

**DOMISILI HUKUM UNTUK MENJAMIN EKSEKUSI JAMINAN
FIDUSIA PESAWAT TERBANG (STUDI KASUS PUTUSAN NOMOR
142/PDT.P/2019/PN.TIM)**

***LEGAL DOMICILE FOR ENSURING THE EXECUTION OF AIRCRAFT
FIDUCIARY SECURITY (CASE STUDY OF DECISION NUMBER
142/PDT.P/2019/PN.TIM)***

Deddy Risnanto

Universitas Pelita Harapan

Citation Structure Recommendation :

Risnanto, Deddy. *Domisili Hukum untuk Menjamin Eksekusi Jaminan Fidusia Pesawat Terbang (Studi Kasus Putusan Nomor 142/Pdt.P/2019/Pn.Tim)*. Rewang Rencang : Jurnal Hukum Lex Generalis. Vol.6. No.4 (2025).

ABSTRAK

Pengadaan pesawat udara sebagai sarana transportasi nasional memerlukan investasi besar dan melibatkan pembiayaan oleh lembaga keuangan, sehingga menuntut adanya kepastian hukum atas jaminan kebendaan yang dibebankan pada pesawat udara. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan tidak secara eksplisit menentukan lembaga jaminan yang digunakan, namun Pasal 71 membuka ruang pembebanan kepentingan internasional berdasarkan perjanjian jaminan kebendaan, pengikatan hak bersyarat, atau sewa guna usaha yang tunduk pada Konvensi Cape Town. Kajian ini menggunakan metode penelitian yuridis normatif untuk menelaah pengaturan jaminan pesawat udara serta efektivitas mekanisme Irrevocable Deregistration and Export Request Authorization (IDERA) dalam menjamin kepastian hukum bagi kreditur. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pesawat udara memenuhi karakteristik benda tidak bergerak sehingga secara substansial lebih tepat dijadikan objek jaminan hipotek. Selain itu, IDERA memberi perlindungan bagi kreditur untuk menghapus pendaftaran serta mengeksport pesawat apabila debitur wanprestasi. Namun, pelaksanaannya menghadapi kendala apabila perjanjian memilih yurisdiksi asing atau arbitrase internasional, sehingga pengadilan Indonesia tidak berwenang memberikan tindakan sementara sebagaimana tampak dalam beberapa putusan pengadilan. Oleh karena itu, pemilihan hukum dan yurisdiksi dalam kontrak internasional menjadi faktor penting untuk memastikan efektivitas eksekusi jaminan pesawat udara di wilayah Indonesia.

Kata Kunci: Hipotek, IDERA, Jaminan Kebendaan, Kepentingan Internasional, Konvensi Cape Town, Pesawat Udara

ABSTRACT

The acquisition of aircraft as a component of national transportation infrastructure requires substantial investment and typically involves financing from banking and non-bank financial institutions. This condition necessitates legal certainty regarding security interests that may be imposed on aircraft. Although Law Number 1 of 2009 on Aviation does not explicitly stipulate the type of security right applicable to aircraft, Article 71 recognizes the possibility of creating an international interest arising from security agreements, title reservation arrangements, or leasing agreements governed by the Cape Town Convention. This study employs a normative juridical method to examine the legal framework governing aircraft as objects of security and to assess the effectiveness of the Irrevocable Deregistration and Export Request Authorization (IDERA) in safeguarding creditors' interests. The findings show that aircraft fulfill the characteristics of immovable property for security purposes and are therefore most appropriately encumbered through a hypothec. Moreover, IDERA provides protection to creditors by granting authority to deregister and export the aircraft in the event of debtor default. However, implementation challenges arise when contracting parties choose foreign governing law or international arbitration tribunals, limiting the jurisdiction of Indonesian courts to grant interim measures, as reflected in several court decisions. Accordingly, the choice of law and forum in international aircraft financing contracts plays a decisive role in ensuring the enforceability of security interests and the effectiveness of aircraft repossession within Indonesian territory.

Keywords: *Hypothec, IDERA, Security Interest, International Interest, Cape Town Convention, Aircraft*

A. PENDAHULUAN

Pasal 1 ayat (3) UUD 1945 (Perubahan Ketiga) mengatur bahwa "Negara Indonesia adalah Negara Hukum". Dalam kerangka konsep Negara Hukum, prinsip utama yang dijunjung tinggi adalah bahwa hukum harus menjadi panglima dalam segala dinamika kehidupan negara, menggantikan peran politik dan ekonomi. Ide mengenai Negara Hukum ini berkembang dengan membangun sistem hukum yang fungsional dan berkeadilan, serta diimbangi dengan penyusunan struktur kelembagaan politik, ekonomi, dan sosial yang tertib dan terorganisir. Selain itu, hal ini juga mencakup pembentukan budaya dan kesadaran hukum yang rasional serta impersonal dalam interaksi sosial, kenegaraan dan kebangsaan. Untuk mewujudkan hal tersebut, diperlukan pembangunan sistem hukum yang baik (*law making*) dan penegakannya (*law enforcing*), yang dimulai dengan konstitusi sebagai sumber hukum tertinggi.¹

¹ Jimly Asshiddiqie, *Gagasan Negara Hukum Indonesia*, BPHN (Badan Pembinaan Hukum Nasional), Jakarta, 2012.

Indonesia, sebagai negara kepulauan dengan wilayah yang sangat luas, memiliki total luas sebesar 8.400.000 km², dengan panjang garis pantai mencapai 108.000 km dan luas laut sekitar 5.800.000 km². Negara ini terdiri dari 17.504 pulau yang tersebar dari Sabang di barat hingga Merauke di timur.² Kedaulatan Negara Kesatuan Republik Indonesia meliputi wilayah udara yang membentang dari Sabang di utara hingga Rote di selatan, mencakup seluruh wilayah nusantara. Untuk memfasilitasi integrasi antar pulau, pemerintah Indonesia berfokus pada pembangunan infrastruktur transportasi, salah satunya adalah pembangunan bandara sebagai sarana transportasi udara yang vital.

Konektivitas ini bertujuan untuk memastikan bahwa hasil pembangunan dapat dirasakan oleh seluruh lapisan masyarakat, serta mendorong pertumbuhan ekonomi dan pemerataan pembangunan di seluruh wilayah. Dalam rangka mencapai tujuan tersebut, Kementerian Perhubungan terus mengembangkan jaringan bandara di berbagai daerah, dengan prioritas pada wilayah yang berpotensi sebagai pusat pertumbuhan ekonomi, pusat industri pariwisata dan daerah penghubung yang dapat meningkatkan potensi ekonomi lokal.³

Sebagai tindak lanjut dari pembangunan infrastruktur, diperlukan alat transportasi yang dapat menghubungkan berbagai infrastruktur tersebut, khususnya bandara, untuk mewujudkan tujuan pembangunan yang disampaikan oleh Presiden Jokowi. Wilayah Indonesia yang sangat luas menuntut adanya alat transportasi yang cepat dan tangguh, yang menjadi kebutuhan mendesak yang tidak dapat ditawar. Dalam konteks ini, pesawat udara menjadi alternatif transportasi yang strategis untuk menghubungkan seluruh kepulauan Indonesia. Transportasi memiliki peran penting dalam memperkokoh wawasan nusantara, memperkuat ketahanan nasional, serta mempererat hubungan antar pulau, yang pada akhirnya mendukung pencapaian tujuan nasional yang berlandaskan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.

