

# PEMBEBANAN PESAWAT UDARA TANPA AWAK SEBAGAI OBYEK JAMINAN HUTANG

Rendy Juliansa Pakaya

Fakultas Hukum

Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya

Jalan Semolowaru Nomor 45, Surabaya 60118, Indonesia

087770607655, [Rj.Pakaya@gmail.com](mailto:Rj.Pakaya@gmail.com)

## ABSTRAK

Dalam penelitian, penulis mengkaji perihal pembebanan pesawat udara tanpa awak sebagai obyek jaminan hutang. Dalam bidang penerbangan, pesawat udara merupakan salah satu dari beberapa sistem penerbangan. Perkembangan teknologi dan industri berhasil menciptakan produk baru berupa pesawat udara tanpa awak merupakan perkembangan dipesawat udara. Pesawat tersebut mempunyai ciri khas yaitu dapat dioperasikan dari jarak jauh penerbang ataupun bisa mengontrol dirinya sendiri. Ciri khas tersebut, banyak orang yang memiliki pesawat udara tanpa awak untuk digunakan sebagai alat bantu pekerjaan hingga menjadi hobi bagi komunitas dipesawat udara tanpa awak. Namun kedudukan pesawat udara tanpa awak sebagai obyek baru dalam penerbangan belum diatur secara eksplisit dalam UU Nomor 1 Tahun 2009 perihal penerbangan. Telaah perundang-undangan berhubungan pesawat udara tanpa awak terdapat celah kekosongan hukum terkait pesawat udara tanpa awak sebagai obyek jaminan hutang dan penentuan lembaga jaminan yang tepat bagi pesawat udara tanpa awak. Kajian terhadap celah kekosongan hukum ini merupakan upaya untuk melengkapi perundang-undangan untuk menjamin kepastian hukum.

Kata kunci : Pesawat udara tanpa awak, pembebanan, jaminan.

## Abstract

*In this research, author discusses the encumbrance of unmanned aircraft as object of debt securities. In the field of aviation, air aircraft is one of several flight systems. The development of technology and industry succeeded in creating new products in the form of unmanned aircraft which is the development of aircraft. Unmanned aircraft have a distinctive characteristic that can be controlled remotely by the aviator or can control itself. With this characteristic, many people who have unmanned aircraft to use as work aids to become a hobby for the unmanned aerial aircraft community. But the position of the unmanned airliner as a new object on board has not been explicitly set in the Law No. 1 of 2009 on flights. A non-manned aerial aircraft-related legislation has gaps in the legal void of an unmanned aircraft as an object to guarantee debt assurance and the determination of an appropriate assurance board for unmanned aircraft. This review of the legal void gap is an attempt to complement legislation to ensure legal certainty.*

*Keywords : unmanned aircraft, encumbrance, debt securities.*

## PENDAHULUAN

### Latar Belakang Masalah

Pesawat udara ialah bagian sistem dari penerbangan. Secara umum pesawat udara lebih dikenal dengan istilah pesawat terbang. Namun dalam bidang penerbangan, pesawat udara berbeda dengan pesawat terbang. Ditinjau dari bentuk fisik sayangnya, pesawat udara mempunyai 2 jenis pesawat yang masing-masing terdiri dari beberapa model, yaitu antara lain *fix wing* (sayap tetap) seperti pesawat penumpang, pesawat tempur, pesawat *swing wing*<sup>1</sup>. Sedangkan jenis dari sayap *rotary wing* (sayap putar/baling-baling) antara lain helikopter dan pesawat *tilt-rotor*. Pesawat udara mempunyai fungsi yang beragam mulai dari bidang jasa transportasi udara, kepentingan militer, kepentingan penelitian maupun *search and rescue*.

Teknologi dan industri terus memproduksi benda/produk-produk baru yang modern. Salah satu bidang yang berkembang secara pesat dan didukung dengan kecanggihan teknologi-teknologi modern adalah bidang penerbangan. Produk modern hasil perkembangan teknologi di bidang penerbangan adalah pesawat udara tanpa awak, yang pada sebelumnya pesawat udara harus dikendalikan oleh pilot/penerbang yang berada dalam kokpit<sup>2</sup>, menjadi dapat dikendalikan oleh pilot/penerbang dari jarak yang jauh atau bahkan dapat mengendalikan dirinya sendiri.

Pesawat udara dan pesawat udara tanpa awak mempunyai persamaan dan perbedaan. Persamaan dari pesawat udara dan pesawat udara tanpa awak yaitu keduanya merupakan benda yang memanfaatkan wilayah udara untuk penerbangan. Sedangkan perbedaannya dapat dilihat dari bentuk fisik dan mesin pesawat udara yang semakin modern. Bentuk fisik pesawat udara tanpa awak lebih kecil dibandingkan pesawat udara karena pesawat udara tanpa awak dapat dioperasikan oleh pilot/penerbang dari jarak yang jauh bahkan mampu mengendalikan dirinya sendiri dengan teknik aerodinamika sehingga tidak memerlukan kokpit untuk pilot.

Selain bentuk fisiknya yang lebih kecil dari pesawat udara, harga pesawat udara tanpa awak yang lebih terjangkau sehingga dapat menjadi penunjang kegiatan untuk mempermudah pekerjaan manusia. Pada era modern pesawat udara tanpa awak juga mempunyai fungsi yang sangat penting bagi pekerjaan manusia seperti halnya untuk kepentingan penelitian, kepentingan militer, fotografi, hingga menjadi hobi bagi komunitas dipesawat udara tanpa awak.

Meskipun teratur di Peraturan Menteri Perhubungan, pengaturan terkait pesawat udara tanpa awak belum sepenuhnya diatur secara komprehensif, salah satunya adalah Tidak adanya pengaturan terkait Penggolongan pesawat udara tanpa awak sebagai benda yang nantinya akan menentukan hak kebendaan dari benda tersebut. Tidak adanya pengaturan terkait penggolongan pesawat udara tanpa awak sebagai benda yaitu apakah pesawat udara tanpa awak tergolong objek bergerak maupun tak

---

1 Rismanto Pakaya, *Gaya Angkat Pesawat CASSA CN-215*, Universitas Sunan Giri:Surabaya, 1998, h. 1.

2Kokpit/Kok.pit/n adalah ruang kursi pilot atau kopilot pada ruang kemudi (dalam pesawat penumpang yang besar, ruang khusus untuk pilot dan awak pesawat lain). (online), (<https://kbbi.web.id/kokpit>). Diakses pada 19 November 2019.

bergerak, mempengaruhi pada pembebanan pesawat udara tanpa awak sebagai obyek jaminan hutang.

Tidak adanya pengaturan yang jelas tentang pembebanan jaminan yang tepat bagi pesawat udara tanpa awak pada peraturan perundang-undangan tidak selaras dengan asas-asas hak jaminan. Ketidakselarasan tersebut terjadi karena pada dasarnya pesawat udara tanpa awak merupakan suatu benda yang memiliki hak kebendaan, salah satunya adalah dijaminakan sebagai obyek hutang. Sedangkan manusia sebagai pemilik pesawat udara tanpa awak, tidak menutup kemungkinan menjadikan benda tersebut sebagai obyek jaminan hutang.

Perundang-undangan masih mempunyai celah kekosongan hukum tentang dapat atau tidaknya pesawat udara tanpa awak dijadikan obyek jaminan hutang mempengaruhi lembaga jaminan apa yang tepat bagi pesawat udara tanpa awak. Celah tersebut melatar belakangi penelitian ini dalam upaya pembaruan hukum dalam bidang penerbangan sehingga timbul kepastian hukum dengan cara penemuan hukum yang diharapkan dapat memberikan rasa aman, nyaman, sejahtera dan tertib bagi pemilik pesawat udara tanpa awak dan memberikan pengaruh terhadap perundang-undangan di Indonesia tentang dapat atau tidaknya pesawat udara tanpa awak menjadi objek jaminan dan memberikan pengertian terkait dengan instansi penjaminan yang akurat bagi pesawat udara tanpa awak di Indonesia.

### **Rumusan Masalah**

Berdasar penjabaran dilatar belakang masalah di atas, rumusan masalah akan dikaji dalam penelitian berikut ialah :

1. Apakah pesawat udara tanpa awak dapat dijadikan obyek jaminan hutang ?
2. Apakah lembaga jaminan hutang yang tepat bagi pesawat udara tanpa awak ?

### **Metode**

Dipenelitian berikut, peneliti memakai metode yang dipakai yakni:

#### **a. Jenis Penelitian**

Dipenelitian berikut menggunakan jenis penelitian ialah penelitian hukum normatif (*normative legal research*). Dipenelitian hukum yuridis normatif memakai aturan hukumnya, prinsip-prinsip hukumnya, doktrin-doktrin hukumnya guna menjawab isu di hukum terkait pembebanan pesawat udara tanpa awak selaku penjaminan hutang.

