadjah Mada University Press, 1980, h.

2. perundang-undangan hukum pidana berlaku bagi semua perbuatan pidana yang dilakukan oleh warga negaranya, dimana saja, juga di luar wilayah negara (asas personal). Juga dinamakan prinsip nasional yang aktif.

Dalam asas pertama, titik berat diletakkan pada terjadinya perbuatan di dalam wilayah negara. Siapa yang melakukannya, warga negara atau orang asing, tidak menjadi soal. Dalam asas kedua, titik berat diletakkan pada orang yang melakukan tindak pidana, tempat terjadinya delik adalah tidak penting.

Asas yang pertamalah yang pada masa ini lazim dipakai oleh kebanyakan negara-negara, juga Indonesia. Dan ini sudah sewajarnya. Tiap-tiap orang yang berada dalam wilayah suatu negara harus tunduk pada peraturan-peraturan negara. Sedangkan asas yang kedua tidak mungkin lagi digunakan sepenuhnya apabila warga negara berada di dalam wilayah negara lain yang sama-sama berdaulat, karena bertentangan dengan kedaulatan negara tersebut apabila ada orang asing di dalam wilayahnya tidak diadili menurut hukum negara itu.

Dengan perubahan ini, maka sekarang sudah tidak ada lagi keragu-raguan apabila terjadi suatu tindak pidana dalam pesawat udara Indonesia yang berada di luar wilayah Indonesia, karena undang-undang hukum pidana Indonesia dapat diterapkan terhadapnya. Perlu pula diketahui bahwa pengadilan pidana Indonesia tidak boleh menerapkan undang-undang pidana dari sesuatu negara asing, lain halnya dengan

peradilan perdata. Sedangkan mengenai pesawat udara Indonesia sehubungan dengan Pasal 3, jawabannya terdapat dalam pasal baru ialah Pasal 95 a KUHP yang akan dibicarakan tersendiri.

Selanjutnya di dalam Pasal 4 angka 4 KUHP yang telah ditambah oleh Pasal 1 Undang-undang No. 4 Tahun 1976 itu dimaksudkan agar supaya peraturan pidana dalam peraturan perundang-undangan Indonesia berlaku juga bagi setiap orang yang berada di luar wilayah Indonesia yang melakukan tindak pidana kejahatan yang mengancam keselamatan penerbangan.

Asas universalitas juga diperluas dalam rangka memberlakukan hukum pidana Indonesia, sebagaimana ditentukan dalam Pasal 4 angka 4 KUHP baru ini. Ketentuan penambahan dalam pasal ini ialah yang menyangkut dengan kejahatan penerbangan, yang tersebut dalam Pasal 479 huruf j, yaitu tentang penguasaan pesawat udara secara melawan hukum dan Pasal-pasal 479 huruf l, m, n dan o tentang kejahatan yang mengancam keselamatan penerbangan sipil yang pada garis besarnya berupa:

- a. melakukan perbuatan kekerasan terhadap orang dalam suatu pesawat udara dalam penerbangan,
- b. merusak pesawat udara dalam dinas, dan
- c. menempatkan di pesawat udara dalam dinas alat-alat/bahan yang dapat menghancurkan pesawat udara tersebut.

Dalam hal ini kepentingan yang dilindungi oleh hukum pidana bukanlah hanya kepentingan negara Indonesia saja, akan tetapi juga kepentingan internasional. Asas ini dapat juga disebut asas penyelenggaraan ketertiban hukum dunia.³⁵ Di sini yang menjadi titik berat adalah perbuatannya. Sifat perbuatannya ini adalah sedemikian rupa, sehingga negara Indonesia merasa perlu untuk menanggulangnya dengan hukum pidana tanpa memandang siapa yang melakukan perbuatan itu dan di mana perbuatan itu dilakukan, seperti pembajakan laut dan juga pembajakan pesawat udara.

1.3 Perluasan Pasal 95 KUHP

Dengan tidak merubah Pasal 95 KUHP, Undang-undang No. 4 Tahun 1976 menambahkan 3 ayat dengan penamaan Pasal 95 a, 95 b dan 95 c. Dalam penambahan tersebut dikemukakan perumusan pengertian beberapa istilah, antara lain: "pesawat udara Indonesia", "dalam penerbangan" dan juga pengertian "dalam dinas".

Pasal 95 a KUHP:

- (1) Yang dimaksud dengan "pesawat udara Indonesia" adalah pesawat udara yang didaftarkan di Indonesia ;
- (2) Termasuk pula pesawat udara Indonesia adalah pesawat udara asing yang disewa tanpa awak pesawat dan dioperasikan oleh perusahaan penerbangan Indonesia.

³⁵ Sudarto, *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Alumni, Bandung, 1981, h. 19

Konvensi Chicago 1944 tidak pernah menjelaskan apa yang dimaksud dengan kata *aircraft*. Untuk ini dapat dilihat penjelasan di dalam *annexes* 6, 7 dan 8 yang memberi batasan *aircraft*, yakni: "*any machine, which a drives support in the atmosphere from the reaction of te air*". Dan yang termasuk di dalam *aircraft* ini adalah : pesawat terbang, kapal terbang, helikopter, pesawat terbang layang, layang-layang, balon-balon yang bebas dan dapat dikendalikan, sedangkan satelit dan roket tidak termasuk dalam istilah ini, karena bagi kedua alat penerbangan ini tidak memerlukan udara disekitarnya untuk bisa terbang, misalnya untuk penerbangan roket adalah gaya tolak.³⁶

Di dalam penjelasan Undang-undang No. 4 Tahun 1976 dijelaskan yang dimaksud dengan pesawat udara, adalah pesawat udara yang sebagaimana tercantum dalam Undang-undang Penerbangan yang berlaku dan pada saat ini dalam Undang-undang No. 15 Tahun 1992 tentang penerbangan. Pasal 1 angka 3 Undang-undang No. 15 Tahun 1992 memberikan pengertian istilah pesawat udara, sebagai berikut: "Pesawat udara adalah setiap alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara."

