

**KEBIJAKAN ASURANSI RANGKA PESAWAT (*AVIATION HULL
INSURANCE*) DALAM *LONDON AVIATION INSURANCE* DAN
IMPLEMENTASINYA DI INDONESIA**

(Skripsi)

Oleh

Rizka Tairi Ramadhani



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2021**

ABSTRAK

KEBIJAKAN ASURANSI RANGKA PESAWAT (AVIATION HULL INSURANCE) DALAM LONDON AVIATION INSURANCE DAN IMPLEMENTASINYA DI INDONESIA

**Oleh:
RIZKA LAILI RAMADHANI**

Asuransi rangka pesawat merupakan salah satu jenis asuransi kerugian yang melindungi pemilik pesawat atau setiap maskapai penerbangan dan produsen pesawat dari kerugian fisik pesawat dan atau rangka pesawat yang mengalami kerusakan, kecelakaan dan bahkan perawatan rutin dan atau yang diatur lain di dalam polis. Saat ini belum ada pengaturan ataupun Konvensi Internasional yang secara khusus mengatur mengenai ketentuan hukum mengenai asuransi rangka pesawat, hanya saja pengaturan mengenai asuransi rangka pesawat di beberapa negara mengikuti *guidance* pada *London Aviation Insurance Policy*.

Skripsi ini bertujuan untuk menganalisa bagaimana Implementasi *London Aviation Insurance Policy* pada Hukum Nasional Indonesia Metode penelitian dalam penelitian ini adalah penelitian yuridis normatif. Pengaturan *Aviation Hull Insurance* di Indonesia didasarkan pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan secara khusus diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 52 Tahun 2018 tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 47 tentang Pendaftaran Pesawat Udara (*Aircraft Registration*), serta peraturan mengenai reasuransi bagi perusahaan asuransi yang akan bekerjasama dengan perusahaan asuransi lainnya yang diatur secara khusus oleh OJK dalam Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Republik Indonesia Nomor 39/POJK.05/2020 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 14/POJK.05/2015 Tentang Retensi Sendiri dan Dukungan Reasuransi Dalam Negeri dan juga sebagai pengawas dari polis itu sendiri. Pengaturan mengenai kebijakan dalam asuransi rangka pesawat mulai dari pertanggung jawaban yang diberikan pihak penanggung kepada tertanggung sudah secara jelas diatur dalam *London Aviation Insurance Policy*, begitu juga dengan pengecualian yang tertera dalam polis jika terjadi hal-hal yang diluar kendali. Kebijakan dalam *London Aviation Insurance Policy (Lloyd's Aircraft)* diadopsi oleh Indonesia dengan mengadakan beberapa perubahan yang telah disesuaikan dengan keadaan perasuransian penerbangan di Indonesia. Hasil dari penyesuaian *London Aviation Insurance Policy* kemudian disusun dan diimplementasikan di

Indonesia menjadi *Indonesian Standard Aviation Policy* yang juga digunakan sebagai polis standar aviasi dan pengaturan kebijakan dalam penerbangan di Indonesia.

Keyword: Asuransi Rangka Pesawat, Perusahaan Asuransi, *London Aviation Insurance Policy/Lloyd's* (Kebijakan Asuransi Penerbangan London/Lloyd's).

ABSTRACT

AVIATION HULL INSURANCE POLICY IN LONDON AVIATION INSURANCE AND ITS IMPLEMENTATION IN INDONESIA

**by:
RIZKA LAILI RAMADHANI**

Aviation hull insurance is a type of loss insurance that protects aircraft owners or every airline and aircraft manufacturer from physical losses of aircraft and or aircraft frames that are damaged, accidents, and even routine maintenance and or otherwise regulated in the policy. Currently, there are no regulations or international conventions that specifically regulate the legal provisions regarding aviation hull insurance. It's just that the regulations regarding aviation hull insurance in several countries follow the guidance in the London Aviation Insurance Policy. This thesis aims to analyze the implementation of the London Aviation Insurance Policy into Indonesian National Law. The research method in this research is normative juridical research. The Regulation of Aviation Hull Insurance in Indonesia is based on Law Number 1 of 2009 concerning Aviation and specifically regulated in Regulation of the Minister of Transportation Number PM 52 of 2018 concerning Civil Aviation Safety Regulations Section 47 concerning Aircraft Registration, as well as regulations regarding reinsurance for insurance companies that will cooperate with other insurance companies specifically regulated by the OJK in Regulation of the Financial Services Authority Number 39/POJK.05/2020 concerning the Second Amendment to the Regulation of the Financial Services Authority Number 14/POJK.05/2015 concerning Self Retention Arrangements regarding policies of aviation insurance starting from the coverage provided by the insurer to the insured have been clearly regulated in the London Aviation Insurance Policy, as well as the exceptions stated in the policy in the event of things that are out of control. The policy of the London Aviation Insurance Policy (Lloyd's Aircraft) was adopted by Indonesia by making several changes that have been adapted to the situation of aviation insurance in Indonesia. The results of the adjustment of the London Aviation Insurance Policy were then compiled and implemented in Indonesia into an Indonesian Standard Aviation Policy, which is also used as an aviation standard policy and in-flight policy in Indonesia.

Keyword: Aviation Hull Insurance, Insurance Company, London Aviation Insurance Policy/Lloyd's.

**KEBIJAKAN ASURANSI RANGKA PESAWAT (*AVIATION HULL
INSURANCE*) DALAM *LONDON AVIATION INSURANCE* DAN
IMPLEMENTASINYA DI INDONESIA**

Oleh

Rizka Tairi Ramadhani

Skripsi

Sebagai Salah Satu Syarat Untuk Mencapai Gelar
SARJANA HUKUM

Pada

Bagian Hukum Internasional
Fakultas Hukum Universitas Lampung



**FAKULTAS HUKUM
UNIVERSITAS LAMPUNG
BANDAR LAMPUNG
2021**

Judul Skripsi

: **KEBIJAKAN ASURANSI RANGKA
PESAWAT (*AVIATION HULL INSURANCE*)
DALAM *LONDON AVIATION INSURANCE*
DAN IMPLEMENTASINYA DI INDONESIA**

Nama Mahasiswa

: **Rizka Laili Ramadhani**

No. Pokok Mahasiswa

: **1612011117**

Bagian

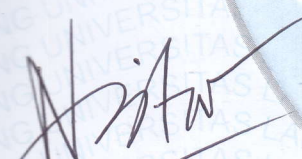
: **Hukum Internasional**

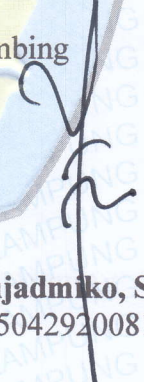
Fakultas

: **Hukum**

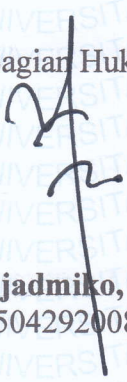


1. **Komisi Pembimbing**


Naek Siregar, S.H., M.Hum.
NIP 196010151990031001


Bayu Sujadmiko, S.H., M.H, Ph.D.
NIP 198504292008121001

2. **Ketua Bagian Hukum Internasional**


Bayu Sujadmiko, S.H., M.H, Ph.D.
NIP 198504292008121001

MENGESAHKAN

1. Tim Penguji

Ketua : Naek Siregar, S.H., M.Hum

Sekretaris/Anggota : Bayu Sujadmiko, S.H., M.H., Ph.D

**Penguji
Bukan Pembimbing : Abdul Muthalib Tahar S.H., M.Hum**

Naek Siregar
.....
Bayu Sujadmiko
.....
Abdul Muthalib Tahar
.....



2. Dekan Fakultas hukum



Dr. M Fakhri, S.H., M.S.
NIP. 96412181988031002

Tanggal Lulus Ujian Skripsi : 19 Juli 2021

PERNYATAAN

Yang Bertanda Tangan Dibawah Ini:

Nama : Rizka Laili Ramadhani
NPM : 1612011117
Bagian : Hukum Internasional
Fakultas : Hukum

Dengan ini menyatakan bahwa skripsi saya dengan judul **“KEBIJAKAN ASURANSI RANGKA PESAWAT (AVIATION HULL INSURANCE) DALAM LONDON AVIATION INSURANCE DAN IMPLEMENTASINYA DI INDONESIA”** adalah benar-benar hasil karya sendiri dan bukan hasil plagiat sebagaimana telah diatur dalam Pasal 27 Peraturan Akademik Universitas Lampung dengan Surat Keputusan Rektor No. 3187/H26/DT/2010.

Bandar Lampung, 19 Juli 2021



Rizka Laili Ramadhani
NPM 1612011117

RIWAYAT HIDUP



Penulis lahir di Bandar Lampung pada 20 Desember 1998.

Merupakan anak keempat dari lima bersaudara dari pasangan Ir. H. Edy Haryanto, MT., dan Hj. Endras

Worowati, B.Sc. Penulis menyelesaikan pendidikan formal di TK Kartika II-28, Bandar Lampung pada tahun 2002.

Kemudian penulis melanjutkan di Sekolah Dasar Negeri 2

Rawa Laut (Teladan) pada tahun 2004 sampai dengan tahun 2010. Selanjutnya melanjutkan sekolah ke jenjang Sekolah Menengah Pertama, tepatnya di SMP Kartika II-2 (Persit) Bandar Lampung dari tahun 2010 hingga 2013. Setelah itu pada tahun 2013-2016, penulis melanjutkan pendidikan di SMA Negeri 6 Bandar Lampung.

Pada tahun 2016 penulis diterima sebagai Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Lampung Fakultas Hukum melalui jalur Seleksi Nasional Masuk Perguruan Tinggi Negeri (SNMPTN). Selama menjadi mahasiswa, penulis aktif di berbagai organisasi kampus, seperti menjadi anggota aktif HIMA HI pada tahun 2018-2021 dan juga menjadi anggota aktif organisasi kepemudaan yang bergerak dibidang sosial yaitu AIESEC Universitas Lampung dibidang *Talent Management* periode kepengurusan 2017-2019.

PERSEMBAHAN

Bismillahirrahmanirrahim....

Puji syukur kami panjatkan kepada Allah SWT atas berkat, rahmat serta hidayah-Nya maka dengan segala kerendahan hati serta perjuangan dan jerih payah yang telah diberikan, penulis mempersembahkan karya ilmiah ini kepada:

Kedua orangtua, Papa dan Mama yang senantiasa memberikan dukungan semangat dan kasih sayang serta doa yang selalu dipanjatkan sehingga menjadi kekuatan bagi penulis untuk menyelesaikan karya ilmiah ini.

Keluarga, saudara serta sahabat yang juga selalu memberikan dukungan yang memotivasi penulis dalam menyelesaikan karya ilmiah ini.

Kepada Almamaterku tercinta Universitas Lampung,
yang menjadi saksi bisu dari perjalanan ini serta akan menjadi bagian dari cerita
kehidupanku kelak.

MOTTO

فَإِنَّ مَعَ الْعُسْرِ يُسْرًا

“So, surely with hardship comes ease.”

(Q.S. Al-Insyirah 94:5-6)

“If something's important enough, you should try. Even if the probable outcome is failure.”

(Elon Musk)

“If you think you're going to crash, step on the pedal harder.”

(BTS)

“No matter what happens in life, be good to people. Being good to people is a wonderful legacy to leave behind.”

(Taylor Swift)

“Dream, you will fully bloom. After all th hardships”

(Min Yoongi)

“Map out your future - but do it in pencil. The road ahead is as long as you make it. Make it worth the trip.”

(Penulis)

SANWACANA

Segala puji dan syukur penulis ucapkan kepada Allah SWT, karena berkat rahmat dan karunia-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul “**Kebijakan Asuransi Rangka Pesawat (*Aviation Hull Insurance*) dalam *London Aviation Insurance* dan Implementasinya di Indonesia**”. Sebagai syarat untuk menyelesaikan Program Sarjana (S1) pada Program Sarjana Fakultas Hukum Universitas Lampung. Penyelesaian karya ilmiah ini tidak lepas dari bantuan, partisipasi, bimbingan, dan doa dari berbagai pihak, baik secara langsung maupun tidak langsung, terutama kepada kedua orang tua saya sebagai rasa hormat atas tanggung jawab mereka dalam mendidik saya dan doa yang selalu di panjatkan kepada Allah SWT untuk penulis.

