

TESIS

**KLAIM ASURANSI PESAWAT UDARA SEWA GUNA USAHA
(*OPERATING LEASE*) SEBAGAI OBJEK JAMINAN FIDUSIA**

Untuk Memenuhi Persyaratan
Memperoleh Gelar Magister Kenotariatan



**DWI EGAWATI
176010200111136**

**PROGRAM PASCASARJANA
FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS BRAWIJAYA
2019**

TESIS

**Klaim Asuransi Pesawat Udara Sewa Guna Usaha (Operating Lease) Sebagai
Obyek Jaminan Fidusia**

**Oleh :
Dwi Egawati
Nim : 176010200111136**

**telah dipertahankan di depan majelis penguji
pada tanggal 26 Agustus 2019
dan dinyatakan memenuhi syarat**

Pembimbing Utama



**Dr. Sukarmi, S.H.,M.H.
Nip. 196705031991032002**

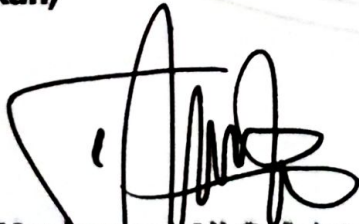
Pembimbing Pendamping



**Dr. M. Sudirman, S.H.M.H.,S.pN.,M.Kn
Nip.**

Malang,

**Fakultas Hukum
Universitas Brawijaya
Dekan,**



**Dr. Muchamad Ali Safa'at, S.H.,M.H.
Nip. 197608151999031003**

**Ketua Program
Magister Kenotariatan**



**Dr. Imam Koeswahyono, S.H.,M.Hum.
Nip. 195710211986011002**

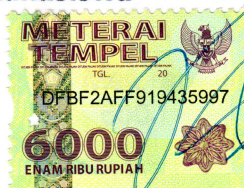
PERNYATAAN ORISINALITAS TESIS

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang pengetahuan saya, di dalam Naskah TESIS ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu Perguruan Tinggi, dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata di dalam naskah TESIS ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur PLAGIASI, saya bersedia TESIS ini digugurkan dan gelar akademik yang telah saya peroleh (MAGISTER) dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU NO. 20 Tahun 2003, Pasal 25 ayat 2 dan pasal 70)

Malang, 26 Agustus 2019

Mahasiswa



Nama : Dwi Egawati
Nim : 17601020011136
PS : Magister Kenotariatan
PSIH UB

KATA PENGANTAR

Pertama dan utama, Penulis mengucapkan puji dan syukur kehadiran Allah SWT karena hanya atas izin dan ridho-Nya penulis dapat menyelesaikan tesis Penulis yang berjudul : “**KLAIM ASURANSI PESAWAT SEWA GUNA USAHA (*OPERATING LEASE*) SEBAGAI OBJEK JAMINAN FIDUSIA**”, yang merupakan salah satu syarat dalam menempuh ujian untuk mencapai gelar Magister Kenotariatan Program Pascasarjana Universitas Brawijaya, Malang.

Penulis menyadari banyak kesulitan yang dialami selama penyusunan tesis ini, namun berkat bimbingan dan bantuan dari berbagai pihak pada akhirnya tesis ini dapat diselesaikan. Penulis ingin menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat **Dr. Sukarmi S.H., M.H.** sebagai pembimbing utama dan **Dr. M. Sudirman S.H., M.H., S.pN., M.Kn.** sebagai pembimbing kedua yang telah menyediakan waktu dalam memberikan ilmu dan saran selama bimbingan sehingga tesisi ini dapat diselesaikan.

Pada kesempatan ini pula, penulis tidak lupa menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat:

1. Prof. Dr. Ir. Nuhfil Hanani AR., MS., selaku Rektor Universitas Brawijaya.
2. Dr. Muchamad Ali Safa'at, S.H., M.H., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya.
3. Dr. Imam Koeswahyono, S.H., M.H., selaku Ketua Program Magister Kenotariatan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya.
4. Dr. Siti Hamidah S.H., M.M, dan Dr. Rachmi Sulistyarini S.H., M.H., selaku dosen dan penguji penulis baik dalam sidang proposal maupun sidang akhir, terima kasih atas saran dan kritik yang membangun untuk Penulis dalam menyelesaikan tesis ini.
5. Segenap Dosen yang telah membimbing dan memberikan ilmu yang bermanfaat bagi penulis selama penulis menempuh studi di Magister Kenotariatan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya.
6. Segenap Staf Sub Bagian Administrasi, Staf Bagian Akademik, Staf Bagian Keuangan dan Segenap Staf perpustakaan yang telah membantu penulis selama belajar di Magister Kenotariatan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya.
7. Manajemen PT Pelita Air Service, yang telah memberikan pendanaan (Beasiswa) kepada Penulis untuk menempuh pendidikan Magister di Magister Kenotariatan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya.

8. Almarhum Bapak Dwi Maryanto dan Almarhumah Ibu Sulijah Wati tercinta yang keduanya meninggalkan penulis disaat menempuh semester 3 (tiga), terima kasih Bapak/Ibu tercinta yang selalu mendoakan, memberikan semangat, kasih sayang perhatian dan memberikan dukungan moril maupun materiil pada Penulis untuk menyelesaikan kuliah Magister Kenotariatan ini.
9. Almarhum Bapak Mertua M. Fachturahman dan Ibu Mertua Djuwariah tercinta yang selalu mendoakan, memberikan semangat, kasih sayang perhatian dan memberikan dukungan moril maupun materiil pada penulis untuk menyelesaikan kuliah dan tesis di Magister Kenotariatan ini.
10. Suami Dodi Waladi Maghfur dan anak Penulis tersayang Airlangga Pandu Dewantara, yang juga selalu mendoakan, memberikan semangat, kesabaran, perhatian dan memberikan dukungan untuk menyelesaikan kuliah dan tesis di Magister Kenotariatan ini.
11. Kakak Adi Septian dan adik Penulis Muhammad Iqbal yang juga selalu mendoakan, memberikan semangat, perhatian dan memberikan dukungan pada penulis.
12. Corporate Secretary Department (Ibu Alicia Irzanova dan Ibu Fety), Corporate Legal (Ibu Irda Yuningsih), HRD Department dan Finance Department serta teman - teman, terima kasih atas doa dan dukungannya selama penulis menyelesaikan kuliah dan tesis di Magister Kenotariatan Universitas Brawijaya.
13. Sahabat-sahabat penulis dan seluruh teman-teman angkatan 2017 Magister Kenotariatan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu, terimakasih atas saran, kritik dan dukungannya kepada Penulis dan sukses selalu untuk kita semua
14. Sahabat-sahabat terbaik Penulis angkatan 2007 FH UNPAD, Dosen dan staff perpustakaan di Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran, terimakasih atas doa, referensi dan dukungannya dan sukses selalu untuk kita semua.
15. Semua pihak yang telah membatu penulis dalam menyelesaikan tesis ini, yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu, terima kasih atas kebaikannya, sukses selalu untuk kita.

Penulis menyadari bahwa tesis ini sangat jauh dari sempurna dan memiliki banyak kekurangan, untuk itu dengan segala kerendahan hati Penulis menerima kritik

dan saran demi sempurnanya tesis ini. Akhir kata Penulis berharap agar tesis ini dapat bermanfaat bagi perkembangan Ilmu Hukum, bagi penulis khususnya dan para pembaca pada umumnya.

Malang, Agustus 2019

Dwi Egawati

**KLAIM ASURANSI PESAWAT UDARA SEWA GUNA USAHA
(OPERATING LEASE) SEBAGAI OBJEK JAMINAN FIDUSIA**

Dwi Egawati, Dr. Sukarmi, S.H, M.H., dan Dr. M. Sudirman, S.H, M.H, SpN,
M.Kn.

Fakultas Hukum Universitas Brawijaya

Email: dwiegawati@gmail.com

ABSTRAK

Perusahaan penerbangan dalam pengadaan pesawat udara salah satu dengan Sewa Guna Usaha (*Operating Lease*). Perusahaan *Leasing (Lessor)* dalam memperoleh pesawat udara dengan pembiayaan dari Bank dan pesawat udara tersebut dibebankan *Mortgage* sebagai jaminan. Pada Perjanjian Sewa Guna Usaha pesawat udara, Perusahaan Penerbangan diharuskan menfidusiakan klaim asuransi atas pesawat. Namun, pada Pasal 10 huruf b UU No. 42 Tahun 1999 Tentang Jaminan Fidusia menyatakan bahwa kecuali diperjanjikan lain Jaminan Fidusia Penelitian ini menggunakan jenis penelitian yuridis normatif menggunakan pendekatan seperti Pendekatan Perundang - undangan (*Statute approach*) dan Pendekatan Perbandingan (*Comparative Approach*) dengan melakukan studi kepustakaan serta dianalisis secara argumentatif dan interpretasi baik secara gramatikal maupun analogi untuk kemudian diambil kesimpulan dari analisis. Hasil dari penelitian dengan metode diatas adalah Klaim asuransi atas pesawat udara Sewa Guna Usaha (*Operating Lease*) yang dibebankan *Mortgage* tidak dapat dijadikan jaminan fidusia, karena pesawat udara merupakan benda (objek) yang tidak dapat dijaminakan fidusia, sehingga *Mortgage* atas pesawat udara tidak dapat dianalogikan sebagai Jaminan Fidusia dan kedudukan hukum atas klaim asuransi pesawat udara yang dibebankan *Mortgage* adalah batal demi hukum, karena akta jaminan fidusia atas klaim asuransi pesawat udara tersebut tidak memenuhi syarat objektif yaitu suatu sebab yang halal berdasarkan Pasal 1337 KUHPerd.

Kata Kunci: Sewa Guna Usaha, Klaim Asurasi, Fidusia, *mortgage*.

INSURANCE CLAIM REGARDING AIRCRAFT OPERATING LEASE AS AN OBJECT FOR FIDUCIARY GUARANTEE

Dwi Egawati, Dr. Sukarmi, S.H, M.H., dan Dr. M. Sudirman, S.H, M.H, SpN,
M.Kn.

Faculty of Law Universitas Brawijaya

Email: dwiegawati@gmail.com

ABSTRACT

The aircraft procurement in an airline company sometimes involves operating lease. To obtain an aircraft, the lessor proposes funding from a bank and the aircraft is set as a mortgage as a guarantee. In terms of the agreement of operating lease, an airline company is required to set insurance claim as fiduciary guarantee for the aircraft. However, Article 10 letter b of Law Number 42 of 1999 concerning Fiduciary Guarantee states that ‘unless it is agreed the other way’. This research employed normative juridical method, supported by statute and comparative approaches, where data was taken from library research. The data was analysed based on argumentative analysis, grammatical and analogical interpretations, from which a conclusion was drawn. The research has learned that the insurance claim for an operating lease aircraft set as a mortgage cannot be put as a fiduciary guarantee since it is not categorised as an object able to be set as a fiduciary guarantee. The mortgage, similarly, cannot be compared to fiduciary guarantee, and the insurance claim is deemed to be invalid from the outset because the fiduciary guarantee deed for the insurance claim of the aircraft fails to meet an objective requirement, specifically due to ‘acceptable (halal) cause’ according to Article 1337 of Civil Code.

Keywords: operating lease, insurance claim, fiduciary, mortgage

DAFTAR ISI

SAMPUL DEPAN	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
ORIGINALITA PENULISAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
RINGKASAN.....	vii
SUMMARY	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL.....	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR SINGKATAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	7
1.3. Tujuan Penelitian	7
1.4. Manfaat Penelitian	8
1.5. Kerangka Teoritik	10
1.6. Definisi Konseptual.....	18
1.7. Originalitas Penulisan	20
BAB II KAJIAN PUSTAKA	23
2.1. Ketentuan Sewa Menyewa Pada Umumnya	23
2.1.1. Pengertian dan Dasar Hukum Sewa Menyewa.....	23
2.1.2. Hak dan Kewajiban Pihak dalam Sewa Menyewa	24
2.1.3. Berakhirnya Sewa Menyewa	26
2.2. Ketentuan dan Perjanjian Sewa Guna Usaha (<i>Leasing</i>).....	27
2.2.1. Definisi dan Pengertian Sewa Guna Usaha (<i>Leasing</i>)	27
2.2.2. Pihak – pihak dalam Perjanjian Sewa Guna Usaha (<i>Leasing</i>).....	30
2.3. Ketentuan Asuransi dan Perjanjian Asuransi.....	30
2.3.1. Definisi dan Pengertian Asuransi	30
2.3.2. Sifat, Fungsi dan Asas Asuransi	31
2.3.3. Perjanjian Asuransi (Polis) dan Klaim Asuransi	35
2.4. Ketentuan Hukum dan Perjanjian Jaminan	39
2.4.1. Gadai.....	42
2.4.2. Hak Tanggungan.....	43
2.4.3. Resi Gudang.....	44
2.4.4. Jaminan Fidusia	45
2.4.5. Hipotik	53
2.4.6. <i>Mortgage</i>	59
BAB III Metode Penelitian	62
3.1. Jenis Penelitian.....	62
3.2. Metode Pendekatan Penelitan	62
3.3. Jenis dan Sumber Bahan Hukum	64
3.4. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum	65
3.5. Teknik Analisa Bahan Hukum	66

BAB IV PEMBAHASAN	67
4.1. Klaim Asuransi Atas Pesawat Udara Sewa Guna Usaha (<i>Operating Lease</i>) yang Dibebankan <i>Mortgage</i> Dijadikan Objek Jaminan Fidusia Berdasarkan UUJF	67
4.1.1. Fidusia atas Klaim Asuransi Pesawat Udara Sewa Guna Usaha (<i>Operating Lease</i>).....	67
4.1.2. Hubungan Hukum Para Pihak dalam Fidusia Klaim Asuransi Pesawat Udara Sewa Guna Usaha (<i>Operating Lease</i>).....	74
4.1.3. Kedudukan Hukum <i>Mortgage</i> atas Pesawat Udara Sewa Guna Usaha (<i>Operating Lease</i>) pada Jaminan Fidusia Klaim Asuransi Pesawat Udara	82
4.2. Kedudukan Hukum Akta Jaminan Fidusia Klaim Asuransi Atas Pesawat Udara Sewa Guna Usaha (<i>Operating Lease</i>) Yang Dibebankan <i>Mortgage</i>).....	98
BAB V PENUTUP	111
5.1. Kesimpulan	111
5.2. Saran.....	111
DAFTAR PUSTAKA	113

DAFTAR TABEL

Tabel 1 : Originalitas Penelitian	20
Tabel 2: Perbandingan <i>Mortgage</i> , Hipotik dan Fidusia	86

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1: skema transaksi <i>operating lease</i>	69
Gambar 2: klaim asuransi yang tidak difidusiakan	75
Gambar 3: klaim asuransi yang difidusiakan	77

DAFTAR SINGKATAN

IDERA	: <i>Irrevocable Deregistration and Export Request Authorization</i>
KUHD	: Kitab Undang-undang Hukum Dagang
KUHPerd.	: Kitab Undang – undang Hukum Perdata
UUJF	: Undang – undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia
UUJN	: Undang - undang nomor 30 tahun 2004 tentang Jabatan Notaris
UU Penerbangan	: Undang – undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
UU Perasuaransian	: Undang – undang Nomor 40 Tahun 2004 tentang Perasuransian
Perubahan UUJN	: Undang - Undang No. 2 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Undang - Undang No. 30 Tahun 2004 Tentang Jabatan Notaris
PT DI	: PT Dirgantara Indonesia
RI	: Republik Indonesia

TESIS

**KLAIM ASURANSI PESAWAT UDARA SEWA GUNA USAHA
(*OPERATING LEASE*) SEBAGAI OBJEK JAMINAN FIDUSIA**

Untuk Memenuhi Persyaratan
Memperoleh Gelar Magister Kenotariatan



**DWI EGAWATI
176010200111136**

**PROGRAM PASCASARJANA
FAKULTAS HUKUM UNIVERSITAS BRAWIJAYA
2019**

TESIS

**Klaim Asuransi Pesawat Udara Sewa Guna Usaha (Operating Lease) Sebagai
Obyek Jaminan Fidusia**

Oleh :
Dwi Egawati
Nim : 176010200111136

telah dipertahankan di depan majelis penguji
pada tanggal 26 Agustus 2019
dan dinyatakan memenuhi syarat

Pembimbing Utama



Dr. Sukarmi, S.H.,M.H.
Nip. 196705031991032002

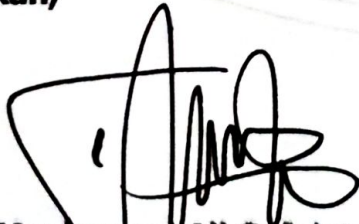
Pembimbing Pendamping



Dr. M. Sudirman, S.H.M.H.,S.pN.,M.Kn
Nip.

Malang,

**Fakultas Hukum
Universitas Brawijaya
Dekan,**



Dr. Muchamad Ali Safa'at, S.H.,M.H.
Nip. 197608151999031003

**Ketua Program
Magister Kenotariatan**



Dr. Imam Koeswahyono, S.H.,M.Hum.
Nip. 195710211986011002

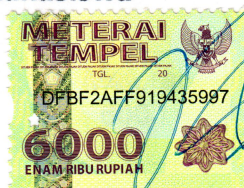
PERNYATAAN ORISINALITAS TESIS

Saya menyatakan dengan sebenar-benarnya bahwa sepanjang pengetahuan saya, di dalam Naskah TESIS ini tidak terdapat karya ilmiah yang pernah diajukan oleh orang lain untuk memperoleh gelar akademik di suatu Perguruan Tinggi, dan tidak terdapat karya atau pendapat yang pernah ditulis atau diterbitkan oleh orang lain, kecuali yang secara tertulis dikutip dalam naskah ini dan disebutkan dalam sumber kutipan dan daftar pustaka.

Apabila ternyata di dalam naskah TESIS ini dapat dibuktikan terdapat unsur-unsur PLAGIASI, saya bersedia TESIS ini digugurkan dan gelar akademik yang telah saya peroleh (MAGISTER) dibatalkan, serta diproses sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku (UU NO. 20 Tahun 2003, Pasal 25 ayat 2 dan pasal 70)

Malang, 26 Agustus 2019

Mahasiswa



Nama : Dwi Egawati
Nim : 17601020011136
PS : Magister Kenotariatan
PSIH UB

KATA PENGANTAR

Pertama dan utama, Penulis mengucapkan puji dan syukur kehadiran Allah SWT karena hanya atas izin dan ridho-Nya penulis dapat menyelesaikan tesis Penulis yang berjudul : “**KLAIM ASURANSI PESAWAT SEWA GUNA USAHA (*OPERATING LEASE*) SEBAGAI OBJEK JAMINAN FIDUSIA**”, yang merupakan salah satu syarat dalam menempuh ujian untuk mencapai gelar Magister Kenotariatan Program Pascasarjana Universitas Brawijaya, Malang.

Penulis menyadari banyak kesulitan yang dialami selama penyusunan tesis ini, namun berkat bimbingan dan bantuan dari berbagai pihak pada akhirnya tesis ini dapat diselesaikan. Penulis ingin menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat **Dr. Sukarmi S.H., M.H.** sebagai pembimbing utama dan **Dr. M. Sudirman S.H., M.H., S.pN., M.Kn.** sebagai pembimbing kedua yang telah menyediakan waktu dalam memberikan ilmu dan saran selama bimbingan sehingga tesisi ini dapat diselesaikan.

Pada kesempatan ini pula, penulis tidak lupa menyampaikan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada yang terhormat:

1. Prof. Dr. Ir. Nuhfil Hanani AR., MS., selaku Rektor Universitas Brawijaya.
2. Dr. Muchamad Ali Safa'at, S.H., M.H., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya.
3. Dr. Imam Koeswahyono, S.H., M.H., selaku Ketua Program Magister Kenotariatan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya.
4. Dr. Siti Hamidah S.H., M.M, dan Dr. Rachmi Sulistyarini S.H., M.H., selaku dosen dan penguji penulis baik dalam sidang proposal maupun sidang akhir, terima kasih atas saran dan kritik yang membangun untuk Penulis dalam menyelesaikan tesis ini.
5. Segenap Dosen yang telah membimbing dan memberikan ilmu yang bermanfaat bagi penulis selama penulis menempuh studi di Magister Kenotariatan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya.
6. Segenap Staf Sub Bagian Administrasi, Staf Bagian Akademik, Staf Bagian Keuangan dan Segenap Staf perpustakaan yang telah membantu penulis selama belajar di Magister Kenotariatan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya.
7. Manajemen PT Pelita Air Service, yang telah memberikan pendanaan (Beasiswa) kepada Penulis untuk menempuh pendidikan Magister di Magister Kenotariatan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya.

8. Almarhum Bapak Dwi Maryanto dan Almarhumah Ibu Sulijah Wati tercinta yang keduanya meninggalkan penulis disaat menempuh semester 3 (tiga), terima kasih Bapak/Ibu tercinta yang selalu mendoakan, memberikan semangat, kasih sayang perhatian dan memberikan dukungan moril maupun materiil pada Penulis untuk menyelesaikan kuliah Magister Kenotariatan ini.
9. Almarhum Bapak Mertua M. Fachturahman dan Ibu Mertua Djuwariah tercinta yang selalu mendoakan, memberikan semangat, kasih sayang perhatian dan memberikan dukungan moril maupun materiil pada penulis untuk menyelesaikan kuliah dan tesis di Magister Kenotariatan ini.
10. Suami Dodi Waladi Maghfur dan anak Penulis tersayang Airlangga Pandu Dewantara, yang juga selalu mendoakan, memberikan semangat, kesabaran, perhatian dan memberikan dukungan untuk menyelesaikan kuliah dan tesis di Magister Kenotariatan ini.
11. Kakak Adi Septian dan adik Penulis Muhammad Iqbal yang juga selalu mendoakan, memberikan semangat, perhatian dan memberikan dukungan pada penulis.
12. Corporate Secretary Department (Ibu Alicia Irzanova dan Ibu Fety), Corporate Legal (Ibu Irda Yuningsih), HRD Department dan Finance Department serta teman - teman, terima kasih atas doa dan dukungannya selama penulis menyelesaikan kuliah dan tesis di Magister Kenotariatan Universitas Brawijaya.
13. Sahabat-sahabat penulis dan seluruh teman-teman angkatan 2017 Magister Kenotariatan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu, terimakasih atas saran, kritik dan dukungannya kepada Penulis dan sukses selalu untuk kita semua
14. Sahabat-sahabat terbaik Penulis angkatan 2007 FH UNPAD, Dosen dan staff perpustakaan di Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran, terimakasih atas doa, referensi dan dukungannya dan sukses selalu untuk kita semua.
15. Semua pihak yang telah membatu penulis dalam menyelesaikan tesis ini, yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu, terima kasih atas kebaikannya, sukses selalu untuk kita.

Penulis menyadari bahwa tesis ini sangat jauh dari sempurna dan memiliki banyak kekurangan, untuk itu dengan segala kerendahan hati Penulis menerima kritik

dan saran demi sempurnanya tesis ini. Akhir kata Penulis berharap agar tesis ini dapat bermanfaat bagi perkembangan Ilmu Hukum, bagi penulis khususnya dan para pembaca pada umumnya.

Malang, Agustus 2019

Dwi Egawati

**KLAIM ASURANSI PESAWAT UDARA SEWA GUNA USAHA
(OPERATING LEASE) SEBAGAI OBJEK JAMINAN FIDUSIA**

Dwi Egawati, Dr. Sukarmi, S.H, M.H., dan Dr. M. Sudirman, S.H, M.H, SpN,
M.Kn.

Fakultas Hukum Universitas Brawijaya

Email: dwiegawati@gmail.com

ABSTRAK

Perusahaan penerbangan dalam pengadaan pesawat udara salah satu dengan Sewa Guna Usaha (*Operating Lease*). Perusahaan *Leasing (Lessor)* dalam memperoleh pesawat udara dengan pembiayaan dari Bank dan pesawat udara tersebut dibebankan *Mortgage* sebagai jaminan. Pada Perjanjian Sewa Guna Usaha pesawat udara, Perusahaan Penerbangan diharuskan menfidusiakan klaim asuransi atas pesawat. Namun, pada Pasal 10 huruf b UU No. 42 Tahun 1999 Tentang Jaminan Fidusia menyatakan bahwa kecuali diperjanjikan lain Jaminan Fidusia Penelitian ini menggunakan jenis penelitian yuridis normatif menggunakan pendekatan seperti Pendekatan Perundang - undangan (*Statute approach*) dan Pendekatan Perbandingan (*Comparative Approach*) dengan melakukan studi kepustakaan serta dianalisis secara argumentatif dan interpretasi baik secara gramatikal maupun analogi untuk kemudian diambil kesimpulan dari analisis. Hasil dari penelitian dengan metode diatas adalah Klaim asuransi atas pesawat udara Sewa Guna Usaha (*Operating Lease*) yang dibebankan *Mortgage* tidak dapat dijadikan jaminan fidusia, karena pesawat udara merupakan benda (objek) yang tidak dapat dijaminakan fidusia, sehingga *Mortgage* atas pesawat udara tidak dapat dianalogikan sebagai Jaminan Fidusia dan kedudukan hukum atas klaim asuransi pesawat udara yang dibebankan *Mortgage* adalah batal demi hukum, karena akta jaminan fidusia atas klaim asuransi pesawat udara tersebut tidak memenuhi syarat objektif yaitu suatu sebab yang halal berdasarkan Pasal 1337 KUHPerd.

Kata Kunci: Sewa Guna Usaha, Klaim Asurasi, Fidusia, *mortgage*.

INSURANCE CLAIM REGARDING AIRCRAFT OPERATING LEASE AS AN OBJECT FOR FIDUCIARY GUARANTEE

Dwi Egawati, Dr. Sukarmi, S.H, M.H., dan Dr. M. Sudirman, S.H, M.H, SpN,
M.Kn.

Faculty of Law Universitas Brawijaya

Email: dwiegawati@gmail.com

ABSTRACT

The aircraft procurement in an airline company sometimes involves operating lease. To obtain an aircraft, the lessor proposes funding from a bank and the aircraft is set as a mortgage as a guarantee. In terms of the agreement of operating lease, an airline company is required to set insurance claim as fiduciary guarantee for the aircraft. However, Article 10 letter b of Law Number 42 of 1999 concerning Fiduciary Guarantee states that ‘unless it is agreed the other way’. This research employed normative juridical method, supported by statute and comparative approaches, where data was taken from library research. The data was analysed based on argumentative analysis, grammatical and analogical interpretations, from which a conclusion was drawn. The research has learned that the insurance claim for an operating lease aircraft set as a mortgage cannot be put as a fiduciary guarantee since it is not categorised as an object able to be set as a fiduciary guarantee. The mortgage, similarly, cannot be compared to fiduciary guarantee, and the insurance claim is deemed to be invalid from the outset because the fiduciary guarantee deed for the insurance claim of the aircraft fails to meet an objective requirement, specifically due to ‘acceptable (halal) cause’ according to Article 1337 of Civil Code.