Pada Pasal 1 angka 4 UU 15 Tahun 1992 ditentukan pengertian otentik dari pesawat udara Indonesia: "Pesawat udara yang didaftarkan

³⁶ Prijatna Abdurrajjid, *Majalah Ilmu Hukum Pengetahuan Masyarakat*, Unpad, Jilid III No.3, 1971, h. 40

dan mempunyai tanda pendaftaran Indonesia”.

Pasal 95 b KUHP:

Yang dimaksud dengan "dalam penerbangan" adalah sejak saat semua pintu luar pesawat udara ditutup setelah naiknya penumpang (embarkasi) sampai saat pintu dibuka untuk penurunan penumpang (disembarkasi). Dalam hal terjadi pendaratan darurat penerbangan dianggap terus berlangsung sampai saat penguasa yang berwenang mengambil alih tanggungjawab atas pesawat udara dan barang yang ada di dalamnya.

Di Pasal 95 b diberikan pengertian otentik mengenai istilah “dalam penerbangan”. Pada pasal ini apakah penguasa juga bertanggung jawab mengenai keselamatan orang yang ada di dalam pesawat udara tersebut tidak dijelaskan, karena yang disebut hanyalah barang yang ada di dalamnya. Lazimnya manusia tidak termasuk dalam pengertian barang. Namun dari penjelasan undang-undang ini ternyata dapat disimpulkan bahwa manusia itu juga adalah termasuk barang. Karenanya apabila terjadi tindakan kekerasan terhadap seseorang di dalam pesawat udara yang melakukan pendaratan darurat sebelum penguasa mengambil alih tanggung jawab atas orang tersebut, maka kepada petindak tersebut dapat dikenakan Pasal 479 I.³⁷

Ternyata penafsiran otentik istilah penerbangan lebih luas daripada pengertian harafiahnya. Pengertian tersebut sesuai dengan Pasal 3 ayat (1) Konvensi Hague Tahun 1970 dan Pasal 2 sub a dari Konvensi Montreal

³⁷ S.R. Sianturi, *Tindak Pidana di KUHP*, Alumni AHM-PTHM, Jakarta, BPK Gunung Mulia, 1983, h. 471

Tahun 1971.³⁸ Meskipun pengertian "dalam penerbangan" itu luas, akan tetapi menjadikan perbuatan "*hijacking*" menjadi lebih sempit, karena di dalamnya tidak termasuk merampas atau menguasai pesawat udara sebelum pintu luar pesawat itu ditutup untuk embarkasi atau sesudah pintu itu dibuka untuk disembarkasi.

Pasal 95 c KUHP:

Yang dimaksud dengan "dalam dinas" adalah jangka waktu sejak pesawat udara disiapkan oleh awak darat atau oleh awak pesawat untuk penerbangan tertentu, hingga setelah 24 jam lewat sesudah setiap pendaratan.

Pasal ini sesuai dengan perumusan ketentuan Pasal 2 (b) Konvensi Montreal 1971. Namun menurut ketentuan Konvensi Montreal pasal tersebut, dalam hal terjadinya pendaratan darurat diadakan perluasan lagi, artinya pesawat udara tetap dianggap "*in flight*" sampai saat pejabat yang berwenang mengambillalih pertanggung jawaban terhadap pesawat udara, penumpang dan barang di dalamnya.

³⁸ Lihat Pasal 3 ayat (1) Konvensi the Hague Tahun 1970 dan Pasal 2 sub a dari Konvensi Montreal Tahun 1971

1.4 Penambahan pasal-pasal berupa delik di KUHP

Kejahatan yang diatur di BAB XXIX A ini dapat dibagi dalam dua bagian, yaitu:

1. Kejahatan terhadap sarana/prasarana penerbangan
2. Kejahatan penerbangan

1.4.1 Kejahatan terhadap sarana/prasarana penerbangan

Kejahatan ini diatur pada Pasal 479 a s/d h sebahagian, yang dapat pula diperbedakan antara kejahatan yang “objeknya prasarana penerbangan” sebagaimana diatur Pasal 479 a s/d d di satu fihak, dan di lain fihak kejahatan yang “objeknya sarana penerbangan” sebagaimana diatur Pasal 479 e s/d h ayat (1).

Adapun yang termasuk dalam kejahatan yang “objeknya prasarana penerbangan” adalah:

1. Bangunan untuk pengamanan lalu lintas udara

Pasal 479 a KUHP:

(1) Barang siapa dengan sengaja dan melawan hukum menghancurkan, membuat tidak dapat dipakai atau merusak bangunan untuk pengamanan lalu lintas udara atau menggagalkan usaha untuk pengamanan bangunan tersebut, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya enam tahun

Unsur-unsur tindak pidananya adalah:

- a. menghancurkan, membuat tidak dapat dipakai, merusak bangunan untuk mengamankan lalu lintas udara, menggagalkan usaha untuk pengamanan bangunan,

b. perbuatan tersebut dilakukan dengan sengaja dan melawan hukum.

Jika karena perbuatan seperti tersebut di atas timbul bahaya bagi keamanan lalu lintas udara pidananya ditambah menjadi pidana penjara selama-lamanya sembilan tahun dan apabila mengakibatkan matinya orang, pidananya menjadi pidana penjara selama-lamanya lima belas tahun.

Pasal 479 b KUHP:

(1) Barang siapa karena kealpaannya menyebabkan hancurnya, tidak dapat dipakainya atau rusaknya bangunan untuk pengamanan lalu lintas udara, atau gagalnya usaha untuk pengamanan bangunan tersebut, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya tiga tahun

Dalam pasal ini ada unsur alpa sehingga pidananya menjadi lebih ringan, yakni pidana penjara selama-lamanya tiga tahun. Apabila karena perbuatan itu timbul bahaya bagi keamanan lalu lintas udara, maka pidananya menjadi lima tahun penjara dan apabila menyebabkan matinya orang, pidananya menjadi pidana penjara selama-lamanya tujuh tahun.