Penulis menyadari bahwa dalam penyusunan skripsi ini banyak hambatan serta rintangan yang penulis hadapi namun pada akhirnya dapat melaluinya berkat adanya bimbingan dan bantuan dari berbagai pihak. Untuk itu pada kesempatan ini penulis ingin menyampaikan ucapan terima kasih kepada pihak-pihak yang telah ikut terlibat baik secara langsung maupun tidak langsung:

1. Bapak Prof. Dr. Karomani, M.Si., selaku Rektor Universitas Lampung;
2. Bapak Dr. Muhammad Fakhri, S.H., M.S., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Lampung;

3. Bapak Bayu Sujadmiko, S.H., M.H., Ph.D., selaku Ketua Bagian Hukum Internasional;
4. Ibu Desy Churul Aini, S.H., M.H., selaku Sekretaris Bagian Hukum Internasional;
5. Bapak Naek Siregar, S.H., M.Hum., selaku Pembimbing Utama atas kesediannya meluangkan waktu, memberikan kritik dan saran, serta bimbingan, arahan dan dukungan kepada penulis dalam penyusunan skripsi ini, sehingga penyelesaian karya ilmiah ini dapat diselesaikan dengan baik;
6. Bapak Bayu Sujadmiko, S.H., M.H., Ph.D., selaku Pembimbing Kedua yang senantiasa meluangkan waktu, pikiran dan tenaga untuk memberikan saran, kritik dan dukungan kepada penulis. Terimakasih atas segala perhatian, ajaran dan ilmu-ilmu baru yang penulis dapatkan dari selama penyusunan skripsi ini. Dengan segala kesibukan dalam pekerjaan masih bersedia untuk membimbing dan menuntun penulis dalam menyusun skripsi ini;
7. Bapak Abdul Muthalib Tahar, S.H., M.Hum., selaku Pembahas I yang bersedia senantiasa meluangkan waktu, memberikan kritik, saran dan masukan sehingga penyelesaian karya ilmiah ini dapat diselesaikan dengan baik;
8. Ibu Yunita Maya Putri, S.H., M.H., selaku Pembahas II yang bersedia senantiasa meluangkan waktu, memberikan masukan, kritik dan saran yang berarti dalam penyusunan skripsi ini.
9. Ibu Emilia Susanti, S.H., M.H., selaku Pembimbing Akademik yang telah memberikan dan bantuannya selama penulis menimba ilmu di Fakultas Hukum Universitas Lampung.

10. Bapak/Ibu Dosen dan seluruh Staf Administrasi Fakultas Hukum khususnya Bagian Hukum Internasional, terimakasih atas ilmu, dukungan, arahan serta bimbingannya dalam proses penyelesaian karya ilmiah ini dan memberikan banyak ilmu pengetahuan selama menyelesaikan studi;
11. Ibu Eka Yulianti, selaku staf administrasi Hukum Internasional yang selalu membantu dalam hal administrasi demi kelancaran kuliah dan dalam penyelesaian skripsi ini;
12. Teristimewa kepada keluarga besar penulis, Mama dan Papa yang selalu memberikan kasih sayang kepada penulis mulai dari kecil hingga sekarang, Kakakku, terutama Almarhumah Kakakku (Ajeng Ersu DT), Adikku, dan Saudara yang telah memberikan dukungan, semangat serta perhatian kepada penulis. Tanpa cinta dari keluarga mungkin skripsi ini tidak dapat diselesaikan;
13. Sahabat-sahabat saya, Rainy, Elin, Ghina, Fidya, Intan, Atun, Septina, Windy, Fenny, Danita, Sandra, Winda, Febrian, Sharen, Ghea, Ica, Annisa, Ari, Nothe, Nabila, Bella, Syawall dan Sorta terimakasih untuk waktu kalian selama perkuliahan telah menjadi teman bagi penulis yang selalu memberikan semangat penulis hingga penyusunan skripsi ini;
14. Teman-teman angkatan 2016 yang tidak dapat disebutkan satu persatu serta teman-teman Bagian Hukum Internasional khususnya HIMA HI Angkatan 2016 yang selalu berbagi cerita dan keluh kesah bersama selama perkuliahan semoga kita semua bisa bertemu kembali di masa yang akan datang;
15. Teman-teman satu organisasi AIESEC in UNILA, teman-teman satu projek *SUMMER PROJECT 2018*, *Leader Youth Conference 2019* dan *Global*

Village Summer Project 2019 serta seluruh pihak yang telah memberikan bantuan, semangat dan dukungan dalam penyusunan skripsi ini, yang tidak dapat disebutkan satu persatu;

16. Rocket Digital Unila yang membantu saya dalam menyusun tatanan skripsi sehingga menjadi lebih tertata rapi;
17. Kepada idola saya BTS, Taylor Swift, dan One Direction yang telah membantu saya dalam meningkatkan semangat dan motivasi.
18. Semua pihak yang tidak dapat disebutkan satu persatu dan telah membantu dalam penyelesaian karya ilmiah ini, terimakasih untuk segalanya.

Semoga Allah memberikan balasan atas jasa dan budi yang telah diberikan kepada penulis. Akhir kata penulis menyadari sepenuhnya bahwa segala sesuatu dalam skripsi ini masih banyak terdapat banyak kekurangan dan masih jauh dari kata sempurna, akan tetapi penulis berharap semoga skripsi ini dapat berguna dan bermanfaat bagi para pembaca, khususnya bagi penulis dalam pengembangan dan pengalaman ilmu pengetahuan.

Bandar Lampung, Juli 2021

Penulis,

Rizka Laili Ramadhani

DAFTAR ISI

Halaman

BAB 1 PENDAHULUAN

A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah dan Ruang Lingkup Penelitian	10
1. Rumusan Masalah	10
2. Ruang Lingkup Penelitian	10
C. Tujuan Penelitian dan Manfaat Penelitian	11
1. Tujuan Penelitian	11
2. Manfaat Penelitian	11
D. Sistematika Penulisan	12

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Definisi Asuransi.....	14
1. Definisi Asuransi Penerbangan	15
2. Latar Belakang Sejarah Asuransi Penerbangan.....	17
3. Peran Pihak Ketiga (Pialang Asuransi/Broker) dalam Asuransi Pesawat	19
4. Kontrak	21
5. Ketentuan Aturan Hukum dalam Kontrak Asuransi Rangka Pesawat .	25
B. Konvensi Penerbangan Internasional.....	30
1. Konvensi Paris 1919 tentang Pengaturan Internasional Mengenai Penerbangan Udara.....	31
2. Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional.....	32
3. Konvensi Cape Town 2001 tentang Kepentingan Internasional yang Melekat pada Pesawat Udara.....	33
C. Jaminan Hipotik Terhadap Pesawat Udara	36
1. Pengertian Jaminan Hipotek Secara Umum	36
2. Tinjauan Hukum Mengenai Hipotek Sebagai Penjaminan/ Pembebanan Atas Pesawat Udara.....	37
3. Syarat-syarat pembebanan:.....	38
4. Permohonan Pendaftaran Hipotek, Mortgage.	38
5. Eksekusi Hipotek Pesawat Udara	39
6. Ciri-ciri Lembaga Hipotek Pesawat Udara.....	41
D. Kebijakan International Civil Aviation Organization (ICAO) dalam Standar Penerbangan	42
1. Sejarah dan Tujuan International Civil Aviation Organization (ICAO).....	42

2. Kebijakan ICAO dalam <i>Convention On International Civil Aviation Annex 1 to 18 International Civil Aviation Organization</i>	45
E. Prinsip-Prinsip Hukum Kontrak Internasional dalam UNIDROIT	54
F. Kerangka Hukum Nasional Terkait Asuransi Rangka Pesawat	61

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian	67
B. Pendekatan Masalah	67
C. Sumber Data, Pengumpulan Data dan Pengolahan Data	68
1. Sumber Data	68
2. Metode Pengumpulan Data	69
3. Pengolahan Data	70
D. Analisis Data	70

BAB IV HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. Kebijakan dalam Asuransi Rangka Pesawat dalam <i>London Aviation Insurance</i>	71
1. Asuransi Rangka Pesawat sebagai Syarat Utama dalam Kelayakan dan Registrasi Pesawat Terbang	71
2. Jenis-Jenis Perlindungan dalam Asuransi Pesawat	75
a. Asuransi Rangka Pesawat	75
b. Asuransi Kewajiban	80
3. Kebijakan Praktek Asuransi Rangka Pesawat dalam <i>London Aviation Insurance</i>	86
a. Perjanjian Asuransi Rangka Pesawat (<i>Aviation Hull Insurance</i>) dalam <i>London Aviation Insurance Policy</i>	86
b. Pengecualian dalam Kebijakan <i>London Aviation Insurance</i> terhadap Asuransi Pesawat	87
c. Definisi dalam Kebijakan <i>London Aviation Insurance</i> terhadap Asuransi Pesawat	90
d. Pertanggunggaan yang Diatur dalam Kebijakan <i>London Aviation Insurance</i>	91
B. Implementasi Kebijakan <i>London Aviation Insurance</i> dan Hukum Nasional Terkait Asuransi Rangka Pesawat (<i>Aircraft Hull Insurance</i>) di Indonesia	98

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan	102
B. Saran	104

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

BAB 1 PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi udara merupakan salah satu komponen sistem transportasi nasional maupun Internasional, yang pada hakikatnya memiliki peranan yang cukup penting dalam penyediaan layanan jasa angkutan dalam negeri maupun luar negeri. Melalui pesawat udara hubungan antar negara-negara di dunia semakin mudah. Saat ini masyarakat sudah mulai mempertimbangkan memilih menggunakan transportasi udara daripada transportasi umum lainnya dengan alasan kecepatan serta faktor keselamatan dan keamanan yang diterapkan.¹ Kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi khususnya di bidang penerbangan telah menciptakan berbagai jenis transportasi udara yang dapat melintasi berbagai negara yang disebut dengan penerbangan internasional.

Penyelenggaraan penerbangan sipil harus mengacu pada ketentuan norma hukum internasional dan nasional yang berlaku untuk menjamin keselamatan dan keamanan penerbangan. Keselamatan penerbangan adalah suatu kondisi dimana terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan ruang udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan dan fasilitas

¹ Gunaryadi, Ryan Firdiansyah, dkk, 2015, Keselamatan Penerbangan, Tinjauan Keselamatan Penerbangan Sipil di Indonesia, Jakarta : Mitra Wacana Media, hlm. 1

penunjang serta fasilitas umum lainnya.² Ada lima aspek teknologi yang membuat pesawat terbang tetap aman yakni; desain pesawat, roda pesawat, *Air Traffic Controller (ATC)*, teknologi kokpit atau *flight deck*, dan kabin pesawat. Meskipun transportasi udara menggunakan teknologi yang canggih seperti radio, radar dan alat pengaman mutakhir lainnya yang dapat mengurangi kecelakaan pesawat udara, namun semuanya itu belum cukup untuk mencegah terjadinya kecelakaan pesawat udara dalam penerbangan internasional maupun nasional, karena bagaimanapun canggihnya teknologi penerbangan tersebut, usaha manusia hanyalah menekan sekecil mungkin tingkat kecelakaan pesawat udara dengan berbagai usaha, kalau dapat mendekati *zero accident*.

Sepuluh tahun terakhir ini di Indonesia sudah terjadi cukup banyak kecelakaan pesawat yaitu diantaranya kecelakaan pesawat C-130H Hercules yang terjadi pada 20 Mei 2009 di Indonesia dan menewaskan 98 orang penumpang dan 2 orang warga lokal. Selanjutnya pada 9 Mei 2012 terjadi kecelakaan Sukhoi Superjet 100 (SSJ-100) di Gunung Salak, Jawa Barat, yang menewaskan seluruh penumpang dan kru pesawat berjumlah 45 orang, selanjutnya kecelakaan pesawat AirAsia QZ8501 yang terbang dari Surabaya menuju Singapura pada 28 Desember 2014 yang terjatuh di sekitar Laut Jawa dekat Selat Karimata itu menewaskan sebanyak 162 penumpang,³ serta yang baru-baru ini juga terjadi kecelakaan pada pesawat Sriwijaya Air SJ-182 pada 9 Januari 2021 yang terjatuh di perairan Kepulauan Seribu dan menewaskan seluruh penumpang yang berjumlah 62 orang.⁴

² Naek Siregar, *Air Rage Arrangement Between the United Kingdom and Indonesia Based on the Tokyo Convention 1963*, 2019, hlm 20.