Namun, pengadaan pesawat udara sebagai sarana transportasi membutuhkan investasi yang sangat besar. Tantangan utama dalam pengadaan pesawat udara

² Mayjen TNI Agus Arif Fadila, *Pengantar Pimpinan*, Deputy Kebangsaan Lemhanas RI, 24 Oktober 2023.

³ Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, *Pembangunan Bandara untuk Tingkatkan Konektivitas dan Dukung Pariwisata*, diakses dari <https://dephub.go.id/post/read/pembangunan-bandara-untuk-tingkatkan-konektivitas-dan-dukung-pariwisata>, diakses pada 23 April 2026.

adalah mahal nya biaya investasi, yang memerlukan kerjasama antara berbagai pihak, termasuk produsen pesawat, maskapai penerbangan, pihak perbankan, serta dukungan dari pemerintah. Dalam ranah bisnis, perusahaan jasa penerbangan memerlukan modal besar untuk pengadaan pesawat udara dan biaya operasional lainnya. Modal ini dapat disediakan oleh perusahaan perbankan, baik untuk investasi dalam pengadaan pesawat udara maupun untuk pembiayaan operasional melalui pinjaman.⁴

Pengadaan transportasi udara, khususnya pesawat, memerlukan investasi yang sangat besar. Kesulitan utama dalam pengadaan pesawat udara terletak pada tingginya biaya investasi, yang menuntut adanya kerjasama antara berbagai pihak, seperti produsen pesawat, maskapai penerbangan, pihak perbankan, serta dukungan dari pemerintah. Dalam konteks bisnis, perusahaan penerbangan membutuhkan modal yang besar, tidak hanya untuk pengadaan pesawat udara, tetapi juga untuk biaya operasional perusahaan. Permodalan ini umumnya dapat disediakan oleh perusahaan perbankan, baik dalam bentuk modal investasi untuk pengadaan pesawat udara maupun modal operasional melalui pinjaman.

Meskipun Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang menggantikan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tidak secara eksplisit mengatur jenis jaminan yang dapat dibebankan pada pesawat udara, terdapat perbedaan penting antara keduanya.⁵ Pada Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992, Pasal 12 ayat (1) dan (2) menyatakan bahwa pembebanan jaminan atas pesawat terbang dan helikopter dapat dilakukan melalui hipotik dan proses ini harus didaftarkan. Namun, meskipun terdapat ketentuan ini, kantor pendaftaran hipotik untuk pesawat terbang dan helikopter belum tersedia hingga dicabutnya undang-undang tersebut.⁶

Untuk memberikan kepastian hukum kepada pihak perbankan yang memberikan pendanaan dalam pengadaan pesawat udara, Pemerintah Indonesia telah meratifikasi "Cape Town Convention 2001" melalui Peraturan Pemerintah

⁴ Sinatrya S. Primandhana, *Permasalahan Mengenai Pembiayaan dan Nasionalitas Pesawat Udara*, Dharmasisya Journal, Vol.1, No.3 (September 2021).

⁵ Indonesia, *Undang-Undang tentang Penerbangan*, UU No.15 Tahun 1992, LN Tahun 1992 No.53, TLN No.3481.

⁶ DR. Endang Pandamsari, S.H., M.H., *Pesawat Udara Sebagai Jaminan*, Materi Hukum Jaminan, Magister Kenotariatan, UPH Jakarta.

Nomor 8 Tahun 2007 tentang Pengesahan Convention on International Interest in Mobile Equipment (Konvensi tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak), beserta protokol yang terkait. Ratifikasi ini menjadi dasar bagi pembentukan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, khususnya pada pasal-pasal yang mengatur mengenai “Kepentingan Internasional”.⁷ Kepentingan Internasional ini merujuk pada hak yang diperoleh kreditur sebagai akibat dari perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan, perjanjian pengikatan hak bersyarat dan/atau perjanjian hak sewa guna usaha yang tunduk pada konvensi mengenai kepentingan internasional dalam peralatan bergerak, serta protokol yang mengatur masalah-masalah khusus terkait peralatan udara.⁸

Penulisan makalah ini menerapkan metode penelitian yuridis normatif (*legal research*) yang berorientasi pada kajian kepustakaan. Prosedur penelitian meliputi identifikasi dan pengumpulan bahan hukum, analisis substantif terhadap bahan tersebut, penarikan kesimpulan, serta penyajian hasil dalam format makalah akademik. Sumber data yang digunakan bersifat sekunder, berupa bahan hukum primer dan sekunder, yang diperoleh melalui penelusuran sistematis terhadap peraturan perundang-undangan, putusan, serta literatur ilmiah yang relevan dengan permasalahan penelitian. Pendekatan ini bertujuan untuk menghasilkan pemahaman normatif dan interpretatif atas ketentuan hukum yang menjadi objek kajian.

B. PEMBAHASAN

1. Pengertian Jaminan

Istilah hukum “jaminan” merupakan terjemahan dari *zakerheidsstelling* atau “*security of law*”. Dalam seminar yang diselenggarakan oleh Badan Pembinaan Hukum Nasional mengenai lembaga hipotek dan jaminan lainnya di Yogyakarta pada 20–30 Juli 1977, pengertian jaminan secara resmi dirumuskan. Jaminan didefinisikan sebagai upaya untuk memastikan terpenuhinya kewajiban yang dapat dinilai dengan uang, yang timbul dari suatu perikatan hukum. Oleh karena

⁷ Indonesia, *Undang-Undang tentang Penerbangan*, UU No.1 Tahun 2009, LN Tahun 2009 No.1, TLN No.4956.

⁸ *Ibid.*

itu, hukum jaminan memiliki keterkaitan yang erat dengan hukum benda, mengingat objek jaminan biasanya berupa hak atas benda yang menjadi dasar pemenuhan kewajiban.⁹

J. Satrio mendefinisikan hukum jaminan sebagai pengaturan hukum yang mengatur jaminan-jaminan piutang seorang kreditur terhadap debitur. Sementara itu, menurut Dr. H. Salim HS., S.H., M.S., hukum jaminan dipahami sebagai keseluruhan kaedah hukum yang mengatur hubungan antara pemberi dan penerima jaminan, khususnya dalam konteks pembebanan jaminan untuk memperoleh fasilitas kredit. Definisi-definisi ini menekankan peran hukum jaminan dalam memastikan hak kreditur sekaligus mengatur kewajiban dan tanggung jawab pihak yang memberikan jaminan.¹⁰

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata) mengatur jaminan secara umum melalui ketentuan Pasal 1131 dan Pasal 1132.¹¹ Pasal 1131 menyatakan bahwa “Segala barang-barang bergerak dan tak bergerak milik debitur, baik yang sudah ada maupun yang akan ada, menjadi jaminan untuk perikatan-perikatan perorangan debitur itu.” Ketentuan ini menegaskan bahwa seluruh harta kekayaan debitur secara otomatis menjadi jaminan atas utang yang dibuat, baik untuk benda yang sudah ada maupun yang akan ada, sehingga memberikan hak kepada kreditur untuk memperoleh jaminan berupa harta milik debitur meskipun tidak ada perjanjian khusus sebelumnya. Sementara itu, Pasal 1132 menetapkan bahwa barang-barang tersebut menjadi jaminan bersama bagi seluruh kreditur, di mana hasil penjualan barang-barang tersebut dibagi menurut proporsi piutang masing-masing, kecuali terdapat alasan sah bagi beberapa kreditur untuk mendapatkan prioritas pembayaran. Ketentuan ini menegaskan prinsip solidaritas dan proporsionalitas dalam hubungan hukum antara debitur dan kreditur.