2. Tanda atau alat untuk pengamanan penerbangan

Pasal 479 c KUHP:

(1) Barang siapa dengan sengaja dan melawan hukum menghancurkan, merusak, mengambil atau memindahkan tanda atau alat untuk pengamanan penerbangan, atau menggagalkan bekerjanya tanda atau alat tersebut, atau memasang tanda atau alat yang keliru, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya enam tahun

Yang dimaksud dengan tanda atau alat adalah fasilitas penerbangan yang digunakan oleh atau bagi pesawat udara secara aman dapat mendarat atau tinggal landas (*take off*), seperti tanda atau alat

landasan (*runway marking*) termasuk garis di tengah landasan (*runway counter line marking*), tanda petunjuk/koordinat landasan (*runway designation marking*), tanda ujung landasan (*runway threshold marking*) dan tanda adanya rintangan landasan (*obstacle marking*) termasuk lampu tanda pemancar radio, lampu tanda menara lalu lintas udara dan lampu tanda gedung setasiun udara dan lain sebagainya.

Pasal 479 d KUHP:

Barang siapa karena kealpaan menyebabkan tanda atau alat untuk pengamanan penerbangan hancur, rusak, terambil atau pindah atau menyebabkan tidak dapat bekerja atau menyebabkan terpasangnya tanda atau alat untuk pengamanan penerbangan yang keliru, dipidana :

- a.dengan pidana penjara selama-selamanya lima tahun, jika karena perbuatan itu menyebabkan penerbangan tidak aman;
- b.dengan pidana penjara selama-selamanya tujuh tahun, jika karena perbuatan itu mengakibatkan celaknya pesawat udara ;
- c.dengan pidana penjara selama-selamanya tujuh tahun, jika karena perbuatan itu mengakibatkan matinya orang.

Pasal tersebut di atas ada unsur alpa sehingga ancaman hukumannya lebih ringan.

Sarana penerbangan sebagai objek yaitu pesawat udara, diatur mulai Pasal 479 e dimana sasaran itu adalah pesawat udara yang seluruhnya atau sebahagian kepunyaan orang lain. Pesawat udara dalam pasal ini ialah pesawat udara yang berada di darat yaitu tidak dalam penerbangan atau masih dalam persiapan oleh awak darat atau oleh awak pesawat untuk penerbangan tertentu. Delik ini adalah delik sengaja sedang tindakannya adalah : menghancurkan atau membuat tidak dapat dipakai. Ini berarti jika terjadi kehancuran pesawat udara karena suatu

tindakan alpa, bukan merupakan tindak pidana menurut pasal ini. Dalam hal ini petindak hanya dapat digugat ganti rugi (hukum perdata).

Pada Pasal 479 f dan g yang menjadi objek adalah juga pesawat udara, yang dibedakan antara delik dolus dan delik culpa. Dalam penerapan pasal ini tidak dipersoalkan siapa pemilik dari pesawat udara tersebut. Artinya dapat saja pemilik dari pesawat udara tersebut si petindak sendiri. Kedua-duanya pasal ini adalah delik dengan syarat pemidanaan. Artinya baru berupa tindak pidana atau tindakan yang dapat dipidana, jika syarat atau akibat yang ditentukan ada. Dengan demikian seseorang yang merusak pesawat udaranya sendiri tanpa menimbulkan atau mengakibatkan sesuatu seperti yang dirumuskan bukan merupakan delik berdasarkan pasal ini.³⁹

Delik pada Pasal 479 h ayat (1) dikaitkan dengan pertanggung jawaban asuransi. Selain daripada tindakan material, juga dimaksudkan untuk menguntungkan diri sendiri atau orang lain dengan melawan hukum, dan dengan demikian penanggung asuransi akan rugi. Rusaknya atau tidak dapat dipakainya pesawat udara tersebut dapat merugikan penanggung asuransi karena ia harus membayar sejumlah uang yang sudah diperjanjikan. Dalam penerapan pasal ini, tidak harus sudah terwujud keuntungan diri sendiri tersebut, demikian juga tidak harus sudah terjadi

³⁹ S.R. Sianturi, *op. cit.* h. 477

kerugian difihak penanggung asuransi karenanya. Yang penting ialah “maksud” tersebut dapat dibuktikan dan juga tentunya tindakan materialnya harus terbukti.

1.4.2 Kejahatan Penerbangan

Kejahatan penerbangan diatur pada Pasal-pasal 479 h ayat (2) dan (3) serta Pasal 479 l s/d r. Yang menjadi sasaran di sini adalah pesawat udara dalam penerbangan dan diperluas dengan pesawat udara dalam dinas. Seperti telah diuraikan di atas pengertian “dalam dinas” juga mencakup pengertian “dalam penerbangan”.

Pasal 479 h KUHP:

(2) Apabila yang dimaksud pada ayat (1) Pasal ini adalah pesawat udara dalam penerbangan, dipidana dengan pidana pelihara selama-selamanya lima belas tahun;

(3) Barang siapa dengan maksud untuk menguntungkan diri sendiri atau orang lain dengan melawan hukum atas kerugian penanggung asuransi, menyebabkan penumpang Pesawat udara yang dipertanggungkan terhadap bahaya, mendapat kecelakaan, dipidana :

a.dengan pidana penjara selama-lamanya sepuluh tahun, jika karena perbuatan itu menyebabkan luka berat ;

b.dengan pidana penjara selama-selamanya lima belas tahun, jika karena perbuatan itu mengakibatkan matinya orang.

Pasal 479 h ayat (2) menentukan sasarannya adalah pesawat udara dalam penerbangan. Karenanya harus digolongkan kepada kejahatan penerbangan. Demikian pula ayat (3)-nya, karena “penumpang pesawat udara”, mengindikasikan setidaknya-tidaknya pesawat udara itu “dalam dinas”.