³ <http://dephub.go.id/post/read/ending-kasus-kecelakaan-pesawat-sukhoi-ssj100-12841>

⁴ <http://dephub.go.id/post/read/menhub-tinjau-proses-identifikasi-jenazah-korban-jatuhnya-pesawat-sriwijaya-sj-182-di-rs-polri>

Salah satu cara maskapai penerbangan untuk menjaga kualitas jasa yang diberikan adalah dengan menjaga kualitas pesawat udara yang dimilikinya melalui perawatan yang prima dengan selalu melakukan peremajaan terhadap pesawatnya. Melakukan peremajaan pada pesawat bukanlah hal yang mudah bagi maskapai penerbangan, karena pesawat merupakan suatu barang yang padat modal. Mengingat harga pesawat yang sangat mahal, sehingga memberatkan pihak maskapai, maka dalam prakteknya guna melakukan peremajaan atau perawatan terhadap pesawat, maskapai penerbangan menggunakan cara lain yaitu melalui sewa guna usaha atau *leasing* pesawat udara. Walaupun *leasing* pesawat udara membawa banyak kelebihan khususnya bagi maskapai namun dalam prakteknya terdapat juga adanya kelemahan dalam *leasing* pesawat, yakni berkaitan dengan implementasi peraturan terkait *leasing* itu sendiri sehingga menyebabkan terjadinya sengketa dalam transaksi *leasing* pesawat udara tersebut.

Selain daripada persoalan di atas, kerugian yang dialami pihak maskapai penerbangan sendiri juga sangat besar apabila terjadi kecelakaan pesawat udara, maka dari itu setiap maskapai penerbangan yang akan beroperasi wajib untuk mengasuransikan pesawatnya yang akan mengudara. Semua pesawat yang mengudara di Indonesia harus terdaftar di Direktorat Jenderal Penerbangan Sipil Kementerian Perhubungan. Prosedur pendaftaran pesawat terbang telah diatur oleh Direktorat Jenderal Penerbangan Sipil Kementerian Perhubungan pada Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 52 Tahun 2018. Salah satu persyaratan pendaftaran pesawat udara di Direktorat Jenderal Penerbangan Sipil Kementerian Perhubungan menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 pasal 62 tentang Penerbangan adalah bahwa setiap orang yang

mengoperasikan pesawat udara wajib mengasuransikan pesawat udara yang dioperasikan.⁵

Pengertian umum dari asuransi sendiri ialah suatu kemauan untuk menetapkan kerugian-kerugian kecil (sedikit) yang sudah pasti sebagai pengganti (substansi) kerugian-kerugian besar yang belum pasti. Jadi, segala kerugian yang mungkin terjadi pada masa yang akan datang, kita pindahkan (*shift*) kepada perusahaan asuransi. Pengertian Asuransi menurut yang tercantum di dalam Buku Kesatu Bab IX Pasal 246 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) adalah:

"Asuransi atau Pertanggungan adalah suatu perjanjian dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang tertanggung, dengan menerima suatu premi, untuk memberikan penggantian kepadanya karena suatu kerugian, kerusakan atau kehilangan keuntungan yang diharapkan, yang mungkin akan dideritanya karena suatu peristiwa yang tak tertentu."

Pengertian Asuransi menurut Pasal 1774 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata:

"Suatu perjanjian untung-untungan adalah suatu perbuatan yang hasilnya, mengenai untung ruginya, bagi semua pihak, maupun sementara rusak, bergantung kepada kejadian yang belum tentu. Demikian adalah: perjanjian pertanggungan; bunga cagak hidup, perjudian dan pertaruhan."⁶

Pengertian asuransi dalam rumusan Pasal 1 ayat 1 Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 diatur lebih luas jika dibandingkan Pasal 246 KUHD karena tidak hanya melingkupi asuransi kerugian, tetapi juga asuransi jiwa. Dengan demikian objek asuransi tidak hanya meliputi harta kekayaan, tetapi juga jiwa/raga manusia.

⁵ Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan Pasal 62 ayat (1)

⁶ Kitab Undang-Undang Hukum Perdata Bagian 1, Pasal 1774

Hal ini dapat diketahui dalam Pasal 1 ayat 25 Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang perasuransian, yaitu: “Objek Asuransi adalah jiwa dan raga, kesehatan manusia, tanggung jawab hukum, benda dan jasa, serta semua kepentingan lainnya yang dapat hilang, rusak, rugi, dan/atau berkurang nilainya.”

Tujuan dari asuransi atau pertanggungan yaitu pertama sebagai pengalihan risiko, yakni dimana tertanggung berkehendak mengalihkan risiko yang mengancam harta kekayaan miliknya atau jiwanya. Dengan membayar sejumlah premi kepada perusahaan asuransi (penanggung), sejak itu pula risiko beralih kepada penanggung. Kedua sebagai pembayaran ganti kerugian, bila suatu ketika sungguh-sungguh terjadi peristiwa yang menimbulkan kerugian (risiko berubah menjadi kerugian), maka kepada tertanggung akan dibayarkan ganti kerugian yang besarnya seimbang dengan jumlah asuransinya.⁷

Pengertian mengenai asuransi terhadap rangka pesawat yaitu pertanggungan untuk asuransi rangka pesawat (*Aircraft Hull Insurance*) adalah pesawat udara, meliputi kerangka (tubuh) dan mesin pesawat, baling-baling, motor, dan semua peralatan yang merupakan bagian dari pesawat udara, termasuk perlengkapan yang dapat dilepaskan dari pesawat udara itu seperti kompas, radio, perlengkapan kabin, dan lain- lain, pengaturan mengenai asuransi rangka pesawat (*Aviation Hull Insurance*) didasarkan pada *London Aviation Insurance Policy*.

Pertanggungan dalam asuransi pengangkutan udara adalah pesawat udara dan muatannya (barang dan penumpang) terhadap bahaya yang menimpa, yang terjadi di bandar udara (*ground risks*) atau dalam penerbangan (*flight risks*).

⁷ Abdulkadir Muhammad, 1999, *Hukum Asuransi Indonesia*, Bandung, Citra Aditya Bakti, halaman 12-13

Pengaturan *Aviation Hull Insurance* di Indonesia didasarkan pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan beberapa konvensi internasional yang berkaitan dengan penerbangan yang telah diratifikasi dan disesuaikan dengan keadaan penerbangan di Indonesia. Konvensi tersebut antara lain Konvensi Paris 1919 (konvensi pertama mengenai pengaturan Internasional yang berkaitan dengan penerbangan udara), Konvensi Chicago 1944 (merupakan lanjutan dari Konvensi Paris 1919 yang mengatur mengenai penerbangan sipil internasional) dan Konvensi Cape Town 2001 (mengatur mengenai kepentingan internasional yang melekat pada pesawat udara). Secara umum, pengaturan mengenai *Aviation Hull Insurance* didasarkan pada *London Aviation Insurance Policy (Lloyd's Aircraft)* yang telah diratifikasi di Indonesia dengan mengadakan beberapa perubahan yang telah disesuaikan dengan keadaan perasuransian penerbangan di Indonesia. Hasil dari penyesuaian *London Aviation Insurance Policy* kemudian disusun menjadi *Indonesian Standard Aviation Policy* yang digunakan sebagai polis standar aviasi atau penerbangan di Indonesia.

Bukti perjanjian tertulis yang dilakukan oleh pihak perusahaan asuransi (penanggung) dengan nasabah pengguna layanan asuransi (tertanggung), isinya yaitu menjelaskan segala hak dan kewajiban antara kedua belah pihak tersebut dituangkan dalam polis asuransi. Polis sebagai dokumen tertulis mempunyai peran sangat penting dalam perjanjian asuransi, karena di dalam polis inilah dicantumkan hak dan kewajiban penanggung dan tertanggung. Dalam kepustakaan hukum asuransi, ahli hukum mengingatkan kepada para calon pembeli polis asuransi agar betul-betul membaca polis, sebab polis sebagai wujud

perjanjian asuransi mempunyai karakteristik tersendiri jika di bandingkan dengan perjanjian pada umumnya.

Menurut ketentuan Pasal 255 KUHD, perjanjian pertanggungan harus dilakukan secara tertulis dengan akta, yang diberi nama polis, polis ini sebagai alat bukti tertulis. Bagi para pihak baik Tertanggung maupun Penanggung, polis mempunyai arti yang besar atau sangat penting. Sebab polis merupakan bukti yang sempurna tentang apa yang mereka perjanjikan di dalam perjanjian pertanggungan itu. Tanpa polis maka pembuktian akan menjadi sulit dan terbatas.

Pada Pasal 257 KUHD memberi ketegasan, walaupun belum dibuatkan polis, asuransi sudah terjadi sejak tercapai kesepakatan antara tertanggung dan penanggung. Sehingga hak dan kewajiban tertanggung dan penanggung timbul sejak terjadi kesepakatan berdasarkan nota persetujuan. Bila bukti tertulis sudah ada barulah dapat digunakan alat bukti biasa yang diatur dalam hukum acara perdata. Ketentuan ini yang dimaksud oleh Pasal 258 ayat (1) KUHD. Syarat-syarat khusus yang dimaksud dalam Pasal 258 KUHD adalah mengenai esensi inti tertanggung dan penanggung seperti: penyebab timbul kerugian (*evenemen*); sifat kerugian yang menjadi beban penanggung; pembayaran premi oleh tertanggung; dan klausula-klausula tertentu.

Polis merupakan polis gabungan *comprehensive aircraft policy* dan biasanya digunakan polis *Lloyd's Aircraft* yang dikeluarkan oleh *Lloyd's London*. Di beberapa negara digunakan polis sendiri yang pada dasarnya disalin dari polis *Lloyd's Aircraft* dengan mengadakan perubahan seperlunya mengenai syarat-syarat jaminan untuk disesuaikan dengan kebutuhan negara yang bersangkutan.

Demikian di Indonesia, Dewan Asuransi Indonesia telah menyusun polis standar aviasi (*Indonesian Standard Aviation Policy*) dengan berpedoman kepada polis *Lloyd's Aircraft*. Untuk menghitung premi asuransi pesawat udara, faktor-faktor yang harus dipertimbangkan antara lain sebagai berikut:⁸

1. Frekuensi Kecelakaan

Frekuensi kecelakaan pesawat udara dapat diketahui dari data statistik mengenai klaim pesawat udara yang bersangkutan. Bila tertanggung sering mengajukan klaim untuk ganti rugi atas kerugian atau kerusakan pesawat udara, berarti pesawat udara sering mengalami kecelakaan atau kerusakan. Premi asuransi pesawat udara yang sering rusak ditentukan lebih besar dari premi asuransi pesawat udara yang jarang rusak.

2. Tipe/Jenis dan Umur Pesawat

Berbagai jenis pesawat dibuat oleh pabrik dengan berbagai macam rancangan dan konstruksi untuk memenuhi berbagai macam selera pemakai jasa, sehingga tidak sama daya tahannya terhadap bahaya udara. Pesawat udara yang dirancang dengan konstruksi yang baik berpengaruh terhadap besar kecilnya premi asuransi.

Umur pesawat udara berpengaruh atas daya tahan terhadap bahaya udara. Premi pesawat udara yang tua lebih besar dari premi asuransi pesawat udara yang muda umurnya.

3. Manajemen

Manajemen yang baik dapat mengurangi kerusakan pesawat udara, berarti manajemen dapat memperkecil premi asuransi.

⁸ <http://digilib.unimus.ac.id/files//disk1/105/jtptunimus-gdl-geshasahri-5245-2-bab2.pdf>

Penggunaan pesawat udara, untuk mengangkut penumpang atau mengangkut barang, apakah digunakan untuk melayani rute penerbangan yang tetap dan teratur (*regular airways service*), atau digunakan dengan cara mengikuti arus penumpang dan/atau arus barang. Pesawat udara yang digunakan untuk mengangkut penumpang dengan melayani rute tetap dan teratur lebih aman dari bahaya sehingga premi lebih rendah.

4. Besarnya Risiko

Semakin besar risiko yang dijamin semakin besar pula bahaya yang ditanggung, maka preminya pun besar. Lamanya pertanggungan berpengaruh terhadap besar kecilnya premi asuransi. Dalam perbandingan, premi untuk jangka panjang lebih kecil daripada premi untuk jangka pendek.