Selain istilah jaminan, konsep agunan juga umum digunakan dalam praktik perbankan. Pasal 1 angka 23 Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1998 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1992 menyebutkan bahwa

⁹ Salim HS, *Perkembangan Hukum Jaminan di Indonesia*, PT Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007, p.22.

¹⁰ *Ibid.*, p.6.

¹¹ Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (*Burgerlijk Wetboek*), Staatsblad 1847 Nomor 23.

agunan merupakan jaminan tambahan yang diserahkan oleh nasabah debitur kepada bank untuk memperoleh fasilitas kredit atau pembiayaan berbasis prinsip syariah.¹² Agunan bersifat aksesoir, yang keberadaannya bergantung pada perjanjian pokok, dengan tujuan utama memberikan kepastian bagi bank dalam pemberian fasilitas.¹³

Secara hukum, jaminan dibedakan menjadi jaminan kebendaan dan jaminan perorangan. Jaminan kebendaan melekat pada objek tertentu, memberikan hak prioritas bagi kreditur atas benda tersebut, dan mengikuti keberadaan benda. Sebaliknya, jaminan perorangan tidak melekat pada objek tertentu, melainkan dijamin melalui keseluruhan kekayaan penjamin sebagai bentuk tanggung jawab atas pemenuhan perikatan debitur.

2. Pengertian Kepentingan Internasional

Pasal 71 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (UU Penerbangan) menyatakan bahwa objek pesawat udara dapat dibebani dengan kepentingan internasional yang muncul dari perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan, perjanjian pengikatan hak bersyarat, atau perjanjian sewa guna usaha. Lebih lanjut, Penjelasan Pasal 71 Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2007 mengenai Pengesahan Konvensi Cape Town menegaskan bahwa yang dimaksud dengan “kepentingan internasional” adalah hak yang diperoleh kreditur berdasarkan perjanjian-perjanjian tersebut, yang tunduk pada konvensi mengenai kepentingan internasional dalam peralatan bergerak serta protokol terkait masalah khusus pada peralatan pesawat udara.¹⁴ Dengan kata lain, kepentingan internasional ini memberikan dasar hukum bagi kreditur untuk menegakkan haknya atas pesawat udara dalam konteks hukum internasional.

Dentons Firma Hukum Polycentric™ (jaringan kantor hukum terbesar di dunia) dalam laman websitenya menyampaikan bahwa Kepentingan Internasional yang diatur dalam Konvensi Cape Town adalah hak milik, keamanan, dan hak-hak tertentu lainnya atas objek pesawat udara yang dapat didaftarkan pada

¹² Indonesia, *Undang-Undang tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1992 tentang Perbankan*, UU No.10 Tahun 1998, LN Tahun 1998 No.182, TLN No.3790.

¹³ *Ibid.*

¹⁴ Indonesia, *Peraturan Presiden Republik Indonesia tentang Pengesahan Convention on International Interests in Mobile Equipment*, Perpres No.8 Tahun 2007, LN Tahun 2007 No.20.

Pendaftaran Internasional. Untuk menjadi kepentingan internasional, kepentingan tersebut harus diberikan kepada:

- a. lessor berdasarkan sewa;
- b. penerima tagihan berdasarkan perjanjian jaminan; atau
- c. lessor/penjual berdasarkan perjanjian jual beli atau sewa beli bersyarat.

Selain itu:

- a. perjanjian-perjanjian yang mendokumentasikan transaksi-transaksi di atas harus dibuat secara tertulis;
- b. pihak yang menyewakan, memberi beban atau penjual masing-masing berdasarkan perjanjian-perjanjian itu harus mempunyai kuasa hukum untuk melepaskan benda pesawat udara yang bersangkutan;
- c. "faktor penghubung" Cape Town harus diterapkan pada perjanjian (Faktor penghubung – pada transaksi apa yang berlaku?)

Urgensi penentuan domisili hukum dalam eksekusi jaminan fidusia pesawat terbang sangat berkorelasi dengan konsep '**pengalihan**' sebagaimana diatur dalam **Bab I Pasal 1 huruf (b)** Konvensi Cape Town. Ketentuan ini mensyaratkan adanya kejelasan status hukum saat terjadi pemindahan hak-hak terkait (*associated rights*). Tanpa domisili hukum yang disepakati secara tegas, proses 'pengalihan' berpotensi kehilangan daya eksekutorialnya ketika debitur wanprestasi. Akibatnya, eksekusi jaminan fidusia sering kali terhambat oleh konflik hukum antarnegara (*conflict of laws*) yang mempertanyakan validitas pengalihan tersebut, sehingga perlindungan bagi kreditur selaku pemegang jaminan menjadi tidak efektif.

3. Pengertian Pendaftaran Pesawat Udara

Dalam diskursus hukum penerbangan, pendaftaran pesawat udara (*aircraft registration*) sering kali direduksi maknanya sebatas prosedur administratif pencatatan aset. Padahal, dalam konteks jaminan kebendaan khususnya fidusia, pendaftaran memiliki fungsi yang jauh lebih fundamental, yakni fungsi konstitutif yang melahirkan identitas hukum (*legal identity*) dan kebangsaan (*nationality*) pesawat tersebut. Sebagaimana diatur dalam Pasal 17 Konvensi Chicago 1944, pesawat udara memiliki kewarganegaraan dari negara di mana pesawat tersebut

didaftarkan. Ketentuan ini diadopsi secara mutlak dalam hukum nasional Indonesia melalui Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.¹⁵

Urgensi pembahasan pendaftaran dalam jurnal ini terletak pada premis bahwa pesawat udara adalah *mobile equipment* (aset bergerak) yang melintasi batas-batas yurisdiksi negara setiap harinya. Tanpa adanya pendaftaran yang jelas, pesawat udara menjadi benda res nullius dalam konteks yurisdiksi internasional, atau setidaknya menjadi benda yang status hukumnya kabur (*stateless*). Bagi kreditur pemegang jaminan fidusia, ketidakjelasan pendaftaran adalah mimpi buruk. Pendaftaran lah yang menentukan "domisili hukum" (*legal domicile*) dari pesawat tersebut. Domisili ini bukan sekadar tempat parkir fisik pesawat, melainkan "rumah hukum" (*legal home*) yang menentukan hukum mana yang berlaku (*lex causae*) ketika terjadi sengketa kepemilikan atau wanprestasi.¹⁶

Oleh karena itu, pendaftaran pesawat udara harus dimaknai sebagai titik taut primer (*primary connecting factor*) dalam Hukum Perdata Internasional. Ketika sebuah pesawat didaftarkan di Indonesia (kode PK), maka secara otomatis pesawat tersebut tunduk pada kedaulatan hukum Indonesia, termasuk rezim hukum jaminan fidusia Indonesia. Tanpa pendaftaran yang valid, klaim kreditur untuk melakukan eksekusi fidusia akan kehilangan landasan teritorialnya, mengingat asas *lex rei sitae* (hukum tempat benda berada) pada benda bergerak seperti pesawat sering kali digantikan oleh hukum tempat pendaftaran (*law of the country of registration*) untuk menjamin kepastian hukum.

