

BAB IV

HASIL PENELITIAN

A. Penerapan Penggolongan Pesawat Terbang Sebagai Objek Jaminan Kebendaan Negara Indonesia Dan Singapura

1. Penggolongan Pesawat Terbang Sebagai Objek Jaminan Kebendaan di Indonesia

Pembahasan mengenai studi hukum kebendaan, klasifikasi benda menjadi landasan fundamental untuk menentukan hak dan kewajiban yang melekat padanya, termasuk statusnya sebagai objek jaminan. Sistem hukum perdata Indonesia, sebagaimana diatur dalam *Burgerlijk Wetboek (BW)*, mengenal berbagai macam penggolongan benda. Penggolongan-penggolongan ini, seperti benda berwujud dan tidak berwujud, benda habis pakai dan tidak habis pakai, serta benda yang dapat diperdagangkan dan tidak dapat diperdagangkan, memiliki kegunaan teoritisnya masing-masing. Penggolongan yang paling krusial dan memiliki konsekuensi hukum paling signifikan adalah pembagian benda menjadi benda bergerak (*roerende zaken*) dan benda tidak bergerak (*onroerende zaken*).⁸⁴

Perbedaan mendasar antara benda bergerak dan tidak bergerak tercermin dalam lima aspek hukum yang vital: kedudukan penguasaan atas barang (*bezit*), cara penyerahan barang (*levering*), jangka waktu daluarsa (*verjaring*), pembentukan lembaga jaminan (*bezwaring*), dan mekanisme penyitaan (*beslag*). Benda tidak bergerak, menurut *BW*, mencakup segala sesuatu yang secara alamiah atau karena

⁸⁴ Mochamad Isnaeni, *Hipotek Pesawat Udara di Indonesia*, (Surabaya, Dharma Muda, 1996), hlm. 114-115

tujuan melekat pada tanah, seperti bangunan, pohon yang akarnya tertanam dalam tanah, serta hak-hak yang terkait dengan pemanfaatan tanah.⁸⁵ Sebaliknya, benda bergerak adalah segala sesuatu yang dapat berpindah tempat, baik karena sifatnya sendiri maupun karena dipindahkan oleh kekuatan luar.

Pesawat terbang, jika ditinjau dari segi fisik dan sifatnya yang dapat berpindah tempat, secara inheren dapat dikategorikan sebagai benda bergerak (*moveable property*). Hal ini sejalan dengan deskripsi benda bergerak yang mencakup kapal-kapal, perahu, dan benda serupa yang dapat dipindahkan. Perihal konteks hukum modern dan praktis, klasifikasi semata-mata berdasarkan mobilitas fisik tidaklah memadai untuk pesawat terbang. Pesawat terbang memiliki karakteristik unik yang membedakannya dari benda bergerak lainnya, bahkan memunculkan perdebatan di kalangan para ahli hukum mengenai klasifikasinya yang tepat.

Karakteristik utama yang menjadikan pesawat terbang sebagai objek yang memerlukan penanganan hukum khusus adalah kewajiban pendaftaran dan status kebangsaannya. Menurut Konvensi Chicago 1944, setiap pesawat udara yang beroperasi secara internasional harus terdaftar di negara tertentu dan memiliki tanda kebangsaan (*nationality mark*) serta tanda registrasi (*registration mark*).⁸⁶ Pendaftaran ini bukan sekadar formalitas administratif, melainkan merupakan elemen krusial yang memberikan identitas hukum pada pesawat terbang dan menentukan hukum negara mana yang berlaku terhadapnya. Tanpa pendaftaran,

⁸⁵ *Ibid.*

⁸⁶ H. K. Martono, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, (Jakarta, RajaGrafindo Persada, 2007), hlm. 259-260

pesawat terbang tidak dapat berfungsi secara komersial dalam industri penerbangan.⁸⁷

Fenomena ini memunculkan konsep "*moveable property sui generis*" atau benda bergerak yang memiliki kekhususan tersendiri.⁸⁸ Konsep ini mengakui bahwa meskipun pesawat terbang secara fisik adalah benda bergerak, namun karena persyaratan pendaftaran, kebangsaan, dan kompleksitas operasionalnya, pesawat terbang memerlukan pengaturan hukum yang menyerupai perlakuan terhadap benda tidak bergerak, terutama dalam hal pembebanan hak jaminan. Keharusan pendaftaran ini menyiratkan adanya sistem pencatatan publik yang memberikan transparansi dan kepastian hukum bagi pihak ketiga, sebuah karakteristik yang umumnya melekat pada benda tidak bergerak.