Besar nilai penggantian mengacu pada harga pesawat atau sama seperti peraturan asuransi kendaraan biasa. Misalnya, pada kasus jatuhnya pesawat Lion Air JT904 pada tahun 2013 di Bali, nilai asuransi yang bisa didapat diperkirakan sebesar Rp 40-50 miliar jika mengacu pada harga alat transportasi tersebut yang sekitar USD 80-90 juta. Besar klaim ini dihitung dari harga pesawat dan kemampuan perusahaan reasuransi penjamin polis.⁹

Peningkatan kecelakaan udara yang terjadi di Indonesia saat ini menunjukkan bahwa risiko penerbangan juga semakin meningkat pula, sehingga perlu adanya perlindungan bagi penumpang dan juga maskapai penerbangan, yaitu dengan melalui lembaga asuransi. Salah satu fungsi lembaga asuransi adalah menjadi lembaga *risk-sharing* atau *risk transfer* dimana dalam hal terjadi kerugian akibat

⁹ <https://kreditgogo.com/artikel/Asuransi-Kendaraan-dan-Umum/Mau-Tahu-Nilai-Pertanggungan-Asuransi-Kecelakaan-Pesawat-Ini-Ulasannya.html>

kecelakaan pesawat terbang, penumpang atau maskapai penerbangan tidak menanggung kerugiannya sendiri. Kecelakaan pesawat merupakan salah satu kejadian tidak pasti yang sering terjadi di Indonesia yang menyebabkan maskapai penerbangan harus mengasuransikan pesawat yang dimilikinya.

Pemerintah Republik Indonesia bertugas sebagai otoritas penerbangan di Indonesia yang bertanggungjawab terhadap dipatuhinya seluruh aturan, ketentuan, dan regulasi yang dikeluarkan *International Civil Aviation Organization* (ICAO), akan tetapi pertumbuhan bisnis transportasi udara belum diiringi dengan sistem hukum yang menopang pertumbuhan bisnis sektor tersebut, salah satunya adalah hukum mengenai pengaturan atas asuransi rangka pesawat. Oleh karena itu penulis memilih judul “Kebijakan Asuransi Rangka Pesawat (*Aviation Hull Insurance*) dalam *London Aviation Insurance* dan Implementasinya di Indonesia.”

B. Rumusan Masalah dan Ruang Lingkup Penelitian

1. Rumusan Masalah

- a. Bagaimana kebijakan asuransi rangka pesawat terbang dalam *London Aviation Insurance Policy*?
- b. Bagaimana implementasinya di Indonesia?

2. Ruang Lingkup Penelitian

Ruang lingkup dalam penelitian ini akan fokus terhadap kebijakan pada asuransi rangka pesawat secara global dan implementasinya di Indonesia berdasarkan ketentuan dalam *London Aviation Insurance Policy*.

C. Tujuan Penelitian dan Manfaat Penelitian

1. Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian yang telah dipaparkan di atas, maka tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui:

- a. Kebijakan asuransi pesawat terbang dalam *London Aviation Insurance Policy* dan bagaimana implementasinya di Indonesia.
- b. Untuk menganalisis mengenai kebijakan dalam *London Aviation Insurance Policy* yang dijadikan sebagai model dalam melakukan atau membuat perjanjian asuransi rangka pesawat.

2. Manfaat Penelitian

Manfaat dari penelitian ini terdiri dari dua aspek yaitu:

a. Manfaat Teoritis

Memberikan pengetahuan kepada masyarakat dan akademisi serta diharapkan penelitian ini dapat menjadi manfaat bagi para pembaca sebagai sumber atau referensi yang menjelaskan mengenai bagaimana kebijakan dalam asuransi rangka pesawat yang berlandaskan pada *London Aviation Insurance Policy*.

b. Manfaat Praktis

Sebagai kajian dan atau bahan literatur tambahan kepada para akademisi mengenai bagaimana kebijakan asuransi pada rangka pesawat terbang, sehingga peneliti berikutnya memiliki referensi dan teori baru yang dapat digunakan terhadap permasalahan yang sejenis.

D. Sistematika Penulisan

Sistematika penulisan ini untuk mempermudah pembahasan mengenai sistematika penelitian hukum yang sesuai dengan aturan maka penulis menjabarkan penelitian skripsi ini yang terdiri dari lima bab. Dalam tiap bab terbagi menjadi sub bagian sebagai berikut:

I. PENDAHULUAN

Pada bab ini akan dipaparkan apa yang melatarbelakangi penulis untuk meneliti yang sesuai dengan judul skripsi ini dan merumuskan masalah yang akan dibahas. Selanjutnya akan dijelaskan apa yang menjadi tujuan, manfaat, metode dan sistematika penulisan.

II. TINJAUAN PUSTAKA

Bab ini memuat pengertian-pengertian, konsep-konsep serta batasan-batasan mengenai segala hal yang berkaitan dengan judul skripsi dan permasalahan yang akan menjadi pedoman dalam pembahasan pada Bab IV.

III. METODE PENELITIAN

Bab ini membahas mengenai jenis penelitian, pendekatan masalah, sumber data, metode pengumpulan data, pengolahan data, serta analisis data yang digunakan oleh penulis dalam menyusun skripsi.

IV. HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Bab pembahasan ini memuat mengenai hasil penelitian untuk memecahkan masalah-masalah yang telah dirumuskan pada bab pendahuluan, yaitu mengenai bagaimana kebijakan terhadap asuransi rangka pesawat terbang dalam lingkup global yang sebagaimana telah diatur dalam *London Aviation Insurance Policy*.

V. PENUTUP

Bab penutup ini terdiri dari dua sub bab yaitu kesimpulan dan saran, sub bab kesimpulan memuat konklusi dari hasil penelitian pada bab pembahasan, sedangkan pada sub bab saran memuat terkait saran-saran yang dipaparkan oleh penulis berkaitan dengan hasil penelitian yang telah dilakukan.

BAB II TINJAUAN PUSTAKA

A. Definisi Asuransi

Perkembangan teknologi dan informasi yang begitu pesat membentuk *mindset* masyarakat Indonesia untuk berpikir lebih maju menyeimbangkan dengan laju perekonomian yang semakin hari semakin meningkat. Pertumbuhan ekonomi ini mempengaruhi minat masyarakat untuk mulai menggunakan jasa usaha asuransi. Tidak mengherankan jika dewasa ini usaha asuransi semakin banyak tumbuh dipasaran sebagai penawaran bagi masyarakat untuk mengalihkan risiko yang kemungkinan akan dihadapi sewaktu-waktu. Asuransi atau pertanggungan adalah suatu perjanjian yang dibuat oleh seorang penanggung yang mengikatkan diri pada 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 tentu.¹⁰

Fungsi dasar asuransi adalah suatu upaya untuk menanggulangi ketidakpastian terhadap kerugian khusus untuk kerugian-kerugian murni dan bukan untuk kerugian yang bersifat spekulatif, sehingga pengertian risiko dapat diberikan

¹⁰ Ridha Ari Setyono. *Tinjauan Kriminologi dan Hukum Pidana Mengenai Kejahatan Dalam Kegiatan Asuransi*. Jurnal Hukum Khaira Ummah Vol. 12. No. 4 Desember 2017.hlm. 969. (Lihat Khotibul Umam, Memahami & Memilih Produk Asuransi, Pustaka Yustisia. 2011, Yogyakarta. hlm. 5)

sebagai suatu ketidakpastian tentang terjadinya atau tidak terjadinya suatu peristiwa.¹¹ Asuransi sebagai salah satu lembaga keuangan bukan bank yang mempunyai peranan tidak jauh berbeda dari bank, yaitu bergerak dalam bidang layanan jasa yang diberikan kepada masyarakat dalam mengatasi risiko di masa yang akan datang melalui pembayaran premi. Premi yang dibayarkan dimanfaatkan untuk pelaksanaan pembangunan, salah satunya sumber modal pembangunan.¹²

Asuransi selaku lembaga keuangan bukan bank juga mempunyai peranan cukup besar sekali baik bagi masyarakat maupun bagi pembangunan. Adapun peranan tersebut berupa manfaatnya yang dapat disimpulkan dari uraian terdahulu sebagai berikut.¹³

1. Asuransi dapat memberikan rasa terjamin atau rasa aman dalam menjalankan usaha.
2. Asuransi dapat menaikkan efisiensi dan kegiatan perusahaan.
3. Asuransi cenderung ke arah perkiraan penilaian biaya yang layak.
4. Asuransi merupakan dasar pertimbangan dari pemberian suatu kredit.
5. Asuransi dapat mengurangi timbulnya kerugian-kerugian.
6. Asuransi merupakan alat untuk membentuk modal pendapatan atau untuk harapan masa depan.

1. Definisi Asuransi Penerbangan

Sebelum mendefinisikan asuransi penerbangan, kita harus merujuk pada asuransi umum. Dari perspektif hukum, Donald Bunker menjelaskan bahwa definisi dari

¹¹ Sri Redjeki Hartono, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*, Sinar Grafika, Jakarta, 1992, hlm. 1

¹²Sukadi Suratman dan Muhammad Junaidi. *Sistem Pengawasan Asuransi Syariah Dalam Kajian Undang- Undang Nomor 40 Tahun 2014 Tentang Perasuransian*. Jurnal USM Law Review Vol 2, No 1 Tahun 2019, hlm. 65

¹³ *Ibid*, hlm. 969

asuransi¹⁴ yaitu: “Asuransi adalah suatu kontradiksi dimana satu pihak yang disebut penanggung atau penjamin emisi untuk melakukan pertimbangan yang berharga, untuk mengganti kerugian pihak lain yang disebut sebagai tertanggung terhadap kerugian atau pertanggungjawaban dari risiko atau bahaya tertentu yang menjadi objek asuransi, terpapar atau sejak terjadinya peristiwa tertentu.”¹⁵

Asuransi pada dasarnya adalah bentuk penyebaran risiko yang memungkinkan risiko beberapa orang tersebar di antara banyak sehingga membuat mereka lebih mudah dikelola.”¹⁶ Sederhananya, “Asuransi adalah kontrak di mana perusahaan asuransi setuju untuk melakukan pembayaran kepada suatu pihak, umumnya disebut *tertanggung*, jika peristiwa yang dipertanggungjawabkan dalam kontrak terjadi.”¹⁷

Meskipun tidak ada definisi formal mengenai asuransi penerbangan secara khusus Margo membuat konsep berikut: “Secara luas, asuransi penerbangan mencakup asuransi risiko yang terkait dengan:

- a) Pembuatan, kepemilikan, operasi, dan pemeliharaan pesawat terbang, dan
- b) Pengoperasian fasilitas penerbangan di permukaan.”¹⁸

Perlu dicatat bahwa tidak seperti bisnis asuransi lainnya, perusahaan asuransi penerbangan biasanya berusaha untuk mengurangi risiko tinggi yang terkait dengan paparan kerugian atau kewajiban yang signifikan baik dengan menyatukan perusahaan asuransi lain atau dengan mereasuransikan sebagian risiko yang

¹⁴ Bunker, "Aircraft Financing", *supra* note 11 at 447, Article 2468 was replaced by Article 2389 of the present Civil Code of Quebec in 1980 [...]

¹⁵ *Ibid.*

¹⁶ Margo, *supra* note 3 at 9.

¹⁷ Wells, *supra* note 4 at 58.

¹⁸ Margo, *supra* note 3 at 10.

semula ditulis.¹⁹ Meskipun memiliki karakteristik unik dan pasar sendiri asuransi penerbangan tidak hanya memiliki kesamaan tetapi juga berakar pada asuransi laut.²⁰ Perusahaan asuransi penerbangan diatur oleh sistem hukum umum biasa atau kode sipil yang berlaku, tergantung dari mana kedua yurisdiksi kontrak tersebut pada awalnya dijalankan.