Namun, penerapan asas *lex rei sitae* menghadapi tantangan serius ketika diterapkan pada pesawat udara. Pesawat udara merupakan benda bergerak yang secara inheren berpindah-pindah lintas wilayah negara, bahkan lintas benua, dalam waktu singkat. Apabila domisili hukum pesawat udara ditentukan berdasarkan lokasi fisik sementara, maka akan timbul ketidakpastian hukum yang serius, khususnya dalam konteks pembebanan dan eksekusi hak kebendaan.

Oleh karena itu, doktrin hukum modern mengembangkan pendekatan alternatif, yaitu penentuan domisili hukum benda bergerak tertentu melalui

¹⁵ R. Goode, *Official Commentary on the Convention on International Interests in Mobile Equipment and Protocol thereto on Matters Specific to Aircraft Equipment*, International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT), Rome, 2013.

¹⁶ Y. Satyahadi, *Eksekusi Jaminan Pesawat Udara dalam Perspektif Konvensi Cape Town 2001*, Kencana, Jakarta, 2018.

mekanisme pendaftaran. Pendaftaran berfungsi sebagai “fiksi hukum” yang menetapkan lokasi yuridis benda, terlepas dari pergerakan fisiknya. Dalam konteks pesawat udara, pendaftaran menjadi dasar utama penentuan domisili hukum yang stabil, dapat diprediksi, dan mengikat pihak ketiga.

Pendaftaran pesawat udara berfungsi sebagai instrumen utama penetapan domisili hukum karena memenuhi beberapa kriteria fundamental. Pertama, pendaftaran bersifat publik dan dapat diakses oleh pihak berkepentingan, sehingga menciptakan transparansi dan kepastian hukum. Kedua, pendaftaran dilakukan oleh otoritas negara, sehingga memiliki kekuatan hukum yang mengikat dan diakui secara internasional. Ketiga, pendaftaran bersifat eksklusif, karena satu pesawat udara hanya dapat terdaftar pada satu negara dalam satu waktu. Melalui mekanisme ini, domisili hukum pesawat udara menjadi jelas dan tidak bergantung pada faktor-faktor yang bersifat sementara atau faktual. Domisili hukum yang ditetapkan melalui pendaftaran bersifat normatif dan berkelanjutan, sehingga memberikan dasar yang kokoh bagi penerapan hukum kebendaan dan hukum jaminan.¹⁷

Penentuan domisili hukum melalui pendaftaran memiliki implikasi langsung terhadap pembebanan jaminan fidusia atas pesawat udara. Jaminan fidusia merupakan hak jaminan kebendaan atas benda bergerak yang menuntut adanya kepastian mengenai hukum yang berlaku dan kewenangan lembaga yang berwenang melakukan eksekusi.

Dengan adanya domisili hukum yang jelas, pembebanan jaminan fidusia atas pesawat udara dapat dilakukan secara sah dan efektif. Domisili hukum menentukan hukum nasional yang berlaku terhadap perjanjian fidusia, prosedur pendaftarannya, serta mekanisme eksekusi apabila terjadi wanprestasi. Tanpa penetapan domisili hukum yang jelas melalui pendaftaran, jaminan fidusia atas pesawat udara akan menghadapi risiko hukum yang tinggi, termasuk potensi penolakan pengakuan oleh pihak ketiga atau negara lain.

Penentuan domisili hukum melalui pendaftaran memiliki implikasi langsung terhadap pembebanan jaminan fidusia atas pesawat udara. Jaminan fidusia merupakan hak jaminan kebendaan atas benda bergerak yang menuntut adanya

¹⁷ Mariam Darus Badruzaman, *Kompilasi Hukum Jaminan*, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2015.

kepastian mengenai hukum yang berlaku dan kewenangan lembaga yang berwenang melakukan eksekusi. Dengan adanya domisili hukum yang jelas, pembebanan jaminan fidusia atas pesawat udara dapat dilakukan secara sah dan efektif. Domisili hukum menentukan hukum nasional yang berlaku terhadap perjanjian fidusia, prosedur pendaftarannya, serta mekanisme eksekusi apabila terjadi wanprestasi.¹⁸

Dari perspektif perlindungan kreditur, pendaftaran pesawat udara sebagai penentu domisili hukum memberikan jaminan kepastian dan keamanan hukum. Kreditur dapat memastikan bahwa objek jaminan berada dalam rezim hukum tertentu yang memberikan mekanisme eksekusi yang jelas dan dapat ditegakkan. Selain itu, pendaftaran juga memudahkan identifikasi objek jaminan secara spesifik, sehingga mengurangi risiko sengketa mengenai identitas atau status pesawat udara. Dengan demikian, pendaftaran pesawat udara berkontribusi secara langsung terhadap peningkatan kepercayaan dalam pembiayaan pesawat terbang.

4. Pesawat Udara sebagai Objek Jaminan

Dalam doktrin hukum perdata, pesawat udara menempati posisi yang unik dalam klasifikasi benda. Berdasarkan Pasal 504 KUH Perdata, benda dibedakan menjadi benda bergerak dan benda tidak bergerak. Secara fisik, pesawat udara adalah benda bergerak; namun, dikarenakan nilai ekonomis yang tinggi dan adanya sistem pendaftaran (stelsel negatif), hukum memperlakukannya sebagai benda bergerak yang dikualifikasikan sebagai benda tidak bergerak melalui mekanisme pendaftaran. Sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, pesawat udara didefinisikan sebagai mesin atau alat yang mampu melayang di udara karena daya angkat dari reaksi udara. Sifat hukumnya yang dapat berpindah tempat namun terikat pada register nasional memberi legitimasi bagi pesawat udara untuk menjadi objek jaminan utang kuat.¹⁹

Dalam konteks hukum jaminan di Indonesia, pesawat udara tidak lagi dijamin dengan menggunakan Fidusia atau Gadai, melainkan melalui lembaga jaminan khusus yang dikenal sebagai Hipotek Pesawat Udara. Berdasarkan Pasal

¹⁸ Rosa Agustina, *Kepastian Hukum dalam Hukum Kebendaan Indonesia*, Jurnal Hukum dan Pembangunan, Vol.47, No.3 (September 2017), p.329–348.

¹⁹ Widjanarto, *Aspek Hukum Pesawat Udara sebagai Objek Jaminan Utang*, PT Ikhtiar Baru van Hoeve, Jakarta, 1989.

12 UU Penerbangan, pesawat udara yang telah memiliki tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia dapat dibebani Hipotek. Selain itu, seiring dengan ratifikasi Konvensi Cape Town 2001 melalui Perpres No. 8 Tahun 2007, Indonesia mengakui adanya Kepentingan Internasional (*International Interest*) atas objek pesawat udara. Hal ini memberikan perlindungan hukum bagi kreditur melalui sistem pendaftaran internasional (*International Registry*), yang memungkinkan eksekusi objek jaminan secara lebih efektif melalui mekanisme *De-Registration Power of Attorney* (DPOA) dan *Irrevocable De-Registration and Export Request Authorization* (IDERA).