Kaitannya dengan lembaga jaminan kebendaan, penggolongan benda sangat menentukan lembaga mana yang dapat digunakan. Benda tidak bergerak umumnya dijaminakan melalui hipotek, sedangkan benda bergerak dapat dijaminakan melalui gadai atau jaminan fidusia. Pesawat terbang yang dikategorikan sebagai benda bergerak murni, maka lembaga gadai menjadi tidak relevan karena mensyaratkan penyerahan penguasaan benda kepada kreditur, sementara pesawat terbang harus tetap dioperasikan untuk menghasilkan pendapatan.⁸⁹ Jaminan Fidusia, yang merupakan lembaga jaminan yang lebih fleksibel untuk benda bergerak, juga

⁸⁷ Mochamad Isnaeni, *Hipotek Pesawat Udara di Indonesia*, (Surabaya, Dharma Muda, 1996), hlm. 146

⁸⁸ Mieke Komar Kantaadmadja, *Lembaga Jaminan Pesawat Udara Indonesia Ditinjau dari Hukum Udara*, (Bandung, Alumni, 1989), hlm. 47

⁸⁹ Priyatna Abdul Rasyid, *Beberapa Pandangan Terhadap Bentuk Hak-Hak Dan Jaminan Alas Pesawat Udara*, Kertas Kerja pada Seminar BPHN tentang Hipotik dan Lembaga-Lembaga Jaminan lainnya, Jakarta, 1977, hlm. 284.

menghadapi tantangan dalam penerapannya pada pesawat terbang karena adanya ketentuan khusus yang melarangnya jika terkait dengan hipotek atas pesawat terbang.

Oleh karena itu, banyak negara, termasuk Indonesia dalam beberapa ketentuan, cenderung menerapkan prinsip-prinsip yang mirip dengan pengikatan benda tidak bergerak pada pesawat terbang. Hal ini didasarkan pada nilai ekonomisnya yang sangat tinggi sebagai modal utama dalam industri penerbangan dan kebutuhan akan kepastian hukum yang kuat bagi kreditur. Pesawat terbang secara yuridis dapat dijadikan objek jaminan untuk pelunasan utang, baik untuk pembiayaan perolehan pesawat itu sendiri maupun untuk utang lainnya. Mengingat harga pesawat terbang yang sangat mahal, memperolehnya secara tunai hampir tidak memungkinkan. Kredit pembiayaan, yang seringkali dijamin dengan pesawat terbang itu sendiri melalui prinsip *aircraft pays itself* (utang dibayar dari hasil operasional pesawat), menjadi instrumen penting dalam industri ini.⁹⁰

Para ahli hukum udara berpendapat bahwa pesawat terbang, meskipun bergerak, memiliki status khusus karena pendaftarannya yang wajib dan kepemilikan kebangsaan. Konsekuensinya, negara memiliki kewajiban untuk menyediakan buku pencatatan (*recordation*) yang terbuka untuk umum terkait pesawat udara.⁹¹ Hal ini memberikan sifat kebendaan yang kuat dan hak preferensi bagi pemegang jaminan, mirip dengan hak preferensi pada hipotek atas benda tidak bergerak. Dengan demikian, penggolongan pesawat terbang sebagai benda

⁹⁰ Ibid.

⁹¹ H. K. Martono, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional*, (Jakarta, RajaGrafindo Persada, 2007), hlm. 259-260

bergerak *sui generis* membuka diskusi mengenai lembaga jaminan yang paling sesuai, dengan kecenderungan mengarah pada lembaga yang memiliki karakteristik kebendaan kuat dan sistem pendaftaran yang jelas.