2. Latar Belakang Sejarah Asuransi Penerbangan

Asuransi penerbangan merupakan masalah yang sangat penting bagi maskapai penerbangan, pemerintah, perusahaan asuransi, serta masyarakat atau konsumen.. Pada awal tahun abad ke-20, asuransi penerbangan pertama kalinya ditulis oleh *Lloyd's of London* pada tahun 1911. Pasar asuransi di London langsung menjadi kiblat untuk asuransi pesawat.²¹ Perusahaan *Lloyd's of London* berhenti menulis tentang kebijakan penerbangan pada tahun 1912 setelah mengalami cuaca buruk di sebuah pertemuan udara serta menyebabkan kecelakaan dan akhirnya mengalami kerugian pada kebijakan yang pertama itu. Kebijakan penerbangan pertama ditanggung oleh komunitas *underwriting* asuransi laut. Spesialis asuransi penerbangan pertama muncul pada tahun 1924.

Pada tahun 1929, Konvensi Warsawa ditandatangani. Konvensi Warsawa adalah perjanjian untuk menetapkan syarat, ketentuan dan batasan tanggung jawab untuk pengangkutan melalui udara, ini adalah pengakuan pertama dari industri penerbangan seperti yang kita kenal sekarang. Menyadari bahwa harus ada sektor industri khusus, *International Union of Marine Insurance (IUMI)* pertama kali membentuk komite penerbangan dan kemudian pada tahun 1933 membentuk

¹⁹ *Ibid.*

²⁰ Margo, *supra* note 3 at 12-13; Diederiks-Verschoor, *supra* note 10 at 179.

²¹ Rod. D. Margo, *Aviation Insurance*, 3rd ed. (London Butterworths, 2000), at 1.

International Union of Aerospace Insurance (IUAI), yang pada saat itu terdiri dari delapan perusahaan asuransi penerbangan Eropa.

Pasar asuransi London masih merupakan pasar pusat tunggal terbesar untuk asuransi penerbangan. Pasar ini terdiri dari sindikat tradisional *Lloyd in London* dan banyak pasar asuransi tradisional lainnya. Di seluruh dunia ada pasar nasional yang didirikan di berbagai negara, masing-masing bergantung pada aktivitas penerbangan di masing-masing negara. Amerika Serikat (AS) memiliki persentase besar dari armada penerbangan umum dunia dan memiliki pasar yang besar. Menurut laporan 2014 dari *General Aviation Manufacturers Association (GAMA)*, ada 362.000 pesawat umum di seluruh dunia, dan 199.000 (atau sekitar 55%) berbasis di AS.

Berkenaan dengan asuransi penerbangan di Indonesia, belum ada tulisan pasti mengenai pengembangan asuransi penerbangan, tetapi kemungkinan akan tumbuh konsisten dengan perkembangan transportasi udara di Indonesia. Sebagian besar maskapai penerbangan kecuali penerbangan umum, menyediakan asuransi pertanggungjawaban dengan mempertimbangkan risiko potensi tinggi penumpang yang tidak diasuransikan. Jika terjadi kecelakaan pesawat perusahaan penerbangan dapat melakukan likuidasi jika mereka tidak mengasuransikan penumpang mereka. Itulah sebabnya industri asuransi tidak dapat dipisahkan dengan tanggung jawab perusahaan penerbangan.²²

²² Ms. Mia Hadiati, Dr. Gunawan Djajaputra & Dr. K. Martono, “*Laws and Regulations of Civil Aviation Insurance Applicable in Indonesia*”, *International Journal of Business and Management Invention*, Vol. 6, hal. 26, 2017.

3. Peran Pihak Ketiga (Pialang Asuransi/Broker) dalam Asuransi Pesawat

Pada dasarnya hubungan utama yang dikembangkan sebagai akibat dari kontrak asuransi timbul antara penanggung dan tertanggung, namun ada subjek lain yang biasanya terlibat dalam transaksi tersebut yakni antara lain broker, agen asuransi, agen penjamin emisi, reasuransi, pihak ketiga, *adjuster* dan *surveyor*. Sementara pialang asuransi umumnya bertindak sebagai agen tertanggung, sedangkan agen asuransi biasanya bertindak atas nama perusahaan asuransi.²³

Yang pertama yakni pialang asuransi/broker adalah orang yang melakukan suatu pertimbangan, meminta dan menegosiasikan penempatan risiko bagi tertanggung dan dianggap sebagai agen dari tertanggung dan bukan dari penanggung,²⁴ sedangkan agen asuransi adalah perwakilan dari suatu penanggung, dan dilimpahkan wewenang melalui kontrak agen untuk bertindak atas nama penanggung.²⁵ Terlepas dari kenyataan bahwa mereka mewakili kepentingan yang berbeda, maka baik broker maupun agen mengumpulkan komisi mereka dari perusahaan asuransi.²⁶

Sebagian besar asuransi penerbangan ditempatkan di pasar asuransi oleh pialang asuransi.²⁷ Pialang Asuransi/Broker adalah perusahaan yang memberikan jasa keperantaraan dalam penutupan asuransi dan penanggungan penyelesaian ganti rugi asuransi dengan bertindak untuk kepentingan tertanggung. Pialang digunakan karena pengetahuan khusus mereka tentang kondisi yang berlaku di pasar

²³ Margo, *supra* note 3 at 81.

²⁴ Wells, *supra* note 4 at 48.

²⁵ *Ibid.*

²⁶ Wells, *ibid.*; Bunker, "Aircraft Financing", *supra* note 11 at 451.

²⁷ Insurance can only be placed at Lloyd's by an admitted Lloyd's broker. *See* Lloyd's Brokers Byelaw No. 5 § 4 (1988).

asuransi, kemampuan mereka untuk berurusan secara bersamaan dengan banyak perusahaan asuransi di seluruh dunia, dan keahlian mereka dalam memberi saran kepada klien tentang kebutuhan asuransi khusus mereka.²⁸ Sebagai aturan umum, broker bertindak sebagai agen dari tertanggung dalam penempatan asuransi.²⁹ Broker juga dapat bertindak sebagai agen/marketing bagi perusahaan asuransi dalam memberikan polis dan mengumpulkan premi.³⁰

Pialang kemudian akan memilih penjamin emisi yang diyakini akan mengutip premi yang wajar dan yang keunggulannya kemungkinan besar akan dihormati oleh penjamin emisi lain. Pialang akan mendekati penjamin emisi ini dan menawarkan kepadanya sebagian dari asuransi yang akan ditulis. Jika para pihak dapat menyetujui premi dan syarat dan ketentuan asuransi lainnya, penjamin emisi akan menerima sebagian dari risiko dan menandatangani slip tersebut, sehingga menjadi pihak dalam kontrak asuransi dengan tertanggung.³¹

Penempatan asuransi dibuktikan dengan diterbitkannya polis asuransi atau *cover note* kepada tertanggung. Jika pihak ketiga, seperti pemodal, memerlukan bukti penempatan asuransi, pialang yang mewakili tertanggung akan menerbitkan sertifikat asuransi untuk efek ini. Dalam pembiayaan maskapai penerbangan, broker maskapai biasanya akan mengatur jaminan asuransi yang diperlukan untuk disahkan pada polis maskapai yang ada dan menerbitkan sertifikat yang sesuai

²⁸ For a detailed discussion of the procedure for placing risks in the international aviation insurance market, see MARCO, *supra* note 18, at 66.

²⁹ General Accident Fire & Life Assurance Corp. v. Tanter, [1984] 1 Lloyd's Rep. 58, 62 [Eng. Q.B.J (per Hobhouse, J.), *rev'd on other grounds*, [1984] 2 Lloyd's Rep. 529; American Airlines Inc. v. Hope, [1974] 2 Lloyd's Rep. 301, 304 (Eng. Q.B.) (per Lord Diplock).

³⁰ See, e.g., Transamerica Interway Inc. v. Commercial Union Assurance Co. Of S. Aft., 97 F.R.D. 419, 421 (S.D.N.Y. 1983).

³¹ Eagle Star Ins. Co. v. Spratt, [1971] 2 Lloyd's Rep. 116, 123 (Eng. C.A.); Insurance Co. v. Grand Union Ins. Co., [1990] 1 Lloyd's Rep. 208, 209 (Hong Kong C.A.).

kepada pemodal. Pemodal juga dapat meminta pialang untuk menerbitkan surat perjanjian yang dengannya pialang setuju untuk memberi tahu pemodal tentang informasi tertentu seperti apakah asuransi maskapai penerbangan jika tidak diperpanjang.³²

Sebagian besar pemodal akan melibatkan pialang asuransi mereka sendiri untuk melindungi kepentingan mereka dalam transaksi pembiayaan. Dalam keadaan ini, peran broker akan terdiri dari memeriksa dokumentasi yang relevan atau mengatur pertanggungjawaban terpisah untuk melindungi pemodal jika polis maskapai yang diasuransikan gagal merespons karena alasan tertentu.³³

4. Kontrak

a. Pengantar

Dalam bagian ini akan menjabarkan prinsip-prinsip asuransi umum yang berlaku untuk asuransi penerbangan, dan memberikan tinjauan singkat tentang pembentukan kontrak asuransi penerbangan.

b. Prinsip-prinsip Asuransi Umum

(1) Tertanggung harus memiliki kepentingan yang dapat diasuransikan dalam hal pokok kontrak. Ini berarti bahwa hal pokok kontrak yang dipastikan harus dengan alasan hubungan hukum dengan subjek dalam posisi dimana ia akan mengalami kerugian. Dalam pengertian hukum jika peristiwa yang

³² See *infra* text accompanying note 70; *Bank of Nova Scotia v. Hellenic Mut. War Risks Ass'n (Berm.) Ltd.*, [1989] 2 Lloyd's Rep. 238, 252-53 (Eng. C.A.); *First Nat'l Bank v. The W. of Eng. Shipowner Mut. Protection and Indem. Ass'n (Lux.)*, [1981] 1 Lloyd's Rep. 54, 58 (Eng. Q.B.).

³³ See discussion of contingent insurance *infra* text accompanying notes 174-75.

dipertanggungjawabkan terjadi.³⁴ Jika tidak kontrak berubah menjadi kontrak permainan atau taruhan dan itu dianggap batal demi hukum.³⁵

(2) Kontrak asuransi mensyaratkan baik penanggung maupun tertanggung untuk bertindak dengan itikad baik. Meskipun kewajibannya bersifat timbal balik, fakta bahwa tertanggung mengetahui semua perincian yang terlibat dalam risiko yang diajukan untuk asuransi membuat beban ini lebih berat baginya. Kegagalan untuk mematuhi tugas dengan itikad baik sepenuhnya memberi pihak yang tersinggung haknya untuk menolak kontrak. Tertanggung juga bertanggung jawab atas segala informasi yang diungkapkan atau pernyataan yang dibuat oleh broker saat bertindak atas namanya.³⁶

(3) Kontrak asuransi harus memberikan ganti rugi kepada tertanggung jika terjadi kerugian. Menurut prinsip ganti rugi, tertanggung harus ditempatkan pada posisi keuangan yang sama setelah mengalami kerugian seperti yang diduduki sebelum terjadinya risiko tertanggung.³⁷ Dalam konteks ini, salah satu metode yang paling sering digunakan untuk memberikan ganti rugi biasanya berupa pembayaran uang baik sebagai pembayaran sekaligus atau dalam bentuk pembayaran cicilan.³⁸ Metode ganti rugi lainnya yaitu penggantian, perbaikan, dan pemulihan kembali.³⁹

Demikian juga, keadaan yang mengarah pada kerugian harus melibatkan

³⁴ Christopher N. Shawcross. *Shawcross and Beaumont on Air Law*, 2nd ed. (London: Butterworths, 1951) at 539.

³⁵ Margo, *supra* note 3 at 141; Bunker, "Aircraft Financing", *supra* note 11 at 447; Salah El Din, *supra* note 7 at 27.

³⁶ Wells, *supra* note 4 at 102; Salah El Din, *supra* note 7 at 30-31 and Margo *supra* note 3 at 149-150.

³⁷ Clark, *supra* note 2, *s.v.* "perill", "In insurantee, any *event* that causes a loss and which may be included or excluded on an insurance policy [...]."

³⁸ Salah El Din, *supra* note 7 at 32.