Secara umum, syarat utama suatu benda dapat dijadikan objek fidusia mencakup kemampuan benda tersebut menjadi jaminan pelunasan utang, keberadaan objek yang memiliki nilai ekonomis, serta kemampuan untuk diidentifikasi secara spesifik sehingga memungkinkan pencatatan dalam Daftar Fidusia untuk mencapai efek publisitas dan prioritas kreditur terhadap pihak ketiga. Implikasi teori ini secara konseptual mendukung keikutsertaan benda bergerak yang masih berada dalam penguasaan debitur sebagai objek fidusia, yang dalam praktik perbankan dan pembiayaan memberikan opsi bagi kreditur untuk memperoleh prioritas hak atas aset tanpa harus mengambil alih penguasaan fisik benda tersebut.²⁰

Namun demikian, relevansi kriteria objek fidusia terhadap pesawat udara menimbulkan kompleksitas hukum yang substansial. Pesawat udara memiliki sifat tertentu (*sui generis*) dalam hukum kebendaan Indonesia karena harus didaftarkan secara administratif dan memiliki tanda kebangsaan serta tanda registrasi berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, sehingga sering dipersepsikan berada di ranah hukum benda tidak bergerak terkait sistem registrasinya. Ketidaktegasan normatif terhadap kedudukan dari pesawat dalam rezim jaminan fidusia menimbulkan perbedaan pendapat doktrinal: sebagian menilai pesawat udara dapat dijadikan objek fidusia selama memenuhi unsur teknis identifikasi dan nilai ekonomisnya, sementara pandangan lain menegaskan bahwa undang-undang fidusia tidak secara eksplisit mencakup

²⁰ Ni Putu Dewi Intan Cahyani dan I Made Sarjana, *Pengaturan Pembebanan Jaminan dan Eksekusi Pesawat Udara sebagai Objek Jaminan dalam Memperoleh Fasilitas Kredit*, Kertha Wicara, Vol.14, No.04 (April 2025).

pesawat udara sebagai objek fidusia sehingga lebih tepat menggunakan lembaga jaminan lain seperti hipotik, hipotik pesawat, atau kepentingan internasional (*international interest*) untuk pembiayaan aset ini.²¹

Jaminan Fidusia merupakan pengalihan hak kepemilikan secara kepercayaan (*fiducia cum creditore contracta*) atas benda bergerak, baik berwujud maupun tidak berwujud, dengan tetap memberikan penguasaan fisik pada debitur. Pengaturannya dalam UU No.42 Tahun 1999 menekankan asas publisitas (melalui pendaftaran) dan asas spesialisitas (identifikasi objek jaminan secara rinci).²²

Sebaliknya, Hipotek diartikan sebagai hak kebendaan atas benda tidak bergerak tertentu yang tidak dapat diserahkan secara fisik kepada kreditur, misalnya kapal laut dan pesawat udara. Berdasarkan Pasal 1162 KUHPdata, hipotek memberikan hak preferen kepada kreditur untuk mengeksekusi benda tersebut apabila debitur cidera janji. Hipotek pesawat udara diatur lebih lanjut dalam UU No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan No.KM 13 Tahun 2009 yang menegaskan mekanisme pendaftaran serta publikasinya pada Aircraft Register.²³

Dalam diskursus hukum jaminan nasional, penentuan lembaga jaminan yang tepat sangat bergantung pada klasifikasi benda yang menjadi objek jaminan tersebut. Terkait dengan pesawat udara, terdapat dualisme karakteristik yang menarik untuk dikaji secara mendalam. Secara fisik, tidak dapat dipungkiri bahwa pesawat udara adalah benda yang bergerak karena sifat alaminya yang dapat berpindah atau dipindahkan dari satu tempat ke tempat lain. Namun, apabila ditinjau dari perspektif yuridis formal, pesawat udara memiliki kekhususan (*sui generis*) yang menggeser kedudukannya menjadi benda yang tidak bergerak. Pergeseran klasifikasi ini bukan tanpa dasar, melainkan bersumber pada kewajiban publisitas dan registrasi yang melekat padanya. Hal ini sebagaimana diatur secara tegas dalam Pasal 24 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang

²¹ Duhita Pradnya Andhanaricwari, Lastuti Abubakar dan Tri Handayani, *Analisis Yuridis terhadap Praktik Jaminan Pesawat Udara Ditinjau dari Hukum Jaminan Indonesia*, De Lega Lata: Jurnal Ilmu Hukum, Vol.6, No.1 (Januari-Juni 2021).

²² Indonesia, *Undang-Undang tentang Jaminan Fidusia*, UU No.42 Tahun 1999, LN Tahun 1999 No.168, TLN No.3889.

²³ Indonesia, *Peraturan Menteri Perhubungan tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Pesawat Udara*, Permenhub No.KM 13 Tahun 2009, BN Tahun 2009 No.198.

Penerbangan, yang mewajibkan setiap pesawat udara memiliki tanda pendaftaran dan tanda kebangsaan.

Kewajiban pencatatan tanda pendaftaran dan tanda kebangsaan tersebut membawa implikasi hukum yang signifikan, yakni terpenuhinya unsur publisitas yang lazimnya disyaratkan bagi benda tidak bergerak. Pendaftaran ini menciptakan identitas hukum yang unik bagi setiap pesawat, memisahkannya dari kategori benda bergerak biasa (seperti inventaris atau stok barang) yang penjaminannya cukup dengan penguasaan fisik atau fidusia konvensional. Oleh karena itu, dalam konteks pembangunan hukum jaminan, pembebanan jaminan Hipotek, atau setidaknya konstruksi hukum yang mengadopsi prinsip-prinsip Hipotek, menjadi lembaga yang paling relevan untuk diterapkan. Relevansi ini didasarkan pada logika hukum bahwa benda yang telah terdaftar dalam register umum negara memerlukan mekanisme pembebanan yang juga tercatat secara formal untuk menjamin kepastian hukum bagi kreditur (kreditur preferen) maupun pihak ketiga.

Lebih lanjut, argumentasi bahwasanya pesawat udara dikategorikan sebagai benda tidak bergerak semakin kuat apabila menggunakan pendekatan analogi sistematis dengan hukum pengangkutan laut. Dalam hukum positif Indonesia, kapal laut dengan bobot kotor di atas 20 M3 (atau 20 Gross Tonnage) diperlakukan sebagai suatu benda tidak bergerak dan karenanya dapat dibebani dengan Hipotek. Logika hukum yang sama patut diterapkan pada pesawat udara. Karena mengingat bobot, kompleksitas teknis dan nilai ekonomis pesawat udara yang pada umumnya jauh melampaui ambang batas "20 M3" tersebut, maka sangat beralasan apabila pesawat udara didudukkan setara dengan kapal laut terdaftar. Keduanya baik kapal maupun pesawat merupakan alat transportasi yang melintasi batas yurisdiksi, memiliki nilai tinggi dan tunduk pada rezim pendaftaran yang ketat.

Pelaksanaan eksekusi jaminan fidusia terhadap pesawat udara menempati posisi yang unik dan kompleks dalam praktik hukum jaminan di Indonesia. Meskipun secara normatif Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia memberikan hak preferen kepada penerima fidusia untuk melakukan eksekusi langsung (*parate executie*) apabila debitur cidera janji,

realitas eksekusi pada objek pesawat udara jauh lebih rumit dibandingkan benda bergerak lainnya. Sertifikat Jaminan Fidusia yang memuat irah-irah "Demi Keadilan Berdasarkan Ketuhanan Yang Maha Esa" sejatinya memberikan kekuatan eksekutorial yang setara dengan putusan pengadilan yang telah berkekuatan hukum tetap. Namun, dalam konteks pesawat udara, kekuatan eksekutorial ini sering kali terbentur pada hambatan teknis dan yurisdiksional mengingat sifat pesawat udara sebagai aset yang terus bergerak melintasi batas-batas wilayah hukum yang berbeda.²⁴

Tantangan yuridis dalam eksekusi ini semakin nyata pasca putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 18/PUU-XVII/2019, yang menafsirkan ulang mekanisme eksekusi jaminan fidusia.²⁵ Putusan tersebut mensyaratkan adanya kesepakatan mengenai terjadinya wanprestasi antara kreditur dan debitur, atau kerelaan debitur untuk menyerahkan objek jaminan. Dalam industri penerbangan yang padat modal, sengketa mengenai "kapan terjadinya wanprestasi" sering kali menjadi perdebatan sengit yang tidak mudah diselesaikan.²⁶ Apabila debitur (maskapai penerbangan) menolak menyerahkan pesawat dengan dalih tidak melakukan wanprestasi atau beralasan sedang melakukan restrukturisasi, maka klausul *parate executie* menjadi tumpul dan kreditur terpaksa menempuh jalur litigasi melalui pengadilan negeri yang memakan waktu, padahal nilai ekonomis pesawat udara dapat menyusut drastis jika pesawat tidak beroperasi (*grounded*) tanpa perawatan yang memadai.