Keywords: operating lease, insurance claim, fiduciary, mortgage

DAFTAR ISI

SAMPUL DEPAN	i
HALAMAN PERSETUJUAN	ii
ORIGINALITA PENULISAN	iii
KATA PENGANTAR	iv
RINGKASAN	vii
SUMMARY	viii
DAFTAR ISI	ix
DAFTAR TABEL	xi
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR SINGKATAN	xiii
BAB I PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang	1
1.2. Rumusan Masalah	7
1.3. Tujuan Penelitian	7
1.4. Manfaat Penelitian	8
1.5. Kerangka Teoritik	10
1.6. Definisi Konseptual.....	18
1.7. Originalitas Penulisan	20
BAB II KAJIAN PUSTAKA	23
2.1. Ketentuan Sewa Menyewa Pada Umumnya	23
2.1.1. Pengertian dan Dasar Hukum Sewa Menyewa.....	23
2.1.2. Hak dan Kewajiban Pihak dalam Sewa Menyewa	24
2.1.3. Berakhirnya Sewa Menyewa	26
2.2. Ketentuan dan Perjanjian Sewa Guna Usaha (<i>Leasing</i>).....	27
2.2.1. Definisi dan Pengertian Sewa Guna Usaha (<i>Leasing</i>)	27
2.2.2. Pihak – pihak dalam Perjanjian Sewa Guna Usaha (<i>Leasing</i>).....	30
2.3. Ketentuan Asuransi dan Perjanjian Asuransi	30
2.3.1. Definisi dan Pengertian Asuransi	30
2.3.2. Sifat, Fungsi dan Asas Asuransi	31
2.3.3. Perjanjian Asuransi (Polis) dan Klaim Asuransi	35
2.4. Ketentuan Hukum dan Perjanjian Jaminan	39
2.4.1. Gadai.....	42
2.4.2. Hak Tanggungan.....	43
2.4.3. Resi Gudang.....	44
2.4.4. Jaminan Fidusia	45
2.4.5. Hipotik	53
2.4.6. <i>Mortgage</i>	59
BAB III Metode Penelitian	62
3.1. Jenis Penelitian.....	62
3.2. Metode Pendekatan Penelitan	62
3.3. Jenis dan Sumber Bahan Hukum	64
3.4. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum	65
3.5. Teknik Analisa Bahan Hukum	66

BAB IV PEMBAHASAN	67
4.1. Klaim Asuransi Atas Pesawat Udara Sewa Guna Usaha (<i>Operating Lease</i>) yang Dibebankan <i>Mortgage</i> Dijadikan Objek Jaminan Fidusia Berdasarkan UUJF	67
4.1.1. Fidusia atas Klaim Asuransi Pesawat Udara Sewa Guna Usaha (<i>Operating Lease</i>).....	67
4.1.2. Hubungan Hukum Para Pihak dalam Fidusia Klaim Asuransi Pesawat Udara Sewa Guna Usaha (<i>Operating Lease</i>).....	74
4.1.3. Kedudukan Hukum <i>Mortgage</i> atas Pesawat Udara Sewa Guna Usaha (<i>Operating Lease</i>) pada Jaminan Fidusia Klaim Asuransi Pesawat Udara	82
4.2. Kedudukan Hukum Akta Jaminan Fidusia Klaim Asuransi Atas Pesawat Udara Sewa Guna Usaha (<i>Operating Lease</i>) Yang Dibebankan <i>Mortgage</i>).....	98
BAB V PENUTUP	111
5.1. Kesimpulan	111
5.2. Saran.....	111
DAFTAR PUSTAKA	113

DAFTAR TABEL

Tabel 1 : Originalitas Penelitian	20
Tabel 2: Perbandingan <i>Mortgage</i> , Hipotik dan Fidusia	86

DAFTAR GAMBAR

Gambar 1: skema transaksi <i>operating lease</i>	69
Gambar 2: klaim asuransi yang tidak difidusiakan	75
Gambar 3: klaim asuransi yang difidusiakan	77

DAFTAR SINGKATAN

IDERA	: <i>Irrevocable Deregistration and Export Request Authorization</i>
KUHD	: Kitab Undang-undang Hukum Dagang
KUHPerd.	: Kitab Undang – undang Hukum Perdata
UUJF	: Undang – undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia
UUJN	: Undang - undang nomor 30 tahun 2004 tentang Jabatan Notaris
UU Penerbangan	: Undang – undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
UU Perasuaransian	: Undang – undang Nomor 40 Tahun 2004 tentang Perasuransian
Perubahan UUJN	: Undang - Undang No. 2 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Undang - Undang No. 30 Tahun 2004 Tentang Jabatan Notaris
PT DI	: PT Dirgantara Indonesia
RI	: Republik Indonesia

BAB I

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Bisnis di Indonesia terus mengalami perkembangan dari waktu ke waktu seiring dengan perkembangan pembangunan nasionalnya. Pembangunan nasional dilakukan pemerintah dengan menyusun rencana - rencana pembangunan, baik rencana jangka panjang maupun rencana jangka menengah. Pembangunan Nasional erat hubungannya dengan perkembangan ekonomi. Perkembangan ekonomi mempengaruhi perkembangan dunia usaha sejalan juga dengan perkembangan hukum, salah satu bidang usaha yang terus berkembang di Indonesia yakni bidang usaha penerbangan.

Di Indonesia terdapat satu-satunya perusahaan pabrikan (pembuat) Pesawat Udara yaitu PT Dirgantara Indonesia (Persero) (PT DI), namun PT DI belum dapat memenuhi kebutuhan Pesawat Udara untuk perusahaan penerbangan Indonesia. Hal ini membuat perusahaan penerbangan Indonesia dalam melakukan pengadaan aset berupa pesawat udara dari luar negeri. Transaksi ini merupakan bentuk globalisasi baik dari segi ekonomi maupun dari segi hukum, dimana perjanjian-perjanjian yang akan dibuat melewati batas Negara-negara (*Cross Border*).¹

¹Nike K. Rumokoy, *Strategi Pembangunan Hukum Ekonomi Indonesia*, Universitas Sam Ratulangi, Desember 2010.

Perusahaan penerbangan di Indonesia dalam memperoleh asset yakni pesawat udara pada umum melakukan 2 (dua) macam transaksi yakni jual beli dengan pabrikan atau pemilik pesawat udara atau Sewa Guna Usaha (*leasing*) dengan perusahaan leasing asing. Namun, karena harga pesawat yang cukup mahal menyebabkan kecil kemungkinan perusahaan penerbangan di Indonesia membeli pesawat udara secara tunai dengan modalnya sendiri.² Oleh karena itu, perusahaan penerbangan Indonesia lebih memilih Sewa Guna Usaha(*leasing*) dalam mengadakan pesawat udara dari perusahaan *leasing* yang umumnya merupakan perusahaan asing.

Leasing di Indonesia diatur dalam “Peraturan Presiden Nomor 9 Tahun 2009 tentang Lembaga Pembiayaan”. Adapun definisi *Leasing* diatur dalam pada Pasal 1 angka 5 yaitu:

“Sewa Guna Usaha (*Leasing*) adalah kegiatan pembiayaan dalam bentuk penyediaan barang modal baik secara Sewa Guna Usaha dengan hak opsi (*Finance Lease*) maupun Sewa Guna Usaha tanpa hak opsi (*Operating Lease*) untuk digunakan oleh Penyewa Guna Usaha (*Lessee*) selama jangka waktu tertentu berdasarkan pembayaran secara angsuran.”

Berdasarkan definisi tersebut jenis pembiayaan leasing dibagi menjadi 2 (dua) yakni *Finance Lease* dan *Operating Lease*. *Operating Lease* ini yang banyak diminati oleh perusahaan penerbangan di Indonesia dalam pengadaan pesawatnya dimana dengan *Operating Lease* ini

²Siti Malikhatun Badriyah, *Problematika Pesawat Udara Sebagai Jaminan pada Perjanjian Kredit dalam Pengembangan Industri Penerbangan*, Universitas Diponegoro, Oktober 2014.

kepemilikan atas pesawat udara ini tidak beralih karena tidak adanya hak opsi untuk membeli.

Perusahaan *leasing* pesawat udara (selanjutnya di sebut *Lessor*) ini merupakan perusahaan asing yang memperoleh pembiayaan dari perusahaan pembiayaan (*Bank*) asing dalam melakukan pembelian pesawat, sehingga secara hukum kepemilikan pesawat yang disewakan *Lessor* kepada perusahaan penerbangan Indonesia adalah milik bank asing tersebut.

Bidang usaha penerbangan yang merupakan bidang usaha yang memiliki resiko yang cukup besar membuat perusahaan penerbangan mengasuransikan pesawat yang dimiliki maupun disewa dari *lessor*. Perusahaan *leasing* dan/atau Bank selaku pemilik pesawat juga mewajibkan perusahaan penerbangan untuk mengasuransikan pesawat yang disewa untuk mengurangi atau resiko – resiko yang harus dicegah sebagai bentuk mitigasi resiko.

Ketentuan peransuransian terdapat pada “Undang – undang Nomor 40 Tahun 2004 tentang Perasuransian (UU Perasuaransian)”, dimana Asuransi berdasarkan ketentuan Pasal 1 angka 1 UU Perasuransi menyatakan bahwa:

“Asuransi merupakan Perjanjian yang dilakukan antara dua pihak yaitu perusahaan asuransi dan pemegang polis dan menjadi dasar penerimaan polis bagi perusahaan asuransi dengan imbalan untuk memberikan penggantian kepada tertanggung (pemegang polis) karena kerugian, kerusakan, biaya yang timbul, kehilangan keuntungan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin diderita tertanggung atau karena terjadinya suatu peristiwa yang tidak pasti atau memberikan pembayaran yang didasarkan pada meninggalnya tertanggung atau pembayaran yang didasarkan pada hidupnya tertanggung dengan manfaat yang

besarnya telah ditetapkan dan/atau didasarkan pada hasil pengelolaan dana.”³

Asuransi merupakan salah satu mitigasi resiko yang digunakan dalam kegiatan perekonomian, objek asuransi itu sendiri meliputi “jiwa dan raga, kesehatan manusia, tanggung jawab hukum, benda dan jasa, serta semua kepentingan lainnya yang dapat hilang, rusak, rugi, dan/atau berkurang nilainya”, dengan obyek asuransi yang cukup luas tersebut membuat pelaku usaha dalam menjalankan usahanya mengasuransikan barang maupun resiko - resiko yang dapat menimbulkan kerugian.

Pada perkembangannya, *Lessor* dan *bank* mensyaratkan perusahaan penerbangan untuk mengikat klaim asuransi atas pesawat tersebut dengan Jaminan Fidusia baik yang berada pada perusahaan asuransi maupun perusahaan reasuransi.

Fidusia merupakan suatu jaminan kebendaan, Fidusia itu sebagaimana “Pasal 1 angka (1) Undang – undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia (UUJF)” menyatakan bahwa:

“Fidusia merupakan pengalihan hak kepemilikan suatu benda atas dasar kepercayaan dengan ketentuan bahwa benda yang hak kepemilikannya dialihkan tersebut tetap dalam penguasaan pemilik benda.”

Sedangkan jaminan fidusia itu sendiri diatur pada “Pasal 1 angka (2) UUJF” yakni:

“Jaminan Fidusia adalah hak jaminan atas benda bergerak baik yang berwujud maupun yang tidak berwujud dan benda tidak bergerak khususnya bangunan yang tidak dapat dibebani hak tanggungan sebagaimana dimaksud dalam Undang – Undang Nomor 4 Tahun 1996 tentang Hak Tanggungan yang tetap berada dalam penguasaan Pemberi Fidusia, sebagai agunan bagi pelunasan

³Pasal 1 angka 1 UU Perasuransian

utang tertentu, yang memberikan kedudukan yang diutamakan kepada Penerima Fidusia terhadap kreditor lainnya.”

Klaim asuransi yang dijadikan objek jaminan fidusia ini merupakan benda bergerak tidak berwujud, yang mana klaim asuransi yang dijadikan fidusia dijelaskan juga dalam Pasal 10 huruf b UUF yakni “kecuali diperjanjikan lain jaminan fidusia meliputi klaim asuransi, dalam hal benda yang dijadikan objek jaminan fidusia diasuransikan.” Pesawat yang *Leasing* oleh perusahaan penerbangan dengan skema *Operating Lease* ini bukan merupakan benda yang menjadi objek dari jaminan fidusia melainkan oleh *Lessor* dan Bank, pesawat tersebut diikat dengan *Mortgage* sebagai jaminan atas *Loan Agreement* antara *Lessor* dan Bank serta hanya benda yang diasuransikan oleh perusahaan penerbangan.

Jaminan atas pesawat udara itu sendiri tidak diatur secara tegas pada “Undang – undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan” (selanjutnya disebut UU Penerbangan) sebagaimana dijelaskan pada Pasal 71 yang menyatakan bahwa:

“obyek pesawat udara dapat dibebani dengan kepentingan internasional yang timbul akibat perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan, perjanjian pengikatan hak bersyarat dan/atau perjanjian Sewa Guna Usaha.”

Pada pasal tersebut tidak menegaskan jaminan kebendaan apa yang dapat dijadikan jaminan atas pesawat udara tersebut, hanya menyebutkan “dapat dibebani dengan kepentingan internasional”. Kepentingan internasional itu sendiri adalah suatu kepentingan yang didapat oleh kreditor yang timbul dikarenakan “perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan, perjanjian pengikatan hak bersyarat dan/atau perjanjian Sewa

Guna Usaha”, hal tersebut tunduk pada konvensi Cape Town yang UU Penerbangan itu sendiri merupakan wujud dari ratifikasi konvensi Cape Town.⁴ Selanjutnya, pada penjelasan pasal tersebut hanya memberikan definisi atas pemberian jaminan hak kebendaan, yakni:

“pemberian hak jaminan kebendaan (*security agreement*) adalah suatu perjanjian dimana pemberi hak jaminan kebendaan (*chargor*) memberikan atau menyetujui untuk memberikan kepada penerima hak jaminan kebendaan (*chargee*) suatu kepentingan (termasuk kepentingan kepemilikan) atas objek pesawat udara untuk menjamin pemenuhan kewajiban yang terjadi atau yang akan terjadi dari pemberian hak jaminan kebendaan atau pihak ketiga”.

Beda halnya dengan Undang – undang penerbangan yang lama yaitu “Undang – undang Nomor 15 tahun 1992 tentang penerbangan” pada Pasal 12 ayat (1) yang menyatakan secara tegas bahwa pesawat udara yang telah mempunyai tanda daftar pesawat dan kebangsaan Indonesia dapat dibebani hipotik. Namun, dalam praktek perbankan di Indonesia pada saat ini jaminan atas pesawat udara tersebut masih menggunakan Hipotik yang disertai akta kuasa menjual meskipun UU Penerbangan tidak mengatur secara tegas.

Klaim asuransi atas pesawat udara yang di-*lease* secara *Operating Lease* ini, walaupun dibebakan dengan *mortgage* ini *Lessor* mensyaratkan bahwa klaim asuransi atas Pesawat tersebut di fidusiakan. Klaim asuransi Pesawat yang dijadikan objek pada jamina fidusia menimbulkan keraguan akan kedudukan perjanjian Jaminan Fidusia itu sendiri, mengingat sebagaimana dijelaskan sebelum bahwa Pesawat Udara tersebut tidak difidusiakan. Perjanjian jaminan fidusia yang merupakan perjanjian yang

⁴ Prita Amalia, *Industri Penerbangan di Indonesia (Aspek Hukum Pasca Cape Town Convension 2001) Cetakan 1*, (Bandung: Refika Aditama, 2016) hlm. 111

bersifat *accessoir* ini juga harus memenuhi syarat sahnya suatu perjanjian, namun apabila klaim asuransi yang mana merupakan objek dari suatu benda yang tidak difidusiakan, mengakibatkan perjanjian jaminan fidusia apakah memiliki objek sesuai Pasal 1320 Kitab Undang - undang Hukum Perdata (selanjutnya disebut KUHPerd.) dan UUJF .

Berdasarkan gambaran yang telah diuraikan, maka penulis merasa tertarik untuk mengkaji dan meneliti mengenai klaim asuransi atas Pesawat Sewa Guna Usaha (*Operating Lease*) yang dibebankan *mortgage* dijadikan objek Jaminan Fidusia, yang selanjutnya akan dituangkan dalam penelitian dengan judul **KLAIM ASURANSI PESAWAT UDARA SEWA GUNA USAHA (*OPERATING LEASE*) SEBAGAI OBJEK JAMINAN FIDUSIA.**

1.2. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian latar belakang di atas terdapat beberapa permasalahan, adapun permasalahan yang akan penulis kaji pada penelitian ini sebagai berikut:

1. Apakah klaim asuransi atas pesawat udara Sewa Guna Usaha (*Operating Lease*) yang dibebankan *mortgage* dapat dijadikan objek jaminan fidusia berdasarkan UUJF?
2. Bagaimana kedudukan hukum akta jaminan fidusia klaim asuransi atas pesawat udara Sewa Guna Usaha (*Operating Lease*) yang dibebankan *mortgage*?

1.3. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan sebagai berikut:

1. Untuk mengalisis klaim asuransi atas pesawat udara Sewa Guna Usaha (*Operating Lease*) yang dibebankan *mortgage* dijadikan objek Jaminan Fidusia berdasarkan UUJF.
2. Untuk menemukan dan mengetahui kedudukan hukum dan keabsahan atas Akta Jaminan Fidusia atas klaim asuransi pesawat udara Sewa Guna Usaha (*Operating Lease*) yang dibebankan *mortgage* dijadikan objek Jaminan Fidusia.

1.4. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Penelitian diharapkan dapat memberikan manfaat bagi perkembangan serta kemajuan ilmu hukum dan kenotariatan pada umumnya, khususnya terkait dengan hukum bisnis, hukum asuransi dan hukum jaminan serta hasil penelitian ini diharapkan mampu mengembangkan landasan teori, konsep dan hukum terkait klaim asuransi atas pesawat udara Sewa Guna Usaha (*Operating Lease*) yang dibebankan *mortgage* dijadikan Objek Jaminan Fidusia.

2. Manfaat Praktis

a. Bagi Perusahaan Penerbangan

Penelitian ini diharapkan memberikan manfaat yang praktis dan berarti untuk perusahaan penerbangan di Indonesia dalam hal memfidusiakan klaim asuransi atas pesawat – pesawat yang di-*leasing* dari *Lessor*.

b. Bagi Perusahaan Asuransi

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pandangan bagi perusahaan asuransi akan perkembangan bisnis harus tetap sejalan dengan kaidah – kaidah atau peraturan hukum yang berlaku.

c. Bagi Konsultan hukum (*Lawyer*), Notaris, PPAT, Pejabat Lelang Kelas II

Penelitian ini diharapkan memberikan kesadaran bagi Konsultan Hukum (*Lawyer*) dalam memberikan nasihat hukum harus memperhatikan hukum itu sendiri baik dari segi fisafat, teori maupun ketentuan dan peraturan yang berlaku, Notaris untuk dapat memperhatikandan mengkaji lebih dalam sebelum membuat akta, agar akta tersebut sesuai dengan ketentuan serta peraturan perundang - undangan yang berlaku dan PPAT serta Pejabat Lelang Kelas II untuk dapat memperhatikan ketentuan serta peraturan perundang - undangan yang berlaku apabila transaksi bisnis dalam tesis ini menyangkut pada kewenangannya.

d. Bagi Pemerintah Indonesia (“Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia” dan “Kemeterian Perhubungan”)

Penelitian ini dapat memberikan manfaat dan masukan yang berarti bagi Pemerintah Indonesia yakni “kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia” untuk dapat mengawasi pejabat Notaris apabila membuat akta tidak sesuai dengan peraturan perundang - undangan guna tidak menimbulkan pertentangan atau gugatan dikemudian hari dan Kementerian perhubungan untuk mengatur

lebih detail terkait peraturan pelaksanaan asuransi dan jaminan atas Pesawat udara.

e. Bagi Pembuat Undang-undang

Melalui penelitian ini diharapkan pembuat undang-undang dapat mengetahui dan melihat bahwa UUJF belum mengatur secara tegas terkait karakteristik hukum yang menjadikan klaim asuransi sebagai jaminan fidusia, sehingga terdapat penafsiran yang berbeda - beda dan/atau perluasan penafsiran dalam mengatur kegiatan bisnis yang berlangsung. Selanjutnya, untuk dapat mereview kembali peraturan tersebut agar memberikan kepastian hukum bagi seluruh Pihak yang terlibat dalam transaksi bisnis tersebut.

f. Bagi Masyarakat

Diharapkan penelitian ini dapat menjadi pengetahuan serta masukan bagi masyarakat terutama tentang perkembangan hukum bisnis, hukum asuransi dan hukum jaminan di Indonesia, sehingga masyarakat sadar akan hukum dalam melakukan bisnis kedepannya.

1.5. Kerangka Teoritis

Hukum merupakan suatu kaidah yang penataan ketentuan-ketentuannya dapat dipaksakan dengan suatu cara yang teratur. Paksaan ini berguna untuk menjamin penataan ketentuan-ketentuan hukum itu sendiri

agar tunduk pada aturan-aturan tertentu, baik mengenai bentuk, cara maupun alat pelaksanaannya.⁵

Hukum dalam ketentuannya bersumber pada suatu sumber hukum. Sumber hukum dibedakan antara sumber hukum materil maupun sumber hukum formil. Sumber hukum formil dari segi bentuknya terdiri dari undang-undang, kebiasaan, traktat, yurisprudensi dan doktrin.⁶ Sumber - sumber hukum inilah yang digunakan oleh seorang penegak hukum dalam menyelesaikan masalah yang terjadi.

Hukum sebagai sarana pembangunan ini memiliki peranan untuk menciptakan suatu sistem hukum pembangunan nasional untuk akhirnya mencapai ketahanan nasional disegala bidang.⁷ Pembangunan dalam arti seluas-luasnya meliputi segala segi dari kehidupan masyarakat tidak hanya segi ekonomi saja, karena pembangunan ekonomi suatu masyarakat tidak dapat dilaksanakan tanpa menyangkut segi-segi kehidupan masyarakat lainnya, salah satunya adalah segi hukum. Peranan hukum merupakan salah satu instrumen yang penting dalam pembangunan nasional. “Peranan hukum dalam pembangunan adalah untuk menjamin bahwa perubahan itu terjadi dengan cara yang teratur.”⁸

Perkembangan hukum dan ekonomi saling berdampingan dimana seiring berkembang ekonomi berkembang hukum juga dituntut untuk melindungi kegiatan perekonomian, salah satunya dalam membuat suatu

⁵Mochtar Kusumaatmadja, *Kosep-Konsef Hukum Dalam Pembangunan*, (Bandung: PT. Alumni, 2002), hlm.4.

⁶R. Soeroso, *Pengantar Ilmu Hukum*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2004), hlm. 121.

⁷Sunaryati Hartono, *Hukum Ekonomi Pembangunan Indonesia*, (Bandung: Binacipta, 1988), hlm. 18.

⁸Mochtar Kusumaatmadja, *loc.cit.*

perjanjian - perjanjian yang menguntungkan Para Pihak yang saling mengikatkan diri ini. Hal ini bertujuan agar memberikan kepastian hukum untuk Para Pihak dalam menjalankan kegiatan bisnisnya.

Selanjutnya, pada penelitian ini penulis menggunakan 2 (dua) teori sebagai pisau analisis dalam mengkaji dan menganalisis permasalahan hukum, yaitu:

1. Teori Perjanjian

Perjanjian merupakan salah satu sumber perikatan selain undang-undang, sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 1233 KUHPerd. Perjanjian sangat erat hubungannya dengan perikatan.

Terdapat pendapat para ahli terkait istilah perikatan, adapun pendapat dari:

a. Subekti

Dalam buku yang berjudul hukum perjanjian menyatakan bahwa: “perikatan merupakan suatu hubungan hukum antara dua orang atau dua pihak, berdasarkan mana pihak yang satu berhak menuntut sesuatu hal dari pihak lainnya dan pihak lainnya berkewajiban untuk memenuhi tuntutan itu.”⁹

b. Abdul Kadir Muhammad

“Perikatan adalah suatu hubungan hukum yang terjadi antara orang yang satu dengan orang yang lain karena perbuatan peristiwa atau keadaan.”¹⁰

Selanjutnya, dalam Pasal 1234 KUHPerd. menjelaskan bahwa:

“Perikatan adalah untuk memberikan sesuatu, untuk berbuat sesuatu atau untuk tidak berbuat sesuatu.”

⁹R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, (Jakarta: PT intermasa, 2005), hlm. 1.

¹⁰Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perjanjian*, (Bandung: Alumni, 2004) hlm. 6

Pasal 1313 KUHPerd. memuat definisi dari perjanjian, yang menerangkan “Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan hukum dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.”

Timbulnya perbuatan hukum antara para pihak ini dinamakan perikatan. “Perjanjian itu menerbitkan suatu perikatan antara pihak - pihak yang membuatnya, sehingga hubungan antara perikatan dan perjanjian adalah perjanjian itu menerbitkan perikatan sedangkan perjanjian adalah sumber perikatan.”¹¹

Para pihak dalam membuat perjanjian harus memerhatikan beberapa asas. Adapun asas-asas dalam perjanjian antara lain:

1. Asas kebebasan berkontrak;
2. Asas Konsensualisme;
3. Asas *pacta Sunt Servada*; dan
4. Asas itikad baik (*Goede Trouw*).

Asas kebebasan berkontrak diatur di dalam Pasal 1338 ayat (1) KUHPerd., yang menyatakan bahwa “semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya.” Pasal tersebut memiliki maksud bahwa setiap orang pada dasarnya bebas mengadakan perjanjian dengan siapa saja asal tidak bertentangan dengan undang-undang, kesusilaan, dan ketertiban umum.

¹¹R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, *loc.cit.*

Asas kebebasan berkontrak ini merupakan suatu asas yang memberikan kebebasan para pihak untuk:¹²

1. “Membuat atau tidak membuat perjanjian;
2. Menentukan isi perjanjian dengan siapa pun;
3. Menentukan isi perjanjian, pelaksanaan, dan persyaratannya;
4. Menentukan bentuknya perjanjian yaitu tertulis atau lisan.”

Adanya kebebasan untuk sepakat tentang apa saja dan dengan siapa pun merupakan hal yang sangat penting, sebab asas kebebasan berkontrak dicakup sebagai landasan dari hak-hak kebebasan individu dalam konteks kemungkinan pengembangan diri dalam kehidupan pribadi maupun dalam lalu lintas kehidupan bermasyarakat. Suatu kebebasan tetap harus dibatasi yakni hanya dalam lingkup apa yang oleh pemerintah dianggap layak bagi kemanusiaan untuk setiap warga Negara.¹³

Asas konsensualisme dijelaskan dalam Pasal 1320 ayat (1) KUHPerd. pasal tersebut menjelaskan bahwa salah satu syarat sahnya suatu perjanjian yaitu adanya kesepakatan kedua belah pihak. “Asas konsensualisme merupakan asas yang menyatakan bahwa perjanjian pada umumnya tidak diadakan secara formal, tetapi cukup dengan adanya kata sepakat antara kedua belah pihak. Kesepakatan

¹²Salim H.S., *Hukum Kontrak Teori & Teknik Penyusunan Kontrak*, (Jakarta: PT Sinar grafika, 2006), hlm. 9.

¹³*Ibid*

merupakan persesuaian kehendak dan pernyataan yang dibuat oleh kedua pihak.”¹⁴

Asas konsensualisme merupakan suatu perjanjian yang dibuat secara lisan antara dua atau lebih orang yang telah mengikat dirinya, sehingga melahirkan kewajiban bagi salah satu atau lebih pihak dalam perjanjian tersebut. Setelah para pihak mencapai kesepakatan atau *consensus*, meskipun kesepakatan tersebut telah dicapai secara lisan. Ini berarti pada prinsipnya perjanjian tersebut telah mengikat dan berlaku sebagai perikatan bagi mereka yang mengikatkan diri.