³⁹ Salah El Din, *supra* note 7 at 33-34.

unsur ketidakpastian atau tak terduga.⁴⁰ Dengan kata lain, harus ada ketidakpastian mengenai terjadinya peristiwa⁴¹ yang menyebabkan kerugian uang dan memicu kewajiban untuk mengganti rugi. Perlu dicatat bahwa “suatu kejadian” tidak dengan sendirinya memberikan jaminan kepada pembayaran dari jumlah yang diatur dalam kebijakan acara tersebut pada kenyataannya harus menghasilkan kerugian finansial bagi yang terjamin.⁴²

- (4) Kontrak asuransi harus memberikan pertimbangan untuk dipertukarkan antara para pihak. Pertimbangan dari perusahaan asuransi adalah janji untuk membayar kerugian yang disebabkan oleh bahaya atau risiko, dan pertimbangan oleh tertanggung adalah pembayaran premi, atau janji untuk membayar.⁴³

c. Pembentukan Kontrak

Pembentukan kontrak adalah tahap yang patut mendapat perhatian khusus karena proses tersebut merupakan tulang punggung dari aktivitas transaksi dalam pasar asuransi penerbangan. Secara keseluruhan, langkah-langkah utama dari proses ini dilakukan secara seragam oleh London, AS, dan pasar penerbangan asuransi lainnya yang sudah diposisikan dengan baik di seluruh dunia. Namun, praktik pasar London (*Lloyd's*) lebih spesifik⁴⁴ menunjukkan nuansa tertentu yang merupakan hasil dari aturan adat dan peraturan

⁴⁰ Ulla NorrhiHL, "Aviation Insurance" (Power Point Slide Presentation presented at McGill Institute of Air and Space Law on 27 February 2006) [unpublished].

⁴¹ Bunker, "Aerospae Finance", *supra* note 26 at 193.

⁴² Bunker, "Aircraft Financing", *supra* note 11 at 448.

⁴³ Wells, *supra* note 4 at 1000.

⁴⁴ As an example, Margo, *supra* note 3 at 111, "insurance can only be place at Lloyd's by an admitted Lloyd's broker."

perundang-undangan tradisional yang melunak seiring berjalannya waktu dan terus diikuti oleh para pelopor industri ini. Karena sebagian besar asuransi berada di bawah pengawasan dan ditempatkan di pasar oleh broker,⁴⁵ langkah pertama biasanya melibatkan calon klien mendekati broker.⁴⁶ Sementara yang pertama menggambarkan risiko yang memerlukan pertanggungan dan selanjutnya akan mencatat rincian risiko yang akan diperlukan untuk ditempatkan di hadapan perusahaan asuransi. Di pasar London, penempatan asuransi dimulai oleh broker yang menyiapkan slip.⁴⁷ Setelah informasi itu dikumpulkan, broker kemudian akan menilai perusahaan asuransi mana yang paling cocok untuk memberikan perlindungan atas risiko yang dimaksud.

Ketika jenis risiko besar atau berbeda terlibat dalam satu transaksi tunggal, broker kemungkinan besar akan mencoba untuk menyebarkan risiko di seluruh pasar. Dalam kasus seperti itu, beberapa penjamin emisi atau co-asuransi akan terlibat dalam operasi yang sama.⁴⁸ Agar kontrak asuransi dapat timbul secara resmi di antara para pihak masing-masing penjamin emisi harus menandatangani slip asuransi. Selain itu setiap mitra asuransi harus menyatakan proporsi risiko yang ia lakukan untuk menulis hal-hal yang diperjanjikan didalam kontrak.⁴⁹ Setelah kontrak ditandatangani sepenuhnya, maka slip tersebut tetap menjadi milik broker dan dialah yang bertanggung

⁴⁵ Salah El Oin, *supra* note 7 at 800.

⁴⁶ Margo, *supra* note 3 at 1110.

⁴⁷ Robert Williard Osler, *Glosary of Insurance Terms. Edited by Robert W. Osier and John S. Bickley. With Special editing by o. D. Dickerson* (Santa Monica, Calif.: Insurors Press, 1972) *s.v.* "slip", "The paper submitted by the broker to the underwriters at Lloyd's of London on which syndicates accepting the risk are identified and the extent of the participation of each is noted."; Margo, *supra* note 3 at 116, the slip "must contain sufficient information to enable the underwriter to whom it is presented to decide whether to offer cover and, if so, for what premium."

⁴⁸ Margo, *supra* note 3 at 29.

⁴⁹ According to Margo, *supra* note 3 at 122.

jawab menyusun kebijakan yang akan menyimpan informasi yang dicatat pada slip.

Lebih jauh ke prosedur yang diikuti di Amerika Serikat, perbedaan utama diberikan oleh penggunaan aplikasi⁵⁰ daripada slip, dan oleh kenyataan bahwa pemohon dapat berurusan langsung dengan perusahaan asuransi tanpa keterlibatan broker (pialang) atau agen.⁵¹ Bagaimanapun itu bukan aturannya, seperti halnya praktik yang sudah mapan di pasar London, sebagian besar asuransi penerbangan di Amerika Serikat juga ditempatkan di pasar oleh para broker (pialang). Selain itu, kontrak asuransi tidak muncul sebelum permohonan diterima dengan baik oleh perusahaan asuransi.

5. Ketentuan Aturan Hukum dalam Kontrak Asuransi Rangka Pesawat

Setelah menganalisis beberapa definisi kontrak yang telah dijelaskan diatas, beberapa kesimpulan dapat diambil.

Pertama, kontrak asuransi untuk bidang penerbangan sipil merupakan kontrak berbasis pembayaran karena tindakan tertanggung memenuhi kewajiban penanggung untuk melakukan *counteraction* (penetralan).

Kedua, kontrak ini bisa bilateral atau trilateral (persetujuan untuk penerima manfaat) karena masing-masing pihak memiliki hak dan tanggung jawab.

Ketiga, kontrak asuransi adalah nyata karena berlaku setelah pembayaran premi asuransi atau pembayaran asuransi pertama oleh tertanggung. Kontrak asuransi termasuk dalam kontrak *aleatory* (kejadian spesifik), karena kontrak asuransi

⁵⁰ Wells, *supra note* 4 at 100.

⁵¹ Margo, *supra note* 3 at 135.

merupakan *aleatory* dimana satu pihak membayar suatu nilai tertentu kepada pihak lain sebagai pengganti atas *conditional promise* (janji untuk melaksanakan kontrak yang telah disepakati bersama jika suatu kejadian spesifik yang tidak pasti akhirnya terjadi).⁵² Kontrak asuransi dalam penerbangan sipil dibuat secara tertulis. Fakta kesimpulannya dapat dikonfirmasi dengan catatan penutup asuransi (polis dan sertifikat) yang merupakan salah satu bentuk bukti asuransi.

Asuransi penerbangan adalah nama umum dari kompleks properti, kehidupan dan kewajiban asuransi, yang timbul dari pengoperasian transportasi udara dan melindungi kepentingan properti entitas dan individu dalam kasus peristiwa tertentu yang ditentukan oleh kontrak atau hukum asuransi.⁵³

Ada asuransi penerbangan wajib dan sukarela. Asuransi wajib mencakup:

1. Asuransi kewajiban maskapai penerbangan atas kerusakan terjadi pada penumpang, bagasi, pos, surat, kargo;
2. Asuransi tanggung jawab operator pesawat untuk kerugian yang dialami pihak ketiga;
3. Asuransi awak pesawat dan personel penerbangan lainnya;
4. Asuransi karyawan pelanggan pekerjaan penerbangan, personel yang terlibat dalam pertunjukan pemeliharaan proses teknologi selama pekerjaan penerbangan;
5. Asuransi pesawat terbang.

Jenis asuransi penerbangan sukarela adalah berbagai macam asuransi dan kewajiban properti asuransi dari berbagai perusahaan dan organisasi yang berpartisipasi dalam pengoperasian penerbangan sipil meliputi:

⁵² Braginsky MI, Vitryansky VV Contract Law: General Provisions. - M., 1997. – hal 318.

⁵³ Insurance: a textbook / Kevivnik author. count and sciences. ed. Osadets SS- K .: KHEU, 1998, hal 528.

1. Asuransi kecelakaan;
2. Asuransi transportasi udara;
3. Pertanggungjawaban asuransi udara pemilik pelabuhan (termasuk tanggung jawab maskapai penerbangan).

Prosedur dan ketentuan asuransi penerbangan bersifat spesifik dan memerlukan perawatan terperinci secara khusus, karena faktor-faktor berikut:

- a. Asuransi penerbangan berurusan dengan hal-hal yang spesifik, berbeda dari jenis risiko properti lainnya;
- b. Jumlah asuransi yang signifikan membutuhkan koordinasi yang disepakati dari para asuransi dan reasuransi;
- c. Risiko penerbangan mungkin menyiratkan kerugian yang menghancurkan dan bersifat kumulatif;
- d. Asuransi penerbangan terkait erat dengan pasar asuransi internasional;
- e. Asuransi penerbangan dikendalikan oleh hukum nasional dan internasional;
- f. Untuk operasi asuransi penerbangan, diperlukan infrastruktur khusus yang dikembangkan;
- g. Risiko penerbangan memiliki persyaratan tinggi untuk pelatihan profesional dari para spesialis yang memenuhi asuransinya.

Dengan demikian, asuransi penerbangan cukup rumit dalam konsepnya, dan realisasinya membutuhkan pendekatan khusus dari pihak asuransi.

Latar belakang hukum asuransi jenis ini sangat beragam. Ini menyiratkan norma perjanjian dan konvensi internasional (Konvensi Warsawa, Konvensi Guadalajara, Konvensi Roma, dll). Struktur subyektif dari hubungan hukum asuransi mencakup dua kelompok mata pelajaran. Kelompok pertama terdiri dari penanggung dan tertanggung, yaitu orang-orang yang menjadi pihak dalam kontrak asuransi.

Kelompok kedua dari hubungan hukum asuransi diwakili oleh subjek yang diasuransikan dan penerima manfaat atau disebut sebagai Pihak ketiga.

Perusahaan asuransi adalah lembaga keuangan yang didirikan dalam bentuk perusahaan saham gabungan, kemitraan penuh, terbatas, atau kewajiban tambahan perusahaan, yang telah memperoleh izin asuransi. Penanggung adalah badan hukum (perusahaan asuransi) yang ada di bawah kontrak asuransi atau menurut peraturan perundang-undangan menyanggupi dengan biaya tertentu untuk mengganti kerugian tertanggung atau orang yang diasuransikan lainnya yang timbul sebagai akibat dari peristiwa tertentu (peristiwa asuransi).

Agar perusahaan asuransi dapat melakukan asuransi penerbangan, ia harus memenuhi beberapa persyaratan wajib, yaitu:

1. Harus memiliki tenaga ahli yang profesional tidak hanya yang baik dalam komando ekonomi asuransi tetapi memiliki pengetahuan mendalam tentang perawatan pesawat, sertifikasi dalam penerbangan sipil, aturan penerbangan, dan tentu saja hukum internasional;

2. Sistem Reasuransi yang luas.

Jumlah asuransi risiko penerbangan adalah salah satu yang paling tinggi di antara semua jenis asuransi (puluhan, ratusan juta dan terkadang bahkan milyaran dolar). Pastinya, penempatan risiko seperti itu memerlukan keterlibatan tidak hanya kapasitas keuangan pasar asuransi nasional tetapi juga resor ke pasar asuransi internasional, pekerjaan semacam itu tidak dapat dilakukan tanpa reasuransi kontrak dengan perusahaan asuransi nasional dan pialang asuransi internasional;

3. Ahli dalam hukum internasional dan perjanjian dengan perusahaan hukum internasional. Dalam kasus kejadian kecelakaan yang diasuransikan dalam undang-undang penerbangan sipil di banyak negara biasanya dihadapi:

undang-undang di negara di mana kecelakaan itu terjadi, undang-undang negara tempat maskapai penerbangan terdaftar, negara pemilik pesawat dan undang-undang dari negara yang warganya terluka dalam kecelakaan pesawat. Oleh karena itu, penyelesaian setiap peristiwa asuransi merupakan hal yang serius dan dalam asuransi penerbangan membutuhkan pengetahuan dan penerapan yang benar dari semua undang-undang yang mengatur;

4. Ketersediaan perhitungan risiko akumulasi yang akurat.

Perhitungan retensi perusahaan asuransi sendiri karena akumulasi risiko yang cukup besar merupakan syarat penting untuk penerimaan setiap risiko dari asuransi penerbangan. Biasanya perusahaan asuransi membedakan antara total atau kuota yang terakumulasi-persentase aset keuangan yang didefinisikan dengan jelas (100%) untuk semua jenis asuransi penerbangan. Penilaian kuota retensi perusahaan asuransi untuk setiap jenis memerlukan perhitungan.