Menurut Djoko Prakoso, berdasarkan tujuan dibuatnya Undang-undang No. 4 Tahun 1976, maka kejahatan penerbangan dapat dibagi menjadi:⁴⁰

1. Penguasaan pesawat udara secara melawan hukum

Undang-undang No. 4 Tahun 1976 dibuat dimaksudkan untuk mencegah dan memberantas kejahatan penguasaan pesawat udara secara melawan hukum

Pasal 479 l : perbuatan melawan hukum merampas atau mempertahankan perampasan atau menguasai pesawat udara dalam penerbangan

Pasal 479 j : ketentuan ini mengatur tindak pidana penerbangan yang biasa disebut dengan pembajakan pesawat udara

2. Kejahatan yang mengancam keselamatan penerbangan sipil

Undang-undang No. 4 Tahun 1976 dibuat dimaksudkan untuk melindungi keselamatan penerbangan sipil

Pasal 479 l : dengan sengaja melakukan perbuatan kekerasan terhadap seseorang di dalam pesawat udara dalam penerbangan

Pasal 479 m : dengan sengaja dan melawan hukum merusak pesawat udara dalam dinas

Pasal 479 n : dengan sengaja dan melawan hukum menempatkan alat

Pasal 479 o : pemberatan pidana bagi tindak pidana yang diatur dalam pasal 479 huruf l, m dan n

⁴⁰ Djoko Prakoso, *Tindak Pidana Penerbangan di Indonesia*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1984, h. 59

3. Perbuatan-perbuatan tertentu lainnya yang membahayakan keamanan penerbangan.

Pasal 476 p : memberikan keterangan palsu yang dapat membahayakan keamanan pesawat udara dalam penerbangan

Pasal 479 q : melakukan perbuatan yang dapat membahayakan keamanan dalam pesawat udara dalam penerbangan

Pasal 479 r : melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat mengganggu ketertiban dan tata tertib di dalam pesawat udara dalam penerbangan

♦ Pengusaan pesawat udara secara melawan hukum

Mengenai kejahatan pembajakan pesawat udara dirumuskan dalam

Pasal 479 j KUHP, yang bunyi lengkapnya sebagai berikut:

Barang siapa dalam pesawat udara dengan kekerasan atau ancaman kekerasan atau ancaman dalam bentuk lainnya, merampas atau mempertahankan perampasan atau menguasai pengendalian pesawat udara dalam penerbangan, dipidana dengan pidana penjara selama-lamanya lima belas tahun.

Unsur-unsur kejahatan pembajakan udara tersebut adalah:

- a. melakukan perbuatan berupa merampas, atau mempertahankan perampasan atau menguasai pengendalian
- b. perbuatan itu ditujukan kepada pesawat udara yang dalam penerbangan
- c. perbuatan itu dilakukan dalam pesawat udara
- d. perbuatan itu dilakukan dengan kekerasan atau ancaman kekerasan dalam bentuk lain.

Apabila melihat rumusan Pasal 479 i KUHP, pasal ini juga dapat dikualifikasikan sebagai “pembajakan pesawat udara” atau seperti rumusan dalam Pasal 4 ke-4 KUHP “penguasaan pesawat udara secara melawan hukum”. Akan tetapi Pasal 479 i ini tidak disebut dalam Pasal 4 ke-4 KUHP. Padahal kalau diperbandingkan dengan rumusan Pasal 479 j, maka perbuatan yang diancam pidana dalam kedua pasal itu adalah sama, yaitu “merampas atau mempertahankan perampasan pesawat udara dalam penerbangan”.

Ada perbedaan sedikit, sepanjang menyangkut perbuatannya dan ancaman sanksi pidananya, ialah dalam Pasal 479 i selanjutnya diancam pidana dua belas tahun “,menguasai pesawat udara dalam penerbangan”, sedangkan dalam Pasal 479 j diancam pidana lima belas tahun “menguasai pengendalian pesawat udara”. Menguasai pengendalian ini adalah terjemahan dari *exercises control* seperti yang tersebut dalam Pasal 1 sub a Konvensi The Hague 1970.⁴¹ Unsur lain yang sama dalam hal ini adalah bahwa pesawat udara yang dikuasai itu adalah dalam penerbangan (*in flight*), yang pengertiannya diuraikan dalam Pasal 95 b KUHP.

Membandingkan Pasal 479 i dengan Pasal 479 j dapat dijumpai perbedaan lain. Dalam Pasal 479 j, perbuatan perampasan dan sebagainya itu dilakukan dengan “kekerasan atau ancaman kekerasan

⁴¹ Lihat Pasal 1 sub a Konvensi The Hague 1970

atau ancaman dalam bentuk lainnya”, sedang dalam Pasal 479 i perbuatan itu dilakukan dengan “perbuatan yang melawan hukum”. Sebenarnya kalau unsur-unsur dari kedua pasal itu digabungkan, maka akan sama dengan rumusan *hijacking* dalam Pasal 1 sub a Konvensi Hague 1970.

Dalam Pasal 479 j disebutkan tiga cara, ialah : “dengan kekerasan, ancaman kekerasan atau ancaman dalam bentuk lain”, yang digunakan oleh pembajak untuk mencapai tujuannya. Apa yang diartikan dengan “kekerasan” tidak dapat dijumpai dalam undang-undang. Pada umumnya “kekerasan” itu dapat diartikan sebagai penggunaan kekuatan fisik terhadap orang atau barang sedemikian rupa, sehingga cukup membahayakan. Penggunaan kekerasan terwujud dalam memukul dengan tangan saja, memukul dengan senjata, menyekap, mengikat, menahan dan sebagainya.⁴²

Mengenai ancaman kekerasan dapat dikemukakan, bahwa selalu harus ditinjau sifat dari perbuatan yang dilakukan juga diperhatikan pula bagaimana pandangan dari orang yang mendapat ancaman itu. Misal, pilot diancam oleh orang yang tampaknya membawa granat di sakunya untuk merubah rute penerbangannya, akan tetapi kemudian ternyata bahwa orang itu tidak membawa apa-apa. Dalam hal ini tetap ada ancaman kekerasan. Sedangkan ancaman dalam bentuk lain ialah

⁴² Anwar, Moch., *Hukum Pidana Bagian Khusus (KUHP Buku II)*, Penerbit Alumni Bandung, 1979, h. 25

ancaman selain dengan kekerasan. Ancaman tersebut bisa berupa *chantage (blackmail)* ialah akan mencemarkan nama dengan membuka rahasia dari yang diancam.