“Asas *pacta sunt servanda* atau disebut juga dengan asas kepastian hukum.” Asas ini berhubungan dengan akibat perjanjian, “Asas *pacta sunt servanda* adalah asas bahwa hakim atau pihak ketiga harus menghormati substansi perjanjian yang telah dibuat oleh para pihak, sebagaimana layaknya sebuah undang-undang.” Mereka tidak boleh melakukan intervensi terhadap substansi perjanjian yang dibuat oleh para pihak.¹⁵

Asas *pacta sunt servanda* terdapat di dalam Pasal 1338 ayat (1) KUHPerd. yang menyatakan bahwa “perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang.” Ini mengandung makna bahwa setiap perjanjian yang diadakan oleh kedua pihak merupakan perbuatan yang sakral. Namun, dalam perkembangannya asas *pacta sunt servanda* diberi arti *pactum*, yang berarti sepakat tidak perlu

¹⁴*Ibid*, hlm.10.

¹⁵*Ibid*

dikuatkan sumpah dan tindakan formalitas lainnya, sedangkan *nudus pactum* sudah dengan sepakat saja.¹⁶

Asas Itikad Baik (*Goede Trouw*) dapat disimpulkan dari Pasal 1338 ayat (3) KUHPerd. menyatakan perjanjian harus dilaksanakan dengan itikad baik, yang merupakan landasan utama untuk dapat melaksanakan suatu perjanjian dengan sebaik - baiknya dan sebagaimana mestinya. Hubungan hukum yang berwujud perjanjian - perjanjian atau kontrak - kontrak, baik antara anggota masyarakat dan badan hukum swasta dengan instansi pemerintah, sering tidak begitu sederhana pelaksanaannya. Bahkan kadang - kadang pelaksanaan perjanjian tersebut merupakan suatu rangkaian yang panjang dan memakan waktu yang cukup lama.¹⁷

Itikad baik dalam membuat suatu perjanjian berarti kejujuran seorang yang beritikad baik yang menaruh kepercayaan sepenuhnya kepada pihak lainnya yang dianggap jujur dan tidak menyembunyikan sesuatu yang buruk yang dikemudian hari dapat menimbulkan kesulitan.

Perjanjian menurut sifatnya dapat dibeda menjadi 2 (dua) yakni perjanjian yang bersifat pokok dan perjanjian yang bersifat *accessoir* (tambahan). Perjanjian Pokok antara lain Perjanjian kredit dan lain sebagainya, sedangkan perjanjian yang bersifat *accessoir* merupakan perjanjian yang lahir dan hapusnya tergantung pada

¹⁶*Ibid*, hlm.12.

¹⁷*Ibid*, hlm.13.

perjanjian pokoknya, salah satu contoh dari perjanjian yang bersifat *accsoir* adalah perjanjian penjaminan.

2. Teori Kepastian Hukum

Kepastian hukum merupakan salah satu tujuan hukum. Setiap subyek hukum baik orang maupun badan hukum dalam melakukan perbuatan hukum (perjanjian) selalu memperhatikan kepastian hukum agar tidak merugikan para pihaknya.

Utrecht berpendapat bahwa “tugas utama dari hukum adalah menjamin kepastian hukum, kepastian hukum ini dalam arti menjaga hubungan antara satu pihak dengan pihak lainnya yakni terkait hak dan kewajiban dari masing - masing pihak, dimana hukum itu harus menjamin keadilan maupun harus tetap berguna, sehingga terkadang keadilan terpaksa dikorbankan agar hukum tersebut tepat guna.”¹⁸

Van Kan mengatakan bahwa “hukum menjaga kepentingan tiap - tiap manusia supaya kepentingan – kepentingan itu tidak dapat diganggu, sehingga hukum mempunyai tugas untuk menjamin adanya kepastian hukum dalam masyarakat.”¹⁹

Menurut Satjito Raharjo, citra dari hukum modern adalah kepastian hukum, setiap fungsi yang dibentuk oleh negara demi hukum modern menciptakan kepastian hukum.²⁰

Berdasarkan definisi kepastian hukum ini, Peneliti menggunakan ketiga teori kepastian hukum tersebut dalam menganalisa dan menjawab isu

¹⁸Utrecht, *Pengantar dalam Hukum Indonesia*, (Jakarta: ichtiar baru, 2006), hlm. 13.

¹⁹Kansil, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, (Jakarta, Balai Pustaka, 2002), hlm.44

²⁰Sajipto Raharjo, *Hukum Dalam Jagad Ketertiban*, (Jakarta: Nuansa Cipta Warna, 2006), hlm.133.

hukum sebagaimana dikemukakan dalam rumusan masalah penelitian ini, terutama kerkait hubungan hukum yang lahir dari perjanjian - perjanjian yang dibuat oleh para pihak serta akibat hukum yang terjadi perjanjian tersebut bertentangan atau tidak sesuai dengan ketentuan dan peraturan perundangan – undangan yang berlaku. sebagaimana dikemukakan dalam rumusan masalah penelitian ini.

1.6. Definisi Konseptual

Penulis dalam penelitian ini menggunakan beberapa istilah dalam membuat suatu konsep dalam menganalisa isu hukum, Adapun istilah - istilah tersebut mempunyai definisi sebagai berikut:

1. Aircraft (Pesawat)

“aircraft means aircraft as defined for the purposes of the Chicago Convention which are either airframes with aircraft engines installed thereon or helicopters (Article 1 (a) Protocol to The Convention On International Interests In Mobile Equipment On Matters Specific To Aircraft Equipment).”

Sedangkan dalam “Pasal 1 angka 3 UUPenerbangan” mendefinisikan:

“Pesawat Udara adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan.”

2. Klaim Asuransi

“Berdasarkan Pasal 284 KUHD, Klaim Asuransi adalah penanggung yang telah membayar kerugian atas suatu barang yang dipertanggungjawabkan, menggantikan si tertanggung dalam segala hak yang diperolehnya terhadap orang - orang ketiga berhubungan dengan penerbitan kerugian tersebut”

3. Mortgage

“Mortgage is a conveyance of title to property that is given as security for the payment of a debt or the performance of a duty and that will

become void upon payment or performance according to the stipulated term."²¹

*"The Anglo-American law system divides the mortgage into the mortgage in common law and the mortgage in equity law."*²²

4. *Leasing Agreement*²³

"leasing agreement means an agreement by which one person (the lessor) grants a right to possession or control of an object (with or without an option to purchase) to another person (the lessee) in return for a rental or other payment."

Perjanjian dimana seseorang (*Lessor*) memberikan hak untuk memiliki atau mengendalikan suatu objek (dengan atau tanpa opsi untuk membeli) kepada orang lain (*lessee*) dengan imbalan sewa atau pembayaran lainnya;

5. Objek

Objek dalam penelitian ini yakni Objek Hukum adalah segala sesuatu yang bermanfaat bagi subyek hukum dan dapat menjadi pokok bagi lalu lintas atau perhubungan hukum.²⁴

6. *Operationg Lease*

*"Dalam Operating Lease jumlah seluruh pembayaran berkala tidak mencakup seluruh jumlah biaya yang dikeluarkan untuk memperoleh barang modal tersebut berikut dengan bunganya."*²⁵

7. Sewa Guna Usaha

Berdasarkan Pasal 1 angka 5 "Peraturan Presiden Nomor 9 Tahun 2009 tentang Lembaga Pembiayaan" yaitu:

²¹Bryan A. Garner, *Black's law Dictionary Seventh Edition book 2*. Editor in Chief ST, Paul, Minn, 1999.

²²Ketevan Tsintsadze, *Mortgage As A Means Of Guarantee*, Grigol Robakidze University, Georgia, European scientific Journal April 2015.

²³Cape Town Convention on International Interests In Mobile Equipment, Article 1 (q).

²⁴Sudarsono, *Kamus Hukum*, (Jakarta: PT Rineka Cipta, 2007), hlm. 310

²⁵Munir Fuady, *Hukum Tentang Pembiayaan*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2006), hlm. 18

“Sewa Guna Usaha (*Leasing*) adalah kegiatan pembiayaan dalam bentuk penyediaan barang modal baik secara Sewa Guna Usaha dengan hak opsi (*Finance Lease*) maupun Sewa Guna Usaha tanpa hak opsi (*Operating Lease*) untuk digunakan oleh Penyewa Guna Usaha (*Lessee*) selama jangka waktu tertentu berdasarkan pembayaran secara angsuran.”

1.7. Originalitas Penelitian

Penelitian penulis terkait dengan klaim asuransi atas pesawat udara Sewa Guna Usaha (*Operating Lease*) sebagai objek jaminan fidusia ini dalam sepengetahuan penulis belum pernah ada yang meneliti, namun terdapat beberapa penelitian terkait antara lain:

Tabel 1: Originalitas penelitian

Tahun	Nama Peneliti Dan Asal Instansi	Judul Penelitian	Rumusan Masalah
2015	“Juliana Hutabarat (Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Gadjah Mada Yogyakarta)”	“Merek sebagai Objek Jaminan Fidusia ditinjau dari Undang – Undang Nomor 15 Tahun 2001 Tentang Merek , Undang – Undang No. 42 Tahun 1999 Tentang Jaminan Fidusia dan Peraturan perundang – undangan tentang perbankan”	<ol style="list-style-type: none"> 1. “Bagaimana kedudukan Merek sebagai Hak atas Kekayaan Intelektual sebagaimana diatur dalam Undang – undang No. 15 Tahun 2001 tentang Merek dikaitkan dengan hukum kebendaan sehingga dapat dikategorikan objek jaminan fidusia berdasarkan Undang Undang No. 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia dalam praktek perbankan?” 2. “Bagaimana langkah yang ditempuh Bank apabila menghadapi Pengajuan kredit dengan jaminan fidusia atas merek?”
2011	“Andia Hastriani (Magister Kenotariatan Universitas Indonesia)”	“Praktek Jaminan Fidusia sehubungan dengan Pengadaan Pesawat Udara oleh PT Garuda	<ol style="list-style-type: none"> 1. “Bagaimanakah ketentuan mengenai pembiayaan pengadaan pesawat udara di Indonesia berdasarkan peraturan yang berlaku saat ini?” 2. “Bagaimana praktek jaminan

2009	Kamran Radjab Lossen (Disertasi Pascasarjana Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran)	Indonesia (Persero) Tbk” Yurisdiksi Negara Atas Pesawat Leasing Transnasional dalam Industri Penerbangan Indonesia	fidusia yang dilakukan PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk. Sehubungan dengan pengadaan armada pesawat mereka berdasarkan peraturan yang berlaku saat ini?” 3. “Bagaimanakah peranan Notaris dalam praktek Jaminan Fidusia sehubungan dengan pengadaan pesawat udara di Indonesia.” 1. Bagaimana perlindungan hukum hak atau kepentingan Pesawat Udara Leasing transnasional dalam hukum nasional? 2. Apakah otoritas negara pendaftar pesawat udara leasing transnasional dapat menyusun perjanjian leasing Pesawat Udara? 3. Bagaimanakah praktik penyelesaian sengketa pengadaan pendaftaran pesawat udara leasing transnasional?
------	--	---	--

Perbedaan dari tesis penulis dengan Saudari Juliana Hutabarat terdapat pada objek yang dibahas yaitu Merek dan Klaim asuransi, namun persamaan dengan penelitian penulis sama – sama membahas Jaminan Fidusia dimana objek jaminan tersebut merupakan benda yang tidak berwujud.

Perbedaan dari tesis penulis dengan tesis Saudari Andia Hastriani terdapat pada fokus pembahasannya. Rumusan masalah angka 2 dan 3 tidak dibahas oleh tesis penulis serta tesis ini khusus meneliti pengadaan Pesawat di PT Garuda Indonesia (Persero) Tbk., sedangkan Tesis penulis mengkhususkan penelitian dengan skema pengadaan pesawat Sewa Guna

Usaha(*operating Lease*). Namun, persamaan dengan penelitian penulis sama – sama membahas Jaminan Fidusia.

Perbedaan tesis penulis dengan disertasi Saudara Kamran Radjab Lossen terletak pada pokok permasalahannya dimana pada tesis penulis membahas klaim asuransi atas pesawat udara Sewa Guna Usaha (*Operating Lease*) yang dijadikan objek jaminan fidusia, sedangkan pada disertasi tersebut pembahasannya menitik beratkan pada Perjanjian leasing transnasional serta pendaftaran pesawat udara. Namun, persamaan dengan penelitian penulis yakni penulis membahas klausul klaim asuransi dalam perjanjian leasing yang tidak sesuai dengan UUJF.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

2.1. Ketentuan Sewa Menyewa Pada Umumnya

2.1.1. Pengertian dan Dasar Hukum Sewa Menyewa

Sewa menyewa diatur dalam Buku III Bab ketujuh KUHPerd. yakni dari Pasal 1548 – 1600, adapun definisi sewa menyewa itu sendiri diatur pada Pasal 1548 KUHPerd. yang memberikan pengertian sewa menyewa adalah suatu perjanjian dengan mana pihak yang satu mengikatkan diri untuk memberikan kepada pihak yang lainnya kenikmatan dari sesuatu barang, selama suatu waktu tertentu dengan pembayaran sesuatu harga yang oleh pihak yang tersebut terakhir itu disanggupi pembayarannya. Berdasarkan definisi tersebut terdapat 3 (tiga) unsur dalam sewa menyewa, yaitu:²⁶

- a. Adanya suatu benda;
- b. Adanya harga tertentu;
- c. Adanya suatu jangka waktu tertentu.

Benda atau obyek dari sewa menyewa yakni semua jenis barang, baik benda bergerak maupun benda tidak bergerak. Sewa menyewa yang diserahkan oleh pemberi sewa kepada penyewa bukanlah hak milik atas benda, melainkan hanyalah hak nikmat saja, maka yang pemberi sewa tidak perlu pemiliknyanya sendiri dari

²⁶ R. Subekti., *Aneka Perjanjian*, (Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 1995), hlm. 39

benda yang disewakannya, namun mempunyai kewenangan untuk melakukan perbuatan pengelolaan yang bersangkutan.

Sewa menyewa seperti halnya dengan jual beli dan perjanjian lain pada umumnya adalah suatu perjanjian konsensual, artinya sudah sah mengikat pada saat tercapainya kata sepakat mengenai unsur-unsur pokoknya, yaitu barang dan harga. Kewajiban pihak yang satu adalah menyerahkan barangnya untuk dinikmati oleh pihak yang lain, sedangkan kewajiban pihak yang terakhir ini adalah membayar “harga sewa”, jadi barang diserahkan tidak untuk dimiliki, akan tetapi dipakai, dan dinikmati kegunaannya.²⁷

2.1.2. Hak dan Kewajiban Pihak dalam Sewa Menyewa

Hak dan kewajiban Para Pihak dalam Perjanjian sewa yaitu sebagai berikut:

a. Kewajiban Pihak Yang Menyewakan (Pemberi Sewa)²⁸

1. Kewajiban untuk menyerahkan barang yang disewakan kepada pihak penyewa;
2. Kewajiban pihak yang menyewa untuk memelihara barang yang disewa selama jangka waktu yang diperjanjikan, sehingga barang yang disewa tadi tetap dapat dipergunakan dan dinikmati sesuai dengan kegunaan yang dimaksud pihak penyewa;

²⁷ *Ibid*, hlm. 49

²⁸ M. Yahya Harahap, *Segi – segi Hukum Perjanjian*, (Bandung: Alumni, 1986), hlm. 225.

3. Pihak yang menyewakan wajib memberikan ketentraman kepada si penyewa menikmati barang yang disewa selama berlangsungnya perjanjian sewa-menyewa.

b. Hak Pihak Yang Menyewakan (Pemberi Sewa)²⁹

Bagi pihak yang menyewakan berhak atas:

1. Uang sewa yang harus di bayar oleh penyewa pada waktu tertentu sesuai dengan perjanjian sewa-menyewa;
2. *Pandbeslag*, yaitu penyitaan yang dilakukan oleh Pengadilan atas permohonan yang menyewakan mengenai perobot-perabot rumah yang berada dirumah yang disewakan, dalam hal penyewa menunggak uang sewa rumah untuk dilelang dalam hal penyewa tidak membayar lunas tunggakan uang sewa itu.

c. Kewajiban Penyewa³⁰

1. Membayar atau melunasi uang sewa sesuai dengan jumlah dan waktu yang telah ditentukan;
2. Memakai barang yang disewa secara patut sesuai dengan tujuan yang ditentukan dalam perjanjian;
3. Penyewa wajib menanggung segala kerusakan yang terjadi pada barang yang disewa selama masa sewa menyewa kecuali dapat membuktikan bahwa kerusakan tersebut bukan

²⁹ R.M. Suryodiningrat, *Perikatan-Periaktan Bersumber Perjanjian*, (Bandung: Tarsito1991), hlm.33

³⁰M. Yahya Harahap, loc.it

karena kesalahannya akan tetapi diluat kekuasaannya (pasal 1564 KUHPerd.);

4. Harus mengembalikan barang yang disewa pada akhir perjanjian sewa menyewa.

d. Hak Penyewa³¹

Penyewa berhak atas:

1. Penyerahan barang dalam keadaan terpelihara sehingga barang itu dapat dipergunakan untuk keperluan yang diperlukan;
2. Jaminan dari yang menyewakan mengenai kenikmatan tenteram dan damai dan tidak adanya cacat yang merintangikan pemakaian barang yang disewanya.

2.1.3. Berakhirnya Sewa Menyewa

Perjanjian ini akan berakhir sesuai dengan tanggal yang telah ditentukan dalam perjanjian, jadi perjanjian ini berakhir bersamaan dengan berakhirnya sewa menyewa itu sendiri.

Hal ini sesuai dengan pasal 1570 KUHPerd. yang menyatakan bahwa:

“Jika sewa yang dibuat dengan tulisan, maka sewa itu berakhir demi hukum apabila waktu yang telah ditentukan telah lampau tanpa diperlukan suatu pemberhentian.”

Berdasarkan pasal tersebut dapat dikatakan bahwa perjanjian sewa menyewa yang masa berakhirnya telah ditentukan secara tertulis

³¹ R.M. Suryodiningrat, *loc.it*

sewa menyewa dengan sendiri berakhir sesuai dengan batas waktu yang ditentukan para pihak. Pemutusan sewa dalam hal ini tidak perlu lagi diakhiri dengan surat lain.

Pihak penyewa akan menyerahkan kembali dengan baik dan dalam keadaan kosong kios yang disewanya tersebut kepada pihak yang menyewakan. Peralatan - peralatan, kunci - kunci dan lain - lain semua peralatan dan perubahan - perubahan dan peralatan yang dipasang selama berlangsungnya sewa menyewa menjadi milik pihak yang menyewakan pada saat berakhirnya perjanjian, kecuali ditentukan lain.

2.2. Ketentuan dan Perjanjian Sewa Guna Usaha (*Leasing*)

2.2.1. Definisi dan Pengertian Sewa Guna Usaha (*Leasing*)

Leasing berasal dari kata “*to Lease*” yang artinya menyewakan, tetapi *leasing* itu sendiri berbeda dengan sewa menyewa pada umumnya karena *leasing* mempunyai persyaratan tertentu. Berdasarkan sifat hukum perdata *leasing* tersebut terdapat 2 (dua) pendapat yang pertama berpendapat bahwa *leasing* dalam pengertian yuridis yaitu sewa menyewa, sedangkan pendapat kedua menyatakan bahwa perjanjian *leasing* berdasarkan hukum perdata tidak dapat ditetapkan dibawah satu penyebutan (*noemen*).³²

Leasing atau disebut juga sewa guna usaha ini merupakan “setiap kegiatan pembiayaan yang dilakukan perusahaan dalam bentuk penyediaan barang modal untuk digunakan suatu

³²Komar Andasmita, *Serba-serbi tentang Leasing(Teori dan Praktek)*,(Bandung:Ikatan Notaris Indonesia, 1993), hlm. 77

perusahaan selama jangka waktu tertentu berdasarkan pembayaran – pembayaran secara berkala disertai hak pilih (opsi) bagi perusahaan tersebut untuk membeli barang modal yang bersangkutan dengan nilai sisa yang telah disepakati bersama atau tidak.”³³ Selanjutnya menurut *Equipment Leasing Association*, “*Leasing* adalah Perjanjian antara *Lessor* dan *Lessee* untuk menyewa suatu jenis barang modal tertentu yang dipilih oleh *lessee*.”³⁴

Peraturan terkait *Leasing* di Indonesia diatur dalam “Peraturan Presiden Nomor 9 Tahun 2009 tentang Lembaga Pembiayaan”. Adapun definisi *Leasing* diatur dalam pada Pasal 1 angka 5 yaitu:

“Sewa Guna Usaha (*Leasing*) adalah kegiatan pembiayaan dalam bentuk penyediaan barang modal baik secara Sewa Guna Usaha dengan hak opsi (*Finance Lease*) maupun Sewa Guna Usaha tanpa hak opsi (*Operating Lease*) untuk digunakan oleh Penyewa Guna Usaha (*Lessee*) selama jangka waktu tertentu berdasarkan pembayaran secara angsuran.”

Berdasarkan definisi tersebut terdapat 2 (dua) jenis *Leasing* yaitu:³⁵

a. *Financial Lease*

“Pembiayaan berdasarkan *Financial Lease* ini, *Lessor* adalah pihak yang membiayain penyedia barang modal. *Lessee* memilih barang modal yang diperlukan dan atas nama *Lessor* sebagai pemilik modal, pemesanan, pemeriksaan serta pemeliharaan barang yang menjadi objek *Leasing*. Selanjutnya

³³ Agnes sawir, *Kebijakan Pendanaan dan Restrukturisasi Perusahaan*, (Jakarta: Gramedia Utama, 2004), hlm. 169

³⁴ Aprilianti, *Perjanjian Sewa Guna Usaha antara Lessee dan Lessor*, lampung, Fiat justisia Jurnal, 2015.

³⁵ Agnes sawir, *Loc.it*.

selama masa *leasing* Lessee melakukan pembayaran nilai sisa (*residual value*).”

b. *Operating Lease*

“Pembiayaan *Operating Lease* ini, *lessor* sengaja membeli barang modal dan selanjutnya dileasekan kembali, berbeda dengan *Financial Lease* jumlah seluruh pembayaran berkala tidak mencakup biaya yang dikeluarkan untuk memperoleh barang modal tersebut berikut dengan bunganya.”

Pada *Lease Pesawat Udara Operating Lease* ini terdapat 2 (dua) skema yaitu *Wet Lease* dan *Dry Lease*. Adapun *Wet Lease* dan *Dry Lease* diartikan sebagai berikut:

a. *Lease Pesawat Udara* dengan skema *Wet Lease* ini memiliki definisi sebagai berikut:

*An aircraft lease where the aircraft is operated by the lessor, on behalf of the lessee. Also known as an ACMI Lease - Aircraft, crew, maintenance and insurance lease.*³⁶

Berdasarkan definisi tersebut *Wet Lease* merupakan bentuk sewa dimana *Lessor* menyediakan Pesawat Udara, Crew (Personil), Maintenance, dan Asuransi.

b. *Lease Pesawat Udara* dengan skema *Dry Lease* ini memiliki definisi sebagai berikut:

*An operating lease where the lessee is responsible for operating the aircraft, providing the crew, maintenance and providing insurance.*³⁷

Berbeda dengan skema *Wet Lease*, berdasarkan definisi tersebut skema *Dry Lease* dimana pesawat udara dioperasikan oleh *lessee* dan *crew* (personil), perawatan (*maintenance*), serta asuransi menjadi tanggung jawab *Lessee*.

³⁶<https://www.airfinancejournal.com/glossary>, diunduh pada hari Jumat tanggal 01 Maret 2019, pukul 12.00 WIB.

³⁷*Ibid*

2.2.2. Pihak – pihak dalam Perjanjian Sewa Guna Usaha (*Leasing*)

Pada umumnya perjanjian sewa guna usaha (*Lease Agreement*) terdiri dari beberapa Pihak yang yaitu:³⁸

- a. Pemberi Sewa (*Lessor*) merupakan pihak yang menyewakan barang dapat berupa satu perusahaan atau beberapa perusahaan.
- b. Penyewa (*Lessee*) yaitu pihak yang menikmati barang tersebut dengan membayar sewa guna dan mempunyai hak opsi.
- c. Kreditur atau *Leader* atau disebut juga *debt-holders* atas *loan participant* dalam transaksi leasing umumnya berupa bank, perusahaan asuransi dan *trust*.
- d. Supplier adalah penjual dan pemilik barang yang akan disewakan dapat berupa perusahaan manufacturer baik perusahaan dalam maupun luar negeri.

Meskipun banyak pihak yang terlibat dalam perjanjian sewa guna usaha (*lease agreement*) ini, tetapi pada umumnya perjanjian ini dibuat dan ditandatangani oleh *lessor* dan *lessee* saja.

2.3. Ketentuan Asuransi dan Perjanjian Asuransi

2.3.1. Definisi dan Pengertian Asuransi

Asuransi merupakan bentuk dari mitigasi resiko dalam menjalankan bisnis, asuransi memiliki pengertian sebagaimana didalam “Buku Kesatu Bab IX Pasal 246 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD)” yaitu:

“Asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian, dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang

³⁸Achmad Anwari, *Leasing di Indonesia*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1987) hlm. 10

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 tidak tentu.”

Sedangkan definisi asuransi pada “pasal 1 angka (1) UU Perasuransian” adalah sebagai berikut:

“Asuransi adalah perjanjian yang diakukan antara dua pihak yaitu perusahaan asuransi dan pemegang polis yang menjadi dasar penerimaan premi oleh perusahaan asuransi sebagai imbalan untuk:

- a. memberikan penggantian kepada tertanggung atau pemegang polis karena kerugian, kerusakan, biaya yang timbul, kehilangan keuntungan, atau tanggung jawab hukum kepada pihak ketiga yang mungkin diderita tertanggung atau karena terjadinya suatu peristiwa yang tidak pasti atau
- b. memberikan pembayaran yang didasarkan pada meninggalnya tertanggung atau pembayaran yang didasarkan pada hidupnya tertanggung dengan manfaat yang besarnya telah ditetapkan dan/atau didasarkan pada hasil pengelolaan dana.”

Berdasarkan definisi-definisi diatas, asuransi itu sendiri bertujuan untuk mengalihkan risiko (mitigasi resiko) dari tertanggung yang sebagai pihak yang berkepentingan terhadap obyek asuransi kepada penanggung yang timbul sebagai akibat adanya resiko kerugian.

2.3.2. Sifat, Fungsi dan Asas Asuransi

Perjanjian asuransi memiliki sifat - sifat berdasarkan Pasal 246 KUHD, terbatas sebagai berikut:³⁹

- a. “Perjanjian Asuransi adalah suatu perjanjian penggantian kerugian (*shcadevezekering* atau *indemnitets contract*). Penanggung mengikatkan diri untuk menggantikan kerugian karena pihak tertanggung menderita kerugian dan yang diganti itu adalah seimbang dengan kerugian yang sungguh-sungguh diderita (prinsip indennitas).

³⁹Sri Redjeki Hartono, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2001), hlm 84.

- b. Perjanjian asuransi adalah perjanjian yang bersyarat. Kewajiban mengganti rugi dari penanggung hanya dilaksanakan kalau peristiwa yang tidak tertentu atas mana diadakan pertanggungan itu terjadi.
- c. Perjanjian asuransi adalah perjanjian timbal balik. Kewajiban penanggung mengganti rugi diharapkan dengan kewajiban tertanggung membayar premi.
- d. Kerugian yang diderita adalah sebagai akibat dari peristiwa yang tidak tertentu atas nama diadakan pertanggungan.”