#### **b. Metode Pendekatan**

Dalam penelitian ini memakai kedua metode pendekatan yakni dipendekatan perundang-undangan (*statute approach*) serta dipendekatan konseptual (*conceptual approach*).

Dipendekatan perundang-undangan dilaksanakan pengkajian segala Perpu bersangkutan mengenai penelitian ini. Pendekatan tersebut memungkinkan untuk

dilakukan interpretasi berbagai normanya didalam Perpu. Dipenelitian ini mengkaji rasio legis dari Perpu tersebut.

Sedangkan dipendekatan konseptualnya dipakai guna pengkajian serta menganalisa dikerangka pikir, dikerangka konsep atau dilandaskan teoritis rumor hukum akan diteliti.

### c. Sumber Dan Jenis Bahan Hukum

Sumber bahan hukumnya dipenelitian berikut ialah:

#### a. Bahan Hukum Primer

Dibahan hukum primer merupakan sumber bahan hukum yang sifatnya mengikat yaitu berupa norma-norma hukum yang meliputi ketentuan-ketentuan, perundang-undangan, serta tetapan hakim bersangkutan pokok bahasan dalam penelitiannya. Dalam penelitian sumber dibahan hukum primernya terdiri :

1. Kitab UU Hukum Perdata;
2. Kitab UU Hukum Dagang;
3. UU Nomor 4 tahun 1996 Perihal Hak Tanggungan Atas Tanah Disertai Benda-Benda Yang Bersangkutan Dengan Tanah;
4. UU Nomor 42 tahun 1999 Perihal Jaminan Fidusia;
5. UU Nomor 1 tahun 2009 Perihal Penerbangan;
6. Perpres Nomor 8 Tahun 2007 Perihal Pengesahan *Convention On International Interest In Mobile Equipment* (Konvensi Perihal Kepentingan Internasional Dalam Peralatan Bergerak) Disertai *Protocol To The Convention On International Interest In Mobile Equipment On The Matters Specific To Aircraft Equipment* (Diprotokol Pada Konvensi Berkaitan Kepentingan Internasionalnya Peralatan Bergerak Perihal Masalah-Masalah Khusus Diperalatan Pesawat Udara);
7. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 47 Tahun 2016 Mengenai Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 180 Tahun 2015 Perihal Pengendalian Pengoperasian Sistem Pesawat Udara Tanpa Awak di Ruang Udara Terlayani Di Indonesia;
8. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 49 Tahun 2009 Perihal Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 47 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 47*) Mengenai Pendaftaran Pesawat Udara (*Aircraft Registration*);
9. Konvensi Cape Town 2001 Perihal Kepentingan Internasional Dalam Peralatan gerak.

#### b. Bahan Hukum Sekunder

Pada penelitian hukum ini bersumber dibahan hukum sekunder terpakai sebagai pendukung dibahan hukum primernya. Sumber tersebut antara lain adalah berbagai buku hukumnya bermuatan ajaran ataupun doktrin bahkan *treatises*, penerbitan berkala berbentuk berbagai artikel perihal pengulasan hukumnya ataupun *law review* .

### c. Bahan Hukum tersier

Dipenelitian hukum berikut sumber dibahan hukum tersiernya digunakan sebagai pendukung dibahan hukum primernya serta dibahan hukum sekundernya. Sumber tersebut antara lain adalah KBBI dikamus hukum, ensiklopedia dll.

### d. Teknik Pengumpulan Bahan Hukum

Penggunaan diteknik pengumpulan bahan hukum digunakan untuk memperoleh berbagai bahan hukumnya yang akan dijadikan acuan dalam menjawab isu hukum pada penelitian ini. Pengumpulan bhan hukum primer dilakukan dengan metode inventarisasi, yaitu dengan mencari dan mengumpulkan Perpu bersangkutan rumor hukum pada penelitian ini didalam perundang-undangan, selanjutnya dilaksanakan kategorisasi pada Perpu tersebut sesuai hierarki diperqundang-undangannya.

Sedangkan dibahan hukum sekundernya serta tersiernya dihimpun bersama studi kepustakaan (*library research*). Studi kepustakaannya merupakan diteknik pengumpulan bahan penelitian caranya membuat distudi penelaahan mengenai buku-bukunya, literatur-literturnya, catatan-catatannya, serta laporan-laporannya terkait permasalahan akan diteliti.

### e. Teknik Analisis Bahan Hukum

Dipenelitian berikut diteknik analisis bahan hukumnya digunakan untuk memecahkan isu hukum berupa kekosongan hukum terkait pembebanan pesawat udara tanpa awak sebagai obyek jaminan hutang berdasar UU dinomor 1 ditahun 2009 perihal Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan dinomor PM 47 ditahun 2016 perihalnya Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan dinomor PM 180 ditahun 2015 perihal Pengendalian Pengoperasian Sistem Pesawat Udara Tanpa Awak di Ruang Udara Di Layani Di Indonesia.

Penggunaan teknik analisis normatif atau preskriptif dilakukan dengan cara analogi, yaitu penemuan hukum dengan cara mengabstraksikan konsep dan teori dalam suatu aturan atau norma yang kemudian diterapkan terhadap suatu peristiwa yang belum ada peraturannya.

## PEMBAHASAN

### 1. Pesawat Udara Tanpa Awak Sebagai Benda

Tersedia dua istilah yang bisa saling digantikan ialah jaminan maupun agunan. Sebutan keduanya bersangkutan dengan hutang-piutang dimana debitur mempunyai kewajiban membayar hutang kepada kreditur dan memberikan jaminan sebagai kesanggupan untuk membayar hutang disebutnya agunan. Makna agunan ialah dijaminan material, surat berharganya, garansi resikonya disiapkan oleh debiturnya untuk guna menangani pembiayaan kembali sebuah angsuran, jikalau didebitur tak sanggup melunasi angsurannya sesuai perjanjian<sup>3</sup>. Berdasarkan pengertian tersebut agunan pada perjanjian hutang-piutang/kredit merupakan suatu objek dimiliki debiturnya digunakan penjaminan khusus pada perjanjian hutang piutang. Benda dalam hukum perdata ada beberapa macam namun tidaklah seluruh objek bisa menjadi agunan dijaminan hutang.

Dalam pengaturan Hukum Perdata, kebendaan teratur dibuku kedua kitab UU dihukum perdata (KUH Perdata) tentang kebendaan yang mempunyai sifat tertutup. Maksud dari sifat tertutup pada buku kedua KUH Perdata adalah setiap pihak tidak diperbolehkan membuat aturan yang baru dan/menyimpang dari ketentuan buku kedua KUH Perdata tersebut. Berbeda dengan buku ketiga KUH Perdata tentang perikatan yang mempunyai sifat terbuka, yaitu seluruh pihaknya dapat menciptakan komitmen melalui persetujuan yang disepakati bersama semua pihak yang membuat kesepakatan selama tak berlawanan aturan diperundang-undangan.

Berdasar pandangan UU undang-undang diistilahkan kebendaan yakni, setiap objek dan kuasa, bisa dikontrol oleh hak milik<sup>4</sup>. Pada pasal itupun tersedia norma "dapat dikuasai" oleh pemilik yaitu subyek hukum, cara menguasainya antara lain melalui hak milik terhadap barang dan hak. Terdapat teratur dibagian ketiga bukunya kedua KUH Perdata dan barang yang gerak diaturnya bagian keempat dibuku kedua KUH Perdata.

---

<sup>3</sup> Ifa Latifa Fitriani, *Jaminan Dan Agunan Dalam Pembiayaan Bank Syariah Dan Kredit Bank Konvensional*, Jurnal hukum & pembangunan fakultas syari'ah dan hukum UIN Sunan Kalijaga:Yogyakarta, 2016, h. 138.

<sup>4</sup> *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata*, Buku Ke Dua Tentang Kebendaan, Bab Ke Satu, Bagian Ke Satu, Pasal 499.

Dibenda tak gerak ialah barang sebab disifat, ditujuan ataupun dipenetapan UU diungkapkan selaku benda tak bisa gerak. Tersedia 3 kategori, ialah :

1. Dibenda tak bergerak ditinjau berdasar karakter bisa dikategorikan 3 jenis antara lain :
  - a. Tanah;
  - b. Keseluruhan sesuatu bertaut bersama tanah dikarenakan tumbuh, berakar bahkan bercabang (misalnya tumbuhan, buah sebelum dipetik, serta sejenisnya);
  - c. Semuanya bersatu pada tanah sebab dibangun diatas tanah, ialah dikarenakan tertanam maupun terpaku selayaknya tanaman.
2. Dibenda disesuaikan penujuan penggunaannya agar bertaut bersama barang tak gerak, yakni :
  - a. Dipabrik; seluruh jenis berbagai mesinnya, katel serta peralatan lainnya dimaknakan agar rutin ditempatkan disitu berfungsi dipakai dalam mengoperasikan pabrik;
  - b. Sebuah perkebunan; keseluruhan sesuatu bisa dipergunakan pupuk teruntuk tanahnya, ikan dalam kolamnya serta dan sebagainya;
  - c. Dirumah kediaman; semua kacaknya, berbagai tulisannya, dan lainnya disertai peralatan bertujuan meletakkan benda tersebut selaku bagiannya dinding, disarang burung bisa dikonsumsi (*walet*);
  - d. Dibarang reruntuhan disegala bangunannya, jikalau diartikan utnuk dipergunakan bertujuan membangun lagi bangunan tersebut.
3. Barang berdasar ketetapan UU selaku benda tak gerak ialah :
  - a. Berbagai kuasa ataupun penagihannya perihal sebuah objek tidak gerak (misalnya : dihak opstal, dihak hipotek, dihak tanggungan serta lainnya);
  - b. Kapal-kapal yang berukuran 20 meter kubik keatas.