Meskipun demikian, pelaksanaan eksekusi di lapangan tetap memerlukan koordinasi lintas sektoral yang ketat. Eksekusi fisik pesawat tidak hanya melibatkan juru sita atau kepolisian, tetapi juga otoritas bandara dan navigasi penerbangan (*AirNav*) untuk memastikan pesawat tidak diterbangkan (*flight ban*) selama proses sengketa. Di sinilah letak krusial domisili hukum yang dipilih dalam perjanjian pembiayaan. Domisili hukum menentukan forum mana yang

²⁴ Susanti Adi Nugroho, *Perlindungan Hukum bagi Kreditur Pemegang Jaminan Fidusia Pesawat Udara dalam Kepailitan Maskapai Penerbangan*, Jurnal Hukum Pembangunan, Universitas Indonesia, Vol.48, No.1 (Maret 2018).

²⁵ Mahkamah Konstitusi Republik Indonesia, *Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 18/PUU-XVII/2019*.

²⁶ M. Kusuma dan S. Dewi, *Urgensi Penerapan Lembaga Hipotek pada Pesawat Udara Ditinjau dari Asas Publisitas dan Kepastian Hukum*, Jurnal Hukum dan Pembangunan Ekonomi, Vol.9, No.2 (Oktober 2022).

berwenang memerintahkan otoritas bandara untuk menahan pergerakan pesawat. Ketidaksinkronan antara hukum jaminan fidusia yang bersifat perdata dengan kewenangan publik otoritas bandara sering kali menciptakan celah hukum, di mana pesawat masih dapat dipindahkan ke yurisdiksi lain sebelum eksekusi efektif dilakukan, sehingga mencederai hak kreditur dan asas kepastian hukum dalam investasi sektor penerbangan.

5. Eksekusi Jaminan Pesawat Udara

Pasal 75 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan memberikan landasan hukum bagi penggunaan Irrevocable Deregistration and Export Request Authorization (IDERA) sebagai instrumen perlindungan kepentingan kreditur dalam pembiayaan pesawat udara. Ketentuan ini secara eksplisit membuka ruang bagi debitur untuk memberikan kuasa yang bersifat tidak dapat dicabut kembali kepada kreditur guna mengajukan permohonan penghapusan pendaftaran (deregistration) dan ekspor pesawat udara yang telah memiliki tanda pendaftaran serta tanda kebangsaan Indonesia. Dengan demikian, IDERA diposisikan sebagai mekanisme preventif sekaligus represif yang dirancang untuk menjamin efektivitas eksekusi jaminan atas pesawat udara, khususnya dalam situasi wanprestasi debitur.²⁷

Keberadaan IDERA menjadi semakin signifikan ketika dikaitkan dengan karakter pesawat udara sebagai benda bergerak bernilai tinggi yang tunduk pada rezim administratif penerbangan. Berbeda dengan objek jaminan pada umumnya, pesawat udara tidak dapat dieksekusi semata-mata melalui penguasaan fisik atau pelelangan tanpa terlebih dahulu menyelesaikan aspek administratif berupa status pendaftaran dan kebangsaan.²⁸ Oleh karena itu, IDERA berfungsi sebagai instrumen hukum yang menjembatani rezim hukum jaminan kebendaan, termasuk jaminan fidusia dengan rezim hukum publik di bidang penerbangan, sehingga kreditur tidak terhambat oleh kewenangan administratif negara dalam mengeksekusi hak jaminannya.

²⁷ Roy Goode, *Cape Town Convention and Aircraft Protocol Official Commentary (Revised Fifth Edition)*, Unidroit, Rome, 2024.

²⁸ Aviation Working Group (AWG), Legal Advisory Panel, *Principles-Based Guide to the Official Commentary on the Cape Town Convention and the Aircraft Protocol*, AWG, 2023.

Pengaturan lebih lanjut mengenai IDERA ditegaskan dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2021, khususnya Bagian 47.95 huruf (a), yang menyatakan bahwa otoritas penerbangan wajib menghormati dan melaksanakan permohonan deregistrasi dan ekspor pesawat udara berdasarkan IDERA yang sah.²⁹ Norma ini menegaskan prinsip *mandatory recognition* terhadap IDERA sebagai perintah hukum yang mengikat otoritas administrasi, sepanjang persyaratan formal dan substantif telah dipenuhi. Dengan pengaturan tersebut, negara secara normatif mengurangi ruang diskresi administratif dalam situasi eksekusi, sehingga meningkatkan kepastian hukum bagi kreditur pemegang jaminan.

a. Penetapan Perkara Perdata Nomor 142/Pdt.P/2019/PN.Tim

Permasalahan hukum utama dalam perkara ini berkaitan dengan yurisdiksi dan validitas prosedural permohonan tindakan sementara (*provisional measures*) yang diajukan ke pengadilan Indonesia, di mana pokok sengketa (*merits of the case*) sedang diperiksa oleh peradilan asing. Isu krusial yang harus dijawab adalah apakah Pengadilan Negeri Timika memiliki kewenangan atau urgensi hukum untuk mengabulkan permohonan pengamanan aset berupa pesawat udara yang berada di wilayah Indonesia, ketika Pemohon sendiri mengakui bahwa sengketa mengenai kewajiban pembayaran atau wanprestasi yang menjadi dasar tuntutan tersebut sedang dalam proses litigasi aktif di Pengadilan Federal Amerika Serikat. Hal ini menyentuh aspek kompetensi mengadili dan prinsip keterkaitan antara sita jaminan atau tindakan sementara dengan pokok perkara.

Fakta hukum dalam kasus ini bermula ketika Pemohon mengajukan permohonan penetapan tindakan sementara ke PN Timika terhadap objek sengketa berupa dua unit pesawat udara, yakni Cessna Type C-208B Grand Caravan dan Cessna Cargo Master. Permohonan ini sendiri ditujukan terhadap PT National Gold West Papua Airlines (NGWPI) selaku Termohon. Fakta yang paling menentukan dalam pertimbangan hakim dan menjadi titik balik dalam putusan ini, terdapat dalam dalil Pemohon sendiri pada poin 16

²⁹ Indonesia, *Peraturan Menteri Perhubungan tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara*, Permenhub No.26 Tahun 2021, BN Tahun 2021 No.887.

posita permohonannya. Dalam posita tersebut, Pemohon secara eksplisit mengakui bahwa pada saat permohonan ini diajukan di Timika, Pemohon juga sedang menempuh upaya hukum gugatan wanprestasi di Pengadilan Federal Amerika Serikat untuk Distrik Barat Oklahoma. Gugatan di Amerika Serikat tersebut bertujuan menuntut pemenuhan kewajiban pembayaran dan biaya-biaya lain dari PT. NGWPI. Dengan demikian, terdapat dua proses hukum yang berjalan simultan: permohonan tindakan sementara di Indonesia dan gugatan pokok perkara utang-piutang di Amerika Serikat.