Sedangkan asuransi itu sendiri memiliki 2 (dua) fungsi, yaitu:⁴⁰

- a. Asuransi sebagai lembaga pelimpahan resiko;

Dalam keadaan wajar biasanya seseorang atau suatu badan usaha itu secara pribadi selalu harus menanggung semua kemungkinan kerugian yang dideritanya yang disebabkan karena peristiwa apapun juga. Biasanya sifat dan jumlah kerugian itu tidak dapat dengan mudah diperkirakan sebelumnya, apakah akan berakibat yang sangat fatal atau tidak. Apakah akan menimbulkan kerugian yang kira-kira mampu ditanggulangi sendiri atau tidak. Guna menghadapi segala kemungkinan termaksud di atas maka orang berusaha melimpahkan semua kemungkinan kerugian yang timbul kepada pihak lain yang kiranya bersedia menggantikan kedudukannya. Cara untuk melakukan pelimpahan risiko dapat ditempuh dengan jalan mengadakan suatu perjanjian. Perjanjian mana mempunyai tujuan bahwa pihak yang mempunyai kemungkinan menderita kerugian (disebut juga

⁴⁰Sri Redjeki Hartono, *Asuransi dan Hukum Asuransi*, (Semarang: IKIP Semarang Press,1985), hlm 16.

tertanggung) itu melimpahkan kepada pihak lain yang bersedia membayar ganti rugi (disebut juga penanggung) apabila terjadi kerugian. Perjanjian demikian itu disebut sebagai perjanjian pertanggungan (asuransi).⁴¹

b. Asuransi merupakan lembaga penyerap dana dari masyarakat.

Dalam masyarakat yang sudah maju dan sadar akan nilai kegunaan lembaga asuransi atau pertanggungan sebagai lembaga pelimpahan risiko, setiap kemungkinan terhadap bahaya menderita kerugian itu pasti diasuransikan atau dipertanggungkan. Hampir setiap gerak dan aktivitas baik pribadi atau badan-badan usaha itu selalu dilindungi oleh suatu perjanjian pertanggungan yang mereka adakan atau dengan perkataan lain setiap kemungkinan risiko itu selalu dipertanggungkan. Jadi semakin orang merasa makin tidak aman, semakin pula orang selalu berusaha mengasuransikan segala kemungkinan risiko yang mungkin timbul. Makin banyak yang merasa tidak aman makin banyak yang mengalihkan risiko kepada pihak lain, berarti makin banyak perjanjian asuransi ditutup. Selanjutnya makin banyak pula dana yang diserap oleh perusahaan sebagai pembayaran atas kesediannya mengambil alih risiko pihak tertanggung.

Pada dasarnya syarat umum dalam mengadakan perjanjian asuransi yaitu syarat sahnya harus memenuhi semua syarat – syarat

⁴¹Sri Redjeki Hartono, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*, *Loc.cit*

untuk suatu perjanjian sebagaimana diatur didalam Pasal 1320 KUHPerd.tentang syarat sah perjanjian, sedangkan telah dijelaskan bahwa syarat khusus bagi perjanjian asuransi harus memenuhi ketentuan – ketentuan dalam Buku Kesatu Bab IX KUHD, yaitu:

a. “Asas Indemnitas (*principle of indemnity*)”⁴²

“Asas indemnitas adalah satu asas utama dalam perjanjian asuransi, karena merupakan asas yang mendasari mekanisme kerja dan memberi arah tujuan dari perjanjian asuransi itu sendiri (khusus untuk asuransi kerugian).Perjanjian asuransi mempunyai tujuan utama yang spesifik ialah untuk memberi suatu ganti kerugian kepada pihak tertanggung oleh pihak penanggung.Pengertian kerugian itu tidak boleh menyebabkan posisi keuangan pihak tertanggung menjadi lebih diuntungkan dari posisi sebelum menderita kerugian.”

b. “Asas Kepentingan (*Principle of insurable interest*)”

“Kepentingan yang dapat diasuransikan merupakan asas utama kedua dalam perjanjian asuransi atau pertanggungan,setiap pihak yang bermaksud mengadakan perjanjian asuransi, harus mempunyai kepentingan yang dapat diasuransikan, maksudnya ialah bahwa pihak tertanggung mempunyai keterlibatan sedemikian rupa dengan akibat dari suatu peristiwa yang belum pasti terjadinya dan yang bersangkutan menjadi menderita kerugian.”⁴³

c. “Asas Kejujuran yang Sempurna (*utmost good faith*)”

“Asas kejujuran ini sebenarnya merupakan asas bagi setiap perjanjian, sehingga harus dipenuhi oleh para pihak yang mengadakan perjanjian, tidak terpenuhinya asas ini pada saat akan menutup suatu perjanjian akan menyebabkan adanya cacat kehendak, sebagaimana makna dari keseluruhan ketentuan – ketentuan dasar yang diatur oleh Pasal 1320-1329 KUHPerd.”

d. “Asas Subrogasi bagi Penanggung”⁴⁴

“Asas subrogasi bagi penanggung diatur pada Pasal 284 KUHD tersebut diatas adalah suatu asas yang merupakan konsekuensi logis dari asas indemnitas, mengingat tujuan perjanjian asuransi itu adalah untuk memberi ganti kerugian,

⁴²*Ibid*, hlm. 98

⁴³*Ibid*, hlm. 100

⁴⁴*Ibid*, hlm. 103

maka tidak adil apabila tertanggung, karena dengan terjadinya suatu peristiwa yang tidak diharapkan menjadi diuntungkan artinya tertanggung disamping sudah mendapat ganti kerugian dari penanggung masih memperoleh pembayaran lagi dari pihak ketiga.”

2.3.3. Perjanjian Asuransi (Polis) dan Klaim Asuransi

Berdasarkan ketentuan yang terdapat dalam “Pasal 255 KUHD”, “perjanjian pertanggungan harus dibuat secara tertulis didalam sebuah akta yang selanjutnya disebut polis.” Polis merupakan alat bukti tertulis yang mana telah membuktikan telah terjadinya pertanggungan antara penanggung dengan tertanggung. Polis menyebutkan bahwa semua ketentuan dan persyaratan tentang pertanggungan yang telah dibuat.⁴⁵

Perjanjian asuransi atau perjanjian pertanggungan adalah satu secara material. “Apabila tercapai kata sepakat diantara para pihak, Penanggung maupun tertanggung keduanya sudah sepakat atas syarat-syarat yang sudah disepakati bersama. Sehingga, kata sepakat pada perjanjian asuransi atau perjanjian pertanggungan merupakan dasar atau landasan ada atau tidaknya perjanjian asuransi.”⁴⁶ Oleh karena itu, polis merupakan suatu hal yang penting bagi pihak tertanggung, karena polis merupakan bukti yang sempurna tentang apa yang terdapat di dalam perjanjian

⁴⁵Abdulkadir Muhammad, *Pokok-pokok Hukum Pertanggungan*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1990), hlm 58.

⁴⁶Sri Redjeki Hartono, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*, *Op.cit.*, hlm 123

pertanggung. Tanpa polis maka pembuktian menjadi sulit dan terbatas.⁴⁷

Pengaturan syarat-syarat formal polis lebih lanjut terdapat pada Pasal 256 KUHD. Agar suatu akta dapat disebut sebagai polis, pasal tersebut mengatur syarat-syarat umumnya yang harus dipenuhi yaitu setiap polis, kecuali mengenai pertanggung jiwa harus memuat hal-hal:

- a. “Hari ditutupnya pertanggung;
- b. Nama orang yang menutup pertanggung, atas pertanggung sendiri atau atas tanggungan orang ketiga;
- c. Suatu uraian yang cukup jelas mengenai barang yang dipertanggung;
- d. Jumlah uang untuk berapa diadakan pertanggung;
- e. Bahaya-bahaya yang ditanggung oleh si penanggung dan saat berakhirnya itu;
- f. Premi pertanggung tersebut; dan
- g. Pada umumnya, semua keadaan yang kiranya penting bagi si penanggung untuk diketahuinya, dan segala syarat yang diperjanjikan antara para pihak. Polis tersebut harus ditandatangani oleh tiap-tiap penanggung.”

Pada Pasal 246 KUHD berisi kalimat “dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang tertanggung dengan menerima suatu premi”. Premi merupakan unsur penting dalam pertanggung berdasarkan ketentuan tersebut, karena premi merupakan kewajiban yang dipenuhi oleh tertanggung kepada penanggung.⁴⁸

Pertanggung dalam asuransi memiliki hubungan hukum dimana penanggung menerima peralihan risiko sebagai bentuk mitigasi dari tertanggung dan tertanggung dengan membayar sejumlah premi kepada penanggung sebagai imbalannya. Perjanjian Asuransi merupakan suatu

⁴⁷Emmy Pangaribuan Simanjuntak, *Hukum Pertanggung: Pokok-pokok Pertanggung Kerugian, kebakaran dan jiwa*, (Yogyakarta: Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum UGM, 1990), hlm 20.

⁴⁸Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1999), hlm 101.

perjanjian timbal balik yang mana perjanjian pertanggungan tersebut bersifat konsensual, artinya sejak terjadinya kata sepakat, maka timbullah hak dan kewajiban diantara para pihak.

Premi yang harus dibayar kembali oleh penanggung itu disebut “*premi restorno*” (Pasal 281 KUHD). Premi restorno ini menekankan kepada syarat bahwa penanggung tidak menghadapi bahaya.⁴⁹ Sedangkan apabila terjadi suatu kecelakaan maka premi yang telah dibayarkan tertanggung dapat juga diklaim oleh tertanggung dengan syarat - syarat dan ketentuan yang ditetapkan oleh penanggung.

Klaim asuransi itu sendiri merupakan kewajiban penanggung membayar kerugian atas suatu barang yang dipertanggungkan, menggantikan si tertanggung dalam segala hak yang diperolehnya terhadap orang - orang ketiga berhubungan dengan penerbitan kerugian tersebut dengan terlebih dahulu memlalui beberapa proses dan persyaratan – persyaratan yang tertuang di dalam polis asuransi.

Pertanggungan Asuransi akan berakhir atau berakhirnya Perjanjian asuransi apabila:⁵⁰

- a. Jangka waktu berlaku sudah berakhir

Perjanjian asuransi biasanya dilakukan untuk jangka waktu tertentu. Jangka waktu asuransi tersebut ditetapkan di dalam polis, KUHD tidak mengatur secara tegas jangka waktu asuransi. Apabila jangka waktu yang ditentukan itu habis, maka asuransi berakhir.

⁴⁹Emmy Pangaribuan Simanjuntak, *Loc.cit.*

⁵⁰*Ibid.*

b. Perjalanan berakhir

Asuransi berdasarkan perjalanan ini umumnya diadakan untuk asuransi pengangkutan.

c. Terjadinya evenemen diikuti klaim

Di dalam polis dinyatakan bahwa terhadap evenemen apa saja asuransi itu diadakan. Apabila pada saat asuransi berjalan terjadi evenemen yang ditanggung dan menimbulkan kerugian, penanggung akan menyelidiki apakah benar tertanggung mempunyai kepentingan atas benda yang diasuransikan itu. Jika benar, maka dilakukan pemberesan berdasarkan klaim tertanggung. Pembayaran ganti rugi ini dipenuhi oleh penanggung berdasarkan asas keseimbangan. Dengan pemenuhan ganti kerugian berdasarkan klaim tertanggung, maka asuransi berakhir.

d. Asuransi berhenti atau dibatalkan

Asuransi dapat berakhir apabila asuransi itu berhenti. Berhentinya asuransi dapat berjalan karena kesepakatan antara tertanggung dan penanggung. Berhentinya asuransi dapat juga terjadi karena faktor diluar kemauan tertanggung dan penanggung, misalnya terjadi pemberatan risiko setelah asuransi berjalan (Pasal 293 dan 638 KUHD).

e. Asuransi gugur

Asuransi gugur biasanya terdapat di dalam asuransi pengangkutan. Jika barang yang akan diangkut diasuransikan,

kemudian barang tidak jadi diangkut, maka asuransi gugur. Tidak jadi diangkut dapat terjadi karena kapal tidak jadi berangkat atau baru akan melakukan perjalanan tetapi dihentikan. Dengan demikian, asuransi bukan dibatalkan atau batal dengan asuransi adalah pada bahaya evenemen. Pada asuransi dibatalkan atau batal, bahaya sedang atau sudah dijalani, sedangkan pada asuransi gugur, bahaya belum dijalani sama sekali.

2.4. Ketentuan Hukum dan Perjanjian Jaminan

Perjanjian penjaminan sebagaimana telah dijelaskan merupakan perjanjian yang bersifat *accessoir*. Sebelum menjelaskan lebih lanjut mengenai perjanjian penjaminan terlebih dahulu dijelaskan tentang Jaminan itu sendiri. Secara umum pengaturan mengenai jaminan diatur di dalam KUHPerd., yang membagi menjadi 2 bagian yaitu pada Buku II KUHPerd Bab XX dan XXI tentang jaminan kebendaan dan pada Buku III KUHPerd Bab XVII tentang jaminan perorangan/perusahaan (*personal/corporate guarantee*). Dalam Buku III KUHPerd.tersebut membagi jaminan menjadi jaminan umum dan jaminan khusus.

Jaminan umum lahir dari undang-undang tidak dari perjanjian yang dibuat oleh para pihak terlebih dahulu. Demi melindungi kepentingan kreditor tersebut undang-undang memberikan jaminan untuk semua kreditor dan terhadap seluruh harta kekayaan debitor.⁵¹ Para kreditor semuanya secara bersama-sama mendapatkan jaminan umum yang lahir dari undang-

⁵¹Sri Soedewi Masjchoen Sofwan, *Hukum Jaminan di Indonesia Pokok -Pokok Hukum Jaminan dan Perorangan*, (Yogyakarta: Liberty Offset, 2003), hlm.44

undang tersebut. Ditinjau berdasarkan haknya para kreditor konkuren itu mempunyai hak yang bersifat perorangan yaitu hak yang dapat dipertahankan terhadap orang tertentu.⁵²

Jaminan Umum ini dijelaskan di dalam KUHPerd yakni Pasal 1131 dan Pasal 1132. Adapun dalam Pasal 1131 KUHPerd menerangkan bahwa:

“Segala kebendaan si berutang, baik yang bergerak maupun yang tak bergerak, baik yang sudah ada maupun yang baru akan ada di kemudian hari, menjadi tanggungan untuk segala perikatan perseorangan.”

Pasal tersebut menerangkan bahwa baik benda bergerak maupun tak bergerak, baik benda yang sudah ada maupun yang masih akan ada semua menjadi jaminan bagi seluruh utang debitor.

Pasal 1132 KUHPerd menerangkan bahwa:

“Kebendaan tersebut menjadi jaminan bersama-sama bagi semua orang yang mengutangkan padanya; pendapatan penjualan benda-benda itu dibagi-bagi menurut keseimbangannya, yaitu menurut besar kecilnya piutang masing-masing, kecuali apabila diantara para berpiutang itu ada alasan-alasan yang sah untuk didahulukan.”

Pasal tersebut menerangkan bahwa hasil penjualan benda-benda tersebut dibagi-bagi secara seimbang dengan besar kecilnya piutang masing-masing. Pasal tersebut memiliki arti bahwa “benda jaminan tersebut tidak ditunjuk secara khusus dan tidak diperuntukan untuk kreditor tertentu, sedangkan hasil penjualan benda jaminan itu dibagi-bagi kepada kreditor secara seimbang dengan piutangnya masing-masing.”⁵³

Jaminan umum dalam praktiknya seringkali kurang memberikan jaminan bagi kreditor karena kurang menimbulkan rasa aman dan

⁵²*Ibid*, hlm. 45

⁵³*Ibid*

terjaminannya bagi kredit yang diberikan. Kreditor memerlukan adanya benda-benda tertentu yang ditujuk secara khusus sebagai jaminan atas piutangnya yang telah diberikan kepada kreditor.⁵⁴ Jaminan tersebut disebut dengan jaminan khusus.

Jaminan khusus ada karena adanya perjanjian yang dilakukan antara para pihak. Jaminan tersebut dapat berupa jaminan yang bersifat kebendaan ataupun jaminan yang bersifat perorangan. Jaminan yang bersifat kebendaan adalah adanya suatu benda tertentu yang dipakai sebagai jaminan, sedangkan jaminan yang bersifat perorangan ialah adanya orang tertentu yang sanggup membayar/memenuhi prestasi manakala debitor wanprestasi.⁵⁵

Hukum jaminan mengenal jaminan khusus yang bersifat hak kebendaan dan hak perorangan. Jaminan yang bersifat kebendaan ialah jaminan yang merupakan hak mutlak atas suatu benda, yang mempunyai ciri-ciri yaitu mempunyai hubungan langsung atas benda tertentu dari debitor, dapat dipertahankan terhadap siapapun, selalu mengikuti bendanya (*droit de suite*) dan dapat diperalihkan.⁵⁶

Jaminan kebendaan yang berlaku di Indonesia antara lain seperti Hipotik, gadai, fidusia, Hak Tanggungan dan resi gudang yang selanjutnya akan penulis jelaskan satu - persatu, namun pada penelitian ini penulis akan menjelaskan lebih detail terkait dengan Hipotik dan Fidusia serta *mortgage* sebagai jaminan yang berlaku pada negara dengan sistem hukum *common law*.

⁵⁴*Ibid*

⁵⁵*Ibid*, hlm. 46.

⁵⁶*Ibid*, hlm. 47.

2.4.1. Gadai

Gadai merupakan salah satu bentuk jaminan kebendaan di Indonesia. Gadai diatur dalam pasal 1150 – 1160 KUHPerd, pada pasal 1150 menerangkan definisi gadai yaitu:

“Gadai adalah suatu hak yang diperoleh seorang berpiutang atas suatu barang bergerak, yang diserahkan kepadanya oleh seorang berutang atau seorang lain yang namanya dan yang memberikan kekuasaan kepada si berpiutang itu untuk mengambil pelunasan dari barang tersebut secara didahulukan daripada orang - orang berpiutang lainnya; dengan kekecualian biaya untuk melelang barang tersebut dan biaya yang telah dikeluarkan untuk menyelamatkan setelah barang itu digadaikan biaya - biaya mana yang harus didahulukan.”

Obyek atas gadai adalah benda bergerak seperti emas, kain, laptop, motor, saham⁵⁷, obligasi (pengakuan hutang) yang mana penguasaan benda tersebut berada pada kreditor. Eksekusi Gadai melalui lelang atau dijual atas izin Pengadilan yang telah dikuasai Kreditor sebagaimana diatur dalam Pasal 1155 dan 1156 KUHPerd.

Benda gadai bersifat benda telah ada dan diserahkan kepada Kreditor saat jaminan sebagaimana diatur dalam Pasal 1150 KUHPerd. dan suatu benda dapat dibebani lebih dari satu Hak gadai asal kreditor dan debiturnya sama dengan hutang pertama (Pasal 1159 KUHPerd).

Hapusnya Gadai ketika debitur telah membayar hutang pokok kepada kreditor termasuk jika ada (bunga, biaya hutang, biaya penyelamatan barang) sebagaimana Pasal 1159 KUHPerd.

⁵⁷Pasal 60 ayat (2) Undang – Undang No. 40 tahun 2007 tentang Perseroan Terbatas

dan Hak gadai hapus bila gadai itu lepas dari kekuasaan pemegang gadai (Pasal 1152 KUHPerd.).

2.4.2. Hak Tanggungan

Hak tanggunga diatur dalam Undang – undang Nomor 4 tahun 1996 tentang Hak Tanggungan atas Tanah dan Beserta Benda - benda yang terkait dengan Tanah (selanjutnya disebut UU Hak Tanggungan), pada pasal 1 angka 1 undang – undang tersebut memberika definisi Hak Tanggungan sebagai berikut:

“Hak Tanggungan adalah hak jaminan yang dibebankan atas hak atas tanah sebagaimana dimaksud dalam Undang - undang nomor 5 tahun 1960 tentang Peraturan Dasar 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 kreditor tertentu terhadap kreditor - kredor lain.”

Obyek dari Hak Tanggungan adalah Obyek Benda Tidak Bergerak seperti tanah, bangunan, mesin pabrik yang satu kesatuan dengan pabrik. Akta Jaminan Hak Tanggungan dibuat oleh PPAT dan Didaftarkan ke Kantor Pertanahan sesuai dengan ketentuan Pasal 10 ayat 2 UU Hak Tanggungan. Sifat benda Hak Tanggungan sesuai dengan ketentuan Pasal 4 – 7 UU Hak Tanggungan, Suatu Benda dapat dibebani lebih dari satu Hak Tanggungan sesuai ketentuan Pasal 5 ayat 1 UU Hak Tanggungan

Eksekusi Hak Tanggungan berdasarkan Pasal 6 UU Hak Tanggungan yaitu dengan cara Lelang (Penjualan secara umum) dengan dasar Akta Hak Tanggungan.

Hapusnya Hak Tanggungan dikarenakan hapusnya utang yang dijamin dengan Hak Tanggungan, dilepaskannya Hak Tanggungan oleh pemegang Hak Tanggungan, pembersihan Hak Tanggungan berdasarkan penetapan peringkat oleh Ketua Pengadilan Negeri, hapusnya hak atas tanah yang dibebani Hak Tanggungan tapi tidak menghapus hutang sebagaimana diatur dalam Pasal 18 UU Hak Tanggungan.

2.4.3. Resi Gudang

Resi Gudang sebagai alternatif jaminan ini diatur dalam Undang - undang Nomor 9 tahun 2006 tentang Sistem Resi Gudang, pada Pasal 1 angka 2 Undang - undang tersebut memberikan definisi Resi Gudang sebagai berikut:

“Resi Gudang adalah dokumen bukti kepemilikan atas barang yang disimpan di Gudang yang diterbitkan oleh Pengelola Gudang.”

Pada Pasal 1 angka 9 menjelaskan jaminan atas Resi Gudang yang selanjutnya disebut Hak Jaminan adalah hak jaminan yang dibebankan pada Resi Gudang untuk pelunasan Utang yang memberikan kedudukan untuk diutamakan bagi penerima hak jaminan terhadap kreditor yang lain.

Setiap Resi Gudang yang diterbitkan hanya dapat dibebani oleh satu jaminan utang. Apabila Resi Gudang dijaminan, Penerima Hak Jaminan harus memberitahukan Perjanjian

Pengikatan Resi Gudang sebagai Hak Jaminan kepada Pusat Registrasi dan Pengelolaan Gudang.

Pembebanan Hak Jaminan terhadap Resi Gudang dibuat dengan Akta Perjanjian Hak Jaminan. Pemberi Hak Jaminan cidera janji (wanprestasi), maka penerima Hak Jaminan mempunyai hak untuk menjual objek jaminan atas kekuasaan sendiri melalui lelang umum atau penjualan langsung.

Hapusnya Hak Jaminan yang dimiliki oleh penerima Hak jaminan sebagaimana diatur dalam Pasal 15 Undang – undang tersebut karena hal - hal sebagai berikut:

- a. Hapusnya utang pokok yang dijamin dengan Hak Jaminan dan;
- b. Pelepasan Hak Jaminan oleh penerima Hak Jaminan.

2.4.4. Jamiana Fidusia

a. Definisi dan Pengertian Fidusia

Pengertian dan prinsip Jaminan Fidusia serta istilah fidusia telah lama dikenal dalam bahasa Indonesia yang sekarang telah ada undang-undang yang mengatur secara khusus tentang hal ini, yaitu UUJF, Pengertian fidusia dan jaminan fidusia diatur dalam “Pasal 1 angka (1) dan angka (2) UUJF”, yaitu:

“Fidusia adalah pengalihan hak kepemilikan suatu benda atas kepercayaan dengan ketentuan bahwa benda yang hak kepemilikannya dialihkan tersebut tetap dalam penguasaan pemilik benda.”

dan angka (2) UUJF menyatakan bahwa:

“Jaminan Fidusia adalah hak jaminan atas benda bergerak baik yang berwujud maupun yang tidak berwujud dan benda tidak bergerak khususnya bangunan yang tidak dapat dibebani hak tanggungan sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Nomor 4 Tahun 1996 tentang Hak Tanggungan yang tetap berada penguasaan pemberi fidusia, sebagai agunan tertentu, yang memberikan kedudukan diutamakan kepada penerima fidusia terhadap kreditur lainnya.”

Pada intinya bahwa fidusia merupakan penyerahan hak milik secara kepercayaan terhadap suatu benda dari debitur kepada kreditur, karena hanya penyerahan hak milik secara kepercayaan, maka hanya kepemilikannya saja diserahkan sedangkan bendanya masih tetap dikuasai debitur atas dasar kepercayaan dari kreditur.

b. Prinsip – prinsip Jaminan Fidusia

Ada beberapa prinsip hukum dalam UUJF yaitu:

a. Asas spesialisitas atas *fixed loan* Benda objek jaminan fidusia sebagai agunan bagi pelunasan utang tertentu, dengan demikian harus jelas dan tertentu serta pasti jumlah utang debiturnya.

b. *Assesor*

Jaminan fidusia adalah perjanjian ikutan dari perjanjian pokok yakni perjanjian utang, dengan demikian keabsahan perjanjian jaminanfidusia tergantung pada keabsahan perjanjian pokok, penghapusan benda obyek jaminan fidusia tergantung pada hapusnya perjanjian pokok.

c. Asas hak Preferen

Memberi kedudukan hak yang dilakukan kepada penerima fidusia (kreditur) terhadap kreditur lainnya, hak didahulukan tersebut tidak hapus karena adanya kepailitan dan atau likuidasi.

d. Yang memberi fidusia

Harus pemilik benda itu sendiri, jika benda tersebut milik pihak ketiga maka pengikatan jaminan fidusia tidak boleh dengan kuasa substitusi tetapi harus langsung pemilik pihak ketiga yang bersangkutan.

e. Dapat diberikan kepada lebih dari satu penerima atau wakil penerima fidusia

Ketentuan ini dimaksudkan dalam rangka pembiayaan kredit konsorsium.

f. Larangan melakukan fidusia ulang terhadap obyek jaminan fidusia yang sudah terdaftar

Apabila obyek jaminan fidusia sudah terdaftar berarti obyek jaminan fidusia telah beralih kepada penerima fidusia, oleh karena itu pemberian fidusia ulang merugikan kepentingan penerima fidusia.

g. Asas *droit de suite*

Jaminan fidusia tetap mengikuti benda yang menjadi obyek jaminan fidusia dalam tangan jaminan siapapun benda itu berada, kecuali pengalihan hak atas piutang (*cessie*) dan terhadap benda persediaan.