Dibenda gerak ialah barang sebab disifat, ditujuan maupun ketetapan UU dijelaskan selaku benda bergerak. Dikelompokkan 2, yakni:

- a. Barang berdasar sifatnya gerak maknanya bisa memindahkan disuatu posisi keposisi lainnya, berupa kendaraannya (dicontohkan: isepeda, disepeda motor, dimobil); peralatan perkakasnya (misal: dikursi, dimeja, didalat tulis);
- b. Dibarang berdasar dipenetapan UU selaku benda gerak ialah seluruh kuasa mengenai berbagai benda Bergeraknya. Diibaratkan kuasa memetik hasil, dikuasa memakai, dihak perihal bunga wajib dibayarkan sepanjang hidup seorang, kuasa penuntutan dihadapan pengadilan supaya dana tunai ataupun berbagai bendanya beregerak dipasrahkan pada penggugat, serta lainnya.

Dalam hak kebendaan, barang mempunyai sifat perjanjian yaitu setiap perjanjian atas benda adalah perjanjian untuk mengadakan hak kebendaan. Oleh karena itu pada umumnya pada perjanjian hutang-piutang, dibenda dapat menjadikan selaku agunan dijaminan hutang ialah dibenda gerak dan tidak bergerak sesuai dengan pengaturan KUH Perdata dan diperundang-undangnya bersangkutan penjaminan. Karena pada pengaturan golongan dibenda bergerak serta tak gerak

akan berkaitan bersama hak kebendaan seperti penjaminan, *levering* (penyerahan) sudah teratur didalam perundang-undangannya.

Teknologi dan industri penerbangan, pesawat udara sendiri terus dikembangkan menjadi beberapa model dan bentuk sesuai dengan keinginan pasar yang mempertimbangan jarak jangkauan pesawat dan fungsi dipesawat udara tersebut. Dijelaskan bahwasannya dipesawat udara pada dasar terbagi menjadi dua jenis yang pembagian tersebut ditinjau dari bentuk sayapnya. Jenis pesawat udara tersebut antara lain yaitu *fix wing* (sayap tetap) dan *rotary wing* (sayap putar). Masing-masing jenis mempunyai beberapa model bentuk yang disesuaikan dengan fungsi penerbangan dan jarak jangkauan pesawat tersebut seperti pesawat penumpang, pesawat tempur, pesawat *swing wing*, helikopter dan *tilt rotor*.

Dari jenis pesawat udara tersebut maka pesawat udara yang mempunyai fisik sayap tetap dinamakan pesawat terbang, sedangkan yang bentuk fisik sayapnya berupa baling-baling yang berputar jika dioperasikan dinamakan helikopter. Kedua jenis pesawat tersebut teratur jelas pada UU dinomor 1 ditahun 2009 perihal Penerbangannya. dalam perkembangan zaman, teknologi dan industri bidang perkembangan terus mengembangkan pesawat udara, hingga menciptakan dipesawat udara tanpa awak, yaitu pesawat tersebut dapat dikendalikan dari jarak yang jauh oleh penerbang/pilotnya.

Pesawat udara tanpa awak dalam masyarakat lebih dikenal dengan istilah drone, namun drone belum diterjemahkan dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia. Sedangkan diPeraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 47 Tahun 2016 mengenai diubahnya dinomor PM 180 ditahun 2015 perihal Pengendalian Pengoperasian Pensisteman Pesawat Udara Tanpa Awak di Ruang Udara Yang Di Layani Di Indonesia menggunakan istilah pesawat udara tanpa awaknya.

DiPeraturan tersebut definisi dari pesawat udara tanpa awak ialah sesuatu dimesin terbang berguna dengan operasi dijarak jauh pada pilot ataupun sanggup mengontrol sendirinya memakai hukum aerodinamika<sup>5</sup>. Pesawat udaranya dan dipesawat udara tanpa awaknya mempunyai persamaan dan perbedaan. Persamaan dari pesawat udara dan pesawat udara tanpa awak yaitu keduanya merupakan benda yang memanfaatkan wilayah udara untuk penerbangan. Sedangkan perbedaannya dapat dilihat dari bentuk fisik dan mesin pesawat udara yang semakin modern. Bentuk fisik pesawat udara tanpa awak lebih kecil dibandingkan pesawat udara karena pesawat udara tanpa awak dapat dioperasikan oleh pilot/penerbang dari jarak yang jauh bahkan mampu mengendalikan dirinya sendiri dengan teknik aerodinamika sehingga tidak memerlukan kokpit untuk pilot.

Selain bentuk fisiknya yang lebih kecil dari pesawat udara, harga pesawat udara tanpa awak yang lebih terjangkau sehingga dapat menjadi penunjang kegiatan untuk mempermudah pekerjaan manusia. Pada era modern pesawat udara tanpa awak juga memiliki kegunaan terpenting sekali sangat untuk pekerjaan orang seperti halnya untuk kepentingan penelitian, kepentingan militer, fotografi, hingga menjadi hobi bagi komunitas pesawat udara tanpa awak.

---

<sup>5</sup>Republik Indonesia, *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 180 Tahun 2015 Tentang Pengendalian Pengoperasian Sistem Pesawat Udara Tanpa Awak di Ruang Udara Yang Di Layani Di Indonesia*, Lampiran I Pendahuluan 1.2. definisi.



Dipasal 1 ayat (1) UU dinomor 1 ditahun 2009 perihal Penerbangan “dipenerbangan ialah sebuah persatuan sistemnya meliputi atas eksploitasi diwilayah udaranya, angkutan udaranya, dinavigasi penerbangannya, keselamatannya maupun keamanannya, dilingkungan hidupnya, serta difasilitas penunjangnya dan diumumkan lainnya”. Jika menelaah dari dari norma tersebut, maka salah satu dari kesatuan sistem yang termasuk dalam penerbangan ialah dipesawat udaranya, karena dipesawat itu dijadikan salah satu kesatuan sistem mesin terbang yang memanfaatkan wilayah udara sebagai sarana penerbangan. Namun pengaturan terhadap pesawat udara tanpa awak pengaturannya masih belum secara jelas di dalam Perpu yang terkait penerbangan maupun pesawat udara tanpa awak itu sendiri.

Meskipun tidak diatur secara jelas tentang penggolongan pesawat udara tanpa awak sebagai benda, namun dapat diyakini bahwa pesawat udara tanpa awak merupakan suatu benda. Hal ini dikarenakan definisi dari benda merupakan barang yang dapat dikuasai oleh setiap subyek hukum yang mempunyai nilai yang berharga bagi pemiliknya. Pesawat udara tanpa awak dapat digolongkan sebagai benda karena pesawat udara tanpa awak merupakan benda yang dapat dikuasai oleh setiap subyek hukum dan mempunyai nilai yang berharga bagi pemiliknya. Dengan digolongkannya pesawat udara tanpa awak sebagai benda maka, melekat pula hak hak kebendaan pada obyek pesawat udara tanpa awak.

Untuk menghindari dualisme kepemilikan atau kepemilikan ganda, pada umumnya benda tersebut didaftarkan atau benda tersebut memang sebuah turunan dari benda yang ada sebelum obyek benda yang dimaksud itu ada, seperti halnya contoh sebuah pohon mangga disuatu pekarangan tanah milik seseorang, pada awalnya pohon tersebut tidak berbuah, tetapi pada saat pohon mangga tersebut berbuah, maka buah mangga sebagai benda tidak perlu didaftarkan karena secara langsung menjadi milik pemilik pekarangan tanah. Yang didaftarkan cukup tanah sebagai obyek bendanya karena tanah tidak ada turunan asalnya namun untuk mendapatkannya diperlukan perdagangan, tindakan sewa menyewa, warisan serta dilain sebagainya.