Pembajakan udara yang diancam pidana dalam Pasal 479 j ini kiranya tidak ditujukan kepada pilot pesawat itu sendiri, mengingat maksud dan sejarah terbentuknya pasal ini, pilot pesawat itu sejak semula sudah mempunyai kekuasaan atas pesawatnya.⁴³ Namun dalam Pasal 479 i pembentuk undang-undang mencantumkan unsur melawan hukum, meskipun perbuatan merampas dan sebagainya itu sudah tidak diragukan akan sifatnya yang bertentangan dengan hukum. Menurut Sudarto, pencantuman unsur dengan perbuatan yang melawan hukum itu tidaklah perlu.

Ajaran sifat melawan hukum yang materiil mempunyai arti, bahwa perbuatan seseorang yang memenuhi rumusan undang-undang pidana, belum berarti perbuatannya bersifat melawan hukum, sebab disamping itu masih perlu diperhitungkan apakah perbuatan itu bertentangan benar-benar dengan tata ataupun rasa keadilan dalam masyarakat atau sebaliknya perlu diperhitungkan apakah ada alasan yang menghapuskan sifat melawan hukumnya perbuatan baik yang terdapat dalam undang-undang maupun yang diluar undang-undang, yang lazim disebut alasan pembenar.

⁴³ Sudarto, *op. cit.*, h. 26

Jadi melawan hukum, apabila diartikan secara materiil, tidak hanya bertentangan apa yang dilarang oleh undang-undang saja akan tetapi juga bertentangan dengan apa yang oleh masyarakat dipandang susila atau patut.

Demikianlah persamaan dan perbedaan antara delik yang diuraikan dalam Pasal 479 j KUHP dan yang diuraikan dalam Pasal 479 i KUHP. Dari apa yang sudah dikemukakan, maka keduanya dapat dikualifikasikan sebagai pembajakan pesawat udara. Akan tetapi karena Pasal 479 i KUHP tidak dicantumkan dalam Pasal 4 ke-4 KUHP, maka apabila delik itu dilakukan oleh orang asing di luar wilayah Indonesia dalam dan terhadap pesawat udara asing, pasal tersebut tidak dapat diperlakukan. Lain halnya dengan delik yang tercantum dalam Pasal 479 j KUHP, karena dicantumkan dalam Pasal 4 ke-4 KUHP, maka meskipun pembuatnya bukan orang Indonesia dan melakukan delik itu dalam dan terhadap pesawat udara bukan pesawat udara Indonesia serta *Locus delicti*-nya di luar wilayah Indonesia, pembuat tersebut dapat dikenai Pasal 479 J KUHP.

Pasal 479 k menentukan syarat pemberatan maksimum ancaman pidana untuk delik tersebut pada Pasal 479 i dan j. Syarat pemberatan tersebut apabila:

- a. dilakukan oleh dua orang atau lebih bersama-sama ;
- b. sebagai kelanjutan permufakatan jahat,
- c. dilakukan dengan direncanakan lebih dahulu,

- d. mengakibatkan luka berat seseorang,
- e. mengakibatkan kerusakan pada pesawat udara tersebut, sehingga dapat membahayakan penerbangan,
- f. dilakukan dengan maksud untuk merampas kemerdekaan seseorang.

Pidana yang diancamkan adalah pidana penjara seumur hidup atau sementara maksimum dua puluh tahun. Dan apabila akibat dari tindakan tersebut Pasal 479 i dan j adalah matinya seseorang atau hancurnya pesawat udara itu, maka selain dari pidana yang diancamkan pada ayat (1) juga diancam pidana mati.

◆ Kejahatan yang mengancam keselamatan penerbangan sipil

Dalam Pasal 479 I yang menjadi sasaran adalah seseorang di dalam pesawat udara dalam penerbangan. Namun delik ini belum sempurna jika yang terjadi hanya perbuatan kekerasan terhadap seseorang tersebut. Delik ini baru sempurna, jika perbuatan itu dapat membahayakan keselamatan pesawat udara tersebut. Pengertian bahaya dalam pasal ini harus dipandang secara objektif karena ada unsur kesengajaan (*dolus*), jadi bukan culpa. Bahaya dipandang secara objektif, artinya:

“tidak menjadi soal apakah si pelaku menganggap adanya bahaya ini, melainkan harus ada hal-hal yang pada waktu perbuatan dilakukan, dalam pandangan orang biasa pada umumnya,

menyebabkan dapatlah diperkirakan akan datang suatu malapetaka tertentu. Bahaya ini juga dianggap sudah ada, meskipun nyatanya ada hal-hal yang baru datang, tanpa disangka sebelumnya, dan yang turut menyebabkan datangnya malapetaka.”⁴⁴

Pasal 479 l ini sesuai dengan Pasal 1 ayat (1) a Konvensi Montreal 1971.⁴⁵

Pasal 479 m merupakan delik yang intensitasnya atau derajat keberbahayaannya lebih tinggi daripada yang diatur pada Pasal 479 e atau g. Penerapan dalam pasal ini dipersyaratkan bahwa pesawat udara tersebut harus dalam dinas atau dalam bahasa asingnya “*in service*”. Makna dari istilah ini terdapat dalam Pasal 95 c KUHP yang sudah dibicarakan di atas. Merusakkan adalah suatu perbuatan terhadap benda yang tidak menimbulkan akibat yang berat pada benda itu, hanya sebagian daripada benda itu yang rusak. Benda masih dapat dipergunakan.⁴⁶

Pasal 479 m ini sesuai dengan Pasal 1 ayat (1) b Konvensi Montreal 1971.⁴⁷

⁴⁴ Wirjono Prodjodikoro, *Tindakan-tindakan Pidana Tertentu di Indonesia*, cet II, Penerbit PT Eresco, Jakarta, 1974, h. 138

⁴⁵ Lihat Pasal 1 ayat (1) a Konvensi Montreal 1971.

⁴⁶ Anwar, Moch., *op. cit.*, h. 26

⁴⁷ Lihat Pasal 1 ayat (1) b Konvensi Montreal 1971.