Selain prinsip yang terdapat di UUJF, terdapat juga ada 4 (empat) prinsip utama dari jaminan fidusia yaitu:⁵⁸

- a. Bahwa secara riil pemegang fidusia hanya sebagai pemegang saja, tidak sebagai pemilik sebenarnya.
- b. Hak pemegang fidusia dalam eksekusi barang jaminan baru terjadi jika wanprestasi dari pihak debitur.
- c. Hak obyek jaminan fidusia harus dikembalikan kepada pemberi fidusia, apabila hutang sudah dilunasi.
- d. Sisa hasil penjualan harus dikembalikan kepada pemberi fidusia, apabila hasil penjualan (eksekusi) barang fidusia melebihi jumlah hutangnya.

c. Perjanjian Jaminan Fidusia

Ruang Lingkup dan Obyek Jaminan Fidusia diatur dalam Pasal 2 UUJF memberikan batasan ruang lingkup berlakunya jaminan fidusia terhadap setiap perjanjian pokok yang pengikatan benda jaminannya dengan jaminan fidusia. Sebelum UUJF, benda – benda yang menjadi obyek jaminan fidusia hanya terhadap benda bergerak yang terdiri benda persediaan (*inventory*), benda perdagangan, piutang, peralatan mesin dan kendaraan. Namun dengan berlakunya UUJF, obyek jaminan fidusia diperluas yang terdapat pada “Pasal 1 ayat (4), Pasal 9, Pasal 10, dan Pasal 20.” Benda-benda yang menjadi obyek jaminan fidusia tersebut sebagai berikut:⁵⁹

⁵⁸Munir Fuady, *Jaminan Fidusia*, (Bandung: PT Citra Aditia Bakti, 2000), hlm. 4

⁵⁹*Ibid*, hlm. 23

- 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 yang akan diperoleh kemudian;
- h. Dapat atas satu-satuan atau jenis benda;
- i. Dapat juga atas lebih dari satu jenis atau satuan benda;
- j. Termasuk hasil dari benda yang telah menjadi obyek fidusia;
- k. Termasuk juga hasil klaim asuransi dari benda yang menjadi obyek jaminan fidusia;
- l. Benda persediaan (*inventory*), stok perdagangan.” “Obyek jaminan fidusia yang berupa benda persediaan/inventory yang selalu berubah-ubah atau tidak tetap dalam akta jaminan fidusianya perlu dicantumkan uraian yang jelas mengenai jenis, merek, kualitas dari benda tersebut⁶⁰ dan antara arus masuk dan arus keluar atau piutang harus dijaga dan dilaporkan kepada penerima fidusia.”

“Pembebanan Fidusia merupakan benda dengan jaminan fidusia yang dibuat dengan akta notaris dalam bahasa Indonesia dan merupakan akta jaminan fidusia”, sebagaimana bunyi Pasal 5 ayat (1) UUJF.⁶¹ Akta jaminan fidusia harus dibuat oleh dan/atau dihadapan pejabat yang berwenang yaitu notaris.

Di dalam Pasal 1870 KUHPerdara ditentukan bahwa akta notaris merupakan akta otentik yang memiliki kekuatan pembuktian sempurna tentang apa yang dimua di dalamnya di antara para pihak beserta ahli warisnya atau para pengganti haknya. Akta jaminan fidusia sekurang-kurangnya memuat:⁶²

⁶⁰Penjelasan Pasal 6 UUJF

⁶¹Gunawan Widjaja dan Ahmad Yani, *Seri Hukum Bisnis Jaminan Fidusia*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada), hlm. 135

⁶²*Ibid*

- a. Identitas pihak pemberi dan penerima fidusia Identitas tersebut meliputi nama lengkap, agama, tempat tinggal, atau tempat kedudukan dan tanggal lahir, jenis kelamin, status perkawinan dan pekerjaan;
- b. Data perjanjian pokok yang dijamin fidusia, yaitu mengenai macam perjanjian dan hutang yang dijamin dengan fidusia;
- c. Uraian mengenai benda yang menjadi obyek jaminan fidusia Cukup dilakukan dengan mengidentifikasi benda tersebut, dan dijelaskan mengenai surat bukti kepemilikannya. Dalam hal benda menjadi obyek jaminan fidusia itu benda persediaan (inventory) yang selalu berubah-ubah dan atau tidak tetap, seperti stok bahan baku, barang jadi, atau portofolio perusahaan efek, maka dalam akta jaminan fidusia dicantumkan uraian mengenai jenis, merek, kualitas dari benda tersebut.
- d. Nilai penjaminan;
- e. Nilai benda yang menjadi obyek jaminan fidusia.

d. Pendaftaran Jaminan Fidusia

Berdasarkan ketentuan Pasal 11 UUJF mewajibkan benda yang diikat dengan jaminan fidusia harus didaftarkan pada Kantor Pendaftaran Fidusia yang berada di bawah “kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia RI” Pendaftaran Fidusia ini dilakukan dalam memenuhi Asas Publisitas yang merupakan asas hukum jaminan kebendaan guna menjamin kepastian

hukum terhadap kreditur lainnya mengenai benda yang telah dibebani jaminan fidusia sehingga tidak terjadi fidusia ulang. Adanya kewajiban pendaftaran jaminan fidusia keinstansi yang berwenang dalam hal ini Kantor Pendaftaran Fidusia merupakan salah satu perwujudan asas publisitas, dimana kantor fidusia itu terbuka untuk umum.

Suatu permohonan pendaftaran jaminan fidusia yang dilakukan oleh penerima fidusia, kuasa atau wakil wajib melampirkan pernyataan pendaftaran yang memuat (Pasal 13 ayat (2) UUFJ):⁶³

- a. Identitas pihak pemberi dan penerima fidusia;
- b. Tanggal, nomor akta jaminan fidusia, nama dan tempat kedudukan notaris yang membuat akta jaminan fidusia;
- c. Data perjanjian pokok yang dijamin fidusia;
- d. Uraian mengenai benda yang menjadi obyek jaminan fidusia;
- e. Nilai penjaminan; dan
- f. Nilai benda yang menjadi obyek jaminan fidusia

Kemudian Kantor Pendaftaran Fidusia mencatat jaminan fidusia dalam Buku Daftar Fidusia pada tanggal penerimaan permohonan pendaftaran. Kantor Pendaftaran Fidusia tidak melakukan penilaian terhadap, kebenaran yang dicantumkan

⁶³Ignatius Ridwan Widyadharma, *Hukum Jaminan Fidusia*, (Semarang: Undip, 2001), hlm. 21.

dalam pernyataan pendaftaran jaminan fidusia, tetapi hanya melakukan pengecekan data saja.⁶⁴

Lahirnya Jaminan Fidusia Penerima fidusia menerima sertifikat jaminan fidusia yang diterbitkan oleh Kantor Pendaftaran Fidusia pada tanggal sama dengan tanggal penerimaan permohonan jaminan fidusia. Sertipikat jaminan fidusia merupakan salinan dari Buku Daftar Fidusia yang memuat catatan tentang hal-hal yang dinyatakan pada saat pendaftaran. Jaminan fidusia yang dibuat pada tanggal yang sama dengan tanggal dicatatnya jaminan fidusia dalam buku Daftar Fidusia. Dalam Sertifikat jaminan dicantumkan kata-kata “Demi Keadilan Berdasarkan Ketuhan Yang Maha Esa”, sehingga sertifikat jaminan fidusia mempunyai kekuatan eksekutorial, yaitu mempunyai kekuatan yang sama dengan putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap.

e. Berakhirnya Jaminan Fidusia

Hapusnya Jaminan Fidusia Pasal 25 UUJF, menyebutkan hapusnya jaminan fidusia karena:

- a. Hapusnya utang yang dijamin dengan fidusia, fidusia hapus karena hapusnya utang, maka dengan jaminan fidusia yang bersangkutan ikut hapus dengan sendirinya;

⁶⁴*Ibid*, hlm. 23

- b. Pelepasan hak atas jaminan fidusia oleh penerima fidusia atau pelepasan hak atas jaminan fidusia oleh penerima fidusia sebagai yang memiliki hak fidusia tersebut memberikan kebebasan untuk mempertahankan atau melepaskan haknya;
- c. Musnahnya benda yang menjadi obyek jaminan fidusia, hapusnya fidusia akibat musnahnya benda jaminan karena obyek jaminan fidusia sudah tidak ada. Apabila benda yang menjadi obyek jaminan fidusia tersebut musnah dan benda tersebut diasuransikan, maka klaim asuransi akan menjadi pengganti obyek jaminan fidusia tersebut.”

Apabila jaminan fidusia tersebut hapus penerima fidusia memberitahukan pada Kantor Pendaftaran Fidusia, dengan hapusnya jaminan fidusia tersebut, oleh karena itu Kantor Pendaftaran Fidusia mencoret pencatatan jamina fidusia dari Buku Daftar Fidusia. Selanjutnya Kantor Pendaftaran Fidusia menerbitkan surat keterangan yang menyatakan sertifikat fidusia tidak berlaku lagi.

2.4.5. Hipotik

a. Definisi dan Pengertian Hipotik

Selain Fidusia terdapat juga jaminan Hipotik. Hipotik di Indonesia diatur dalam buku II KUHPerd.yaitu Pasal 1162 – 1232 KUHPerd., berdasarkan Pasal 1162 KHUPerd. memberikan definisi Hipotik sebagai berikut:

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

Selain itu, Vollmar mendefinisikan Hipotik sebagai hak kebendaan atas benda – benda tak bergerak tidak bermaksud untuk memberikan orang yang berhak (pemegang Hipotik) suatu nikmat dari suatu benda, tetapi hanya bermaksud memberikan jaminan belaka bagi pelunasan sebuah utang dengan terlebih dahulu.⁶⁵

Berdasarkan kedua definisi tersebut jelas menyatakan bahwa Hipotik untuk benda tidak bergerak. Hal ini ditegaskan kembali pada Pasal 1167 KHUPerd. yang menyatakan bahwa benda bergerak tidak dapat dibebani Hipotik. Namun, dengan berlakunya Undang-undang Pokok Agraria Nomor Tahun 1960 dan Undang-undang Hak Tanggungan Nomor 4 Tahun 1996 maka hak-hak atas tanah sebagaimana yang diatur dalam Undang - undang Pokok Agraria tersebut, yaitu Hak Milik, Hak Guna Bangunan, Hak Guna Usaha dan Hak Pakai (atas tanah Negara) hanya dapat dibebani dengan Hak Tanggungan menurut Undang - undang Hak Tanggungan Nomor 4 Tahun 1996 tentang Hak Tanggungan Atas Tanah beserta Benda-Benda yang Berkaitan dengan Tanah, sehingga Hipotik tidak berlaku lagi bagi tanah dan bendabenda yang berkaitan dengan tanah.

⁶⁵Salim, *Perkembangan Hukum Jaminan di Indonesia*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2008) hlm. 196

Perkembangnya di Indonesia jaminan Hipotik masih digunakan untuk benda bergerak yang beratnya melebihi 20 m³ yaitu kapal laut dan Pesawat Udara. Hipotik pada pesawat udara sendiri diatur dalam Undang - undang Nomor 15 tahun 1992 tentang penerbangan pada Pasal 12 ayat (1) yang menyatakan secara tegas bahwa pesawat udara yang telah mempunyai tanda daftar pesawat dan kebangsaan Indonesia dapat dibebani hipotik.

Pada UU Penerbangan baru Jaminan atas pesawat udara itu sendiri tidak diatur secara tegas sebagaimana dijelaskan pada Pasal 71 yang menyatakan bahwa:

“obyek pesawat udara dapat dibebani dengan kepentingan internasional yang timbul akibat perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan, perjanjian pengikatan hak bersyarat dan/atau perjanjian sewa guna usaha.”

Pada pasal tersebut tidak menegaskan jaminan kebendaan apa yang dapat dijadikan jaminan atas pesawat udara tersebut, sedangkan pada penjelasan pasal tersebut hanya meberikan definisi atas pemberian jaminan hak kebendaan, yakni:

“pemberian hak jaminan kebendaan (*security agreement*) adalah suatu perjanjian dimana pemberi hak jaminan kebendaan (*chargor*) memberikan atau menyetujui untuk memberikan kepada penerima hak jaminan kebendaan (*chargee*) suatu kepentingan (termasuk kepentingan kepemilikan) atas objek pesawat udara untuk menjamin pemenuhan kewajiban yang terjadi atau yang akan terjadi dari pemberian hak jaminan kebendaan atau pihak ketiga.”

Praktek perbankan di Indonesia pada saat ini jaminan atas pesawat udara tersebut masih menggunakan Hipotik yang

disertai akta kuasa menjual meskipun UU Penerbangan tidak mengatur secara tegas.

b. Sifat – sifat Hipotik

Hipotik sebagai jaminan kebendaan memiliki sifat - sifat sebagai berikut:

a. Bersifat *accessoir*;

Perjanjian jaminan Hipotik lahir dan keberadaannya ditentukan oleh adanya piutang yang didasarkan oleh suatu perikatan pokok yang dijamin pelunasannya. Dengan hapusnya utang yang dijamin pelunasannya maka hak Hipotik menjadi hapus pula karenanya.

Perikatan pokoknya merupakan perikatan yang berdiri sendiri tidak bergantung dari perikatan lain, apalagi dari *accessoir*-nya. Dengan kata lain, Hipotiknya boleh batal, tetapi perikatan pokoknya tetap berjalan, sekalipun mungkin selanjutnya kreditor hanya berkedudukan sebagai kreditor konkuren saja.⁶⁶

b. Hipotik tidak dapat dibagi - bagi;

Hipotik tidak dapat dibagi - bagi dan melekat kepada seluruh objek bendanya, meskipun utangnya telah dilunasi sebagian tidak berarti sebagian dari objek benda yang dihipotikan menjadi bebas dari jaminan Hipotik tersebut.

c. Hipotik bersifat mengikuti bendannya (*droit de suite*)

⁶⁶Usman Rachmadi, *Hukum Jaminan Keperdataan, cet. 1*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2008) hlm. 88.

Sebagai hak kebendaan, Hipotik juga mengikuti kebendaannya yang dijamin kepada kreditor, maka kebendaan jaminan itu berada atau dipindahkan.

d. Hipotik harus diumumkan;

Objek Hipotik tidak harus diserahkan dalam penguasaan kreditor (pemegang Hipotik), namun untuk melindungi kepentingan kreditor sebagai pemegang Hipotik dan kepentingan umum (pihak ketiga), maka semua perjanjian Hipotik harus didaftarkan dalam register umum agar semua orang dapat mengetahuinya (asas publisitas).

e. Hipotik atas benda tertentu;

Hipotik mengandung asas spesialisitas, yaitu hanya dapat dibebani terhadap kebendaan yang ditunjuk secara khusus untuk itu, sehingga didalam akta Hipotik harus secara jelas disebutkan subjeknya, objeknya, maupun piutang yang dijamin pelunasannya.

f. Hipotik Berjenjang;

Suatu objek Hipotik dapat dibebani dengan lebih dari satu perjanjian Hipotik guna menjamin lebih dari satu hutang, sehingga terdapat pemegang Hipotik tingkat pertama, kedua, ketiga, dan seterusnya.

g. Hipotik bersifat mendahului;

Pemegang Hipotik didahulukan dibanding kreditor lainnya, akan tetapi hanya dalam hal untuk mengambil pelunasan dari

hasil penjualan barang tertentu yang diHipotikan saja. Apabila hasil penjualan benda jaminan Hipotik tidak mencukupi untuk melunasi piutangnya, maka untuk selebihnya kreditor berhak untuk menagih dari debitur, tetapi hanya sebagai kreditor konkuren saja.

c. Perjanjian Hipotik

Perjanjian pembebanan atau pemberian Hipotik harus dituangkan dalam suatu akta. Pada Pasal 1171 ayat (1) KUHPerd. secara tegas menyatakan bahwa Hipotik hanya dapat diberikan dengan suatu akta otentik, kecuali dalam hal-hal yang dengan tegas ditunjuk oleh undang-undang.

Karena sifat *accessoir* dari perjanjian penjaminan, proses pembebanan Hipotik didahului dengan perjanjian pokok yaitu perjanjian utang-piutang atau perjanjian dengan nama apapun yang bersifat ekonomis dan menimbulkan hak dan kewajiban, yang pemenuhannya dijamin dengan Hipotik tersebut.

Jaminan Hipotik harus dituangkan dalam akta otentik, yaitu Akta Hipotik yang dibuat oleh atau dihadapan pejabat umum (Notaris). Dengan demikian pembebanan Hipotik didahului dengan janji untuk memberikan Hipotik sebagai jaminan pelunasan utangnya, yang selanjutnya akan dituangkan dalam Akta Hipotik yang merupakan akta otentik dan Akta Hipotik ini merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari perjanjian utang

piutang atau perjanjian lainnya yang menimbulkan hubungan hukum utang piutang.

Selanjutnya untuk memenuhi asas publisitas sebagaimana telah diuraikan diatas, hipotik haruslah didaftar dan dibukukan dalam register umum yang disediakan untuk itu. Jika pembukuan yang demikian tidak dilakukan maka suatu hipotik tidaklah mempunyai suatu kekuatan apapun.

2.4.6. *Mortgage*

Mortgage merupakan salah satu bentuk jaminan pada negara dengan sistem *common law* seperti Amerika, Inggris maupun Irlandia. Adapun *Mortgage* dapat didefinisikan sebagai berikut:

*“Mortgage is a conveyance of title to property that is given as security for the payment of a debt or the performance of a duty and that will become void upon payment or performance according to the stipulated term.”*⁶⁷

Berdasarkan definisi dari *Black’s law Dictionary* tersebut terlihat bahwa *mortgage* merupakan jaminan dalam pembayaran hutang. Namun, apabila hutang telah dilunasi maka *mortgage* itu berakhir.

Mortgage ini dikenal juga dengan istilah *chartel mortgage*.

Adapun definisi dari *chartel mortgage* sebagai berikut:

⁶⁷Bryan A. Garner, *Black’s law Dictionary Seventh Edition book 2*. Editor in Chief ST, Paul, Minn, 1999. *Loc.it*

chattel mortgage is an agreement vesting in the creditor the title to chattel, defeasible by performance the part of debtor of obligation for which title to the chattel is conveyed as security.

Amerika dan Inggris *Chattel mortgage* lahir antara lain dari *contion sale, equipment tust/lease*, sama seperti perjanjian jaminan yang lain, *Mortgage* ini merupakan perjanjian *accessoir* dan harus didaftarkan.⁶⁸ Adapun Obyek dari *mortgage* itu sendiri adalah benda bergerak maupun benda tidak bergerak.

Di negara - negara *common law* seperti Inggris dan Amerika Serikat pada prinsipnya pesawat udara adalah tetap benda bergerak dan jaminan kebendaan lazim didaftarkan agar mengikat bagi Pihak ketiga.⁶⁹ Konvensi Jenewa 1948 tentang Pengakuan Internasional atas Hak – hak kebendaan pada Pesawat Udara berusaha untuk mencapai pengakuan internasional atas:⁷⁰

- a. hak – hak kepemilikan (*property right*);
- b. hak – hak untuk memperoleh pesawat udara dengan pembelian disertai penguasaan atas pesawat udara (*right to acquire aircraft by purchase coupled with possession of the aircraft*);

⁶⁸ Mieke Komar Kantaatmadja, *Lembaga Jaminan Kebendaan Pesawat Udara Indonesia ditinjau dari Hukum Udara*, (Bandung: Alumni, 1989) hlm.99

⁶⁹ E.Saefullah Waradipradja dan Mieke Komar Kaatmadja, *Hukum Angkasa dan Perkembangannya*, (Bandung: CV Remadja Karya, 1988), hlm. 84

⁷⁰ *Ibid*

- c. hak – hak untuk menggunakan pesawat udara berdasarkan perjanjian sewa selama enam bulan atau lebih (*right to use an aircraft under a lease of six months or more*) dan
- d. *mortgage*, hipotik dan hak – hak sebagun lainnya.

Berdasarkan konvensi tersebut mortgage merupakan jaminan kebendaan yang harus didaftarkan. Perkembangannya terdapat juga konvensi internasional terkait Jaminan kebendaan Pesawat Udara yaitu *Convention International Interest in Mobile Equipment* (Konvensi Cape Town) yang pada Pasal 2 ayat (2) yaitu:

“For the purposes of this Convention, an international interest in mobile equipment is an interest, constituted under Article 7, in a uniquely identifiable object of a category of such objects listed in paragraph 3 and designated in the Protocol:

- a) granted by the chargor under a security agreement;*
- b) vested in a person who is the conditional seller under a title reservation agreement; or*
- c) vested in a person who is the lessor under a leasing agreement.*

Pada konvensi ini tidak spesifik menyebutkan jaminan atas pesawat udara adalah *mortgage*, namun implementasi dari konvensi ini dinegara dengan sistem hukum *common law* yang dimaksud *security agreement* ini adalah *mortgage*.

BAB III

METODE PENELITIAN

3.1. Jenis Penelitian

Penulisan dalam penelitian ini menggunakan jenis penelitian yuridis normatif. Adapun yang dimaksud yuridis normatif adalah penelitian hukum kepustakaan.⁷¹ Penelitian ini didasarkan pada kaidah-kaidah hukum yang berlaku serta dikaitkan dengan tindakan (*act*) subyek hukum tersebut sesuai dengan norma hukum atau prinsip hukum.⁷² Hal tersebut bertujuan untuk mengkaji dan menguji aspek-aspek hukum mengenai hukum perjanjian pada umumnya dan hukum asuransi serta hukum jaminan pada khususnya.

Spesifikasi penelitian yang digunakan adalah deskriptif analisis. Melalui penelitian ini diharapkan diperoleh gambaran secara komprehensif tentang kaidah-kaidah hukum yang berlaku mengenai karakteristik objek dalam sebuah perjanjian dan dijaminakan dihubungkan dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku dan teori-teori hukum yang mendukung dalam menganalisis permasalahan yang muncul dalam praktik.

3.2. Metode Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan beberapa metode pendekatan dalam menganalisis permasalahan. Adapun metode pendekatan yang digunakan antara lain:

- a. Pendekatan Perundang – undangan (*Statute approach*)

⁷¹Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, (Jakarta: UI Press , 2003), hlm. 23.

⁷²Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, (Jakarta: Prenadamedia Group, 2016), hlm. 47.

Pendekatan ini dilakukan dengan menelaah semua peraturan perundang – undangan (legislasi dan regulasi) yang terkait dengan isu hukum yang sedang diteliti.⁷³ Suatu penelitian normative menggunakan pendekatan perundang – undangan dikarenakan pengkajian atas perundangan – undangan dengan isu hukum menjadi fokus sekaligus tema sentral penelitian.⁷⁴

Penelitian ini dilakukan dengan meneliti peraturan – peraturan terkait klaim asuransi pesawat Sewa Guna Usaha (*Operating Lease*) yang dijadikan objek Jaminan Fidusia.

b. Pendekatan Perbandingan (*Comparative Approach*)

Pendekatan perbandingan dilakukan dengan mengadakan studi perbandingan hukum, dimana membandingkan hukum disuatu negara dengan hukum negara lain.⁷⁵ Pengkajian terhadap hukum kontrak internasional tidak lepas dari pengkajian terhadap hukum negara lain baik dari sudut pandang atau kacamata hukum negara lain terhadap suatu pokok pembahasan disamping dari kacamata hukum Indonesia karena pendekatan perbandingan hukum digunakan.⁷⁶ Pada penelitian ini yang akan dibandingkan adalah *mortgage (guarantee)* yang berlaku pada negara dengan sistem hukum *common law* antara lain berdasarkan hukum di Amerika, Irlandia dan Jaminan Hipotik dan Fidusia di Indonesia.

⁷³Ibid, hlm. 137.

⁷⁴Johnny Ibrahim, *TeoridanMetodelogiPenelitianHukumNormatif*, (Malang:cetakan ke-2 Bayumedia Publishing, 2006), hlm. 302.

⁷⁵Peter Mahmud Marzuki, *op.cit*, hlm. 172-173

⁷⁶Huala Adolf, *Dasar - Dasar Hukum Kontrak Internasional*,(Bandung: PT RefikaAditama, 2007), hlm. 13

3.3. Jenis dan Sumber Bahan Hukum

a. Bahan Hukum Primer

Penelitian ini menggunakan studi Penelitian Kepustakaan, dengan bahan hukum primer yang terdiri atas:

- 1) Pasal 511, 1131-1132, 1233-1234, 1313, 1320-1329 dan 1338 Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPerd);
- 2) Buku Kesatu Bab IX Pasal 246 - 286 Kitab Undang – undang Hukum Dagang (KUHD);
- 3) Pasal 13 Undang-Undang No. 15 tahun 1992 tentang Penerbangan;
- 4) Pasal 1-3, 5, 9-11, 20 dan 25 Undang – undang Nomor 42 Tahun 1999 Tentang Jaminan Fidusia (UUJF);
- 5) Pasal 1 dan 53 – 54 Undang- undang Nomor 40 Tahun 2004 Tentang Perasuransian (UU Perasuransian);
- 6) Pasal 1, 16 dan 84, Undang - undang nomor 30 tahun 2004 tentang Jabatan Notaris (UUJN);
- 7) Pasal 1 dan 71 - 72 Undang – undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (UU Penerbangan);
- 8) Pasal 1, 16 dan 38 Undang - Undang No. 2 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Undang - Undang No. 30 Tahun 2004 Tentang Jabatan Notaris (Perubahan UUJN);
- 9) *Protocol to The Convention on International Interest in Mobile Equipment on Matters Spicific to Aircraft Equipment;*

10) *Convention International Interest in Mobile Equipment*
(Konvensi Cape Town)

11) *Convention on the International recognition of rights in aircrafts* (Konvensi Jenewa 1948)

12) Peraturan Presiden Nomor 9 Tahun 2009 tentang Lembaga
Pembiayaan;

13) Peraturan perundang-undangan lain yang relevan dengan obyek
penelitian.

b. Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah bahan penunjang atau bahan pendukung bahan utama (bahan primer).⁷⁷ Bahan sekunder, yaitu meliputi berbagai literature dan hasil penelitian serta doktrin -doktrin yang relevan dengan obyek penelitian.

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier yaitu terhadap bahan rujukan meliputi kamus hukum, jurnal, surat kabar, tulisan serta artikel terutama melalui situs-situs resmi milik institusi yang terkait yang dapat menunjang pemahaman terhadap materi berkenaan dengan obyek penelitian.

3.4. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Dalam memperoleh bahan-bahan dalam penelitian ini, penulis akan menggunakan teknik pengambilan bahan dengan studi kepustakaan dengan menghimpun seluruh peraturan – peranturan perundang – undangan,

⁷⁷Ronny Hanitojo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1990), hlm.35.

literature, jurnal dan bahan – bahan pendukung lainnya yang terkait dengan objek penelitian.

3.5. Teknik Analisa Bahan Hukum

Penulis melakukan analisis terhadap bahan yang telah diperoleh dengan menggunakan analisis yuridis normatif, yaitu suatu metode penelitian yang bertitik tolak dari norma-norma, asas-asas serta peraturan-peraturan yang ada sebagai norma hukum positif, yang kemudian dianalisis secara argumentatif dan interpretasi baik secara gramatikal maupun analogi yang merupakan analisi bahan yang berasal dari kepustakaan dibandingkan dengan fakta yang ada, untuk memperjelas bahan dan kemudian diambil kesimpulan dari analisis.

BAB IV PEMBAHASAN

4.1. Klaim Asuransi Atas Pesawat Udara Sewa Guna Usaha (*Operating Lease*) yang Dibebankan *Mortgage* Dijadikan Objek Jaminan Fidusia Berdasarkan UUJF

4.1.1. Fidusia atas Klaim Asuransi Pesawat Udara Sewa Guna Usaha (*Operating Lease*)

Pesawat udara merupakan salah satu transportasi yang paling efektif dan efisien di Indonesia yang merupakan negara kepulauan. Indonesia hanya mempunyai 1 (satu) perusahaan pembuat atau pabrik (*manufacturer*) pesawat udara yaitu PT Dirgantara Indonesia (Persero) (PT DI). Namun, PT DI belum dapat memenuhi kebutuhan pesawat dalam negeri. Hal ini membuat perusahaan penerbangan mengadakan pesawat udaranya dari pihak pabrikan (*manufacturer*) asing baik dari Boeing, Airbus, Legacy, ATR dan sebagainya. Tetapi karena harga pesawat udara yang cukup mahal membuat perusahaan penerbangan tidak langsung membeli pesawat udara tersebut dari pihak pabrikan (*manufacturer*), melainkan dengan skema *leasing* yang dinilai paling efektif dalam melakukan pengadaan dan peremajaan pesawat udara tersebut.