Untuk itupun pesawat udara tanpa awak juga dapat didaftarkan sama seperti pesawat udara yang merupakan asal perkembangan dari pesawat udara tanpa awak. Alasan yang sangat penting bagi perusahaan pesawat terbang untuk mendaftarkan pesawatnya pada suatu negara tertentu adalah bahwa pendaftaran tersebut secara efektif menghindarkan kemungkinan adanya pihak ketiga yang akan mengakui kepemilikan atas pesawat udara tersebut. Dengan kata lain, pendaftaran pesawat memberikan bukti yang sangat jelas (*prima fasie*) atas kepemilikan pesawat tersebut<sup>6</sup>.

Dari uraian tersebut maka, pendaftaran suatu benda sangatlah penting guna penjaminan dikepastian hukumnya dari dikepemilikan bendanya tersebut. Barang akan terdaftar dapat berupa dibenda bisa gerak ataupun tak bergerak, pendaftaran tersebut nantinya akan berpengaruh pada hak kebendaan yang melekat pada benda tersebut. Seperti halnya benda yang lainnya, dipesawat udara tanpa awaknya juga butuh didaftarkan namun, penggolongan dipesawat tersebut sebagai benda yang belum ditentukan dalam perundang-undnagan perlu dikaji secara konseptual.

---

<sup>6</sup>Cristopher Hill, *Maritim Law*, 5<sup>th</sup> Edition, LP:London, 1998, h. 24, dalam Agus Pramono, *Aspek Hukum Pendaftaran Pesawat*, Jurnal Fakultas Hukum Universitas Diponegoro: Semarang, 2013, h. 241.

Pada KUH Perdatanya tersedia 2 golongan besar benda ialah kebendaan gerak serta dibenda tak bergerak. Kebendaan bisa gerak karena sifatnya ialah sebuah bendanya bisa pindah ataupun dipindahkan<sup>7</sup>. Dibenda tersebut berdasar ketetapan UU selaku kebendaan Bergeraknya ialah semua kuasa mengenai berbagai bendanya bisa bergerak. Dimisalkan: dihak pemetikan hasilnya, dihak memakainya, dihak mengenai bunga wajib dibayarkan sepanjang hidupnya seorang, dihak penuntutan dihadapan pengadilan supaya uang tunai atau berbagai bendanya beregerak diserahkan pada seseorang (dipenggugat), dan dilain-lainnya.

Suatu kebendaan yang gerak karena sifatnya, ialah bendanya tak menggabung bersama tanah ataupun maknanya guna menyertakan ditanah ataupun dibangun, jadinya missal diperabot rumah (meubilair)<sup>8</sup>. Pada dasarnya kebendaan gerak dikarenakan sifatnya merupakan benda yang dapat dipindahkan, selama tidak mengikuti pengaturan benda bergerak yang dianalogikan menjadi benda tidak bergerak (*sui generis*) seperti kapal yang berukuran 20m<sup>3</sup>.

Benda yang digolongkan menjadi kebendaan tak bergerak pada prinsipnya merupakan dibenda tak bisa dipindahkan, seperti hal-hal yang berkaitan dengan tanah. Kebendaan tersebut bisa terbagi jadi 3 golongan<sup>9</sup> diantaranya :

a. Dibenda Tak Bergerak Sebab Karakternya

Kebendaan yang tak gerak dikarenakan sifatnya teratur dipasal 506 KUH Perdatanya. Dimaksudkan karena sifatnya karena secara nyata benda itupun tidaklah bisa memindah tempat, dimisalkan contoh tanah dan segala sesuatu diatasnya, hasil-hasil bumi seperti tambang yang belum diambil dari pertambangan.

b. Dibenda Tak Bergerak Sebab Peruntukkannya Atau pun Ditujuan Penggunaannya

Pengaturan terhadap kebendaan tak gerak sebab peruntukkannya ataupun penujuan penggunaannya diatur dalam dipasal 507 KUH Perdata. Benda tidak bergerak karena peruntukkannya melekat pada benda utama seperti hasil-hasil dari produksi pabrik, benda yang diletakkan didalam rumah yang tidak dapat dipindahkan/menyatu seperti dinding rumah.

c. Dibenda Tak Bergerak Sebab UU

Kebendaan tak gerak disebabkan UU teratur dipasal 509 KUH Perdata, yaitu benda-benda diatur khusus sebagai benda tidak bergerak seperti dikawal ukurannya melebihi dari 20 m<sup>3</sup> didaftarkan dan mempunyai tanda kebangsaan.

Jika dilihat dari bentuk fisiknya, dipesawat udara tanpa awak ialah golongan kebendaan gerak, berbeda dengan pesawat udara yang masing-masing jenisnya yaitu pesawat terbang dan helicopter. Barang tersebut termasuk dibenda gerak memiliki

---

<sup>7</sup> Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Buku Ke Dua Tentang Kebendaan, Bab Ke Satu, Bagian Ke Empat, Pasal 509.

<sup>8</sup> Subekti, Pokok-Pokok Hukum Perdata, cetakan ke xxxiii, Intermasa:Jakarta, 2003, h. 62.

<sup>9</sup> Frieda Husni Hasbullah, *Hukum Kebendaan Perdata: Hak-Hak Yang Memberi Kenikmatan*, Ind-Hil-Co, 2005, h. 43-44, dalam HukumOnline. <https://m.hukumonline.com/klinik/detail/ulasan/cl4712/mengenai-benda-bergerak-dan-benda-tidak-bergerak/>, Online, Diakses pada 29 April 2020.

karakter *sui generis* yaitu didaftarkan disuatu negara dan mempunyai tanda kebangsaan yang merupakan kesepakatan bersama negara-negara dalam konvensinya diCape Town 2001 perihal keperluan bersama diperalatan Bergeraknya.

Meskipun semua benda dapat didaftarkan untuk menjamin kepastian hukum terhadap kepemilikan benda tersebut, tidak semua benda bergerak yang didaftarkan mempunyai sifat *sui generis* seperti kapal dan pesawat udara. Sepereti halnya mobil atau sepeda motor yang wajib didaftarkan untuk mendapatkan registrasi kepemilikan berupa Buku Pemilik Kendaraan Bermotor (BPKB), namun tidak memiliki sifat seperti kapal dan pesawat udara yaitu mempunyai tanda kebangsaan.

Pesawat udara tanpa awak wajib didaftarkan dan diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan dinomor PM 47 ditahun 2016 perihalnya pergantian mengenai Peraturan Menteri Perhubungan dinomor PM 180 ditahun 2015 perihalnya diPengendalian Pengoperasian Sistemnya diPesawat Udara Tanpa Awak di Ruang Udara Terlayani Di Indonesia menggunakan istilah pesawat udara tanpa awaknya. Namun didaftarkan bukanlah dipesawat udaranya sebagai obyek pesawat melainkan sebagai mesin terbang. Dengan demikian pesawat udara tanpa awak tidak mendapatkan tanda kebangsaan seperti halnya kapal dan pesawat terbang.

Setelah ditinjau dari konsep hukum benda, pesawat udara tanpa awak secara fisik dan sifat menyerupai benda bergerak karena dapat dipindahkan dan beratnya tidak melebihi 20m<sup>3</sup>, oleh karena itu penulis menyimpulkan bahwa pesawat udara tanpa awak merupakan golongan benda bergerak menurut sifatnya.

Ditelaah dari konsep benda, konsep pemberian jaminan hingga dasar hukum jaminan umum yang terdapat pada KUH Perdatanya ialah bagian dari pen sumberan hukumnya perdatamaka pesawat udara tanpa awak dapat dijadikan obyek jaminan hutang. Hal ini dikarenakan pesawat udara merupakan kebendaan gerak dikarenakan karakternya dapat dipindahkan dan tak melebihi berat 20 m<sup>3</sup>, pesawat udara tanpa awak juga memiliki nilai harga bagi pemilikinya dan dapat menjadi tanggungan bagi perikatan yang dibuat oleh pemilikinya.

Dengan demikian, pemilik dipesawat tersebut dapat menjadikan pesawat udara tanpa awak miliknya untuk dijadikan obyek jaminan hutang baik jaminan perorangan maupun jaminan khusus. Namun meskipun dapat dijadikan jaminan khusus, tidak semua jaminan khusus dapat menerima pesawat udara tanpa awak sebagai obyek jaminan hutang, hal ini dikarenakan bahwa jaminan-jaminan khusus mempunyai syarat-syarat dan ketentuan khusus terkait benda-benda yang dijadikan obyek jaminan hutang. Mengenai instansi penjaminan yang akurat pada dipesawat udara tanpa awak akan dibahas pada pembahasan selanjutnya.

## **2. Lembaga Jaminan Bagi Pesawat Udara Tanpa Awak**

Dipasal 1131 KUH Perdatanya memutuskan sebuah tanggungjawab teruntuk debitur guna menyerahkan penjaminan pada kreditur mengenai utangnya setelah ditperolehnya, minus tersedianya penjaminan yang ditetapkan secara special. Makanya seluruh diharta kekayaannya debitur sesudah tersedia ataupun akan ada otomatis dijadikan penjaminan saat seseorang itupun menciptakan persetujuan pinjaman walaupun perihal tersebut tidaklah diakui secara eksplisit di dalam perjanjiannya.