Delik yang diatur pada Pasal 479 n dapat juga dikatakan delik sabotase. Alat atau bahan dalam ketentuan pasal ini adalah alat atau bahan yang dapat menghancurkan pesawat udara atau menyebabkan kerusakan pesawat udara tersebut. Kehancuran atau kerusakan tidak mesti harus sudah terjadi. Pesawat udara yang dimaksud di dalam pasal ini adalah pesawat udara dalam dinas.

Pasal 479 n ini sesuai dengan Pasal 1 ayat (1) c Konvensi Montreal 1971.⁴⁸

Ketentuan di Pasal 479 o merupakan syarat pemberatan ancaman pidana terhadap Pasal: 479 l, m dan n. Syarat-syarat yang dimaksud dalam pasal-pasal itu adalah:

- a. dilakukan oleh dua orang atau lebih bersama-sama
- b. sebagai kelanjutan dari permufakatan jahat
- c. dilakukan dengan perencanaan terlebih dahulu
- d. mengakibatkan luka berat bagi seseorang

Syarat-syarat di atas merupakan syarat-syarat alternatif bagi pemberatan pidana dari pidana yang dimaksud dalam Pasal 479 huruf l, m dan n. Maksimum ancaman pidananya ditentukan pidana penjara seumur hidup atau selama-lamanya dua puluh tahun. Dalam hal mengakibatkan matinya seseorang atau hancurnya pesawat udara diancamkan pidana mati.

⁴⁸ Lihat Pasal 1 ayat (1) c Konvensi Montreal 1971.

Ancaman pidana yang berat ini sesuai dengan yang diharapkan oleh Pasal 3 Konvensi Montreal.⁴⁹

- ♦ Perbuatan-perbuatan tertentu lainnya yang membahayakan keamanan penerbangan.

Tiga pasal berikutnya yaitu Pasal 479 p, q dan r mengatur tindakan terlarang lainnya yang sangat erat hubungannya dengan keamanan pesawat udara dalam penerbangan, keamanan atau ketertiban dalam pesawat udara dalam penerbangan. Tindakan terlarang di Pasal 479 p ialah memberi keterangan yang diketahuinya palsu dan karenanya membahayakan pesawat udara tersebut. Yang dimaksud dengan memberikan keterangan yang diketahuinya palsu dalam ketentuan ini adalah perbuatan-perbuatan seperti pemberitahuan adanya ancaman bom lewat telepon atau alat komunikasi lainnya.

Di Pasal 479 q dan r tindakan terlarang itu tidak diperinci melainkan secara umum dirumuskan dengan kata-kata melakukan suatu perbuatan.⁵⁰ Perbuatan yang dapat membahayakan keamanan pesawat udara dalam penerbangan menurut Pasal 479 q adalah perbuatan yang nyata-nyata membahayakan keamanan penerbangan seperti membuka pintu darurat atau pintu utama, merusak alat-alat pelampung atau alat-alat penyelamat

⁴⁹ Lihat Pasal 3 Konvensi Montreal 1971.

⁵⁰ S.R. Sianturi, *op. cit.*, h. 481

lainnya. Sedangkan yang dimaksud dalam Pasal 479 r dengan perbuatan yang nyata-nyata bertentangan dengan ketertiban, dan tata tertib (disiplin) dalam pesawat udara adalah dengan sengaja mabuk-mabukan, membuat onar, kegaduhan dan lain sebagainya

2. UU NO 15 TAHUN 2003

Ketentuan perundang-undangan berkaitan dengan masalah pembajakan pesawat udara di dalam UU No. 4 Tahun 1976, dinilai belum secara komprehensif dan memadai untuk memberantas kejahatan pembajakan pesawat udara. Oleh karena itu, ketentuan mengenai pembajakan pesawat udara kembali diatur di dalam UU No. 15 Tahun 2003 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Terorisme.

Di dalam Undang-undang terorisme tersebut, tindak pidana yang terkait dengan pembajakan pesawat udara merupakan salah satu bentuk tindak pidana terorisme. Hal itu diatur di ketentuan Pasal 8 yang merupakan penjabaran dari tindak pidana tentang kejahatan penerbangan dan kejahatan terhadap sarana/prasarana penerbangan sebagaimana dimaksud dalam Bab XXIX A KUHP yang telah ditambah oleh Pasal 3 UU No. 4 Tahun 1976.

Ada perbedaan ketentuan pidana kejahatan terhadap sarana/prasarana penerbangan di dalam UU No. 4 Tahun 1976 dengan UU No. 15 Tahun 2003. Meskipun hal yang diatur di kedua undang-undang itu sama, namun ancaman hukuman dalam undang-undang

terorisme jauh lebih berat.⁵⁰ Dalam UU No. 4 Tahun 1976 ancaman hukuman pidana kejahatan yang satu dengan yang lain berbeda-beda, dalam UU No. 15 Tahun 2003 ancaman pidananya sama, tidak peduli apakah perbuatan itu di sengaja ataupun karena kealpaan. Selain itu, jika ketentuan UU No. 4 Tahun 1976 tidak mengatur mengenai pidana minimum khusus, UU No. 15 Tahun 2003 mengatur ketentuan penjatuhan pidana minimum khusus yaitu 4 (empat) tahun penjara. Ketentuan mengenai penjatuhan pidana minimum khusus ini dan ketentuan mengenai penjatuhan pidana mati atau pidana seumur hidup tidak berlaku untuk pelaku kejahatan yang berusia di bawah 18 (delapan belas) tahun.⁵¹

Disamping pelaku, setiap orang yang melakukan permufakatan jahat, percobaan, atau pembantuan untuk melakukan kejahatan terhadap sarana/prasarana penerbangan dipidana dengan pidana yang sama sebagai pelaku kejahatan.⁵² Ketentuan itu juga berlaku bagi setiap orang di luar wilayah Republik Indonesia yang memberikan bantuan, kemudahan, sarana, atau keterangan untuk terjadinya terhadap sarana/prasarana penerbangan.⁵³ Yang dimaksud dengan “bantuan” adalah tindakan memberikan bantuan baik sebelum maupun pada saat kejahatan dilakukan. Sedangkan yang dimaksud dengan “kemudahan”

⁵⁰ Lihat Pasal 6 UU 15 Tahun 2003

⁵¹ ibid, lihat Pasal 19

⁵² ibid, lihat Pasal 15

⁵³ ibid, lihat Pasal 16

adalah tindakan memberikan bantuan setelah kejahatan dilakukan.