Pengadaan pesawat udara secara *leasing* terdapat beberapa skema yaitu dengan cara *financial lease* dan *operating lease*. Berbeda dengan *financial lease* pada *operating lease* kepemilikan pesawat

tidak beralih karena skema *leasing* ini tidak disertai dengan hak opsi pembelian, sehingga membuat beberapa perusahaan penerbangan Indonesia memakai skema ini dalam pengadaan pesawat udaranya.

Perusahaan penerbangan Indonesia sebagai penyewa (*lessee*) menyewa pesawat udara kepada perusahaan *leasing* pesawat udara (*lessor*), namun *lessor* membutuhkan pembiayaan dalam pembelian pesawat udara yang akan disewakan kepada *lessee*. Pembiayaan dalam *leasing* pesawat udara ini adalah Bank (pemilik pesawat). Sehingga pihak – pihak yang terlibat dalam transaksi *leasing* ini adalah Bank, *lessor* dan *lessee*, tetapi dalam praktek pihak dalam perjanjian leasing hanya antara *Lessor* dan *lessee*.

Bank sebagai lembaga pembiayaan tidak serta merta memberikan pinjaman kepada *lessor* tanpa sebuah jaminan, jaminan atas perjanjian kredit tersebut adalah objek yang dibeli yaitu pesawat udara yang selanjutnya diikat oleh *mortgage*.⁷⁸ Sebagai contoh sebuah perusahaan penerbangan Indonesia PT AAA Air melakukan leasing pesawat udara Boeing 737 PK-XXX dengan skema *operating lease dry lease*⁷⁹ dengan perusahaan *leasing* asal Irlandia BBB Aviation dengan dan BBB Aviation dalam pengadaan pesawat udara tersebut melakukan pembiayaan

⁷⁸*Mortgage* merupakan jaminan kebendaan untuk pesawat udara, istilah *mortgage* ini digunakan pada negara – negara dengan sistem hukum *common law* seperti: Inggris, Irlandia, Amerika Serikat dan sebagainya.

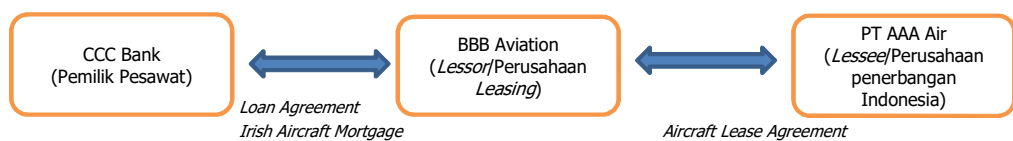
⁷⁹*Dry Lease* merupakan skema transaksi dimana *lessor* hanya menyewakan pesawat udara saja, sedangkan, personil (*crew*) pesawat, pemeliharaan (*maintenance*) dan asuransi menjadi tanggung jawab *Lessee*.

dengan CCC bank. Dalam transaksi tersebut terdapat beberapa perjanjian yang timbul yaitu:

- a. *Loan Agreement* antara BBB Aviation (*Lessor*) dan CCC Bank (Bank) dimana CCC Bank memberikan pinjaman kepada BBB Aviation (*lessor*) untuk pembelian Pesawat Udara;
- b. *Irish Aircraft Mortgage* antara BBB Aviation (*Lessor*) dan CCC Bank (Bank) bentuk jaminan berupa *mortgage* pesawat udara atas pinjaman BBB Aviation (*Lessor*) kepada CCC Bank (Bank).
- c. *Aircraft Lease Agreement* antara PT AAA Air (*Lessee*) dan BBB Aviation (*Lessor*) dimana PT AAA Air (*Lessee*) menyewa pesawat udara dari BBB Aviation (*Lessor*);

Sehingga dapat digambarkan sebagai berikut:

Gambar 1: skema transaksi *operating lease*



Pada Perjanjian sewa guna usaha (*operating lease*) pesawat udara (*Aircraft Lease Agreement*), *lessor* mewajibkan *lessee* untuk mengasuransikan pesawat udara yang disewa. Hal ini merupakan bentuk mitigasi apabila pesawat tersebut mengalami kecelakaan. Asuransi merupakan persyaratan yang mutlak yang merupakan

suatu kondisi preseden (*condition precedent*)⁸⁰ harus dipenuhi oleh *lessee* sebelum pesawat tersebut dikirim oleh *lessor*, sebagaimana diatur di dalam perjanjian sewa guna Pesawat Udara (*Aircraft Lease Agreement*) yaitu sebagai berikut:

Lessor shall have received a letter of undertaking together with certificates of insurance/reinsurance signed by such insurance broker and/or reinsurance broker which evidences the insurance required under this Agreement (and a first draft for Lessor's approval of the same shall have been provided to Lessor for review not less than seven (7) days prior to the Scheduled Delivery Date)

Klausul tersebut menjelaskan bahwa *lessor* harus menerima surat bersamaan dengan sertifikat asuransi/reasuransi yang telah ditandatangani oleh perusahaan asuransi/reasuransi yang mana draft sertifikat tersebut telah direview dan disetujui oleh *Lessor* dan paling lambat 7 (tujuh) hari sebelum tanggal pengiriman pesawat. Berdasarkan klausul tersebut *lessee* harus mengasuransikan pesawat udara yang disewa sebagai persyaratan sebelum pengiriman pesawat udara tersebut.

Adapun kewajiban *lessee* untuk mengasuransikan pesawat udara tersebut dituangkan didalam klausul terkait dengan asuransi pada *Aircraft Lease Agreement* yaitu:

Throughout the Lease Term and until the Expiration Date (and for product liability insurance for a minimum period of two (2) years from Redelivery of the Aircraft), Lessee shall, at its own expense, effect and maintain in full force and effect the types of insurance, conditions and amounts of insurance (including deductibles) required under Insurance Requirements hereof through such brokers and with such insurers as may be approved by Lessor, in

⁸⁰Pesayaratan – persyaratan baik berupa dokumen dan/atau pembayaran yang harus dipenuhi oleh *lessee* terlebih dahulu sebelum dikirimkannya pesawat udara dan/atau dimulainya perjanjian sewa guna Pesawat Udara (*Aircraft Lease Agreement*).

London or New York or such other insurance markets as may be approved by Lessor (such approval not to be unreasonably withheld or delayed). As of Delivery Lessor has approved a broker in this regard.

*Pursuant to Insurance Requirements, Lessee shall cause (i) Loss Payee to be named as loss payee and Lessor, Owner and Financier to be named as additional insured parties for the Agreed Value under the hull and spares insurances required to be maintained by Lessee under this Agreement, and (ii) all Lessor Indemnitees and any other party that the Lessor may reasonably require to be named as additional insured parties under Lessee's aviation and general third party liability insurance maintained by Lessee under this Agreement (the parties mentioned under points (i) and (ii) shall collectively be referred to as the "**Additional Insured**"). Lessee acknowledges and agrees that the sections entitled "Contract Parties/Additional Insured" and "Contracts" in Insurance Requirements reflect an illustration of the Persons and the documents and agreements which need to be included in the insurance certificates hereunder, as known at the date of this Agreement. Lessee further acknowledges and agrees that on or prior to Delivery of the Aircraft and throughout the Lease Term the Persons and documents to be reflected in the aforementioned sections found in Insurance Requirements may be amended from time to time for reasons including, to reflect a change in ownership of the Aircraft, a change in Lessor and as a result of any financing or refinancing obtained by Lessor and/or Owner of the Aircraft. Lessor shall advise Lessee of the Persons and the documents and agreements that need to be included in such Insurance Requirements and, upon such notification, Lessee shall include such Persons, documents and agreements in the relevant sections of the insurance certificates.*

Klausul tersebut mengatur mengenai kewajiban lessee untuk mengasuransikan dan membayar polis pesawat udara selama jangka waktu perjanjian bahkan untuk *product liability* tetap berlaku selama 2 (dua) tahun sejak pesawat tersebut dikembalikan kepada lessor. Selanjutnya, kewajiban untuk memasukan owner atau *financier* yaitu CCC bank sebagai pihak tambahan yang masuk didalam polis asuransi (*Additional Insuranced parties*) dan selanjutnya menjadi *contact party* di dalam sertifikat dan/atau polis

asuransi. Persyaratan asuransi (*requirement insurance*) antara lain mengatur hal – hal sebagai berikut:

- a. *Hull All Risks, of loss or damage whilst flying and on the ground with respect to the Aircraft on an "agreed value basis" for the Agreed Value and with a deductible not exceeding the Deductible amount, and Aircraft Documents insurance to cover restoration of lost or damaged Aircraft Documents;*
- b. *Hull War and allied Perils, covering such risks excluded from the Hull All Risks Policy to the fullest extent available from the leading international insurance markets (including confiscation by the government of the State of Registration and requisition for the Agreed Value) , and Aircraft Documents insurance to cover restoration of lost or damaged Aircraft Documents;*
- c. *Comprehensive Aviation Liability Insurance, including:*
 1. *aircraft third party liability insurance;*
 2. *passenger liability insurance;*
 3. *personal injury liability;*
 4. *baggage, cargo and mail liability insurance; and*
 5. *product liability insurance.*

for a combined single limit (bodily injury/property damage) any one occurrence of an amount not less than the Combined Single Limit.

- d. *Liability War Insurance, extended coverage endorsement (Aviation Liabilities) for an amount not less than the Combined Single Limit.*
- e. *Engine and Parts all risks (including war and allied perils risks) property insurance on all Engines and Parts when not installed on the Aircraft including transit on a replacement value basis and including engine test and running risks.*
- f. *Leased Engine Endorsement. If Lessee installs a third party engine on the Aircraft, either (a) Lessee's hull insurance on the Aircraft must automatically increase to such higher amount as is necessary in order to satisfy both Loss Payee's requirement to receive the Agreed Value in the event of a Total Loss and the amount required by the third party engine owner or (b) separate additional insurance on such engine must attach in order to satisfy separately the requirements of Lessee to such third party engine owner.*

1. *Aviation Lease Finance Endorsement*

Contract Parties/Additional Insured:

- a) *Lessor: BBB Aviation*
- b) *Financier and Loss Payee: CCC Bank*
and, in addition, with regard to liability insurances the Lessor Indemnitees (collectively the "Additional Insured").

Contracts:

The Contract(s) included in the Aviation Lease Finance Endorsement shall include such contracts and Transaction Documents that Lessor may reasonably require to evidence the interests of the Contract Parties and the Additional Insureds.

Klausul tersebut merupakan bagian dari ketentuan – ketentuan yang ada disertifikat dan/atau polis asuransi. Berdasarkan klausul tersebut PT AAA Air mengasuransikan pesawat udara tersebut ke perusahaan asuransi yaitu PT DDD Asuransi, sehingga pesawat udara yang disewa tersebut telah *tercover* asuransi sesuai dengan ketentuan yang terdapat di dalam *Aircraft Lease Agreement*.

Pada definisi asuransi yang tercantum pada Pasal 246 KUHD dan pasal 1 angka 1 UU Perasuransian yang pada intinya menjelaskan bahwa:

“asuransi atau pertanggungan merupakan suatu perjanjian antara dua pihak atau lebih 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.”

Definisi tersebut menjelaskan bahwa asuransi dibuat berdasarkan perjanjian antara pihak penanggung dan tertanggung yaitu PT AAA Air (tertanggung) dan PT DDD Asuransi (penanggung). Adapun asuransi dibuktikan dengan polis asuransi sebagaimana diatur dalam Pasal 255 KUHD yang menyatakan bahwa “suatu pertanggungan harus dibuat secara tertulis dalam suatu akta yang bernama polis”.

Selain itu, *Lessor* mensyaratkan *Lessee* untuk mengikat asuransi atas pesawat udara tersebut dengan Jaminan Fidusia baik yang berada pada perusahaan asuransi maupun perusahaan reasuransi, sebagaimana ketentuan dalam *Aircraft Lease Agreement* sebagai berikut:

At the request of the Lessor, the Lessee agrees to enter into a deed of fiduciary security over Insurances (the "Fiduciary Insurance Deed") in lieu of an Assignment of Insurances; and (ii) to cause Lessee's insurer to enter into a deed of assignment over Reinsurances (the "Assignment of Reinsurances"), in favour of Financiers. Any amount received by Financiers Branch pursuant to and in accordance with the Fiduciary Insurance Deed and Assignment of Reinsurances shall satisfy, pro tanto, the obligations of the Lessee under this Agreement.

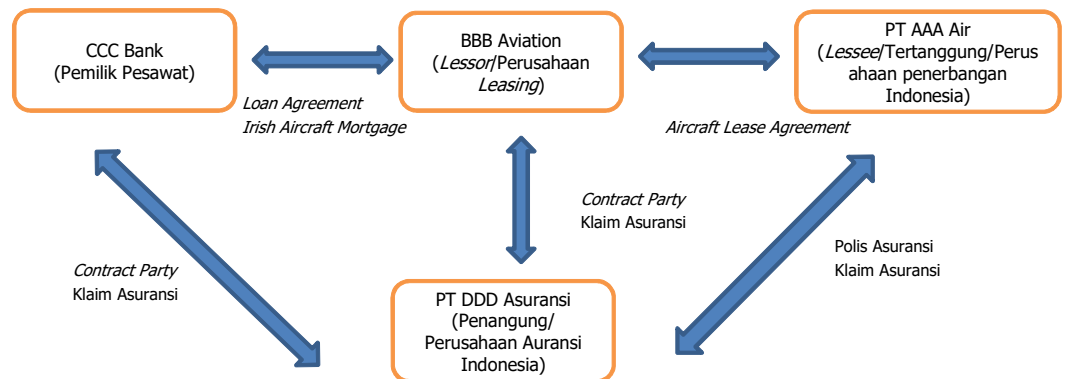
Pada klausul tersebut *lessor* meminta kepada *lessee* untuk membuat akta fidusia atas asuransi dan reasuransi pesawat udara yang disewanya. Klaim asuransi yang tidak difidusiakan dan yang difidusiakan memiliki akibat hukum yang berbeda apabila terjadi klaim asuransi atas insiden dan/atau kecelakaan pesawat udara, perbedaan tersebut terlihat dalam pengajuan dan pihak mana yang akan menerima klaim atas asuransi pesawat udara tersebut.

4.1.2. Hubungan Hukum Para Pihak dalam Fidusia Klaim Asuransi Pesawat Udara Sewa Guna Usaha (*Operating Lease*)

Hubungan hukum Para Pihak dalam Perjanjian Sewa Guna Usaha Pesawat Udara (*Aircraft Lease Agreement*) dalam skema *Operating Lease* ini akan berbeda apabila asuransi pesawat udaranya diikat Fidusia atau tidak difidusiakan. Adapun apabila asuransi

tersebut tidak difidusiakan maka dapat digambarkan sebagai berikut:

Gambar 2: klaim asuransi yang tidak difidusiakan



Pada gambar tersebut terlihat apabila klaim asuransi tersebut tidak dibebankan jaminan fidusia, maka hubungan hukum yang terjadi adalah sebagai berikut:

- a. *Loan Agreement* antara BBB Aviation (*Lessor*) dan CCC Bank (Bank);
- b. *Irish Aircraft Mortgage* antara BBB Aviation (*Lessor*) dan CCC Bank (Bank).
- c. *Aircraft Lease Agreement* antara PT AAA Air (*Lessee*) dan BBB Aviation (*Lessor*);
- d. PT AAA Air (Tertanggung/*Lessee*/Perusahaan penerbangan Indonesia) membuat perjanjian asuransi (berupa polis) dengan PT DDD Asuransi (Penanggung/Perusahaan asuransi

Indonesia) atas pesawat udara yang disewa dari *lessor* dan membayar premi atas asuransi pesawat udara tersebut;

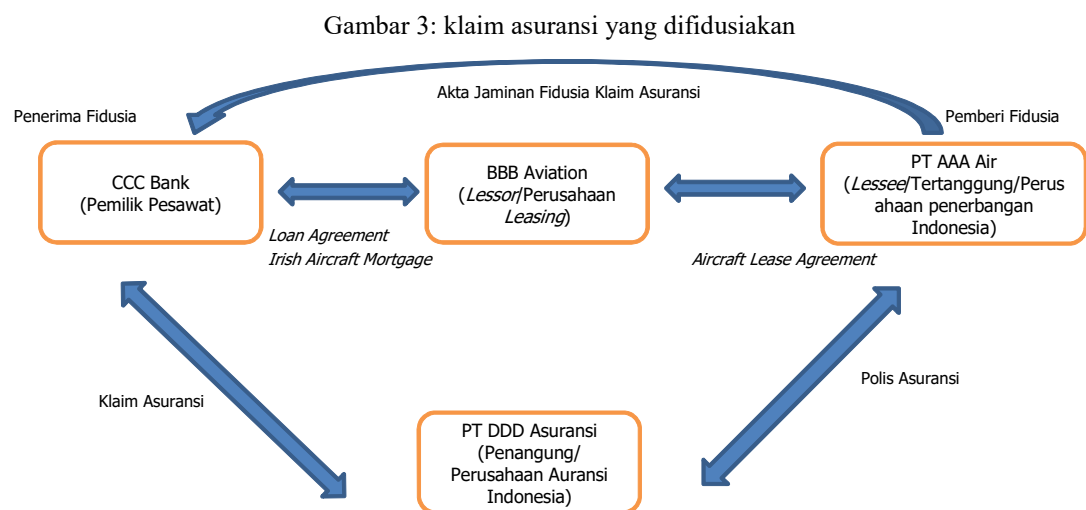
e. CCC bank dan BBB Aviation merupakan *contract party* dalam sertifikat maupun polis asuransi pesawat udara yang dibuat oleh PT AAA Air dan PT DDD Asuransi. CCC bank dan BBB Aviation selaku *contract party* memiliki hak sebagai berikut:

1. Mengetahui dan menyetujui klaim asuransi yang diajukan tertanggung (perusahaan penerbangan Indonesia) kepada penanggung (perusahaan asuransi) apabila terjadi resiko/kecelakaan terhadap pesawat udara;
2. *Contract party* berhak untuk mengajukan klaim asuransi kepada penanggung (perusahaan) asuransi apabila terjadi resiko/kecelakaan terhadap pesawat udara dengan diketahui dan disetujui oleh tertanggung (perusahaan penerbangan Indonesia);
3. Tidak berkuajiban membayar premi asuransi pesawat udara;
4. Berhak atas seluruh klaim asuransi apabila pesawat udara hilang dan/atau kecelakaan keseluruhan yang membuat pesawat udara tidak bisa dioperasikan kembali (*total loss*).

Berdasarkan hal tersebut, baik tertanggung (perusahaan penerbangan Indonesia) maupun *contract party* dapat melakukan klaim atas asuransi pesawat udara kepada penanggung (perusahaan

asuransi Indonesia) dengan diketahui dan disetujui oleh pihak lainnya, namun apabila pesawat udara hilang dan/atau kecelakaan keseluruhan yang membuat pesawat udara tidak bisa dioperasikan kembali (*total loss*), maka yang berhak atas klaim asuransi tersebut adalah *contract party* selaku *lessor* dan pemilik pesawat udara tersebut.

Sedangkan apabila asuransi pesawat udara tersebut difidusiakan, maka dapat digambarkan sebagai berikut:



Pada gambar tersebut terlihat apabila klaim asuransi tersebut tidak dibebankan jaminan fidusia, maka hubungan hukum yang terjadi adalah sebagai berikut:

- a. *Loan Agreement* antara BBB Aviation (*Lessor*) dan CCC Bank (Bank);
- b. *Irish Aircraft Mortgage* antara BBB Aviation (*Lessor*) dan CCC Bank (Bank);
- c. *Aircraft Lease Agreement* antara PT AAA Air (*Lessee*) dan BBB Aviation (*Lessor*);

- d. PT AAA Air (Tertanggung/*Lessee*/Perusahaan penerbangan Indonesia) membuat perjanjian asuransi (berupa polis) dengan PT DDD Asuransi (Penanggung/Perusahaan asuransi Indonesia) atas pesawat udara yang disewa dari *lessor* dan membayar premi atas asuransi pesawat udara tersebut;
- e. PT AAA Air (Pemberi Fidusia/Tertanggung/*Lessee*/Perusahaan penerbangan Indonesia) membuat akta jaminan fidusia atas klaim asuransi pesawat udara dengan CCC bank (Bank/Penerima Fidusia).

Berdasarkan diagram tersebut CCC bank selaku Pemberi Pinjaman dan Penerima Fidusia, Pemberi Pinjaman telah menyetujui untuk memberikan fasilitas kredit (*Loan Agreement*) kepada BBB Aviation (Peminjam/*Lessor*) untuk membeli Pesawat udara yang selanjutnya disewakan kepada PT AAA Aviation (selaku Pemberi Fidusia/Tertanggung/*Lessee*/Perusahaan penerbangan Indonesia), selanjutnya sebagai jaminan atas kewajiban Pihak BBB Aviation (Peminjam / *Lessor*) kepada CCC bank (Bank / Penerima Fidusia) berdasarkan *Loan Agreement* BBB Aviation (Peminjam / *Lessor*) telah mengalihkan seluruh hak, hak kepemilikan dan kepentingan Pemilik kepada CCC bank (Bank / Penerima Fidusia), baik yang ada sekarang atau pun yang akan datang berdasarkan Perjanjian Sewa pesawat udara (*Aircraft Lease Agreement*). Oleh karena itu, setelah PT AAA Aviation (Pemberi Fidusia/Tertanggung / *Lessee* / Perusahaan penerbangan Indonesia)

menerima pemberitahuan dari CCC bank (Bank/Penerima Fidusia), maka diwajibkan untuk membayar seluruh jumlah yang harus dibayar dalam Perjanjian Sewa pesawat udara kepada CCC bank (Bank/Penerima Fidusia) dan berdasarkan Perjanjian sewa tersebut, PT AAA Aviation (Pemberi Fidusia/Tertanggung/Lessee/Perusahaan penerbangan Indonesia) diharuskan untuk mengasuransikan dan menjaga kelangsungan asuransi atas Pesawat udara.

Sebagai bentuk pertimbangan atas manfaat yang akan diterima oleh PT AAA Aviation (Pemberi Fidusia/Tertanggung / Lessee/Perusahaan penerbangan Indonesia) atas penyewaan pesawat udara dari Peminjam berdasarkan Perjanjian sewa pesawat udara, maka dibuatlah Akta jaminan Fidusia atas klaim asuransi pesawat udara tersebut, sebagai jaminan berkelanjutan bagi pembayaran secara tepat dan pada waktunya atas setiap dan seluruh kewajiban yang dijamin, berdasarkan Akta Jaminan Fidusia atas Klaim Asuransi, Pemberi Fidusia dengan ini memberikan jaminan fidusia kepada Penerima Fidusia atas:

- a. setiap dan seluruh hak, kepentingan, tagihan/klaim dan manfaat terkait dengan setiap uang yang dibayarkan oleh setiap perusahaan asuransi yang menerbitkan Asuransi terkait dengan Pesawat Terbang (selain dari asuransi tanggung jawab pihak ketiga (*third party liability*)), yang saat ini atau yang akan diperoleh oleh Pemberi Fidusia baik berupa

- tagihan-tagihan/kalim - klaim asuransi, pengembalian premi untuk hal-hal tersebut dan atas setiap jumlah sehubungan dengan tagihan asuransi yang harus dibayar kepada Pemberi Fidusia atau dibayarkan kepada Pemberi Fidusia oleh Perusahaan Asuransi yang ada saat ini atau di masa yang akan datang berdasarkan Asuransi yang sekarang ada atau yang akan datang yang terkait dengan Pesawat udara termasuk tetapi tidak terbatas pada tagihan Asuransi dan perubahan serta dokumen tambahannya; dan
- b. setiap dan seluruh hak, kepentingan, tagihan/klaim dan manfaat Pemberi Fidusia terkait dengan kompensasi pengambilalihan atas Pesawat udara terkait yang ada saat ini maupun di masa yang akan datang dan perubahan serta dokumen tambahannya.

Perusahaan Asuransi guna memenuhi ketentuan Pasal 613 KUHPerd. Pemberi Fidusia akan mengupayakan sewajarnya agar Perusahaan Asuransi menyampaikan pengakuan/penerimaan secara tertulis langsung kepada Penerima Fidusia atas Pemberitahuan tersebut dengan mengendosemen seluruh Asuransi yang disebutkan di atas dengan suatu klausula mengenai Pihak Terbayar atas Kerugian (*loss payee*) pada Akta Jaminan Fidusia atas Klaim Asuransi yang berisi bahwa:

- a. setiap pembayaran sehubungan dengan kejadian kerugian akan dibayar kepada Penerima Fidusia sebagai pihak terbayar atas kerugian atas segala kepentingan;
- b. setiap pembayaran selain dari kejadian kerugian akan dibayar oleh perusahaan asuransi untuk biaya perbaikan atau penggantian, atau jika perusahaan asuransi tidak, untuk alasan apapun, membayar tagihan/klaim tersebut kepada pihak yang memperbaiki atau pemasok terkait sehubungan dengan penggantian, maka yang berikut ini akan berlaku kecuali Penerima Fidusia telah mengarahkan sebaliknya, setiap pembayaran sehubungan dengan kerusakan atau kerugian (kecuali sehubungan dengan kejadian kerugian yang harus dibayar langsung kepada Pemberi Fidusia atau atas perintahnya).

Sehingga dapat dikatakan bahwa Penerima setiap jumlah yang dibayar sehubungan dengan setiap kerugian atau kerusakan harus dilakukan langsung kepada penerima Fidusia sebagai pihak terbayar atas kerugian untuk seluruh kepentingan.

Berdasarkan hubungan hukum Para Pihak diatas, terlihat perbedaan dimana apabila klaim asuransi pesawat udara tidak difidusiakan atau difidusiakan. Perbedaan tersebut terlihat apabila terjadinya klaim atas asuransi tersebut, apabila klaim asuransi tersebut tidak difidusiakan, maka Pihak yang dapat mengajukan klaim asuransi adalah tertanggung (perusahaan penerbangan

Indonesia) maupun *contract party* dapat melakukan klaim atas asuransi pesawat udara kepada penanggung (perusahaan asuransi Indonesia) dengan diketahui dan disetujui oleh pihak lainnya. Namun, apabila klaim asuransi tersebut difidusiakan, maka yang berhak mengajukan klaim asuransi tersebut adalah Bank selaku penerima fidusia dan pemilik atas pesawat udara yang disewa guna usahakan oleh *Lessor* kepada *Lessee* (perusahaan penerbangan).

4.1.3. Kedudukan Hukum *Mortgage* Pesawat Udara Sewa Guna Usaha (*Operating Lease*) atas Jaminan Fidusia Klaim Asuransi Pesawat.

Perjanjian asuransi yang berupa polis mengatur dimana tertanggung wajib membayar sejumlah premi kepada Penanggung dan Penanggung memiliki kewajiban untuk memberikan sejumlah penggantian kepada Tertanggung pada saat terjadinya resiko dan/atau kecelakaan berupa klaim. Adapun resiko yang ditanggung oleh penanggung (perusahaan asuransi) adalah apabila pesawat udara yang disewa oleh tertanggung (*Lessee* / Perusahaan penerbangan Indonesia) mengalami kecelakaan dan/atau hal – hal lain yang diatur didalam polis.