2. Penggolongan Pesawat Terbang Sebagai Objek Jaminan Kebendaan di Singapura

Pesawat terbang secara hukum dikategorikan sebagai benda bergerak (*movable property*). Hal ini tercermin dari pengaturan hukum yang mengacu pada konvensi internasional, khususnya *Cape Town Convention (2001)*, yang diratifikasi dan diimplementasikan melalui *International Interests in Aircraft Equipment Act 2009*. Konvensi ini mengatur aspek kepemilikan, pengalihan, dan pemberian jaminan atas pesawat terbang sebagai barang bergerak, sehingga memberikan perlindungan hukum dan kepastian bagi para pemilik serta pemegang jaminan internasional.⁹² Selain itu, di Singapura tidak terdapat registrasi terpisah khusus untuk mesin pesawat; mesin hanya dicatat sebagai bagian dari keseluruhan pesawat yang terdaftar di *Singapore Aircraft Register*. Hal ini semakin menegaskan bahwa pesawat dan komponennya dianggap sebagai satu kesatuan benda bergerak secara hukum. Oleh karena itu, pesawat terbang di bawah hukum dan registrasi penerbangan di Singapura dihitung sebagai benda bergerak, sehingga memungkinkan penggunaan instrumen jaminan seperti hipotek atas pesawat, dengan pendaftaran utama dilakukan di *International Registry* untuk memperoleh prioritas atas hak-hak kreditur atau pemodal.⁹³ Implikasi hukum penggolongan

⁹² RHTLaw Asia LLP, *Aviation Finance & Leasing – Singapore Chapter*, Lexology GTDT, 21 Februari 2022, 5, <https://www.lexology.com/gtdt>.

⁹³ *Ibid.*

pesawat terbang sebagai benda bergerak dalam konteks jaminan kebendaan di Singapura membawa sejumlah konsekuensi penting yang harus dipahami oleh para pelaku bisnis dan lembaga keuangan yang berkecimpung dalam pembiayaan dan leasing pesawat terbang.

Pesawat terbang yang dikategorikan sebagai benda bergerak memungkinkan objek tersebut dijadikan sarana pemberian jaminan kebendaan, terutama dalam bentuk hipotek (*mortgage*) atau bentuk jaminan kebendaan lainnya seperti jaminan fidusia atau *security interest*. Instrumen utama di Singapura untuk menjaminkan pesawat adalah melalui *mortgage* atas pesawat tersebut. *Mortgage* ini memberikan hak kepada pemegang jaminan untuk memperoleh pembayaran atas hutang apabila debitur wanprestasi, dengan mengambil langkah-langkah hukum untuk mengeksekusi pesawat sebagai barang jaminan. Hal ini penting karena pesawat, meskipun bisa dipindahkan dari satu lokasi ke lokasi lain, tetap memiliki nilai yang signifikan sehingga menjadi aset strategis dalam pembiayaan.

B. Peraturan Hukum di Indonesia dan Singapura Terhadap Kepastian Hukum Terkait Status Pesawat Terbang sebagai Objek Jaminan Kebendaan

1. Peraturan Hukum di Indonesia Terhadap Kepastian Hukum Terkait Status Pesawat Terbang sebagai Objek Jaminan Kebendaan

Pemberian kepastian hukum terkait status pesawat terbang sebagai objek jaminan kebendaan di Indonesia merupakan isu yang kompleks, dipengaruhi oleh evolusi peraturan perundang-undangan dan interpretasi hukum yang berkembang. Secara umum, sistem hukum Indonesia masih berpegang pada kerangka *BW*, namun perkembangan teknologi dan ekonomi, khususnya di sektor penerbangan, telah mendorong lahirnya regulasi yang lebih spesifik.

Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan yang kemudian diganti menjadi Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menjadi tonggak penting dalam pengaturan pesawat terbang sebagai objek jaminan. Pasal 12 UU No. 15 Tahun 1992 secara eksplisit menyatakan bahwa pesawat terbang dan helikopter yang telah memiliki tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia dapat dibebani Hipotek. Lebih lanjut, Pasal 12 ayat (2) menegaskan bahwa pembebanan Hipotek tersebut harus didaftarkan.

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

Ketentuan ini secara tegas mengindikasikan adanya pengakuan terhadap pesawat terbang sebagai objek yang dapat dibebani Hipotek, sebuah lembaga jaminan yang secara tradisional melekat pada benda tidak bergerak.