Setiap orang yang dengan sengaja memberikan bantuan atau kemudahan terhadap pelaku kejahatan terhadap sarana/prasarana penerbangan, dengan:

- a. memberikan atau meminjamkan uang atau barang atau harta kekayaan lainnya kepada pelaku;
- b. menyembunyikan pelaku;
- c. menyembunyikan informasi

menurut Pasal 13, dipidana dengan pidana penjara paling singkat 3 (tiga) tahun dan paling lama 15 (lima belas) tahun.

Ancaman pidana yang berat, yaitu pidana mati atau pidana penjara seumur hidup, juga ditujukan bagi setiap orang yang merencanakan dan/atau menggerakkan orang lain untuk melakukan kejahatan terhadap sarana/prasarana penerbangan.⁵⁴ Dalam ketentuan ini yang dimaksud dengan merencanakan termasuk mempersiapkan baik secara fisik, finansial, maupun sumber daya manusia, sedangkan yang dimaksud dengan "menggerakkan" adalah melakukan hasutan dan provokasi, pemberian hadiah atau uang atau janji-janji. Ketentuan ini ditujukan terhadap *auctor intelektualis*.

⁵⁴ *ibid*, lihat Pasal 14

o

Ketentuan tentang yurisdiksi diatur dalam Pasal 4 UU No. 15 Tahun 2003 ditetapkan bahwa undang-undang ini berlaku terhadap kejahatan yang dilakukan:

- a. terhadap warga negara Republik Indonesia di luar wilayah negara Republik Indonesia;
- b. terhadap fasilitas negara Republik Indonesia di luar negeri termasuk tempat kediaman pejabat diplomatik dan konsuler Republik Indonesia;
- c. dengan kekerasan atau ancaman kekerasan untuk memaksa pemerintah Republik Indonesia melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu;
- d. untuk memaksa organisasi internasional di Indonesia melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu;
- e. di atas pesawat udara yang terdaftar berdasarkan undang-undang negara Republik Indonesia pada saat kejahatan itu dilakukan; atau
- f. oleh setiap orang yang tidak memiliki kewarganegaraan dan bertempat tinggal di wilayah negara Republik Indonesia.

Pasal 3 angka 2 UU No. 15 Tahun 2003 menentukan bahwa yurisdiksi juga dimiliki oleh negara lain, apabila:

- a. kejahatan dilakukan oleh warga negara dari negara yang bersangkutan;
- b. kejahatan dilakukan terhadap warga negara dari negara yang bersangkutan;
- c. kejahatan tersebut dilakukan di negara yang bersangkutan;
- d. kejahatan dilakukan terhadap suatu negara atau fasilitas pemerintah dari negara yang bersangkutan di luar negeri termasuk perwakilan negara asing atau tempat kediaman pejabat diplomatik atau konsuler dari negara yang bersangkutan;
- e. kejahatan dilakukan dengan kekerasan atau ancaman kekerasan memaksa negara yang bersangkutan melakukan sesuatu atau tidak melakukan sesuatu;
- f. kejahatan dilakukan terhadap pesawat udara yang dioperasikan oleh pemerintah negara yang bersangkutan; atau
- g. kejahatan dilakukan di atas pesawat udara yang terdaftar berdasarkan undang-undang negara yang bersangkutan pada saat kejahatan itu dilakukan.

Ada persamaan ketentuan yurisdiksi tersebut dengan Ketentuan-ketentuan dalam UU No. 4 Tahun 1976 dan Konvensi Tokyo 1963, Konvensi Hague 1970, dan Konvensi Montreal 1971. Pasal 4 huruf (e) sama dengan ketentuan Pasal 1 angka 1 UU No. 4 Tahun 1976 mengubah Pasal 3 KUHP. Pasal 2 angka 2 huruf (a) yang merupakan asas personalitas aktif dan huruf (b) yang merupakan asas personalitas pasif, bila digabungkan akan sama dengan Pasal 4 Konvensi Tokyo. Pasal 2 angka 2 huruf (c) sama dengan Pasal 5 Konvensi Montreal 1971. Selain itu ketentuan Pasal 2 angka 2 huruf (g) juga sama dengan Pasal 3 Konvensi Tokyo, Pasal 4 huruf (a) Konvensi Hague, dan Pasal 5 huruf (b) Konvensi Montreal.

Kejahatan terhadap sarana/prasarana penerbangan, termasuk di dalamnya kejahatan pembajakan pesawat udara, dikecualikan dari pembajakan pesawat udara yang bermotif politik, yang dapat menghambat proses ekstradisi.⁵⁵ Ketentuan ini dimaksudkan agar pembajakan pesawat udara tidak dapat berlindung di balik latar belakang, motivasi, dan tujuan politik untuk menghindarkan diri dari hukuman. Ketentuan ini juga untuk meningkatkan efisiensi dan efektivitas perjanjian ekstradisi dan bantuan hukum timbal balik dalam masalah pidana antara Indonesia dengan negara lain.

⁵⁵ ibid, lihat Pasal 5

Dengan berlakunya UU No. 15 Tahun 2003, ketentuan-ketentuan yang sebelumnya telah diatur baik di dalam KUHP maupun UU No. 4 Tahun 1976 dengan sendirinya menjadi tidak berlaku lagi. Hal ini sesuai dengan asas bahwa peraturan perundang-undangan yang baru mengalahkan peraturan perundang-undangan yang lama. Sebaliknya, ketentuan-ketentuan UU No. 4 Tahun 1976 yang tidak diatur dalam ketentuan UU 15 Tahun 2003, misal Pasal 4 angka 4 yang merupakan penerapan asas universal dalam hukum pidana Indonesia dan Pasal 95a, b, dan Pasal 95 c, masih tetap berlaku.