Sebagaimana telah diuraikan diatas, apabila resiko dalam asuransi pesawat udara tersebut terjadi, maka prinsipnya Tertanggung memiliki piutang kepada Penanggung, klaim atas asuransi tersebut dapat dijadikan objek fidusia yang dikategorikan sebagai piutang. Selanjutnya piutang dapat dijadikan jaminan

fidusia terdapat didalam ketentuan Pasal 9 ayat (1) UUJF yang menyatakan:

“Jaminan Fidusia dapat diberikan terhadap satu atau lebih satuan atau jenis benda, termasuk piutang, baik yang telah ada pada saat jaminan diberikan maupun yang diperoleh kemudian”

Berdasarkan ketentuan pasal tersebut jelas bahwa klaim asuransi yang dianalogikan sebagai piutang ini dapat dijadikan jaminan fidusia yang mana sesuai dengan penjelasan pasal tersebut dipandang penting dari segi komersial dimana ketentuan pasal tersebut untuk menjamin fleksibilitas terkait benda yang dijaminkan fidusia untuk pelunasan hutang.

Piutang tersebut dapat diklasifikasikan sebagai barang/benda bergerak sebagaimana dalam Pasal 511 KUHPerd. yaitu “sebagai kebendaan bergerak karena ketentuan undang – undang harus dianggap:

1. hak pakai hasil dan hak pakai atas kebendaan bergerak;
2. hak atas bunga - bunga yang diperjanjikan, baik bunga yang diabadikan (terus menerus), maupun bunga cagak hidup;
3. perikatan - perikatan dan tuntutan mengenai jumlah - jumlah uang yang dapat ditagih atau mengenai barang - benda bergerak;
4. dsb...”

Berdasarkan Pasal 511 ayat (3) KUHPerd. tersebut, klaim asuransi tersebut dapat digolongkan sebagai benda

bergerak. Selanjutnya klaim asuransi yang dijadikan objek jaminan fidusia yang merupakan benda bergerak yang tidak berwujud, dipertegas pada Pasal 1 angka 2 UUF yang menerangkan bahwa “Jaminan fidusia adalah hak jaminan atas benda bergerak baik yang berwujud maupun tidak berwujuddsb”, sehingga berdasarkan definisi jaminan fidusia tersebut klaim asuransi dapat dijadikan objek fidusia.

Perlu diperhatikan bahwa sesuai dengan sifat asuransi, klaim asuransi hanya dapat dirasakan oleh Tertanggung pada saat terjadinya resiko. Oleh karena itu, manfaat klaim asuransi yang dijaminan tersebut akan berlaku pada saat resiko terjadi.

Klaim asuransi yang difidusiakan bertujuan agar apabila musna obyek jaminan fidusia maka klaim asuransi tersebut menggantikan objek jaminan fidusia sebagaimana dijelaskan pada pasal 25 UUF, yang intinya menyebutkan bahwa hapusnya jaminan fidusia salah satunya karena Musnahnya benda yang menjadi obyek jaminan fidusia. Namun, hapusnya fidusia akibat musnahnya benda jaminan karena obyek jaminan fidusia dapat dicegah/dimitigasi apabila benda yang menjadi obyek jaminan fidusia benda tersebut diasuransikan, maka klaim asuransi akan menjadi pengganti obyek jaminan fidusia tersebut.

Klaim asuransi yang dapat dijadikan objek fidusia tidaklah semua klaim asuransi, melainkan harus juga memenuhi ketentuan sebagaimana dijelaskan juga dalam Pasal 10 huruf b UUJF yakni:

“kecuali diperjanjikan lain jaminan fidusia meliputi klaim asuransi, dalam hal benda yang dijadikan objek jaminan fidusia diasuransikan.”

Berdasarkan hal tersebut dapat diartikan bahwa klaim asuransi yang menjadi jaminan fidusia apabila objek atau benda tersebut dijaminan fidusia.

Jaminan atas Pesawat udara disetiap negara berbeda – beda sesuai dengan sistem hukum negara tersebut, sebagaimana salah satu jurnal menuliskan sebagai berikut:

“the three main type of security in aircraft, the preda (pledge), hipoteca and charttel mortgage must first indetified. Historically, these institutions developed differently in both legal system in force in the western Hemisphere, retaining characteristics inherent in the civil law on the one side and the common law on other.”⁸¹

Sistem hukum suatu negara mempengaruhi jaminan yang akan digunakan untuk dibebankan pada objek jaminan yaitu pesawat udara antara lain *mortgage* pada negara sistem *common law* dan hipotik atau Fidusia di Indonesia, sehingga berikut perbandingan antara 3 (tiga) diantara jaminan kebendaan yang berlaku:

⁸¹S.A Bayitch, *Aircraft Mortgage: A Study in Comparative Aviation Law of the Western Hemisphere*, 13 U Miami L. Rev. 152 (1958) University of Miami Law, Institutional Repository.

Tabel 2: Perbandingan *Mortgage*, Hipotik dan Fidusia

Aspek	<i>Mortgage</i>	Hipotik	Fidusia
Dasar Hukum	Berlaku pada negara dengan sistem hukum <i>common law</i>	Pasal 1162-1232 KUHPerd.	Undang – undang Nomor 42 Tahun 1999
Objek	Benda bergerak dan tidak bergerak ⁸² Contoh: Tanah dan rumah serta Pesawat Udara	Benda tidak bergerak Contoh: Kapal yang terdaftar berukuran 20 M3 atau lebih ⁸³ , Objek Pesawat Udara ⁸⁴	Benda bergerak Contoh : Mobil, Motor, Saham, Benda tidak bergerak : Contoh : Bangunan yang berdiri diatas tanah orang lain ⁸⁵
Sifat Benda	Benda yang telah ada	Hipotek hanya dapat diadakan atas benda yang	Benda telah ada saat jaminan atau

⁸² Mieke Komar Kantaatmadja, *Loc.it*

⁸³ Pasal 60 ayat (1) Undang – undang No. 17 tahun 2008 tentang Pelayaran

⁸⁴ Pasal 12 UU Nomor 15 Tahun 1992 jo Pasal 71 UU Penerbangan

⁸⁵ Pasal 1 angka 2 UUJF

		sudah ada. Hipotek atas benda yang belum ada adalah batal. (Pasal 1175 KUHPerd.)	diperoleh kemudian (Pasal 99 UUJF)
Jenis Jaminan	Jaminan kebendaan	Jaminan kebendaan	Jaminan kebendaan
Jenis Perjanjian	Perjanjian tambahan (<i>accessoir</i>) mengikuti perjanjian pokok <i>Loan Agreement</i>	Perjanjian tambahan (<i>accessoir</i>) mengikuti perjanjian pokok Perjanjian Kredit	Perjanjian tambahan (<i>accessoir</i>) mengikuti perjanjian pokok Perjanjian Kredit
Legalitas	<i>Deed of trust</i> atau <i>Security Agreement</i> harus dicatatkan ditempat/negara rumah/tanah itu berada.	Hipotek hanya dapat diberikan dengan akta otentik (Pasal 1171 KUHPerd.) Akta Hipotek	Akta Jaminan Fidusia dari Notaris dan Didaftarkan ke Kantor Pendaftaran Fidusia pada

		dari Notaris dan didaftarkan ke Kantor Pelayaran(Pasal 60 ayat (1) UU Pelayaran), Akta Hipotek dari Notaris (Pesawat Udara) (Pasal 73 UU Penerbangan)	Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia RI (Pasal 11 UUJF)
Eksekusi	Berhak menjual berdasarkan undang – undang atau yang telah diperjanjikan, ⁸⁶ penetapan atau putusan pengadilan. ⁸⁷	Penjualan (Penjualan secara lelang atau biasa) dengan dasar Akta Hipotek yang telah didaftarkan ke Kantor Terkait (Pasal 1172 KUHPerd.)	Lelang (Penjualan secara umum) dengan dasar Akta Jaminan Fidusia (Pasal 29 UUJF)

⁸⁶ Mieke Komar Kantaatmadja, *Lembaga Jaminan Kebendaan Pesawat Udara Indonesia ditinjau dari Hukum Udara*, (Bandung: Disertasi, 1987), *op.cit* hlm. 143

⁸⁷ Article 4.3 *Aircraft Mortgage and Security Agreement between Martin Aviatin Inc. and William Lyon Homes Inc.*

Hapusnya Hak Jaminan	Hapusnya utang, penetapan atau putusan pengadilan.	Hipotek hapus karena hapusnya perikatan pokok, pelepasan hipotik oleh kreditur, karena penetapan tingkat oleh pengadilan (Pasal 1209 KUHPerd.)	hapusnya utang yang dijamin dengan fidusia, pelepasan hak atas Jaminan Fidusia oleh Penerima Fidusia, musnahnya Benda yang menjadi obyek Jaminan Fidusia tanpa menghapus asuransinya (Pasal 25 UUJF)
----------------------	--	--	--

Tabel tersebut diatas sumber dari undang - undang, buku, jurnal serta perjanjian dan selanjutnya diolah penulis pada tahun 2019 ini menggambarkan perbedaan dan persemaan dari 3 (tiga) jaminan benda. Adapun persamaan dari ketiga jaminan benda tersebut antara lain:

1. Ketiga jaminan tersebut merupakan jaminan kebendaan;
2. Jenis perjanjian ketiga jaminan tersebut adalah perjanjian tambahan (*assecoir*);
3. Legalitas dari ketiga jaminan kebendaan tersebut adalah Perjanjian Otentik yaitu Akta untuk Hipotik dan Fidusia dan *Security Agreement* atau *Deed of Trust* dan didaftarkan atau dicatat oleh instansi yang berwenang;
4. Ketiga jaminan tersebut dapat dieksekusi atau dijual secara lelang;
5. Salah satu hapusnya ketiga jaminan kebendaan tersebut adalah karena hutang sudah lunas atau perikatan pokoknya berakhir.

Sedangkan perbedaan dari 3 (tiga) jaminan kebendaan tersebut antara lain terdapat pada:

1. Obyek jaminan, *Mortgage* untuk benda bergerak dan tidak bergerak, Hipotik untuk benda tidak bergerak (tetapi benda bergerak seperti kapal yang berukuran 20 M³ dan pesawat udara) termasuk objek Hipotik dan Fidusia untuk benda bergerak;
2. Sifat benda, *Mortgage* dan Hipotik hanya untuk benda yang telah ada, sedangkan Fidusia untuk benda yang ada saat jaminan atau yang diperoleh kemudian hari.

Berdasarkan hal tersebut pesawat udara merupakan objek dari *Mortgage* atau Hipotik. Hal ini sejalan dengan Konvensi Jenewa, pada

Konvensi Jenewa 1948 tersebut tentang *Convention on the International recognition of rights in aircrafts*, berdasarkan Pasal 1 ayat (1) d. konvensi tersebut menerangkan bahwa:

“mortgages, hypothèques and similar rights in aircraft which are contractually created as security for payment of an indebtedness.”

Ketentuan tersebut jelas menyebutkan bahwa jaminan untuk pesawat udara adalah mortgage, hipotik dan jaminan yang serupa untuk pesawat udara. Selanjutnya pada paragraf kedua ayat (1) pasal tersebut menjelaskan bahwa:

“provided that such rights:

- 1) have been constituted in accordance with the law of the Contracting State in which the aircraft was registered as to nationality at the time of their constitution, and*
- 2) are regularly recorded in a public record of the Contracting State in which the aircraft is registered as to nationality.*

The regularity of successive recordings in different Contracting States shall be determined in accordance with the law of the State where the aircraft was registered as to nationality at the time of each recording.”

Pada paragraf kedua ketentuan tersebut pada intinya menjelaskan bahwa terkait dengan jaminan pesawat udara tergantung pada di negara mana pesawat udara tersebut didaftar, sebagai contoh Irlandia yang merupakan negara dengan sistem hukum *common law* ini menggunakan *mortgage* untuk jaminan pesawat udara dinegaranya, sebagaimana terdapat pada website otoritas penerbangan Irlandia (*Irish Aviation Authority*) (<https://www.iaa.ie/>). Irlandia merupakan salah satu negara dimana perusahaan *leasing* pesawat udara yang menyewakan pesawat udaranya ke perusahaan penerbangan di Indonesia. Sedangkan di Indonesia pengaturan terkait jaminan kebendaan atas pesawat udara diatur pada Undang -

Undang penerbangan yang lama yaitu Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan.

Dalam “Pasal 13 Undang-Undang No. 15 tahun 1992 tentang Penerbangan” yang secara lengkap berbunyi sebagai berikut:

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

Berdasarkan penjelasan tersebut, pada Pasal 13 Undang - undang penerbangan lama mengatur bahwa pengikatan pesawat udara dapat dilaksanakan melalui pembebanan hipotik, namun setelah diundangkannya Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan (UU Penerbangan), terkait dengan pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara serta lembaga jaminan pesawat udara selanjutnya didasarkan pada UU Penerbangan yang baru.

Pasal 24 UU Penerbangan diatur bahwa setiap pesawat udara yang dioperasikan di Indonesia wajib mempunyai tanda pendaftaran. Hal ini, tidak semua pesawat udara dapat mempunyai tanda pendaftaran Indonesia, tanda daftar pesawat udara di Indonesia dapat diperoleh apabila pesawat udara sipil tersebut tidak didaftar di negara lain dan memenuhi dan syarat – syarat sebagai berikut:

- a. “tidak terdaftar di negara lain;
- b. dimiliki oleh warga negara Indonesia atau dimiliki oleh badan hukum Indonesia;
- c. dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing dan dioperasikan oleh warga negara Indonesia atau badan hukum

- Indonesia untuk jangka waktu pemakaiannya minimal 2 (dua) tahun secara terus-menerus berdasarkan suatu perjanjian;
- d. dimiliki oleh instansi pemerintah atau pemerintah daerah, dan pesawat udara tersebut tidak dipergunakan untuk misi penegakan hukum; atau
 - e. dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing yang pesawat udaranya dikuasai oleh badan hukum Indonesia berdasarkan suatu perjanjian yang tunduk pada hukum yang disepakati para pihak untuk kegiatan penyimpanan, penyewaan, dan/atau perdagangan pesawat udara.”

Pengaturan pendaftaran pesawat udara terkait tata cara dan prosedur pendaftaran dan penghapusan tanda pendaftaran dan tanda kebangsaan Indonesia serta pemberian sanksi administratif diatur dengan Peraturan Menteri. Selain tanda pendaftaran Indonesia, sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 27 ayat (1) UU “Penerbangan pesawat udara yang telah mempunyai sertifikat pendaftaran Indonesia diberikan tanda kebangsaan Indonesia.” Tanda kebangsaan Indonesia dimaksud hanya akan diberikan kepada pesawat udara yang telah mempunyai tanda pendaftaran Indonesia.

Dengan diterapkannya pendaftaran terhadap pesawat udara, maka memberikan sifat hak kebendaan yang kuat kepada pemilik dan hak itu mengikuti bendanya ditangan siapapun benda itu berada. Kewajiban pendaftaran akan memberikan perlindungan yang kuat kepada pemilik, karena pendaftaran tersebut merupakan bentuk publisitas atas kepemilikan pesawat udara tersebut, sehingga secara yuridis pesawat udara merupakan benda yang dapat dijadikan sebagai jaminan pelunasan suatu utang (agunan) sepanjang pesawat udara tersebut telah mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia.⁸⁸

⁸⁸ Badan Pembinaan Hukum Nasional Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia RI, *Naskah Akademik rancangan Undang – undang tentang Perubahan Atas Undang – undang No. 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia*, Tahun 2018, hal. 42

Jaminan atas pesawat udara itu sendiri tidak diatur secara tegas pada UU Penerbangan sebagaimana dijelaskan pada Pasal 71 yang menyatakan bahwa:

“Obyek pesawat udara dapat dibebani dengan kepentingan internasional yang timbul akibat perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan, perjanjian pengikatan hak bersyarat dan/atau perjanjian sewa guna usaha.”

Pasal tersebut tidak menegaskan jaminan kebendaan apa yang dapat dijadikan jaminan atas pesawat udara tersebut, sedangkan pada penjelasan pasal tersebut hanya memberikan definisi atas pemberian jaminan hak kebendaan, yakni:

“pemberian hak jaminan kebendaan (*security agreement*) adalah suatu perjanjian dimana pemberi hak jaminan kebendaan (*chargor*) memberikan atau menyetujui untuk memberikan kepada penerima hak jaminan kebendaan (*chargee*) suatu kepentingan (termasuk kepentingan kepemilikan) atas objek pesawat udara untuk menjamin pemenuhan kewajiban yang terjadi atau yang akan terjadi dari pemberian hak jaminan kebendaan atau pihak ketiga.”

Pemberian jaminan hak kebendaan ini untuk kepentingan Internasional, dimana setiap pemilik pesawat udara yang terdaftar disuatu negara termasuk Indonesia maupun Irlandia harus mengurus Surat Kuasa yang tidak dapat dicabut kembali untuk memohon penghapusan pendaftaran dan ekspor atau disebut juga dengan “IDERA (*Irrevocable deregistration and export request authorization*)” yang merupakan hak jaminan kebendaan untuk kepentingan Internasional disamping jaminan kebendaan atas pesawat udara yang berdasarkan hukum negara tersebut.

Pengaturan tersebut berdasarkan “Konvensi Internasional dalam peralatan bergerak (*Convention on international interest in mobile equipment*) dan protokol mengenai masalah-masalah khusus pada

peralatan pesawat udara (*Protocol to the convention on interest immobile equipment on matters specific to Aircraft equipment*),” sebagai konsekuensi diratifikasinya konvensi dan protokol yang disebut juga dengan *Cape Town Convention*.

Indonesia telah meratifikasi Konvensi Cape Town 2001 dengan “Peraturan Presiden Nomor 8 tahun 2007 tentang Pengesahan *Convention on International Interests In Mobile Equipment* (Konvensi Tentang Kepentingan Internasional Dalam Peralatan Bergerak) beserta *Protocol to The Convention on International Interests In Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment* (Protokol Pada Konvensi Tentang Kepentingan Internasional Dalam Peralatan Bergerak Mengenai Masalah-Masalah Khusus Pada Peralatan Pesawat Udara)” Konvensi Cape Town 2001 bertujuan untuk membentuk suatu perangkat hukum yang berlaku diantara negara peserta atas benda-benda bergerak pada umumnya dan terhadap pesawat udara. Namun, berdasarkan Bab V Pasal XXIII Konvensi Cape Town menerangkan bahawa Konvensi tersebut menggantikan Konvensi Jenewa apabila terkait dengan pesawat udara, yang didefinisikan di dalam Protokol ini, dan pada objek-objek pesawat udara. Akan tetapi, berkenaan dengan hak-hak atau kepentingan-kepentingan yang tidak tercakup atau tidak dipengaruhi oleh Konvensi ini, Konvensi Jenewa tidak dapat digantikan. Hal tersebut menerangkan apabila tidak ada aturan yang diatur pada konvensi Cape Town, maka aturan pada konvensi Jenewa berlaku termasuk terkait jaminan atas Pesawat Udara.

Pada perjanjian sewa guna usaha Pesawat Udara (*Aircraft Lease Agreement*), pengurusan IDERA merupakan bentuk jaminan untuk Bank selaku pemilik (*owner*) maupun *lessor* yang sewaktu – waktu dapat menarik dan menderegistrasi (penghapusan pendaftaran) pesawat udara yang disewa perusahaan penerbangan Indonesia (*lessee*) apabila melakukan wanprestasi. sehingga dimungkinkan agar suatu pesawat udara yang terdaftar dan dioperasikan di Indonesia dapat dibebani Jaminan berdasarkan hukum jaminan di Negara asing, seperti hal pesawat udara yang disewa oleh PT AAA Air, maka pebebanan jaminan atas pesawat udara yang berupa *mortgage* berdasarkan hukum Irlandia melekat pada pesawat yang dioperasikan oleh PT AAA Air.

Selanjutnya, dalam Pasal 3 UUFJ mempertegas bahwa Pesawat udara tidak dapat difidusiakan sebagaimana dinyatakan bahwa ketentuan dalam UUFJ ini tidak berlaku terhadap:

- “Hak Tanggungan yang berkaitan dengan tanah dan bangunan, sepanjang peraturan perundang-undangan yang berlaku menentukan jaminan atas benda-benda tersebut wajib didaftar;
- a. Hipotik atas kapal yang terdaftar dengan isi kotor berukuran 20 (dua puluh) M³ atau lebih;
 - b. Hipotik atas pesawat udara dan
 - c. Gadai.”

Pesawat udara dikecualikan dari objek yang dapat dibebankan oleh fidusia, pesawat udara dimasukan sebagai benda yang dapat dibebankan oleh Hipotik.

Pengaturan mengenai penjaminan pesawat udara diatur dalam Pasal 71 sampai dengan Pasal 82 UU Penerbangan, namun ternyata UU Penerbangan tidak menyentuh sama sekali pengaturan mengenai

pembebanan hipotik pesawat udara dan juga tidak menyebutkan lembaga jaminan apa yang digunakan dan bagaimana sistem penjaminannya. Namun, dalam praktik perbankan di Indonesia pada saat ini jaminan atas pesawat udara tersebut masih menggunakan Hipotik yang disertai akta kuasa menjual.

Dampak dari pengaturan dua Undang-Undang baik UUJF maupun UU Penerbangan tersebut adalah kekosongan hukum, dimana penjaminan pesawat udara adalah dengan hipotek namun saat ini tidak ada pengaturan mengenai hipotek pesawat udara termasuk lembaga yang dapat menerima hipotek pesawat udara. Sehingga negara harus berperan dalam menentukan kejelasan pengaturan jaminan kebendaan apa yang dapat diterapkan terhadap pesawat udara demi terwujudnya kepastian hukum, hal ini sejalan dengan teori kepastian hukum yang disampaikan oleh Satjito Raharjo.

Sebagaimana diuraikan diatas, Pesawat udara yang disewa oleh Perusahaan penerbangan (*Lessee* / PT AAA Air) dengan skema *operating leasedry lease* ini bukan merupakan benda yang menjadi objek dari jaminan fidusia melainkan oleh *Lessor* dan Bank, pesawat tersebut dibebankan dengan *Mortgage* berdasarkan hukum Irlandia sebagai jaminan atas *Loan Agreement* antara *Lessor* dan Bank. Perusahaan penerbangan (*Lessee* /PT AAA Air) hanya mengasuransikan Pesawat udara tersebut, sehingga berdasarkan Pasal 10 huruf b UUJF klaim asuransi pesawat udara yang dibebankan *mortgage* tidak dapat dijaminankan fidusia, karena obyek (pesawat udara) tersebut tidak dijaminankan fidusia melainkan *mortgage* dan *mortgage* itu sendiri tidak

dapat dianalogikan fidusia apabila dianalogikan persamaan *mortgage* lebih tepat adalah hipotik sesuai Pasal 1 *Convention on the International recognition of rights in aircrafts* (konvensi Jenewa 1948). Hal ini pula dipertegas oleh Pasal 3 ayat (3) UUJF secara tegas menyebutkan bahwa UUJF tidak berlaku terhadap hipotek atas pesawat udara.

4.2. Kedudukan Hukum Akta Jaminan Fidusia Klaim Asuransi Atas Pesawat Udara Sewa Guna Usaha (*Operating Lease*) Yang Dibebankan *Mortgage*

Perjanjian merupakan salah satu sumber perikatan selain undang-undang, sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 1233 KUHPerd. Perjanjian sangat erat hubungannya dengan perikatan. “Perikatan merupakan suatu hubungan hukum antara dua orang dimana salah satu pihak dapat menuntut satu hal dari pihak lainnya dan pihak lainnya berkewajiban untuk memenuhi tuntutan itu.”⁸⁹

Pasal 1313 KUHPerd. memuat definisi dari perjanjian, yang menerangkan “Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan hukum dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.”

Timbulnya perbuatan hukum antara para pihak ini dinamakan perikatan. “Perjanjian itu menerbitkan suatu perikatan antara pihak - pihak yang membuatnya, sehingga hubungan antara perikatan dan perjanjian

⁸⁹ R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, *loc.cit.*

adalah perjanjian itu menerbitkan perikatan sedangkan perjanjian adalah sumber perikatan.”⁹⁰

Perjanjian menurut sifatnya dapat dibeda menjadi 2 (dua) yakni perjanjian yang bersifat pokok dan perjanjian yang bersifat *accessoir* (tambahan). Perjanjian Pokok antara lain Perjanjian kredit dan lain sebagainya, sedangkan perjanjian yang bersifat *accessoir* merupakan perjanjian yang lahir dan hapusnya tergantung pada perjanjian pokoknya. Salah satu contoh dari perjanjian yang bersifat *accessoir* adalah perjanjian penjaminan.

Perjanjian Jaminan merupakan perjanjian yang bersifat *accessoir* (perjanjian tambahan). Perjanjian yang bersifat *accessoir* ini tergantung dan lahir apabila terdapat perjanjian pokoknya. Perjanjian pokok dalam praktik perbankan biasanya adalah perjanjian kredit yang digunakan untuk modal usaha maupun pembelian barang modal usaha seperti pesawat udara, Hal ini dilakukan oleh perusahaan *leasing* dalam melakukan pembelian pesawat udara.

Bank sebagai lembaga pembiayaan seperti tidak serta merta memberikan pinjaman kepada *lessor* tanpa sebuah jaminan, jaminan atas perjanjian kedit tersebut adalah objek yang dibeli yaitu pesawat udara yang selanjutnya diikat oleh yaitu perjanjian jaminan Hipotik atau *mortgage*.

Sebagaimana telah dijelaskan sebelumnya, perusahaan penerbangan Indonesia sebagai penyewa (*lessee*) menyewa pesawat udara kepada perusahaan *leasing* pesawat udara (*lessor*) berdasarkan perjanjian sewa

⁹⁰*Ibid*

menyewa pesawat udara (*Aircraft Lease Agreement*) ini mewajibkan *lessee* untuk mengasuransikan pesawat udara yang disewa. Selanjutnya, *lessor* meminta kepada *lessee* untuk membuat akta fidusia atas asuransi pesawat udara yang disewanya dengan perjanjian sewa menyewa pesawat udara (*Aircraft Lease Agreement*) sebagai perjanjian pokok atas perjanjian jaminan fidusia atas klaim asuransi tersebut.

“Pembebanan Fidusia merupakan benda dengan jaminan fidusia yang dibuat dengan akta notaris dalam bahasa Indonesia dan merupakan akta jaminan fidusia”, sebagaimana bunyi Pasal 5 ayat (1) UUJF.⁹¹ Akta jaminan fidusia harus dibuat oleh dan/atau dihadapan pejabat yang berwenang yaitu notaris.

Di dalam Pasal 1870 KUHPerd. ditentukan bahwa “akta notaris merupakan akta otentik yang memiliki kekuatan pembuktian sempurna tentang apa yang dimuat di dalamnya di antara para pihak beserta ahli warisnya atau para pengganti haknya.” Akta jaminan fidusia sekurang-kurangnya memuat:⁹²

- a. Identitas pihak pemberi dan penerima fidusia Identitas tersebut antara lain memuat nama lengkap, agama, tempat tinggal, atau tempat kedudukan dan tanggal lahir, jenis kelamin, status perkawinan dan pekerjaan;
- b. Data perjanjian pokok yang dijamin fidusia, yaitu mengenai macam perjanjian dan hutang yang dijamin dengan fidusia;

⁹¹Gunawan Widjaja dan Ahmad Yani, *Loc. it.*, hlm. 135

⁹²*Ibid*

- c. Uraian mengenai benda yang menjadi obyek jaminan fidusia
Cukup dilakukan dengan mengidentifikasi benda tersebut, dan dijelaskan mengenai surat bukti kepemilikannya.
- d. Nilai penjaminan;
- e. Nilai benda yang menjadi obyek jaminan fidusia.