Dalam pertimbangan hukumnya, Hakim Pengadilan Negeri Timika menyoroti pengakuan Pemohon mengenai adanya gugatan yang sedang berjalan (*lis pendens*) di Pengadilan Federal Amerika Serikat. Analisis hakim didasarkan pada logika bahwa permohonan tindakan sementara tidak dapat berdiri sendiri secara terpisah dari sengketa pokoknya. Ketika Pemohon mendalilkan bahwa NGWPI melakukan wanprestasi, namun pembuktian mengenai wanprestasi tersebut sedang diperiksa oleh pengadilan di Oklahoma, maka Pengadilan Negeri Timika tidak memiliki landasan yang cukup untuk mengabulkan tindakan sementara. Mengabulkan permohonan tersebut akan menimbulkan ketidakpastian hukum, karena belum ada putusan yang berkekuatan hukum tetap (*inkracht*) atau bahkan putusan sela dari pengadilan di Amerika yang menyatakan adanya utang yang pasti.

Berdasarkan uraian di atas, Pengadilan Negeri Timika sampai pada kesimpulan untuk menolak permohonan Pemohon. Penolakan ini didasarkan pada pertimbangan bahwa eksistensi gugatan wanprestasi di Pengadilan Federal Amerika Serikat Distrik Barat Oklahoma mengakibatkan permohonan tindakan sementara di Indonesia menjadi tidak berdasar secara prosedural. Hakim berpendapat bahwa selama sengketa mengenai kewajiban pembayaran masih diperiksa di forum asing, maka tidak ada urgensi atau dasar hukum yang sah bagi pengadilan Indonesia untuk menjatuhkan tindakan sementara terhadap pesawat Cessna tersebut.

b. Penetapan Perkara Perdata Nomor 46/Pdt.P/2019/PN MRK

Kasus yang diajukan oleh Pacific Air Holdings, DBA Delta Wing Equipment, LLC (selanjutnya disebut Pemohon) berangkat dari hubungan hukum pembiayaan pesawat udara yang didasarkan pada perjanjian sewa guna usaha (aircraft lease agreement) dengan PT Spirit Avia Sentosa, suatu badan hukum Indonesia yang berkedudukan di Jakarta. Berdasarkan Aircraft Lease Agreement tertanggal 1 Juni 2017, Pemohon menyewakan satu unit pesawat udara Cessna Type C-208B Grand Caravan dengan Manufacture Serial Number (MSN) 208B1240 kepada Termohon. Kontruksi perjanjian ini mencerminkan praktik umum pembiayaan pesawat udara dalam industri penerbangan, di mana lessor asing menyediakan aset pesawat kepada operator domestik untuk kepentingan operasional komersial.

Dari sudut pandang hukum perdata internasional, hubungan hukum tersebut secara inheren mengandung unsur lintas yurisdiksi (*cross-border transaction*). Pemohon berkedudukan di luar wilayah Indonesia, sedangkan Termohon merupakan badan hukum Indonesia yang mengoperasikan pesawat di wilayah hukum Indonesia. Kondisi ini menimbulkan konsekuensi hukum penting terkait penentuan hukum yang berlaku (*choice of law*), forum penyelesaian sengketa (*choice of forum*), serta mekanisme eksekusi hak Pemohon apabila terjadi wanprestasi. Perjanjian sewa guna usaha pesawat udara tidak hanya mengikat para pihak secara kontraktual, tetapi juga bersinggungan dengan rezim hukum publik, khususnya hukum penerbangan yang mengatur pendaftaran, kebangsaan, dan pengoperasian pesawat udara.

Secara substansial, aircraft lease agreement dalam perkara ini menempatkan Pemohon sebagai pemilik pesawat (owner/lessor) dan PT Spirit Avia Sentosa sebagai penyewa sekaligus operator (lessee/operator). Pemisahan antara kepemilikan dan penguasaan ini merupakan ciri khas pembiayaan pesawat udara, yang mana memungkinkan pesawat tetap digunakan secara produktif tanpa mengalihkan hak milik kepada operator. Namun, struktur tersebut juga menciptakan risiko hukum bagi Pemohon, terutama apabila Termohon lalai memenuhi kewajiban pembayaran sewa atau melanggar ketentuan perjanjian. Dalam konteks ini, keberadaan

instrumen pengamanan hukum seperti klausul wanprestasi, hak *repossession*, serta mekanisme deregistrasi dan ekspor pesawat menjadi krusial untuk menjamin efektivitas perlindungan hak lessor.

Pertama, dalam menilai relevansi UU Fidusia pada saat ini, penting untuk memahami filosofi dan tujuan fundamental dari pengaturan jaminan fidusia itu sendiri. Fidusia pada hakikatnya merupakan perjanjian nomenklatur hukum yang menghasilkan hak kebendaan tambahan bagi kreditur untuk menjamin pelunasan utang debitur, tanpa memindahkan penguasaan fisik objek jaminan dari tangan debitur. Konsep ini berbeda dengan mekanisme hukum perikatan dalam BW yang lebih banyak mengatur hubungan kontraktual tanpa memberikan solusi eksplisit terhadap prioritas kreditur dalam konteks objek bergerak. Ketika UU Fidusia disahkan pada tahun 1999, fokus utama pembentuk undang-undang adalah menciptakan mekanisme pendaftaran yang bersifat nasional sehingga setiap pihak ketiga dapat menelaah keberadaan hak jaminan tersebut, serta memberikan dasar bagi kreditur untuk mengeksekusi objek jaminan secara langsung apabila terjadi wanprestasi. Mekanisme ini memperkuat kepastian hukum dan daya tarik investasi domestik, khususnya pada transaksi kredit dengan jaminan bergerak dalam negeri.

Akan tetapi, lebih dari dua dekade setelahnya, praktik ekonomi telah berubah secara substansial. Objek jaminan tidak lagi terbatas pada kendaraan bermotor ataupun mesin industri; melainkan mencakup aset bernilai miliaran hingga puluhan miliar dolar seperti pesawat terbang, kapal laut, dan alat berat internasional lainnya yang tidak hanya dapat berpindah secara fisik antar wilayah dalam negeri tetapi juga lintas negara. Ketika objek seperti pesawat terbang berperan sebagai jaminan, entitas yang terlibat biasanya merupakan korporasi besar dengan hubungan kreditur–debitur multinasional. Dalam konteks seperti ini, ketentuan UU Fidusia yang mengasosiasikan domisili hukum dengan lokasi debitur menjadi kurang memadai. Ketika objek bergerak berada di wilayah hukum berbeda atau bahkan di luar yurisdiksi nasional debitur, pertanyaan mendasar muncul: di mana letak domisili hukum yang menjadi basis eksekusi jaminan? Pertanyaan inilah yang mendorong eskalasi perdebatan yuridis sebagaimana tercermin dalam Putusan Nomor 142/Pdt.P/2019/Pn.Tim, di mana pengadilan

dihadapkan pada interpretasi norma yang belum disiapkan untuk menangani situasi demikian.³⁰

Putusan tersebut menyoroti bagaimana kekosongan aturan tentang domisili hukum bergulat dengan kebutuhan praktis untuk memberikan kepastian hukum kepada kreditur kiranya bisa mengeksekusi benda fidusia yang tidak secara fisik berada dalam wilayah hukum debitur. Pengadilan dituntut untuk mencari basis hukum yang adil dan logis, namun ruang normatif yang tersedia dalam UU Fidusia masih bersifat umum dan belum menjawab tantangan objek yang berlokasi dinamis. Dalam banyak yurisdiksi lain, termasuk yang mengadopsi prinsip-prinsip hukum internasional seperti Cape Town Convention on International Interests in Mobile Equipment dan Aircraft Protocol, telah diciptakan instrumen yang secara eksplisit menangani pendaftaran internasional dan hak eksekusi atas objek bergerak bernilai tinggi ini.³¹ Indonesia sendiri, sampai saat ini, belum meratifikasi konvensi tersebut, sehingga mekanisme nasional masih menjadi satu-satunya sumber hukum yang harus diterapkan oleh para hakim.