Implikasi dari ketentuan ini adalah bahwa pesawat terbang, meskipun secara fisik bergerak, diperlakukan sebagai objek yang memerlukan pendaftaran dan memiliki sifat kebendaan yang kuat, menyerupai benda tidak bergerak. Hal ini sejalan dengan pandangan bahwa pesawat terbang adalah *moveable property sui generis*. Dengan diakuinya pesawat terbang sebagai objek Hipotek, maka lembaga jaminan Hipotek menjadi instrumen yang paling sesuai dalam kerangka hukum yang berlaku saat itu.⁹⁴ Keunggulan Hipotek terletak pada asas-asasnya seperti hak preferensi (*preference*), asas mengikuti bendanya (*droit de suite*), dan kewajiban pendaftaran (*openbaarheid*), yang memberikan perlindungan kuat bagi kreditur.⁹⁵

Implementasi ketentuan mengenai Hipotek atas pesawat terbang menghadapi kendala administratif yang signifikan. Pasal 12 ayat (3) UU No. 15 Tahun 1992 mengamanatkan bahwa ketentuan lebih lanjut mengenai pendaftaran Hipotek pesawat udara akan diatur dalam Peraturan Pemerintah. Tetapi, hingga saat ini, peraturan pelaksanaan tersebut belum sepenuhnya direalisasikan atau belum diimplementasikan secara nasional dengan jelas. Hal ini menimbulkan ketidakpastian mengenai lembaga mana yang berwenang mencatat pendaftaran dan menerbitkan sertipikat Hipotek atas pesawat terbang, berbeda dengan lembaga

⁹⁴ Sri Soedewi Masjchoen Sofan, *Beberapa Masalah Pelaksanaan Lembaga Jaminan Khususnya Fidusia Di Dalam Praktek dan Pelaksanaannya di Indonesia*, (Yogyakarta, Liberty, 1977), hlm, 34-35

⁹⁵ Mochamad Isnaeni, *Hipotek Pesawat Udara di Indonesia*, (Surabaya, Dharma Muda, 1996), hlm. 146

jaminan lain seperti Hak Tanggungan (Kantor Pertanahan) atau Fidusia (Kantor Pendaftaran Fidusia).

Ketiadaan peraturan pelaksana yang konkret ini menyebabkan praktik pengikatan jaminan terhadap pesawat terbang menjadi problematis. Meskipun UU No. 15 Tahun 1992 mengizinkan Hipotek, ketidakjelasan pelaksanaannya membuka ruang untuk penggunaan lembaga jaminan lain, seperti Jaminan Fidusia. Namun, Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia (Selanjutnya disingkat UUJF) secara tegas menyatakan dalam Pasal 3 huruf c sebagai berikut:

Undang-undang ini tidak berlaku terhadap:

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

Bahwa ketentuan UUJF tidak berlaku terhadap Hipotek atas pesawat terbang. Larangan ini menciptakan dualisme dan kebingungan, karena jika Hipotek atas pesawat terbang belum dapat dilaksanakan secara efektif, namun Fidusia juga dilarang untuk objek tersebut. Contoh nyata dari ketidakpastian ini dapat dilihat dari kasus bank yang mencoba mengikatkan pesawat terbang melalui Fidusia Notariil, namun ditolak oleh Kantor Pendaftaran Fidusia karena adanya larangan dalam Pasal 3 huruf c UU No. 42 Tahun 1999.⁹⁶ Hal ini menunjukkan adanya

⁹⁶ Yurisa Matanti, *Perjanjian Jaminan Dalam Perjanjian Kredit Dengan Objek Pesawat Udara Dikaitkan Dengan IDERA Sebagai Upaya Kepastian Hukum Dalam Rangka Pembangunan Lembaga Hukum Jaminan Nasional*, 2015, hlm. 215

diskrepansi antara niat pembentuk undang-undang untuk memberikan kepastian hukum dan realitas pelaksanaannya di lapangan.

Pasal 71 dan 72 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan lebih lanjut menegaskan posisi pesawat terbang sebagai objek jaminan. Pada Pasal 71 menyatakan:

“Objek 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”.

Bahwa pesawat terbang yang memiliki tanda pendaftaran kebangsaan dapat dijadikan jaminan kebendaan tanpa menyebut lembaga jaminan spesifik. Pada Pasal 72 menyatakan:

“Perjanjian sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71 dapat dibuat berdasarkan hukum yang dipilih oleh para pihak pada perjanjian tersebut”.