Berlainan mengenai penjaminan, dihukumnya sendiri mempunyai definisi bertentangan mengenai definisi dijaminannya. Jika jaminan merupakan suatu benda yang diberikan debitur kepada kreditur atau perjanjian hutang piutangnya dan merupakan simbol kesanggupan debitur untuk membayar hutang, maka dihukum penjaminan ialah gabungan ketetapan mengontrol ataupun bersangkutan bersama dijaminannya dalam rencana utang piutangnya (dipinjam uang) tersedia didalam bermacam Perpu masih diberlakukan sampai saat ini<sup>10</sup>. Dari uraian tersebut, dapat diambil kesimpulan bahwasannya dihukum penjaminan merupakan hukumnya mengontrol dijaminan piutangnya debitur kepada krediturnya.

Berdasarkan definisi tentang hukum jaminan, maka hukum jaminan mengandung beberapa unsur antara lain :

- a. Terdapat aturan mengenai hukum jaminan terletak didalam sumber hukumnya Indonesia serta aturan-aturan dihukum penjaminan yang berkembang di masyarakat;
- b. Terdapat debitur dan kreditur sebagai penyumbang serta pemeroleh jaminan, dipenyumbang jaminannya ialah berbagai manusia ataupun dibadan hukumnya membagikan objek penjaminannya pada pemeroleh jaminannya, tetapi pemerolehnya ialah berbadan hukum bisa mendapatkan obyek penjaminan hutang dari pemberi jaminannya;
- c. Terdapat obyek penjaminan hutang diserahkan oleh debitur kepada kreditur;
- d. Terdapat kesepakatan dihutang piutangnya menjadi persetujuan utama dipembebanan penjaminan dilaksanakan oleh penyumbang jaminannya bermaksud guna memperoleh akomodasi pengkreditan di bank ataupun instansi keuangan bukan bank<sup>11</sup>.

Pada definisi perihal dihukum penjaminan dan dijaminan, maka dihukum tersebut adalah saling berkaitan satu dengan yang lainnya. Hukum jaminan mengontrol perihal penjaminan hutang piutangnya didebitur kepada krediturnya sedangkan dijaminannya mengatur tentang segala sesuatu yang dijadikan obyek perjanjian hutang piutang yang merupakan simbol dari kesanggupan debitur untuk beritikad baik membayar hutangnya kepada debitur. Benda yang dijadikan obyek jaminan tersebut akan dikembalikan kreditur kepada debitur apabila hutang debitur telah dibayar lunas sesuai yang diperjanjikan dengan kreditur. Dengan demikian, maka dalam perjanjian hutang piutang tersebut terdapat prestasi.

Pada pengaturan jaminan di Indonesia, dihukum penjaminan ialah termasuk dihukum kebendaan, karena pada KUH Perdatanya telah mengatur perihal definisi, macam-macam objek serta berbagai kuasa dikebendaan teruntuk yang membagikan kenyamanan atau yang bersifat penjaminan. Pengaturan-pengaturan tersebut bisa diperoleh dalam bukunya ke II KUH Perdatanya masih menjadi acuan hingga sekarang.

Jaminan yang ada dan di atur dalam pengaturan hokum Indonesia bisa diklasifikasikan kedalam berbagai macam diantaranya ialah :

- a. Jaminan terlahir sebab ketentuan UU serta penjaminan tercipta dikarenakan kesepakatan;

---

10 Riky Rustam, *Hukum Jaminan*, UII Press: Yogyakarta, 2017, h. 41-42.

11Ibid., h. 43.

- b. Jaminan yang terkategori penjaminan umumnya serta penjaminan khusus;
- c. Jaminan berkarakteristik dikebendaan serta penjaminan berkarakter perseorangan;
- d. Jaminan mengenai kebendaan bergerak serta penjaminan mengataskan benda tak gerak; dan
- e. Jaminan yang mengendalikan objeknya serta penjaminan tanpa mendominasi kebendaannya.

Macam-macam penjaminan tersebut dapat digunakan debiturnya serta krediturnya dalam kesepakatan dihutang piutangnya dengan memperhatikan sifat-sifat benda jaminan yang digunakan untuk obyek jaminan. Macam-macam jaminan tersebut akan di jelaskan ialah sebagaimana berikut:

a. Dijaminan terlahir sebab ketentuan UU serta penjaminan tercipta dikarenakan kesepakatan

1. Jaminannya terlahir disebabkan ketentuan UU

Dijaminan tersebut yaitu Jaminan yang lahir tanpa tersedianya kesepakatan diseluruh pihaknya. Penjaminan berikut merupakan golongan dijaminan umumnya berdasar ketetapan dipasal 1131 KUH Perdatanya menyatakan diseluruh kebendaannya si pemilik utang, baik bergerak ataupun tak bisa gerak, baik setelah bahkan baru akan ada dihari selanjutnya selaku beban untuk semua hubungan individu.

Kecuali pengaturan penjaminan umumnya telah ditetapkan dipasal 1131 dan dipasal 1132 KUH Perdatanya, penjaminan terlahir dikarenakan ketetapan UU lain merupakan kuasa retensi teratur disejumlah Pasalnya KUH Perdata, dimisalkan kesepakatan disewa menyewa dan gadai.

2. Dijaminan Tercipta Karena Kesepakatan

Penjaminan diciptakan sebab adanya kesepakatan merupakan dijaminannya terlebih dahulu sepakati atau diperjanjikan seluruh dipihak pembuatnya, penjaminan berikut terbuat secara terpilih didalam kesepakatan serta bisa berwujud jaminan karakternya dikebendaan ataupun sifatnya perindividu. Golongan penjaminan tercipta dikarenakan kesepakatan berupa dihipotek, digadai, difidusia, dipenanggungan ataupun dijaminan perorangan, kuasa tanggungannya.

b. Jaminan yang terkategori penjaminan umumnya serta penjaminan khusus

1. Dijaminan Umumnya

Penjaminan umum merupakan dijaminan diatur oleh Undang-Undang yaitu dalamnya dipasal 1131 serta 1132 KUH Perdatanya bagaimana sudah diterangkan dipembahasan jaminannya tercipta sebab ditetapkan oleh UU.

2. Dijaminan Khususnya

Penjaminan khusus merupakan jaminannya tercipta dikarenakan tersedia kesepakatan hutang piutang diantara debiturnya serta krediturnya. Penjaminan ini bisa berbentuk dijaminan yang berkarakter kebendaan bahkan sifatnya perindividu. Bagi penjaminan disifatkan

kebendaan ialah terdapat benda atau kekayaan milik debitur atau si berutang yang dipakai sebagai obyek jaminan hutang, tetapi penjaminan karakternya perorangan ialah perjanjian hutang piutang meliputi manusia terpilih yang mampu terbayarkan ataupun terpenuhinya prestasi jikalau debiturnya lalai dalam pelaksanaan perjanjian atau wanprestasinya.

c. Jaminan berkarakteristik dikebendaan serta penjaminan berkarakter perseorangan

1. Penjaminan Kebendaan

Jaminan kebendaannya merupakan kesepakatan dihutang piutangnya terdiri didebitur serta dikreditur sebagai pihak pihak membuat persetujuan jaminan kebendaan guna menciptakan, menggantikan ataupun menghapus kuasa bendanya. Kreditur pada kesepakatan jaminan tersebut adalah penguasa dihak penjaminan, apabila pada saat berlakunya jaminan kebendaan, kreditur yang memberikan benda tanggungan/agunan kepada debitur dengan cara menyimpang atau pada saat perjanjian hutang piutang(perjanjian pokok)belum selesai dari yang telah diperjanjikan, maka jaminan kebendaan tersebut akan menjadi perjanjian biasa antar pihak.

Jaminan kebendaan diselenggarakan oleh lembaga jaminan yang memfasilitasi pengadaan jaminan yang resmi. Namun, jaminan kebendaan dapat dibedakan menjadi beberapa jenis lembaga-lembaga jaminan menurut sifat kebendaan gerak maupun tak bergerak. Penjaminan dikebendaan memiliki sifat istimewa yaitu dapat didahulukan, yaitu apabila debitur mempunyai hutang jaminan umum terhadap kreditur lain sedangkan debitur juga mempunyai perjanjian hutang terdapat kreditur berupa jaminan kebendaan, maka kreditur jaminan kebendaan dapat meminta haknya didahulukan daripada kreditur lainnya.

Perjanjian jaminan mempunyai sifat *accessoir*, yang dimaksud *accessoir* adalah persetujuan imbuhan mengikuti kesepakatan pokoknya. Dikesepakatan pokok merupakan perjanjian diciptakan sekurang-kurangnya dua subyek hukum untuk melakukan perjanjian hutang piutang yang diikuti oleh perjanjian tambahan yaitu berupa jaminan kebendaan maupun jaminan perorangan. Dipersetujuan imbuhanannya itupun bermaknakan supaya menciptakan kenyamanan dan aman antara krediturnya serta debitur dan merupakan simbol kesanggupan pelunasan dalam melaksanakan perjanjian pokok.