Isi kontrak asuransi dalam penerbangan sipil dibuat atas kemauan hukum bersama, serta dibingkai oleh kondisi di mana kesepakatan yang relevan disepakati. Isi kontrak sangat penting secara praktis karena pembentukan hak tertentu dan kewajiban bergantung padanya dan kemungkinan pemenuhan kewajiban yang tepat dapat didefinisikan. Hukum menentukan kondisi yang harus dicakup dalam kontrak asuransi dan kontrak asuransi harus diselesaikan sesuai dengan aturan asuransi. Aturan asuransinya adalah peraturan daerah mengenai perusahaan asuransi yang memuat ketentuan-ketentuan tentang jenis kontrak asuransi tertentu dan tunduk pada pendaftaran di Komisi Negara untuk Regulasi Layanan Keuangan atau OJK (Otoritas Jasa Keuangan) untuk menerbitkan izin untuk jenis asuransi yang relevan.

Seperti yang ditetapkan oleh undang-undang perdata, kontrak dianggap selesai jika para pihak telah menyetujui semua kondisi esensial. Kondisi terpenting adalah subjek kontrak, kondisi yang ditentukan oleh undang-undang sebagai hal yang vital dan diperlukan untuk kesepakatan jenis ini serta semua kondisi di mana atas permintaan salah satu pihak mufakat harus dicapai. Seperti itu ketentuan kontrak asuransi dalam penerbangan sipil, selain dari pokok persoalan asuransi dan biaya asuransi (premi) termasuk juga ketentuan tentang peristiwa asuransi. Peristiwa kecelakaan yang diasuransikan yang melibatkan pembayaran nilai pertanggunggaan harus diatur dengan jelas dalam kontrak dan disepakati oleh para pihak.

Apabila kedua belah pihak telah memenuhi tanggung jawab masing-masing dalam melakukan asuransi, terdapat dua tahap penyelesaian kontrak:

1. Proposal para pihak yang akan mengadakan hubungan kontraktual (penawaran);
2. Penerimaan proposal oleh pihak lain dan penerimaan yang menandakan tentang persetujuan dari pihak lain untuk menyimpulkan kesepakatan tentang persyaratan disarankan dalam proposal. Masalah mengenai karakteristik hukum dari penawaran tersebut tidak dapat dipertimbangkan tanpa mengacu pada ketentuan teoritis yang dikembangkan oleh ilmu pengetahuan dan peraturan perundang-undangan perdata.

B. Konvensi Penerbangan Internasional

Dalam hukum internasional dikenal beberapa sumber hukum internasional, salah satunya adalah perjanjian internasional. Dalam perjanjian internasional dikenal

istilah konvensi,⁵⁴ terdapat beberapa konvensi yang mengatur tentang penerbangan internasional, diantaranya sebagai berikut:

1. Konvensi Paris 1919 tentang Pengaturan Internasional Mengenai Penerbangan Udara

Konvensi Paris 1919 merupakan konvensi internasional yang ditandatangani pada tanggal 13 Oktober 1919 di Paris yang diikuti oleh 27 negara yang terdiri dari negara-negara sekutu, dan Amerika Latin. Konvensi ini mulai berlaku pada tanggal 11 Juli 1922 dan merupakan konvensi pertama mengenai pengaturan internasional secara umum mengenai penerbangan udara. Konvensi Paris ini dijalankan hanya dengan negara-negara yang menang Perang Dunia I dan negara yang merupakan bekas musuh yang hanya dapat menjadi negara pihak, itupun setelah terdaftar menjadi keanggotaan Liga Bangsa-Bangsa (PBB) (saat ini telah diubah menjadi Perserikatan Bangsa Bangsa (PBB)) atau atas keputusan 3 atau 4 negara anggota pada konvensi.⁵⁵

Namun, pada tahun 1929 setelah direvisi dengan Protokol 15 Juli 1929 yang bertujuan untuk menerima keanggotaan Jerman dalam LBB, Konvensi Paris benar-benar menjadi konvensi yang bersifat umum, karena sejak berlakunya Protokol tersebut tahun 1933, terdapat 53 negara telah menjadi pihak. Konvensi Paris 1919 juga membentuk Komisi Internasional yaitu suatu organisasi untuk mengawasi pelaksanaan dan pengembangan ketentuan-ketentuan yang terdapat di

⁵⁴ Bayu Sujadmiko, Ph.D., Riza Amalia, Ade Irma Fitriani, *Perlindungan Hak Anak Buah Kapal Dalam Kerangka Hukum Nasional Dan Hukum Internasional*, 2018, hlm 5.

⁵⁵ Boer Mauna, *Hukum Internasional: Pengertian Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*. Bandung: PT. Alumni, 2003, hal 381.

dalam konvensi.⁵⁶ Banyak terjadi perubahan terhadap konvensi ini, dimulai dengan Protokol Tambahan tanggal 1 Mei 1920, kemudian pengaturan tanggal 14 Desember 1926, dan berakhir dengan Protokol 15 Juni 1929.

2. Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional

Konvensi Chicago 1944 Konvensi Chicago merupakan konvensi yang mengatur tentang penerbangan sipil internasional. Konvensi ini merupakan revisi dari konvensi Paris 1919, karena disebutkan kebebasan navigasi udara dalam Konvensi Paris merupakan hasil konvensi internasional yang diberikan kepada negara-negara penandatanganan konvensi. Konvensi Chicago ini diadakan di Chicago atas undangan Amerika Serikat dan dihadiri oleh 53 negara (tanpa Uni Soviet) pada tanggal 1 November sampai dengan 7 Desember 1944. Konvensi ini mulai berlaku tanggal 7 April 1947. Pada Pasal 9 konvensi Chicago 1944 mengatur tentang area terlarang, yang merupakan modifikasi dari Konvensi Paris. Area terlarang ini yaitu tidak ada lagi perbedaan pesawat yang diperbolehkan memasuki zona larangan terbang dan negara yang memiliki kedaulatan lah yang memerintahkan pesawat yang melanggar zona untuk mendarat dan diperiksa.

Hal ini sangat berbeda dengan konvensi Paris yang menyebutkan bahwa pesawat yang melanggar zona larangan diwajibkan untuk segera mendarat di lapangan udara terdekat di luar zona. *International Air Services Agreement Signed at Chicago on 7 December 1944* Persetujuan penerbangan lintas internasional atau *Internatinoal Air Services Transit Agreement (IASTA) of 1944* merupakan perjanjian internasional yang bersifat multilateral yang mempertukarkan hak-hak

⁵⁶ JG. Starke, Pengantar Hukum Internasional I, Edisi Kesepuluh, Sinar Grafika, Jakarta, 1999. hal 382.

penerbangan (*five freedom of the air*) yang sering dipertukarkan dalam perjanjian angkutan udara internasional. Hak-hak kebebasan udara tersebut merupakan kebebasan udara ke-1, yaitu hak untuk terbang melintasi (*overfly*) negara lain tanpa melakukan pendaratan dan hak kebebasan udara ke-2 adalah hak untuk melakukan pendaratan di negara lain untuk keperluan operasional (*technical landing*) dan tidak berhak untuk mengambil dan/atau menurunkan penumpang dan/atau cargo secara komersial kemudian hak kebebasan udara ke-3 adalah hak suatu penerbangan berjadwal untuk mengangkut penumpang dengan tujuan negara pertama yang berasal dari negara maskapai penerbangan yang bersangkutan, kebebasan udara ke-4 adalah suatu maskapai penerbangan untuk mengangkut atau menurunkan penumpang dari negara pertama menuju negara asal maskapai, kebebasan udara ke-5 adalah hak suatu maskapai penerbangan untuk mengangkut dan menurunkan penumpang atau barang dari negara pertama menuju negara ketiga dengan persetujuan dari negara ketiga.⁵⁷

3. Konvensi Cape Town 2001 tentang Kepentingan Internasional yang Melekat pada Pesawat Udara

Konvensi Cape Town 2001 adalah konvensi yang mengatur mengenai kepentingan internasional yang melekat pada pesawat udara. *International interest* atau kepentingan internasional didefinisikan sebagai kepentingan yang timbul terhadap “objek pesawat udara” atau “*aircraft objects*” yang meliputi: rangka pesawat udara, mesin pesawat udara, dan helikopter.

⁵⁷ K Martono, Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional bagian Pertama, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007, hal 12.

Konvensi Cape Town dibuat atas prakasa *International Air Transport Association* (IATA), *International Civil Organization* (ICAO), *International Institute for the Univication of Private Law* (UNIDROIT) yang pembahasannya akhirnya dilakukan di Cape Town, Afrika Selatan pada tanggal 29 Oktober sampai dengan 16 November 2001.⁵⁸ Konvensi tentang Kepentingan Internasional peralatan bergerak dan protokol pada Konvensi tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak mengenai masalah-masalah khusus pada peralatan pesawat udara yang tercantum dalam *Cape Town Treaty* (Konvensi Cape Town) telah diratifikasi oleh 49 negara termasuk Indonesia.⁵⁹ Indonesia meratifikasi Konvensi Cape Town pada tahun 2007 dengan 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 Matters Specific to Aircraft* (Protokol Pada Konvensi tentang Kepentingan Internasional dalam Peralatan Bergerak Mengenai Masalah-masalah Khusus Peralatan Pesawat Udara). Dan pada tahun 2009 mencabut Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan dan diganti dengan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang tunduk dan sesuai dengan Konvensi Cape Town.⁶⁰

Konvensi dan Protokol pendukungnya memiliki lima tujuan dasar:

1. Untuk menyediakan penciptaan kepentingan internasional yang akan diakui di semua Negara pihak pada Persetujuan;

⁵⁸ Souichirou Kozuka, *Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions*, Springer Nature, Switzerland, 2017, e-book, hlm. 110.

⁵⁹ <http://dephub.go.id/post/read/capetown-treaty-perlu-disosialisasikan-kepada-ahli-hukum-indonesia-9863> diakses pada tanggal 10 November 2017.

⁶⁰ Getar Danishswara & Anugrah Akbar Darmawan, *Regulasi Terhadap Bentuk..., Op.Cit.*, 2014, hlm. 1406.

2. Memberikan kreditur dengan berbagai solusi dasar dan jika ada bukti kegagalan, sarana untuk memperoleh pertolongan sementara yang cepat sambil menunggu penentuan akhir dari klaimnya atas jasa tersebut;
3. Untuk membuat daftar internasional elektronik untuk pendaftaran kepentingan internasional yang akan memberitahukan keberadaan mereka kepada pihak ketiga dan memungkinkan kreditur mempertahankan prioritasnya terhadap kepentingan terdaftar dan melawan kepentingan yang tidak terdaftar dan administrator kepailitan debitur;
4. Untuk memastikan melalui Protokol yang relevan bahwa kebutuhan khusus dari sektor industri terkait terpenuhi;
5. Dengan cara ini memberi kreditur lebih yakin kepada keputusan kreditur, memberikan penilaian kredit atas piutang peralatan dan mengurangi biaya pinjaman untuk keuntungan semua pihak yang berkepentingan.⁶¹

Ratifikasi suatu konvensi internasional oleh suatu Negara membawa kewajiban bagi Negara tersebut untuk mentransformasikan/menterjemahkan perjanjian internasional tersebut ke dalam peraturan perundang-undangan nasionalnya. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 pada Bab IX dari Pasal 71 sampai dengan Pasal 82 tentang Kepentingan Internasional atas Ojek Pesawat Udara berusaha mentransformasikan ketentuan dalam Konvensi Cape Town tersebut. Hal yang paling penting dari pengaturan tersebut adalah dengan menjadikan ketentuan dalam Konvensi Cape Town sebagai ketentuan hukum khusus (*lex specialis*).⁶²

Beberapa ketentuan dalam Konvensi Cape Town memungkinkan negara-negara peserta untuk melakukan suatu pernyataan (*declaration*) atas ketentuan-ketentuan tertentu dalam Konvensi tersebut.

⁶¹ <http://www.unidroit.org/overview-2001capetown> diakses pada tanggal 10 November 2017.