Pasal tersebut memberikan keleluasaan bagi para pihak untuk memilih hukum yang berlaku dalam perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan, termasuk hukum Indonesia.

Meskipun Undang-Undang Penerbangan Baru memberikan landasan, ketidakjelasan mengenai lembaga jaminan yang tepat dan mekanisme pendaftarannya tetap menjadi isu krusial. Jika pesawat terbang digolongkan sebagai benda tidak bergerak, Hipotek adalah pilihan yang logis. Jika dipertahankan sebagai benda bergerak *sui generis*, perlu ada lembaga jaminan yang secara khusus mengakomodasi karakteristiknya. Beberapa pandangan akademis menyarankan bahwa pemerintah perlu segera merevisi ketentuan dalam BW, seperti Pasal 1162

dan 1167, untuk mengakomodasi benda terdaftar sebagai objek Hipotek dan menghapus larangan Hipotek atas benda bergerak.⁹⁷

Konteks internasional dalam pengikatan jaminan pesawat terbang yang dikenal sebagai *aircraft mortgage* atau *aircraft security interest* merupakan praktik yang umum dan diatur dalam berbagai instrumen internasional seperti Konvensi Cape Town 2001 tentang Jaminan atas Perlengkapan Bergerak (*Convention on International Interests in Mobile Equipment*) dan Protokolnya mengenai Pesawat Udara (*Aircraft Protocol*). Konvensi ini bertujuan untuk menciptakan kerangka hukum yang harmonis dan memberikan kepastian hukum bagi pembiayaan pesawat terbang secara global.

Melalui Peraturan Presiden Nomor 8 Tahun 2007 pada tanggal 20 Pebruari 2007, yang meratifikasi Konvensi tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak (*Convention on International Interest in Mobile Equipment*) beserta Protokol pada Konvensi tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak Mengenai Masalah-masalah Khusus pada Peralatan Pesawat Udara (*Convention on International Interest in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment*) atau lebih dikenai dengan nama "*Cape Town Convention 2001*". Ratifikasi ini diharapkan dapat memberikan landasan hukum yang kuat dan kepastian bagi pembiayaan pesawat terbang di Indonesia, serta menyelaraskan sistem hukum nasional dengan praktik internasional. Namun, efektivitas konvensi ini sangat bergantung pada bagaimana peraturan perundang-undangan turunan di

⁹⁷ Sri Soedewi Masjchoen Sofan, Beberapa Masalah Pelaksanaan Lembaga Jaminan Khususnya Fidusia Di Dalam Praktek dan Pelaksanaannya di Indonesia, (Yogjakarta, Liberty, 1977), hlm, 34-35

Indonesia diimplementasikan dan diintegrasikan dengan sistem hukum domestik, terutama terkait dengan mekanisme pendaftaran dan pengakuan hak jaminan.

Secara ringkas, peraturan hukum di Indonesia telah memberikan pengakuan awal terhadap pesawat terbang sebagai objek jaminan kebendaan, khususnya melalui Hipotek. Kepastian hukum yang memadai masih belum tercapai sepenuhnya akibat belum adanya peraturan pelaksana yang detail mengenai pendaftaran Hipotek pesawat udara. Larangan penggunaan Fidusia untuk objek ini, tanpa adanya alternatif yang jelas dan efektif, menciptakan kekosongan hukum yang merugikan pihak kreditur dan menghambat geliat industri penerbangan yang memerlukan akses pembiayaan yang lancar. Oleh karena itu, penyelesaian masalah ini memerlukan langkah konkret dari pemerintah untuk mengeluarkan peraturan pelaksana yang memadai dan mungkin merevisi beberapa ketentuan dalam *BW* agar sejalan dengan perkembangan zaman dan kebutuhan industri.