Sifat *accessoir* yang ada pada perjanjian jaminan bisa menyebabkan berbagai akibat hukumnya antara lain :

1. Timbul ataupun hilangnya persetujuan tambahannya berdasar kesepakatan utamanya;
2. Jikalau dikesepakatan pokok batal, berdampak persetujuan tambahannya juga dibatalkan;
3. Jikalau kesepakatan pokoknya dialihkan, maka persetujuan tambahannya akan beralih juga.

Akibat-akibat hukum tersebut menegaskan bahwa antara

perjanjian pokok dan perjanjian tambahan saling berkaitan, maka penulis menyimpulkan bahwa perjanjian jaminan kebendaan mempunyai “pangkat” lebih tinggi dari pada perjanjian umum. Simpulan penulis dikarenakan apabila pada perjanjian jaminan, obyek jaminan yang merupakan perjanjian tambahan diberikan debitur ke kreditur sedangkan perjanjian pokok masih berlaku mengakibatkan turunya perjanjian kebendaan ke perjanjian umum

## 2. Dijaminan Perorangan

Penjaminan perindividu merupakan jaminannya menyebabkan akibat hukum langsungnya terhadap kreditur dan debitur, jaminan perorangan sebatas bisa mempertahankan aset kekayaannya debitur pada lazimnya. Jadi seluruh harta debitur yang melakukan perjanjian hutang piutang menjadi jaminan atas perjanjiannya tersebut jika debitur wanprestasi.

Dalam KUH Perdata pengaturan jaminan perorangan ialah seluruh kebendaannya pengutang, bergerak ataupun tak gerak, telah tersedia ataupun baru akan tersedia dikelanjutan hari, dijadikan pembebanan teruntut semua hubungan perindividuannya.

### d. Jaminan mengenai kebendaan bergerak serta penjaminan mengataskan benda tak gerak

#### a. Dijaminan mengenai benda bergeraknya

Penentuan institusi jaminan untuk benda dapat ditentukan dari disetiap macam kebendaan tersebut. Penjaminan atas barang gerak dapat dilakukan dengan cara gadai dan difidusia. Ketetapan perihal gadai teratur KUH Perdata dipasal 1150, sedangkan penjaminan fidusianya teraturnya didalam UU dinomor 42 ditahun 1999 perihal Jaminan Fidusianya.

#### b. Dijaminan Atas Benda Tidak Bergerak

Sama seperti jaminan atas kebendaan bergerak, penjaminan mengenai kebendaan tak gerak ditentukan berdasarkan jenis bendanya. Penjaminan atas benda tersebut dibebankan pada hak tanggungan dan hipotek.

### e. Jaminan yang mengendalikan objeknya serta penjaminan tanpa mendominasi kebendaannya

Pemberian penjaminan bersama penguasaan kebendaan yang terjaminan misalnya ialah digadai maupun kuasa retensinya, sedamgkan dipenjaminan memberikannya tanpa dikuasainya benda tercontohkan ialah dihipotek, difidusia, serta *previlege*<sup>12</sup>.

Untuk menjamin kepastian hukum terkait institusi penjaminan akurat bagi dipesawat udaranya tanpa awak, diperlukan telaah konseptual terkait sifat pesawat udara tanpa awak sebagai benda dan tinjauan konseptual untuk menentukan lembaga jaminan yang tepat bagi obyek tersebut. Ditinjau secara yuridis normatif, dipesawat tersebut merupakan suatu mesin terbangnya dapat dikendalikan berjarak yang jauh

---

<sup>12</sup>*Ibid.*, h. 54.

pada pilot/penerbang ataupun dapat mengontrol sendirinya bersamaan dihukum aerodinamikanya. Sedangkan pesawat udaranya merupakan kesatuan dari rangka pesawat udara dan mesin pesawat udara yang dirangkai menjadi suatu obyek utuh tak terpisahkan yang dinamakan pesawat udara. Pesawat udara sendiri dapat dibedakan menjadi pesawat terbang dan helipoter, keduanya mempunyai kesamaan yaitu terangkai dari rangka pesawat dan mesin yang menjadi satu obyek tak terpisahkan.

Jika menelaah secara normatif pesawat udara mempunyai beberapa ketentuan rangka dan mesin antara lain :

- a. Jumlah minimal 8 orang terdiri awak pesawatnya ataupun berbagai barang berat lebih 2.750 kg untuk rangka pesawat terbang;
- b. Jumlah minimalnya 5 orang diantaranya awak pesawatnya ataupun berbagai barang melebihi 450 kg untuk rangka helikopter; dan
- c. Mempunyai mesin dengan gaya dorong paling sedikit 1750 lbs atau setaranya, sedangkan dipesawat udaranya diserahkan mesin turbinnya ataupun teknologi pistonnya memiliki ketentuan sedikitnya 550 kekuatan kuda terpakai pesawat terbang tersebut guna melepas landaskan.

Dari ketentuan rangka dan mesin tersebut wajib dicatat oleh instansi penerbangannya berkuasa disuatu negara untuk dirangkai menjadi satu kesatuan obyek pesawat. Rangka dan mesin yang dirangkai menjadi obyek pesawat udara tersebut menjadi satu kesatuan benda dinamakan pesawat udara. Dalam menggunakan jaminan kebendaan bagi pesawat udara, obyek pesawat udara tidak dapat dipisah-pisahkan antara rangka dan mesin atau peralatan lainnya, melainkan harus satu kesatuan obyek (*totaliteit*).

Sedangkan secara normatif, dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 47 Tahun 2016 Perihal Pergantian Mengenai Diperaturan Menteri Perhubungan dinomor PM 180 ditahun 2015 Perihalnya Dipengendalian Pengoperasiannya Sistem Dipesawat Udara Tanpa Awak di Ruang Udara Yang Di Layani Di Indonesia. Pada pesawat itupun merupakan dimesin terbangnya dapat dikendalikan sejarak yang jauh kepada pilotnya ataupun penerbang atau dapat mengontrol didirinya sendiri memakai dihukum aerodinamikanya. Dari pengertian tersebut dipesawat udara dan pesawat udara tanpa awaknya adalah berbeda. Dipesawat udaranya terdiri dari rangka pesawat udara dan mesin yang dirangkai menjadi obyek pesawat udara sedangkan pesawat udara tanpa awak hanya terdiri 1(satu) mesin yang dapat terbang dengan kendali jarak jauh.

Selain itu besaran tenaga atau gaya dorong diantara dua obyek tersebut juga berbeda. Pada pesawat udara mesinnya memiliki paling sedikit 1750 lbs atau setaranya, jika diberi mesin dengan teknologi turbin atau teknologi piston maka mesin pesawat udara paling sedikit memiliki 550 tenaga kuda untuk lepas landas. Sedangkan pesawat udara tanpa awak hanya memiliki dibawah 1750 lbs. dengan mesin yang lebih kecil tenaganya, pesawat udara tanpa awak hanya mampu terbang dengan jangkauan pendek tidak sama seperti pesawat udara pada umumnya. Dengan demikian secara normatif perlengkapan yang membentuk pesawat udara tanpa awak adalah berbeda dengan pesawat udara, pesawat udara terbentuk dari rangkaian rangka dan mesin sedangkan pesawat udara tanpa awak hanya terdiri dari mesin. Oleh karena itu lembaga jaminan pesawat udara tidak tepat bagi pesawat udara tanpa awak, karena pesawat udara tanpa awak bukan suatu obyek pesawat udara yang terdiri dari rangka dan mesin melainkan hanya sebuah mesin terbang.



Lembaga jaminan kebendaan ada 4 (empat) yaitu hak tanggungan, hipotek, fidusia, dan gadai. Oleh karena lembaga jaminan bagi pesawat udara tidak tepat bagi pesawat udara tanpa awak, maka penulis akan meninjau secara konseptual pada masing-masing lembaga jaminan untuk mendapatkan lembaga jaminan yang tepat bagi pesawat udara tanpa awak demi menjamin kepastian hukum.

Kuasa tanggungan merupakan di hak pembebanan mengenai kuasanya terhadap tanah selaku pemaknaan UU dinomor 5 ditahun 1960 perihal diperaturan dasar pokok-pokoknya agraria, berikut ataupun tidak berbagai kebendaan lainnya dijadikan kesatuan bersama tanah tersebut, bertujuan melunasi hutangnya tertentu diberikannya posisi terpenting dikreditur tertentu terhadap berbagai kreditur lainnya<sup>13</sup>. Didalamnya undang-undang hak tanggungan, telah diatur beberapa obyek bisa menjadikan obyek kuasa pembebanan, antara lain di hak kepemilikan, di hak guna usahanya, di hak guna bangunannya, serta di hak pakai atas tanahnya.