C. PENUTUP

Karakter pesawat udara sebagai benda bergerak bernilai tinggi yang beroperasi lintas wilayah menyebabkan eksekusi jaminan fidusia tidak dapat dipahami semata-mata sebagai persoalan wanprestasi dan titel eksekutorial, melainkan harus ditempatkan dalam kerangka konflik norma antara hukum jaminan kebendaan, hukum acara perdata, dan rezim administratif penerbangan.

Pasca penguatan standar prosedural eksekusi fidusia, efektivitas eksekusi pesawat udara semakin bergantung pada dukungan instrumen administratif penerbangan, termasuk pengaturan IDERA sebagai mekanisme deregistrasi dan ekspor yang memperkuat posisi kreditur terhadap objek pesawat yang terdaftar dan berkebangsaan Indonesia. Oleh karena itu, jaminan fidusia atas pesawat udara memerlukan desain pengamanan berlapis: pengikatan jaminan yang memenuhi

³⁰ Pengadilan Negeri Timika, *Penetapan Pengadilan Negeri Timika Nomor 142/Pdt.P/2019/PN.Tim.*

³¹ *Convention on International Interests in Mobile Equipment*, Cape Town, 16 November 2001.

Deddy Risnanto

Domisili Hukum untuk Menjamin Eksekusi Jaminan Fidusia Pesawat Terbang (Studi Kasus Putusan Nomor 142/Pdt.P/2019/Pn.Tim)

asas spesialisasi dan publisitas, penataan klausul wanprestasi yang objektif, serta penguatan jalur administratif yang memungkinkan penguasaan dan pemindahan pesawat secara sah untuk memastikan jaminan tidak berhenti pada kepastian normatif, tetapi juga efektif secara praktis.

DAFTAR PUSTAKA

Buku

- Asshiddiqie, Jimly. 2012. *Gagasan Negara Hukum Indonesia*. (Jakarta: BPHN (Badan Pembinaan Hukum Nasional)).
- Badrulzaman, Mariam Darus. 2015. *Kompilasi Hukum Jaminan*. (Bandung: Citra Aditya Bakti).
- Goode, R.. 2013. *Official Commentary on the Convention on International Interests in Mobile Equipment and Protocol thereto on Matters Specific to Aircraft Equipment*. (Rome: International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT)).
- Goode, Roy. 2024. *Cape Town Convention and Aircraft Protocol Official Commentary (Revised Fifth Edition)*. (Rome: Unidroit).
- HS, Salim. 2007. *Perkembangan Hukum Jaminan di Indonesia*. (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada).
- Satyahadi, Y.. 2018. *Eksekusi Jaminan Pesawat Udara dalam Perspektif Konvensi Cape Town 2001*. (Jakarta: Kencana).
- Widjanarto. 1989. *Aspek Hukum Pesawat Udara sebagai Objek Jaminan Utang*. (Jakarta: PT Ikhtiar Baru van Hoeve).

Publikasi

- Agustina, Rosa. *Kepastian Hukum dalam Hukum Kebendaan Indonesia*. Jurnal Hukum dan Pembangunan. Vol.47. No.3 (September 2017).
- Andhanaricwari, Duhita Pradnya, Lastuti Abubakar dan Tri Handayani. *Analisis Yuridis terhadap Praktik Jaminan Pesawat Udara Ditinjau dari Hukum Jaminan Indonesia*. De Lega Lata: Jurnal Ilmu Hukum. Vol.6. No.1 (Januari-Juni 2021).
- Cahyani, Ni Putu Dewi Intan dan I Made Sarjana. *Pengaturan Pembebanan Jaminan dan Eksekusi Pesawat Udara sebagai Objek Jaminan dalam Memperoleh Fasilitas Kredit*. Kertha Wicara. Vol.14. No.04 (April 2025).
- Kusuma, M. dan S. Dewi. *Urgensi Penerapan Lembaga Hipotek pada Pesawat Udara Ditinjau dari Asas Publisitas dan Kepastian Hukum*. Jurnal Hukum dan Pembangunan Ekonomi. Vol.9. No.2 (Oktober 2022).
- Nugroho, Susanti Adi. *Perlindungan Hukum bagi Kreditur Pemegang Jaminan Fidusia Pesawat Udara dalam Kepailitan Maskapai Penerbangan*. Jurnal Hukum Pembangunan, Universitas Indonesia. Vol.48. No.1 (Maret 2018).
- Primandhana, Sinatrya S.. *Permasalahan Mengenai Pembiayaan dan Nasionalitas Pesawat Udara*. Dharmasiswa Journal. Vol.1. No.3 (September 2021).

Website

- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. *Pembangunan Bandara untuk Tingkatkan Konektivitas dan Dukung Pariwisata*, diakses dari <https://dephub.go.id/post/read/pembangunan-bandara-untuk-tingkatkan-konektivitas-dan-dukung-pariwisata>.

Sumber Hukum

- Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945.

Deddy Risnanto

Domisili Hukum untuk Menjamin Eksekusi Jaminan Fidusia Pesawat Terbang (Studi Kasus Putusan Nomor 142/Pdt.P/2019/Pn.Tim)

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (*Burgerlijk Wetboek*), Staatsblad 1847 Nomor 23.

Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 53. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3481.

Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1998 tentang Perubahan atas Undang-Undang Nomor 7 Tahun 1992 tentang Perbankan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1998 Nomor 182. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3790.

Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 168. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3889.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956.

Peraturan Presiden Republik Indonesia Nomor 8 Tahun 2007 tentang Pengesahan Convention on International Interests in Mobile Equipment. Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2007 Nomor 20.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 13 Tahun 2009 tentang Pendaftaran dan Kebangsaan Pesawat Udara. Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 198.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2021 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara. Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2021 Nomor 887.

Penetapan Pengadilan Negeri Timika Nomor 142/Pdt.P/2019/PN.Tim.

Convention on International Interests in Mobile Equipment (Cape Town Convention), 16 November 2001.

Sumber Lain

Aviation Working Group (AWG), Legal Advisory Panel. *Principles-Based Guide to the Official Commentary on the Cape Town Convention and the Aircraft Protocol*. AWG, 2023.

Mayjen TNI Agus Arif Fadila. *Pengantar Pimpinan*. Deputi Kebangsaan Lemhanas RI, 24 Oktober 2023.

DR. Endang Pandamsari, S.H., M.H.. *Pesawat Udara Sebagai Jaminan*. Materi Hukum Jaminan, Magister Kenotariatan, UPH Jakarta.