2. Peraturan Hukum di Singapura Terhadap Kepastian Hukum Terkait Status Pesawat Terbang sebagai Objek Jaminan Kebendaan

Salah satu aspek penting dalam pengaturan jaminan kebendaan adalah keberadaan sistem registrasi yang mengakui keberadaan dan prioritas jaminan tersebut bagi pihak ketiga. Singapura tidak terdapat registrasi nasional khusus untuk pendaftaran jaminan atas pesawat terbang maupun mesin pesawatnya. Sistem registrasi jaminan nasional atas pesawat ini belum diimplementasikan, sehingga pendaftaran jaminan kebendaan tersebut melalui registrasi lokal tidak dapat dilakukan secara khusus. Singapura telah meratifikasi dan mengimplementasikan konvensi internasional berupa *Cape Town Convention (2001)* melalui *International*

Interests in Aircraft Equipment Act 2009. Konvensi dan undang-undang tersebut memungkinkan jaminan internasional atas pesawat terbang didaftarkan melalui *International Registry*, yang merupakan sistem registrasi elektronik internasional. Pendaftaran di *International Registry* memberikan kepastian hak dan prioritas atas jaminan tersebut di seluruh negara penandatangan Konvensi.⁹⁸

Selain itu, untuk perangkat pendukung perusahaan yang menguasai pesawat, seperti jika jaminan yang diberikan merupakan *registrable charge* di bawah *Companies Act 1967*, maka perlu dilakukan pendaftaran terpisah dengan *Accounting and Corporate Regulatory Authority (ACRA)* di Singapura. Pendaftaran di *ACRA* ini tidak menggantikan atau meniadakan pentingnya pendaftaran di *International Registry*, melainkan bersifat tambahan dan seringkali berfungsi untuk melindungi hak kreditur terhadap risiko kepailitan perusahaan yang memberikan jaminan.

Penting bagi semua pihak yang berkepentingan untuk memahami bahwa jaminan yang telah didaftarkan di *International Registry* akan memiliki prioritas lebih tinggi dibandingkan dengan jaminan yang terdaftar setelahnya atau bahkan yang tidak didaftarkan sama sekali. Prioritas ini memberikan perlindungan hukum yang kuat kepada kreditur dan pemegang jaminan, sehingga mereka dapat lebih yakin akan haknya atas pesawat yang dijaminakan dalam hal terjadi perselisihan kepemilikan atau klaim dari pihak ketiga. Sebaliknya, jika jaminan tidak

⁹⁸ RHTLaw Asia LLP, *Aviation Finance & Leasing – Singapore Chapter*, Lexology GTDT, 21 Februari 2022, 5, <https://www.lexology.com/gtdt>. hlm. 9

didaftarkan atau pendaftarannya terlambat maka jaminan tersebut dapat dinyatakan batal terhadap kreditur lain atau liquidator, meskipun hutang pokok tetap berlaku.⁹⁹

Salah satu implikasi praktis yang signifikan dari penggolongan pesawat sebagai benda bergerak dan penerapan *Cape Town Convention* adalah kekuatan eksekusi yang dimiliki oleh pemegang jaminan melalui instrumen seperti *Irrevocable Deregistration and Export Request Authorization (IDERA)*. Dengan adanya *IDERA* yang telah diajukan ke *Civil Aviation Authority of Singapore (CAAS)*, *mortgagee* dapat melakukan penghapusan pendaftaran (*deregistration*) pesawat dan pengangkutan keluar dari wilayah Singapura tanpa perlu mendapatkan persetujuan dari pemilik pesawat, terutama dalam kasus wanprestasi. Hal ini meminimalisasi risiko penundaan dan hambatan dalam merealisasikan hak atas jaminan. Meski begitu, *mortgagee* dianjurkan untuk mendapatkan perintah pengadilan demi memastikan proses pelaksanaan berjalan mulus dan menghindari sengketa.

Singapura memberikan pengakuan dan penegakan hukum yang kuat terhadap hak-hak para pemegang jaminan yang berasal dari konvensi internasional *Cape Town Convention*, termasuk hak-hak yang timbul dari jaminan yang telah didaftarkan di *International Registry*. Pengadilan Singapura biasanya akan memberikan efek hukum penuh terhadap pendaftaran jaminan ini dan menolak upaya pihak lain yang mencoba menghambat proses seperti deregistrasi pesawat. Dengan demikian, jaminan yang dijamin dengan mekanisme ini menjadi

⁹⁹ *Ibid.* hlm 12

instrumen yang sangat efektif dan dapat diandalkan dalam pembiayaan pesawat terbang.

PERPUSTAKAAN
UNIVERSITAS JENDERAL ACHMAD YANI
YOGYAKARTA