BAB IV
KESIMPULAN DAN SARAN

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

1. Kesimpulan

Dari penjelasan yang telah diuraikan di atas maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Saat ini terdapat tiga buah konvensi internasional yang menyangkut kejahatan penerbangan sipil, masing-masing (1) Konvensi Tokyo 1963 tentang pelanggaran-pelanggaran dan Tindakan-tindakan Tertentu Yang Dilakukan Di Dalam Pesawat Udara (*Convention on Offences and Certain other Acts Committed on Board Aircraft*), (2) Konvensi Hague 1970 tentang Pemberantasan Penguasaan Pesawat Udara Secara Melawan Hukum (*Convention for the Suppression of Unlawful Seizure of Aircraft*) dan (3) Konvensi Montreal 1971 tentang Pemberantasan Tindakan-tindakan Melawan Hukum yang Mengancam Keselamatan Penerbangan Sipil (*Convention for the Suppression of Unlawful Acts Against the Safety of Civil Aviation*).

Konvensi tersebut secara tegas mengatur mengenai pelaksanaan yurisdiksi terhadap pembajakan pesawat udara dan tindak pidana penerbangan lainnya. Namun pengaturan

yurisdiksi itu hanya menunjuk pada negara-negara peserta konvensi. Hal itu berarti tidak berlaku yurisdiksi universal.

2. Setelah diterima dan disahkannya konvensi-konvensi Tokyo (1963), Den Haag (1970), Montreal (1971) dengan Undang-undang No.2 Tahun 1976, maka dengan Undang-Undang Republik Indonesia No. 4 Tahun 1976 tanggal 27 April 1976 diundangkanlah Undang-undang tentang perubahan dan penambahan beberapa pasal dalam KUHP bertalian dengan perluasan berlakunya ketentuan perundang-undangan pidana, Kejahatan Penerbangan dan Kejahatan Terhadap Sarana/Prasarana Penerbangan.

Undang-undang ini dapat dibagi menjadi tiga bagian, yaitu:

- ◆ Perluasan Pasal 3 dan Pasal 4 KUHP;
- ◆ Penambahan ketentuan Pasal 95;
- ◆ Penambahan pasal berupa delik di KUHP.

Dengan UU No. 15 Tahun 2003 tentang Pemberantasan Tindak Pidana Terorisme, ketentuan mengenai kejahatan penerbangan dan kejahatan terhadap sarana/prasarana penerbangan diatur kembali dengan ancaman pidana yang jauh lebih berat.

2. Saran

1. Hukum Internasional hanya mewajibkan negara peserta konvensi untuk melaksanakan yurisdiksinya dan menghukum

serta tidak memberikan *safe havens* kepada pelaku kejahatan pembajakan pesawat udara. Sedangkan bagi negara bukan peserta tidak ada pengaturannya.

Prinsip yurisdiksi universal dan prinsip *aut dedere aut judicare* (kewajiban negara untuk mengekstradisi atau menuntut pelaku) menjadi upaya untuk menghindari kekosongan hukum dan agar tidak ada celah bagi pelaku untuk meloloskan dirinya dari yurisdiksi negara manapun.

2. Perundang-undangan Indonesia telah mengatur ketentuan pidana dalam rangka menanggulangi kejahatan pembajakan pesawat udara, namun masih terdapat ketentuan yang dapat memungkinkan pelaku untuk lolos dari hukuman.

Oleh karena itu dalam membentuk undang-undang agar pembuat undang-undang lebih cermat dalam merumuskan ketentuan-ketentuan.

DAFTAR BACAAN

DAFTAR BACAAN

Buku-buku:

Abdurrajsjid, Prijatna, *Majalah Ilmu Hukum Pengetahuan Masyarakat*, Unpad, Jilid III No.3, 1971

Anwar, Moch., *Hukum Pidana Bagian Khusus (KUHP Buku II)*, Penerbit Alumni Bandung, 1979

Blac, Henry Campbell; *Black's Law Dictionary*. 5th ed. USA: West Publishing, 1979.

Kamus Besar Bahasa Indonesia

Martono, K., *Hukum Udara, Angkasa Udara dan Hukum Angkasa*, cet. I, Alumni, Bandung, 1987

Moeljatno, *Asas-asas Hukum Pidana*, Gadjah Mada University Press, 1980

Prakoso, Djoko, *Tindak Pidana Penerbangan di Indonesia*, Ghalia Indonesia, Jakarta, 1984,

Prodjodikoro, Wirjono, *Tindakan-tindakan Pidana Tertentu di Indonesia*, cet II, Penerbit PT Eresco, Jakarta, 1974,

Sianturi, S.R., *Tindak Pidana di KUHP*, Alumni AHM-PTHM, Jakarta, BPK Gunung Mulia, 1983,

Starke, J.G., *Pengantar Hukum Internasional*, Buku I, Justitia Study Group, Bandung, 1986

Sudarto, *Kapita Selekta Hukum Pidana*, Alumni, Bandung, 1981,

Konvensi-Konvensi

Convention on offences and certain other acts committed on board aircraft, signed at Tokyo on 14 September 1963

Convention for the suppression of unlawful seizure of aircraft, signed at The Hague on 16 December 1970.

Convention for the suppression of unlawful acts against the safety of civil aviation, signed at Montreal on 23 September 1971.

Convention on International Civil Aviation, signed at Chicago on 8 December 1944,

Perundang-undangan

KUHP terjemahan R. Soesilo

Undang-undang No.2 Tahun 1976 tentang Pengesahan Konvensi Tokyo 1963, Konvensi The Hague 1970, dan Konvensi Montreal 1971.

Undang-undang No. 4 Tahun 1976 tentang Perubahan dan Penambahan Beberapa Pasal Dalam KUHP Bertalian Dengan Perluasan Berlakunya Ketentuan Perundang-undangan Pidana, Kejahatan Penerbangan dan Kejahatan Terhadap Sarana / Prasarana Penerbangan.

Undang-undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan.

Lain-Lain

Majalah Yuridika Fakultas Hukum Unair

Surat kabar

Internet