Oleh karena obyek hak tanggungan merupakan kebendaan bersangkutan mengenai tanah maka, institusi penjaminan di hak tanggungannya tidak tepat bagi pesawat udara tanpa awaknya karena di pesawat tersebut bukanlah obyek berhubungan mengenai tanah. Makanya demikian perlu peninjauan di instansi penjaminan lain untuk menentukan lembaga jaminan yang tepat bagi obyek tersebut.

Lembaga jaminan kebendaan selanjutnya adalah hipotek. Dasar hukum hipotek berdasarkan di pasal 1162 KUH Perdatanya ialah sebuah kuasa di kebendaan mengenai berbagai bendanya yang tak bergerak, guna diambil teruntuk melunasi sebuah kesepakatan. Meskipun KUH Perdatanya ditentukan obyek hipoteknya merupakan kebendaan tak gerak, namun UU Pelayaran, lembaga jaminan untuk kapal adalah hipotek. Kapal merupakan benda bergerak namun dapat dihipotekkan dan dianalogikan menjadi benda tidak bergerak karena mempunyai sifat khusus yaitu benda tersebut didaftarkan dan mempunyai tanda kebangsaan. Dibandingkan dengan kapal UU Pelayaran, di pesawat udara tanpa awaknya merupakan mesin yang teregistrasi namun tidak mendapatkan tanda kebangsaan suatu negara. Oleh karena itu lembaga jaminan hipotek tidak tepat bagi pesawat udara tanpa awak.

Selain hak tanggungan dan hipotek, kelembagaan penjaminan selanjutnya ialah di fidusia. Fidusia merupakan institusi di jaminan kebendaan bagi barang Bergeraknya dengan pengalihan hak kepemilikan dari debitur kepada kreditur sebagai suatu jaminan hutang, sedangkan obyek jaminan fidusia masih dalam penguasaan debitur. Contoh benda yang di fidusiakan adalah Buku Pemilik Kebndaraan Bermotor (BPKB) sepeda motor. Dalam hal ini BPKB dialihkan dari debitur kepada kreditur untuk jaminan hutang, sedangkan sepeda motor masih dalam penguasaan debitur. Dibandingkan pesawat udara tanpa awaknya merupakan mesin terbang yang di registrasi atau didaftarkan sebagai mesin terbang namun hanya mendapatkan sertifikat mesin sebagai tanda mesin tersebut telah didaftarkan, bukan sebagai bukti kepemilikan mesin terbang tersebut. Maka secara normatif, lembaga jaminan fidusia juga tidak tepat bagi pesawat udara tanpa awak.

Lembaga jaminan kebendaan selanjutnya adalah gadai. Digadai ialah sebuah kuasa di dapatkan penagih mengataskan sebuah kebendaan bergerak. Benda itupun diberikan kepada peminjam ataupun pemegang kuasanya selaku penjaminan mengenai utang, serta memberikan kewenangan pada penagihnya agar pengambilan

---

<sup>13</sup>Republik Indonesia, *Undang-Undang Nomor 4 tahun 1996 Tentang Hak Tanggungan Atas Tanah Beserta Benda-Benda Yang Berkaitan Dengan Tanah*, Bab I Pasal 1 Angka 1.

pelunasan piutangnya serta objek tersebut dapat didahulukan dari berbagai penagih lainnya, terkecualikan pembiayaan dipenjualan selaku pelaksanaannya ketetapan atas tuntutan perihal kepemilikan ataupun kekuasaan, bahkan pembiayaan dipenyelamatan barang, diterbitkan sesudah benda itu selaku gadai serta wajib mendahulukan.

Faktor yang terkait dalam gadainya yaitu penerima atau pemegang gadai, memberi gadai atau menggadaikan, pihak yang menyerahkan benda gadai. Benda gadai juga mempunyai sifat *totaliteit* yaitu benda yang di jadikan obyek gadai tidak dapat dipisahkan dan menjadi satu kesatuan. Namun tidak ada batasan ketentuan khusus benda gadai, benda gadai berupa benda yang mempunyai nilai atau harga sehingga dapat digunakan untuk jaminan pelunasan hutang. Dipesawat udara tanpa awak yang berupa dimesin terbangnya didaftarkan sehingga mesin tersebut legal dan menjadi obyek benda. Pendaftaran mesin terbang sebagai pesawat udara tanpa awak teratur diPeraturan Menteri Perhubungan dinomor PM 163 ditahun 2015 perihal diPeraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 107 mengenai Pensisteman Pesawat Udara Kecil Tanpa Awak.

Pada peraturan tersebut menegaskan *a special certificate of registration is an evidence that the aircraft has been registered in Indonesia under special rules of registration for small civil unmanned aircraft*<sup>14</sup>. Ketentuan tersebut menjelaskan bahwa tujuan didaftarkannya mesin terbang pada pesawat udara tanpa awak adalah sebagai bukti bahwa pesawat udara tersebut telah didaftarkan sesuai dengan ketentuan perundang-undangan, bukan sebagai bukti kepemilikan obyek pesawat udara tanpa awak. Sehingga dengan didaftarkannya mesin terbang tersebut, mempunyai sifat yang *totaliteit* atau tidak dapat dipisah-pisahkan. Pesawat udara tanpa awak juga merupakan obyek benda yang mempunyai nilai jual dan dapat di kuasai/di haki oleh seseorang.

Oleh karena itu gadai merupakan lembaga jaminan yang menurut penulis lebih tepat untuk pesawat udara tanpa awak. Hal ini dikarenakan gadai merupakan lembaga jaminan kebendaan untuk benda bergerak sedangkan pesawat udara tanpa awak secara konsep merupakan benda bergerak. Selain itu pesawat udara tanpa awak tidak memiliki bukti kepemilikan hanya memiliki bukti pendaftaran sebagai bukti telah didaftarkan pada lembaga penerbangan yang berwenang di Indonesia, dengan demikian penyerahan (*levering*) dari pesawat udara tanpa awak adalah bendanya bukan buktinya. Penyerahan pesawat udara tanpa awak sebagai jaminan sama seperti penyerahan pada jaminan gad

## PENUTUP

### Kesimpulan

1. Berdasarkan pengulasan yang sudah tersampaikan penulis, benda merupakan barang bisa dikuasai oleh setiap subyek hukum yang mempunyai nilai yang berharga bagi pemilikinya. Setiap benda yang dimiliki subyek hukum dapat digunakan sebagai obyek jaminan hutang karena benda mempunyai sifat memberi kenikmatan dan sebagai jaminan. Dalam ketentuan perundang-undangan, tidak terdapat pengaturan terkait dengan pengaturan pesawat udara

---

<sup>14</sup>Menteri Perhubungan Republik Indonesia, *Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 163 Tahun 2015 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan sipilBagian 107 Tentang Sistem Pesawat Udara Kecil TanpaAwak*, sub bab 107.90.

tanpa awak sebagai obyek jaminan hutang. Namun pesawat udara tanpa awak merupakan suatu benda yang dapat dikuasai atau di haki oleh subyek hukum dan mempunyai nilai yang berharga bagi pemiliknya. Sebab setiap kebendaan bisa menjadi selaku objek penjaminan hutangnya, maka dengan demikian pesawat udara tanpa awak dapat dijadikan obyek jaminan hutang.

2. Berbeda dengan pesawat udara yang pembebanan jaminannya diatur secara jelas dalam UU dinomor 1 perihal penerbangannya, dipembebanan penjaminan hutang bagi dipesawat udara tanpa awak tidak diatur dalam perundang-undangan. Berdasarkan uraian yang telah disampaikan oleh penulis, pembebanan jaminan hutang bagi pesawat udara tidak sama dengan pesawat tersebut. Hal tersebut karena dipesawat udaranya merupakan obyek yang terdiri dari rangka pesawat dan mesin pesawat yang telah disertifikasi oleh lembaga yang berwenang disuatu negara sedangkan pesawat udara hanya merupakan mesin terbang tanpa rangka untuk mengangkut awak dan penumpang. Mesin terbang yang dijadikan obyek pesawat udara tanpa awak tidak didaftarkan untuk memperoleh tanda kebangsaan suatu negara seperti pesawat udara atau kapal, melainkan didaftarkan untuk memperoleh sertifikasi dari lembaga penerbangan yang berwenang sebagai bentuk legalitas benda. Dari berbagai jenis kelembagaan penjaminan kebendaannya ada di Indonesia, lembaga jaminan gadai adalah yang tepat untuk pesawat udara tanpa awak. Hal tersebut dikarenakan gadai merupakan lembaga jaminan dibenda Bergeraknya baik berbentuk ataupun tidak. Penyerahan barang jaminan pada gadai adalah secara langsung didebitur pada krediturnya dengan tujuan demi pelunasan hutangnya. Dengan demikian kesimpulan dari uraian penulis adalah pesawat udara bisa menjadikan obyek penjaminan hutangnya bersama kelembagaan dijaminan gadainya.