Akta Notaris merupakan perjanjian para pihak yang mengikat para pihak membuatnya, oleh karena itu syarat-syarat sahnya suatu perjanjian harus dipenuhi. Pasal 1320 KUHPerd. yang mengatur tentang syarat sahnya perjanjian yaitu:

1. Adanya kata sepakat di antara dua pihak atau lebih;
2. Cakap dalam bertindak;
3. Adanya suatu hal tertentu;
4. Adanya suatu sebab yang halal.

Ketentuan Pasal 1320 KUHPerd. tersebut bersifat kumulatif, artinya “setiap perjanjian harus memenuhi keempat persyaratan tersebut secara bersama – sama.”⁹³ Adapun keempat syarat sah perjanjian yang terkandung di dalam ketentuan Pasal 1320 KHUPerd. tersebut, terdapat syarat subyektif dan syarat obyektif suatu perjanjian. “Syarat 1 dan 2 merupakan syarat subjektif yaitu syarat yang berkaitan dengan subjek yang mengadakan atau membuat perjanjian, yang terdiri dari kata sepakat dan cakap bertindak untuk melakukan suatu perbuatan hukum dan 3 dan 4 merupakan syarat objektif yaitu syarat yang berkaitan dengan perjanjian itu sendiri atau

⁹³ Mariam Darus Badruzaman, *Kompilasi Hukum Perikatan*, (Bandung, Citra Aditya Bakti,2001), hlm.66.

berkaitan dengan objek yang dijadikan perbuatan hukum oleh para pihak, yang terdiri dari suatu hal tertentu dan sebab yang halal.”⁹⁴

Berdasarkan Pasal 1868 KUHPerd menjelaskan bahwa suatu “Akta Otentik adalah suatu akta yang didalam bentuk ditentukan oleh Undang – undangan dibuat oleh atau dihadapan pegawai – pegawai umum yang berkuasa untuk itu di tempat akta dibuatnya.” Pasal 1868 KUHPerd. merupakan sumber untuk otentitas akta Notaris juga merupakan dasar legalitas eksistensi akta Notaris, dengan syarat-syarat sebagai berikut:

1. “Akta itu harus dibuat oleh atau di hadapan seorang pejabat umum;
2. Akta itu harus dibuat dalam bentuk yang ditentukan oleh undang-undang;
3. Pejabat umum oleh – atau di hadapan siapa akta itu dibuat, harus mempunyai wewenang untuk membuat akta tersebut.”

Selanjutnya” Pada Pasal 1 Undang - undang nomor 30 tahun 2004 tentang Jabatan Notaris (selanjutnya disebut UUJN) dan Undang - Undang No. 2 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Undang - Undang No. 30 Tahun 2004 Tentang Jabatan Notaris (selanjut disebut Perubahan UUJN)”, menjelaskan bahwa:

“Notaris adalah Pejabat Umum yang berwenang untuk membuat akta autentik dan memiliki kewenangan lainnya sebagaimana dimaksud dalam Undang – Undang ini atau berdasarkan undang – undang lainnya.”

⁹⁴ Habib Adjie, *Hukum Notaris Indonesia (Tafsir Tematik Terhadap UU No. 30 Tahun 2004 Tentang Jabatan Notaris)*, (Bandung, Refika Aditama, 2009), hlm 123.

Pasal 1 angka 7 UUJN menentukan bahwa “Akta Notaris adalah akta otentik yang dibuat oleh atau di hadapan Notaris menurut bentuk dan tata cara yang ditetapkan dalam UUJN dan secara tersirat dalam Pasal 58 ayat (2) UUJN disebutkan bahwa Notaris wajib membuat daftar akta dan mencatat semua akta yang dibuat oleh atau di hadapan Notaris.”

Notaris merupakan pejabat umum yang berwenang dalam membuat akta otentik, hukum perjanjian ada akibat hukum tertentu jika syarat subjektif dan syarat objektif tidak dipenuhi. Jika syarat subjektif tidak terpenuhi, maka perjanjian dapat dibatalkan sepanjang ada permintaan oleh orang-orang tertentu atau yang berkepentingan, Sedangkan, jika syarat objektif tidak dipenuhi, maka perjanjian batal demi hukum dengan demikian perjanjian dianggap tidak pernah ada dan tidak mengikat siapapun.

Akta Notaris berdasarkan ketentuan Pasal 38 ayat (1) perubahan UUJN terdiri dari awal/kepala akta, badan akta dan akhir atau penutup akta. “Syarat subjektif dicantumkan dalam awal akta, dan syarat objektif dicantumkan dalam badan akta sebagai isi akta.” Isi akta merupakan penerapan dari Pasal 1338 KUHPerd.mengenai kebebasan berkontrak dan memberikan kepastian serta perlindungan hukum kepada para pihak yang membuat Perjanjiannya, seperti pada syarat perjanjian jika dalam awal akta, terutama syarat-syarat para pihak yang menghadap Notaris “tidak memenuhi syarat subjektif, maka atas permintaan orang tertentu akta tersebut dapat dibatalkan.” “Jika dalam isi akta tidak memenuhi syarat objektif, maka akta tersebut batal demi hukum, Pasal 38 ayat (3) huruf a Perubahan UUJN telah menentukan bahwa syarat subjektif dan syarat objektif bagian dari badan

akta, maka timbul kerancuan, antara akta yang dapat dibatalkan dengan akta yang batal demi hukum, sehingga jika diajukan untuk membatalkan akta Notaris karena tidak memenuhi syarat subjektif, maka dianggap membatalkan seluruh badan akta, termasuk membatalkan syarat objektif.” Syarat subjektif ditempatkan sebagai bagian dari awal akta, dengan alasan meskipun syarat subjektif tidak dipenuhi sepanjang tidak ada pengajuan pembatalan dengan cara gugatan dari orang-orang tertentu, maka isi akta yang berisi syarat objektif tetap mengikat para pihak, hal ini berbeda jika syarat objektif tidak dipenuhi, maka akta dianggap tidak pernah ada.

Akta merupakan alat bukti dari sebuah perjanjian, dimana isi dari akta merupakan implementasi dari apa yang diinginkan oleh para pihak dalam perjanjian. Suatu perjanjian menjadi batal demi hukum apabila tidak memenuhi syarat obyektif, yaitu adanya obyek tertentu dan suatu sebab yang halal sebagaimana diatur di dalam ketentuan Pasal 1320 KUPerd. Perjanjian harus mempunyai obyek tertentu ditegas dalam Pasal 1333 dan 1334 KUHPerd., Adapun Pasal 1333 KUHPerd. menyatakan bahwa:

“suatu perjanjian harus mempunyai sebagai pokok suatu barang yang paling sedikit ditentukan jenisnya. Tidaklah menjadi halangan bahwa jumlah barang tidak tertentu, asal saja jumlah itu kemudian dapat ditentukan atau dihitung.”

Dan Pasal 1334 KHPerd. Yang menyatakan bahwa:

“Barang – barang yang baru akan ada dikemudian hari dapat menjadi pokok suatu perjanjian.”

Kedua Pasal tersebut menentukan objek tertentu dari suatu perjanjian dimana dalam suatu perjanjian harus jelas objeknya baik yang ada

saat ini maupun yang ada dikemudian hari seperti piutang, klaim asuransi dan sebagainya.

Syarat objektif lainnya adalah “suatu sebab atau hal tertentu yang halal dalam suatu perjanjian” dapat dilihat pada ketentuan pasal 1335 - 1337 KUHPerd. Adapun ketentuan Pasal 1337 KUHPerd. adalah sebagai berikut:

“suatu perjanjian tanpa sebab, atau yang telah dibuat karena sesuatu sebab yang palsu atau terlarang, tidak mempunyai kekuatan.”

Lebih lanjut, ketentuan pasal 1335 KUHPerd. diatas dijelaskan lebih lanjut pada pasal 1336 KUHPerd. yang menyatakan bahwa:

“jika tidak dinyatakan suatu sebab, tetapi ada suatu sebab yang halal, ataupun jika ada suatu sebab lainnya, daripada yang dinyatakan, perjanjiannya namun demikian adalah sah.”

Kedua ketentuan tersebut telah menegaskan bahwa setiap perjanjian yang dibuat oleh para pihak harus memenuhi syarat suatu sebab yang halal, lebih lanjut suatu sebab dikatakan terlarang dijelaskan dalam pasal 1337 KUHPerd. yang menyatakan:

“suatu sebab adalah terlarang apabila dilarang⁹⁵ oleh undang – undang atau apabila berlawanan dengan kesusilaan baik atau ketertiban umum.”

Larangan yang ditetapkan undang-undang berkenaan dengan perjanjian Pelaksanaan, substansi dan maksud serta tujuan dari tindakan hukum. Perjanjian yang dibuat pada saat tidak adanya larangan mengenai

⁹⁵ Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia (<https://kbbi.web.id/larang>) larang; “melarang adalah memerintahkan supaya tidak melakukan sesuatu”; “tidak diperbolehkan berbuat sesuatu”; larangan: suatu yang terlarang karena kekecualian. menurut hemat penulis kata “dilarang” pada ketentuan tersebut apabila suatu perjanjian dilarang atau tidak sesuai dengan Undang – undang yang berlaku, maka perjanjian tersebut batal demi hukum.

suatu perbuatan hukum tersebut, tetapi ternyata dikemudian hari terdapat ketentuan atau undang – undang baru yang melarangnya, maka perjanjian tersebut tidak batal demi hukum, tetapi menjadi dapat dibatalkan atau mungkin masih dapat dilaksanakan setelah ada kesepakatan antara Para Pihak. Penentuan apakah suatu perjanjian adalah batal demi hukum karena bertentangan dengan undang-undang adalah pada waktu perjanjian tersebut dibuat.

Bertentangan dengan ketertiban umum dan kesusilaan baik, pada umumnya perbuatan hukum dianggap bertentangan dengan ketertiban umum jika perbuatan tersebut melanggar atau bertentangan dengan asas-asas pokok (*fundamental*) dari tatanan masyarakat, sedangkan perbuatan hukum dianggap bertentangan dengan kesusilaan baik jika perbuatan tersebut melanggar atau bertentangan dengan norma kesusilaan dari suatu masyarakat.

Berdasarkan hal tersebut dapat dikatakan bahwa suatu perjanjian menjadi batal demi hukum jika perjanjian tersebut tidak memenuhi 2 (dua) unsur sebagaimana berikut:

1. Tidak mempunyai obyek tertentu yang dapat ditentukan;
2. Mempunyai sebab yang dilarang oleh undang – undang atau berlawanan dengan kesesilaan atau ketertiban umum.

Sebagaimana diuraikan sebelumnya, Akta Jaminan Fidusia atas klaim asuransi ini dibuat secara otentik dihadapan Notaris, namun apabila akta tersebut mempunyai sebab yang tidak sesuai dengan undang – undang yaitu Pasal 10 ayat b UUJF, apakah serta merta akta tersebut batal demi

hukum. Jika melihat ketentuan akta Notaris batal demi hukum dapat dilihat pada perubahan UUJN maupun UUJN.

Pada ketentuan perubahan UUJN tidak semua pasal diubah, sehingga berdasarkan ketentuan peralihan undang – undang tersebut ketentuan didalam UUJN tetap berlaku. Namun, terkait dengan batal demi hukum suatu akta diatur di dalam pasal 84 UUJN menyatakan bahwa:

“tidakkan pelanggaran yang dilakukan oleh Notaris terhadap ketentuan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 16 ayat (1), huruf i, Pasal 16 ayat (1) huruf k, Pasal 41, Pasal 44, Pasal 48, Pasal 49, Pasal 50, Pasal 51 atau Pasal 52 yang mengakibatkan suatu akta hanya mempunyai kekuatan pembuktian sebagai akta dibawah tangan atau suatu akta menjadi batal demi hukum dapat menjadi alasan bagi para pihak yang menderita kerugian untuk menuntut pembagian biaya, ganti rugi dan Bunga kepada Notaris.”

Pasal 84 UUJN tersebut, terdapat beberapa pasal dengan tegas menyebutkan bahwa pelanggaran yang dilakukan oleh Notaris mengakibatkan akta yang dibuatnya menjadi akta dibawah tangan, tetapi terdapat pula ketentuan yang terkandung dalam Pasal 84 UUJN yang tidak menyebutkan menjadi akta dibawah tangan, sehingga menurut hemat penulis akta tersebut batal demi hukum. Adapun pasal – pasal tersebut sebagai berikut:

1. Melanggar kewajiban yang terdapat dalam Pasal 16 ayat (1) i UUJN atau menjadi huruf j pada Perubahan UUJN yaitu “tidak membuat dan mengirimkan daftar akta wasiat atau daftar nihil yang berkenaan dengan wasiat ke pusat daftar wasiat pada kementerian yang menyelenggarakan urusan pemerintahan dibidang hukum dalam waktu 5 (lima) hari pada minggu pertama setiap bulan berikutnya;”

2. Melanggar kewajiban yang terdapat dalam Pasal 16 ayat (1) k UUJN atau menjadi huruf j pada Perubahan UUJN yaitu “tidak mempunyai cap atau stempel yang memuat lambing negara Republik Indonesia dan pada ruangan yang melingkarinya dituliskan nama, jabatan dan tempat kedudukan yang bersangkutan.”

Berdasarkan ketentuan pasal 84 UUJN tersebut sebagaimana angka 1 dan 2 diatas, maka akta Notaris yang dikatakan batal demi hukum lebih mengenai kewajiban Notaris yang harus dilaksanakan pada saat menandatangani jabatan, tidak mengandung unsur objektif pada akta yang dibuat oleh Notaris. Berbeda dengan ketentuan KUHPerd. akta/perjanjian yang batal demi hukum sebagaimana diatur dalam Pasal 1320, 1333-1337 KUHPerd., dimana batal demi hukum suatu akta/perjanjian apabila tidak memenuhi unsur objektif perjanjian yaitu objek tertentu dan suatu sebab yang halal. Namun apabila dalam akta tersebut dibuat berdasarkan syarat sah perjanjian sebagaimana Pasal 1320 KUHPerd., maka seharusnya ketentuan syarat objektif perjanjian berdasarkan Pasal 1333-1337 KUHPerd. berlaku pada akta tersebut.

Sebagaimana telah diuraikan sebelumnya bahwa berdasarkan Pasal 10 huruf b UUJF klaim asuransi pesawat udara yang dibebankan *mortgage* tidak dapat di jaminan fidusia, Hal ini sejalan dengan tidak terpenuhinya syarat objektif dari akta tersebut yakni tidak sesuai dengan ketentuan undang – undang sebagaimana dijelaskan pada Pasal 1337 KUHPerd.

Sehingga, jika suatu akta jaminan fidusia atas klaim asuransi tersebut dipermasalahkan oleh para pihak, maka pada umumnya para pihak melakukan hal – hal sebagai berikut :

1. Para pihak datang kembali ke Notaris untuk membuat akta pembatalan atas akta tersebut dan dengan demikian akta yang dibatalkan sudah tidak mengikat para pihak dan atas pembatalan tersebut para pihak menanggung segala akibat hukum dari pembatalan akta tersebut.
2. Jika para pihak tidak sepakat untuk membatalkan akta tersebut, maka salah satu pihak dapat menggugat pihak lainnya, selanjutnya Hakim yang memeriksa gugatan dapat memberikan penafsiran tersendiri atas akta Notaris, apakah tetap mengikat para pihak atau dibatalkan. Hal ini tergantung pembuktian dan penilaian hakim untuk memberikan Putusan.

Mengingat langkah – langkah tersebut tidak diatur dalam peraturan perundang – undangan, namun menurut hemat penulis langkah – langkah tersebut guna memberikan kepastian hukum bagi para pihak. Hal ini sejalan dengan *asas pacta sun servanda* atau disebut juga dengan asas kepastian hukum.

Sejalan dengan teori kepastian hukum yang disampaikan oleh Utrech yang berpendapat bahwa “tugas utama dari hukum adalah menjamin kepatian hukum, kepatian hukum ini dalam arti menjaga hubungan antara satu pihak dengan pihak lainnya yakni terkait hak dan kewajiban dari masing – masing pihak, dimana hukum itu harus menjamin keadilan maupun harus tetap

berguna, sehingga terkadang keadilan terpaksa dikorbankan agar hukum tersebut tepat guna.”⁹⁶

Akta Notaris sebagai alat bukti agar mempunyai kekuatan pembuktian yang sempurna, jika seluruh ketentuan prosedur atau tata cara pembuatan akta dipenuhi. Jika ada prosedur yang tidak dipenuhi, dan prosedur yang tidak dipenuhi tersebut dapat dibuktikan, maka akta tersebut dengan proses pengadilan dapat dinyatakan sebagai akta yang mempunyai kekuatan pembuktian sebagai akta di bawah tangan maupun batal demi hukum bergantung pada nilai pembuktiannya diserahkan kepada Hakim. Selanjutnya, putusan hakim tersebut yang menjadi dasar para pihak untuk membatalkan akta jaminan yang sudah diumumkan dikementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia.

⁹⁶Utrecht, *Pengantar dalam Hukum Indonesia*),*Op.cit*, hlm. 13.

BAB V

PENUTUP

5.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan analisis yang telah dilakukan, diuraikan serta dijelaskan oleh penulis, maka dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Klaim asuransi atas pesawat udara Sewa Guna Usaha (*Operating Lease*) yang dibebankan *Mortgage* tidak dapat dijadikan jaminan fidusia, karena pesawat udara merupakan benda (objek) yang tidak dapat dijaminakan fidusia, sehingga *Mortgage* atas pesawat udara tidak dapat dianalogikan sebagai Jaminan Fidusia.
2. Kedudukan hukum atas klaim asuransi pesawat udara yang dibebankan *Mortgage* adalah batal demi hukum, karena akta jaminan fidusia atas klaim asuransi pesawat udara tersebut tidak memenuhi syarat objektif yaitu suatu sebab yang halal berdasarkan Pasal 1337 KUHPerd.

5.2. Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka penulis memberikan beberapa saran yakni:

1. Pembuat undang – undang dalam hal ini legislatif yaitu Dewan Perwakilan rakyat (DPR) bersama Presiden untuk mencantumkan baik di dalam Naskah Akademik ataupun Rancangan Undang – undang Jaminan Fidusia yang baru agar memperluas ketentuan

Pasal 10 huruf b UUFJ yaitu klaim asuransi dapat difidusiakan apabila obyek yang dijaminan tidak spesifik hanya Jaminan Fidusia saja, melainkan klaim asuransi atas rumah yang dijaminan Hak Tangungan ataupun pesawat udara dan kapal yang dijaminan dengan Hipotik dan sebagainya, klaim atas asuransinya dapat difidusiakan, mengingat Asuransi merupakan pencegah/mitigasi resiko apabila barang yang dijaminan musnah dan mengganti kedudukan jaminannya. Hal tersebut juga untuk melindungi kreditor (perbankan) sebagai pihak yang memberikan pinjaman kepada debitor dalam hal ini masyarakat, *lessor* dan sebagainya apabila barang/objek jaminannya musnah.

2. Notaris dapat memperhatikan, menganalisa serta mengkaji lebih dalam seluruhan ketentuan - ketentuan dan peraturan - peraturan yang berlaku baik di Indonesia maupun ketentuan dan peraturan berlaku pada negara lain serta konvensi - konvensi Internasional terkait dengan transaksi lintas negara (*cross border*) sebelum membuat suatu akta, agar akta yang dibuat sesuai dengan ketentuan dan peraturan yang berlaku dan tidak menimbulkan masalah dikemudian hari.

DAFTAR PUSTAKA

A. Buku - Buku

- Abdulkadir Muhammad, *Pokok-pokok Hukum Pertanggungsaan*, Bandung, Citra Aditya Bakti, 1990.
- _____, *Hukum Asuransi Indonesia*, Bandung, Citra Aditya Bakti, 1999.
- _____, *Hukum Perjanjian*, Bandung, Alumni, 2004.
- Achmad Anwari, *Leasing di Indonesia*, Jakarta, Ghalia Indonesia, 1987.
- Agnes sawir, *Kebijakan Pendanaan dan Restrukturisasi Perusahaan*, Jakarta, Gramedia Utama, 2004.
- Emmy Pangaribuan Simanjuntak, *Hukum Pertanggungsaan: Pokok-pokok Pertanggungsaan Kerugian, kebakaran dan jiwa*, Yogyakarta serta, Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum UGM, 1990.
- E.Saefullah Waradipradja dan Mieke Komar Kaatmadja, *Hukum Angkasa dan Perkembangannya*, Bandung: CV Remadja Karya, 1988.
- Gunawan Widjaja dan Ahmad Yani, *Seri Hukum Bisnis Jaminan Fidusia*, Jakarta, Raja Grafindo Persada, 2000.
- Habib Adjie, *Hukum Notaris Indonesia (Tafsir Tematik Terhadap UU No. 30 Tahun 2004 Tentang Jabatan Notaris)*, Bandung, Refika Aditama, 2009.
- Huala Adolf, *Dasar – Dasar Hukum Kontrak Internasional*, Bandung, PT Refika Aditama, 2007.
- Johnny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Malang, cetakan ke-2 Bayumedia Publishing, 2006.
- Kansil, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, Jakarta, Balai Pustaka, 2002.
- Komar Andasasmita, *Serba-serbi tentang Leasing (Teori dan Praktek)*, Bandung: Ikatan Notaris Indonesia, 1993.
- Mariam Darus Badruzaman, *Kompilasi Hukum Perikatan*, Bandung, Citra Aditya Bakti, 2001.
- Mieke Komar Kantaatmadja, *Lembaga Jaminan Kebendaan Pesawat Udara Indonesia ditinjau dari Hukum Udara*, Bandung, Alumni, 1987.

- Mochtar Kusumaatmadja, *Kosep-Konsef Hukum Dalam Pembangunan*, Bandung, PT Alumni, 2002.
- Munir Fuady, *Hukum Tentang Pembiayaan*, Bandung, Citra Aditya Bakti, 2006.
- _____, *Jaminan Fidusia*, Bandung, PT Citra Aditia Bakti, 2000.
- M. Yahya Harahap, *Segi – segi Hukum Perjanjian*, Bandung, Alumni, 1986.
- Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta, Prenadamedia Group, 2016.
- Prita Amalia, *Industri Penerbangan di Indonesia (Aspek Hukum Pasca Cape Town Convension 2001) Cetakan 1*, Bandung: Refika Aditama, 2016.
- Ronny Hanitojo Soemitro, *Metodologi Penelitian Hukum dan Jumetri*, Jakarta, Ghalia Indonesia, 1990.
- R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, Jakarta, PT intermasa, 2002.
- _____, *Aneka Perjanjian*, Bandung, PT. Citra Aditya Bakti, 1995.
- R. Soeroso, *Pengantar Ilmu Hukum*, Jakarta, Sinar Grafika, 2004.
- R.M. Suryodiningrat, *Perikatan-Periaktan Bersumber Perjanjian*, Bandung, Tarsito, 1991.
- Sajipto Raharjo, *Hukum Dalam Jagad Ketertiban*, Jakarta, Nuansa Cipta Warna, 2006.
- Salim H.S., *Hukum Kontrak Teori & Teknik Penyusunan Kontrak*, Jakarta, PT Sinar grafika, 2006.
- _____, *Perkembangan Hukum Jaminan di Indonesia*, Jakarta, Rajawali Pers, 2008.
- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta, UI Press, 2003.
- Sri Redjeki Hartono, *Asuransi dan Hukum Asuransi*, Semarang, IKIP Semarang Press, 1985.
- _____, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*, Jakarta, Sinar Grafika, 2001.
- Sri Soedewi Masjchoen Sofwan, *Hukum Jaminan di Indonesia Pokok -Pokok Hukum Jaminan dan Perorangan*, Yogyakarta, Liberty Offset, 2003.

Sunaryati Hartono, *Hukum Ekonomi Pembangunan Indonesia*, Bandung, Binacipta, 1988.

Usman Rachmadi, *Hukum Jaminan Keperdataan, cet. 1*, Jakarta, Sinar Grafika, 2008.

Utrecht, *Pengantar dalam Hukum Indonesia*, Jakarta, Ichtiar baru, 2006.

B. Jurnal

Aprilianti, *Perjanjian Sewa Guna Usaha antara Lessee dan Lessor*, Lampung, Fiat justisia Jurnal Universitas Lampung, 2015.

Ketevan Tsintsadze, *Mortgage As a Means Of Guarantee*, Grigol Robakidze University, Georgia, European scientific Journal April 2015.

Nike K. Rumokoy, *Strategi Pembangunan Hukum Ekonomi Indonesia*, Universitas Sam Ratulangi, Desember 2010.

Siti Malikhatus Badriyah, *Problematika Pesawat Udara Sebagai Jaminan pada Perjanjian Kredit dalam Pengembangan Industri Penerbangan*, Universitas Diponegoro, Oktober 2014.

S.A Bayitch, *Aircraft Mortgage: A Study in Comparative Aviation Law of the Western Hemisphere*, 13 U Miami L. Rev. 152 (1958) University of Miami Law, Institutional Repository.

C. Internet

<https://www.airfinancejournal.com/glossary>, diunduh pada hari Jumat tanggal 01 Maret 2019, pukul 12.00 WIB.

D. Perundang-Undangan :

Kitab Undang – Undang Hukum Perdata.

Kitab Undang – Undang Hukum Dagang.

Undang – Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan Tambahan Lembar Negara Republik Indonesia Nomor 53.

Undang – Undang Nomor 4 Tahun 1996 Tentang Hak Tanggungan atas Tanah serta Benda – benda yang berkaitan dengan Tanah Tambahan Lembar Negara Republik Indonesia Nomor 3632

Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 Tentang Jaminan Fidusia Tambahan Lembar Negara Republik Indonesia Nomor 3889.

Undang - undang Nomor 30 Tahun 2004 tentang Jabatan Notaris Tambahan Lembar Negara Republik Indonesia Nomor 4432.

Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2004 Tentang Perasuransian Tambahan Lembar Negara Republik Indonesia Nomor 5618.

Undang-Undang Nomor 09 Tahun 2006 Tentang Sistem Resi Gudang Tambahan Lembar Negara Republik Indonesia Nomor 4630.

Undang – Undangan Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan Tambahan Lembar Negara Republik Indonesia Nomor 4956

Undang - Undang Nomor 2 Tahun 2014 tentang Perubahan atas Undang - Undang No. 30 Tahun 2004 Tentang Jabatan Notaris Tambahan Lembar Negara Republik Indonesia Nomor 5491.

Protocol to The Convention on International Interest in Mobile Equipment on Matters Spicific to Aircraft Equipment.

Convention on the International recognition of rights in aircrafts (Konvensi Jenewa 1948).

Convention International Interest in Mobile Equipment (Konvensi Cape Town).

Peraturan Presiden Nomor 9 Tahun 2009 tentang Lembaga Pembiayaan.

E. Lain – Lain

Badan Pembinaan Hukum Nasional Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia RI, Naskah Akademik Rancangan Undang – undang tentang Perubahan Atas Undang – undang No. 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia, Tahun 2018.

Aircraft Mortgage and Security Agreement between Martin Aviatin Inc. and William Lyon Homes Inc.

Bryan A. Garner, *Black's law Dictionary Seventh Edition book 2*. Editor in Chief ST, Paul, Minn, 1999

Kamus Besar Bahasa Indonesia (<https://kbbi.web.id>).