## **Saran**

Bedasarkan penguraian setelah dinyatakan penulis, makanya menyampaikan saran sebagai berikut :

1. Oleh karena dalam bidang penerbangan yang terus berkembang seperti dipesawat udara tanpa awak yang merupakan perkembangan dari pesawat udaranya, maka membutuhkan kajian kembali pada UU Nomor 1 Tahun 2009 Perihal Penerbangan. pengkajian ulang itupun perlu karena UU tersebut ialah awal hukum pokok bagi bidang penerbangannya Indonesia. Penulis memaknakan pengkajian ialah tentang aturannya perkembangan benda-benda obyek penerbangan karena dalam undang-undang tersebut belum mengatur hal tersebut, khususnya dipesawat udara tanpa awak. Padahal itupun merupakan salah satu obyek penerbangan. hal tersebut penting untuk menjamin kepastian hukum.
2. Setelah dilakukan pengkajian ulang, pemerintah dapat merevisi mengenai UU dinomor 1 ditahun 2009 perihal penerbangan menyangkut dengan kelembagaan penjaminan bendanya membebaskan dipesawat udara tanpa awak. Revisi tersebut hendaknya dapat mencantumkan secara jelas pembebanan jaminan kebendaan bagi pesawat udara tanpa awak seperti pembebanan jaminan bagi pesawat udara yang tercantum pada pasal 71 UU dinomor 1 ditahun 2009 perihal penerbangan.
3. Penulis mengajukan disaran selanjutnya ialah dipesawat udara tanpa awak tepatnya menagguhkan pada penjaminan kebendaan gadai karena gadai

merupakan lembaga jaminan bagi kebendaan gerak secara berbentuk ataupun tidak. Penyerahan dibenda jaminan pada gadai adalah secara langsung didebitur ke krediturnya dengan tujuan guna pelunasan hutangnya. Pesawat udara bisa menjadikan obyek penjaminan dihutangnya bersama kelembagaan penjaminan gadai karena karakteristik dari jaminan gadai tersebut dapat diterapkan pada pesawat udara tanpa awak untuk lembaga jaminan hutang.

## **Daftar Bacaan**

### **Buku**

Hardiman, Akhmad Yasir. *Mengenal Pesawat Terbang*.Banten: Talenta Pustaka Indonesia. 2020.

Subekti, *Pokok-Pokok Hukum Perdata cetakan ke xxxiii*, Intermedia, Jakarta, 2003.

Rocky Marbun, Deni Bram, Yuliasara Isnaeni, Nusya A, *Kamus Hukum Lengkap*, Visimedia, Jakarta Selatan. 2012.

- Peter Mahmud Marzuki. *Penelitian Hukum*. Kencana-Prenada Media Group. Jakarta. 2007.
- Moh.Nazir,*Metode Penelitian*. Ghalia Indonesia: Jakarta. 1998.
- I Made Pasek D. *Metodologi Penelitian Hukum Normatif Dalam Justifikasi Teori Hukum*. Pernada Media Group.Jakarta, 2016.
- C.S.T.Kansil dan Christine S.T.Kansil, *Pokok-Pokok Pengetahuan Hukum Dagang Indonesia*, Sinar Grafika:Jakarta, 2002.
- Riky Rustam, *Hukum Jaminan*, Ull Press:Yogyakarta, 2017.
- Subekti, *hukum perjanjian*, cetakan ke XII, Intermasa:Jakarta, 1990.
- Fajar Sugianto, *Perancangan & analisis Kontrak*, R.A.De.Rozarie:Surabaya, 2018.

## **Jurnal**

- Serly Amanda Putri, *Problem Hukum Hak Jaminan Kebendaan Atas Pesawat Udara Dalam Hukum Indonesia*, Yogyakarta:Ull (Skripsi Fakultas Hukum Universita Islam Indonesia), 2018.
- Eva Andari Ramadhina, Ambar Budhisulistiyawati. *Penerapan Asas Jaminan Fidusia dan Perjanjian Pada Pendaftaran Jaminan Fidusia Dalam Pembiayaan Konsumen*. Jurnal, Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret, 2017.
- Syukri Hidayatullah, *Kedudukan Hukum Hipotek Kapal Laut Dalam Hukum Jaminan dan Penetapan Hipotek Kapal Laut Sebagai Jaminan Perikatan*, Jurnal, Samarinda:Fakultas Hukum Universitas Mulawarman.
- Rismanto Pakaya, *Gaya Angkat Pesawat CASSA CN-215*, Universitas Sunan Giri:Surabaya, 1998.
- Anisah Firdausi, *Penerbitan Resi Gudang Sebagai Jaminan Hutang*, Universitas 17 Agustus 1945 Surabaya:Surabaya, 2017.
- Ifa Latifa Fitriani, *Jaminan Dan Agunan Dalam Pembiayaan Bank Syariah Dan Kredit Bank Konvensional*, Jurnal hukum & pembangunan fakultas syari'ah dan hukum UIN Sunan Kalijaga:Yogyakarta, 2016.
- Mochamad Dja'is, Ety Susilowati, Desy Pintoko Nirmolo, *Perjanjian Gadai BendaElektronik Di Jawa Tengah*, Universitas Diponegoro: Semarang, 2019.
- Agus Pramono, *Aspek Hukum Pendaftaran Pesawat*, Jurnal Fakultas Hukum Universitas Diponegoro: Semarang, 2013.
- M. Yasir, *Aspek Hukum Jaminan Fidusia*, FAI Universitas Muhammadiyah: Jakarta, 2016.
- Indah Kusuma Wardhani, *Pelaksanaan Pembebanan Hipotek Atas Kapal Pada PT. Bank Negara Indonesia(Persero),Tbk Cabang Pontianak*, Fakultas Hukum Universitas Borobudur:Jakarta.
- Dimas Nur A.P.S, *Perlindungan Hukum Bagi Bank Pemegang Hak Tanggungan Peringkat Kedua Dalam Eksekusi Obyek Hak Tanggungan* , Media Iuris Universitas Airlangga:Surabaya, 2018.

## **Undang-undang**

Kitab Undang-undang Hukum Perdata;

Kitab Undang-undang Hukum Dagang;

Undang-Undang Nomor 4 tahun 1996 Tentang Hak Tanggungan Atas Tanah Beserta Benda-Benda Yang Berkaitan Dengan Tanah;

Undang-Undang Nomor 42 tahun 1999 Tentang Jaminan Fidusia;

Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan;

Peraturan Presiden Nomor 8 Tahun 2007 Tentang Pengesahan *Convention On International Interest In Mobile Equipment* (Konvensi Tentang Kepentingan Internasional Dalam Peralatan Bergerak) Beserta *Protocol To The Convention On International Interest In Mobile Equipment On The Matters Specific To Aircraft Equipment* (Protokol Pada Konvensi Tentang Kepentingan Internasional Dalam Peralatan Bergerak Mengenai Masalah-Masalah Khusus Pada Peralatan Pesawat Udara);

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 47 Tahun 2016 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 180 Tahun 2015 Tentang Pengendalian Pengoperasian Sistem Pesawat Udara Tanpa Awak di Ruang Udara Yang Di Layani Di Indonesia;

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor KM 49 Tahun 2009 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 47 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 47*) Tentang Pendaftaran Pesawat Udara (*Aircraft Registration*);

## **Internet**

Bagian Perencanaan, Direktorat Jendral Perhubungan Udara, 2019, *Siap Hadapi Revolusi Industri 4.0*, (online), (<http://hubud.dephub.go.id/website/>), Diakses pada 19 Februari 2020).

Anonim, (online), *kokpit*, (<https://kbbi.web.id/kokpit>), Diakses pada 19 November 2019.

Frieda Husni Hasbullah, Hukum Kebendaan Perdata: Hak-Hak Yang Memberi Kenikmatan, Ind-Hil-Co, 2005, h. 43-44, dalam HukumOnline. <https://m.hukumonline.com/klinik/detail/ulasan/cl4712/mengenai-benda-bergerak-dan-benda-tidak-bergerak/>, Online, Diakses pada 29 April 2020.

Mantayborbir, Hukum Perbankan Dan Sistem Hukum Piutang Dan Lelang Negara, Pustaka Bangsa Press:Medan, 2006, hal. 38, dalam <http://repository.usu.ac.id/bitstream/handle/123456789/26770/Chapter%20II.pdf?sequence=3&isAllowed=y>, online, Diakses pada 30 April 2020.

## **Sumber Lain**

Konvensi Cape Town 2001 Tentang Kepentingan Internasional Dalam Peralatan Bergerak beserta Protokol Pada Konvensi Tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak mengenai Masalah-Masalah Khusus Pada Peralatan Pesawat Udara.