⁶² Lihat ketentuan Pasal 82 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

C. Jaminan Hipotik Terhadap Pesawat Udara

1. Pengertian Jaminan Hipotek Secara Umum

Hipotek adalah hak substantif untuk properti atau kebendaan tidak bergerak untuk menerima kompensasi pembayaran suatu kontrak (Pasal 1162 KUHPerdara), sehingga objek utang dalam bentuk hipotek adalah properti tidak bergerak seperti tanah. Tujuan hipotek adalah untuk menjamin debitur dalam pelunasan utangnya. Hipotek berfungsi untuk melindungi kepentingan kreditur dari pembayaran utang oleh debitur. Hipotek diatur dalam Buku II KUHPerdara pasal 1162-1232. Menurut Tirtodiningrat Penjaminan merupakan suatu bentuk perikatan ikutan dimana perikatan ini bergantung dari adanya perikatan pokok dan karena itu berlaku hanya selama ada perikatan pokok itu.⁶³ Kepentingan keamanan yang dipegang oleh debitur memungkinkan debitur atau kreditur untuk menjual barang-barang yang dapat digunakan oleh debitur sebagai jaminan jika debitur wanprestasi, sehingga debitur dapat menjual barang yang digunakan sebagai jaminan kepada debitur atau untuk mengganti hutang.

Sejak berlakunya Undang-Undang Nomor 4 tahun 1996 tentang Hak Tanggungan atas Tanah Beserta Benda-Benda yang Berkaitan dengan Tanah (yang dikenal dengan Undang-Undang Hak Tanggungan atau (UUHT)), maka hipotek atas tanah menjadi tidak berlaku lagi. Lalu 'benda tidak bergerak' apa saja (selain tanah dan benda-benda yang melekat/berkaitan dengan tanah) yang dapat dibebankan dengan hipotik, jawabannya yaitu:

1. Kapal-kapal dalam bobot mati 20 meter kubik.⁶⁴

⁶³ Tirtodiningrat, *Ichtisar Hukum Perdata dan Hukum Dagang*, PT Pembangunan Jakarta : 1966, hal 58.

⁶⁴ Pasal. 314 ayat 1 KUHD.

2. Kapal laut.⁶⁵
3. Pesawat udara.⁶⁶

(Pasal 71: “...*perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan*” tidak disebut secara jelas pembebanan apakah yang bisa dibebankan kepada pesawat udara).

Asas-asas dalam jaminan Hipotik antara lain:⁶⁷

- a. *Asas Publiciteit (Openbaarheid)*, artinya hipotik harus didaftarkan. Untuk pesawat udara belum jelas didaftarkan kemana.
- b. *Asas Specialiteit*, yakni hanya dapat dibebankan atas benda-benda yang ditunjuk secara khusus (spesifik), misalnya: Bendanya berwujud apa, dimana letaknya, berapa besarnya, batas-batas bendanya (karena benda tidak bergerak).

2. Tinjauan Hukum Mengenai Hipotek Sebagai Penjaminan/Pembebanan Atas Pesawat Udara

Pesawat Udara merupakan alat transportasi udara yang pada umumnya terdiri dari pesawat terbang dan helikopter. Setidaknya kedua moda Transportasi Udara inilah yang termasuk kategori Pesawat Udara dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Definisi Pesawat Udara dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 adalah⁶⁸ 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. Seperti yang sudah disebutkan sebelumnya, bahwa dalam UU Penerbangan terdapat dua jenis Pesawat Udara yang setidaknya dijelaskan sebagai kategori Pesawat Udara, yaitu:

⁶⁵ UU No. 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran.

⁶⁶ UU No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan (pasal 12) yang sudah diganti dengan UU No. 1 Tahun 2009.

⁶⁷ *Ibid* Ny. Frieda Husni Hasbullah, SH., MH hal. 96.

⁶⁸ Pasal 1 ayat 3 UU No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan.

- a. Pesawat Terbang adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap tetap, dan dapat terbang dengan tenaga sendiri.⁶⁹
- b. Helikopter adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap putar yang rotornya digerakkan oleh mesin.⁷⁰

3. Syarat-syarat pembebanan:⁷¹

Pesawat udara yang dapat dibebani hipotik, mortgage, fidusia menurut pasal 2 adalah pesawat udara kebangsaan Indonesia yang memenuhi syarat sebagai berikut:

- a. Dimiliki Warga Negara Indonesia atau badan Hukum Indonesia;
- b. Dimiliki oleh Warga Negara Asing atau Badan Hukum Asing yang dijamin kepada warga Negara Indonesia atau badan hukum Indonesia;
- c. Dimiliki Instansi Pemerintah, atau;
- d. Dimiliki lembaga tertentu yang telah dilakukan oleh Pemerintah.

Dalam penjelasannya dinyatakan bahwa pesawat udara kebangsaan Indonesia yang dimiliki warga Negara Indonesia yang sedang beroperasi di luar negeri juga dapat dijamin dengan hipotek, mortgage, maupun fidusia.

Dalam penjelasannya dinyatakan bahwa asuransi dapat dilaksanakan oleh peminjam uang, bank, atau lembaga keuangan sebagai kreditur.

4. Permohonan Pendaftaran Hipotek, Mortgage.⁷²

Masalah permohonan pendaftaran diatur dalam Bab III Pasal 6 tentang “Pejabat yang Berwenang Melakukan Pendaftaran Hipotek.”

- a. Pendaftaran Hipotek, Mortgage pesawat udara diajukan kepada Menteri Perhubungan, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dengan disertai:

⁶⁹ Pasal 1 ayat 4 UU No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan.

⁷⁰ Pasal 1 ayat 5 UU No. 1 tahun 2009 tentang Penerbangan.

⁷¹ *Ibid.*

⁷² *Ibid* Ny. Frieda Husni Hasbullah, SH., MH.. hal. 110.

- 1) Tanda bukti kepemilikan pesawat udara yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara atau Jaminan *Bill of Sale*, atau salinan tanda bukti kepemilikan lainnya.
 - 2) Salinan perjanjian hutang antara Bank atau lembaga keuangan lainnya sebagai kreditur.
 - 3) Akta hipotek pesawat udara yang dibuat oleh notaris.
 - 4) Sertifikat pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara yang dikeluarkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.
 - 5) Bukti pembayaran biaya pendaftaran hipotek pesawat udara.
 - 6) Salinan premi asuransi pesawat udara yang bersangkutan sesuai dengan ketentuan pasal 3 ayat 2.
- b. Pemohon pendaftaran hipotek, mortgage sebagaimana dimaksud dalam ayat 1 dapat ditolak apabila:
- 1) Nilai sisa pesawat udara setelah dikurangi nilai hipotek terdahulu tidak memadai.
 - 2) Tidak memenuhi persyaratan pendaftaran hipotek pesawat udara.

5. Eksekusi Hipotek Pesawat Udara⁷³

Masalah eksekusi Hipotek Pesawat Udara diatur dalam Bab V pasal 17 Rancangan Pemerintah tentang Pencatatan (Rekordasi) Hipotek Pesawat Udara yang menyatakan sebagai berikut:

- a. Segala janji yang memberikan kuasa kepada pihak kreditur untuk memiliki pesawat yang dihipotikkan adalah batal.
- b. Apabila debitur lalai memenuhi kewajibannya, maka pedagang hipotik pertama yang mencantumkan "*beding van eigenmachtige verkoop*", berhak untuk menjual sendiri jaminan tersebut dengan memberikan pertanggungjawaban kepada debitur.
- c. Pertanggungjawaban sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diberikan dalam jangka waktu 1 bulan setelah pelaksanaan.

⁷³ *Ibid* Ny. Frieda Husni Hasbullah, SH., MH.. hal. 116.

- d. Sebelum dilakukan penjualan kreditur harus meminta penaksiran harga pesawat udara kepada suatu badan yang ditunjuk oleh pejabat yang berwenang.

Bagi Hipotek Pesawat Udara yang tidak menggunakan janji sebagaimana dimaksud pada Pasal 17 ayat (2) dan pihak debitur lalai untuk melaksanakan kewajibannya, menurut ketentuan Pasal 18, kreditur harus mengajukan permohonan kepada Ketua Pengadilan Negeri dimana hipotek didaftarkan untuk melakukan penyitaan secara *conservatoir*, juga harus mencantumkan hal-hal sebagai berikut:

- a. Nama dan alamat kreditur dan debitur.
- b. Penjelasan singkat mengenai piutang dan jumlah piutang.
- c. Penjelasan singkat mengenai pesawat udara dan bukti bahwa pesawat udara dimiliki oleh debitur.
- d. Tempat dimana pesawat udara berada.

Jika permohonan diizinkan, maka Ketua Pengadilan Negeri yang bersangkutan dapat langsung melakukan penyitaan konservator dan penyitaan tersebut tunduk pada ketentuan dalam Hukum Acara Perdata Indonesia mengenai benda terdaftar. Selanjutnya eksekusi terhadap pesawat udara tersebut dapat dilaksanakan setelah mendapat izin dari Ketua Pengadilan Negeri, kemudian pelelangan akan dilakukan oleh Juru Sita sesuai dengan ketentuan Hukum Acara Perdata Indonesia (Ps.109). Sedangkan piutang yang dijamin oleh hipotik mempunyai kedudukan mendahului seluruh piutang lain baik yang timbul berdasarkan undang-undang maupun peraturan lain, kecuali:

- a. Pajak yang terutang.
- b. Biaya perkara yang telah dikeluarkan untuk penyitaan dan penjualan pesawat udara.

- c. Biaya penyelamatan dan biaya luar biasa untuk perbaikan pesawat udara.
- d. Biaya Bandar udara (*airport charges*).

6. Ciri-ciri Lembaga Hipotek Pesawat Udara⁷⁴

Berdasarkan paparan di atas dan mengacu pada ketentuan pasal-pasal dalam ketiga Rancangan Peraturan Pemerintah tersebut, dapat disimpulkan bahwa seperti halnya ciri-ciri pada umumnya lembaga hipotek, maka hipotek pesawat udara juga mempunyai ciri-ciri yaitu antara lain:

- a. *Droit de Suite (zaaksgevolg)* maksudnya hipotik tersebut tetap melekat pada pesawat udara ditangan siapapun pesawat udara tersebut berada.
- b. *Droit de Preference* yaitu para kreditur mempunyai hak lebih untuk didahulukan pemenuhan piutangnya dari kreditur berpiutang lainnya (Pasal 1133, 1134 ayat 2 KUHPerdato).
- c. *Ondeelbar* (tidak dapat dibagi-bagi) yaitu hipotek terletak diatas seluruh benda yang menjadi objeknya, artinya sebagian hak hipotek tidak menjadi hapus dengan dibayarnya sebagian dari hutang (Pasal 1163 ayat 1 KUH Perdata).
- d. Bersifat *accessoir* yaitu hipotek merupakan tambahan atau ikutan dari suatu perjanjian pokok dari suatu perjanjian pokok dalam hal ini perjanjian utang-piutang.
- e. Penguasaan bendanya dalam hal ini pesawat udara tetap berada dalam tangan debitur jadi tidak diserahkan kepada kreditur.
- f. Hipotik merupakan hak untuk pelunasan hutang (*verhaalsrecht*), jadi tidak mengandung hak untuk memiliki bendanya. Namun jika diperjanjikan, kreditur memiliki hak untuk menjual dan menyita pesawat udara yang bersangkutan atas kekuasaan sendiri (*eigenmachtige verkoop*) apabila debitur wanprestasi dalam melakukan pembayaran asal tidak merugikan kreditur dan debitur (Pasal 1178 ayat 1 dan 2 KUH Perdata dan Pasal 17 Rancangan Peraturan Pemerintah tentang Rekordasi).
- g. *Openbaarheid* (publisitas), yaitu kewajiban melakukan pendaftaran hipotek yang kemudian dibukukan dalam Buku Daftar (Register) Perdata, yang berarti

⁷⁴ *Ibid* Ny. Frieda Husni Hasbullah, SH., MH.. hal. 118.

kreditur dan pihak ketiga yang berkepentingan serta masyarakat pada umumnya akan mengetahui sekaligus mendapatkan perlindungan hukum.

- h. Dalam pengaturannya hipotek atas pesawat udara wajib memperhatikan aspek-aspek Internasional.⁷⁵

D. Kebijakan International Civil Aviation Organization (ICAO) dalam Standar Penerbangan

1. Sejarah dan Tujuan International Civil Aviation Organization (ICAO)

International Civil Aviation Organization (ICAO) adalah organisasi di bawah PBB yang berkepentingan didalam pengaturan sistem penerbangan sipil internasional yang kegiatannya menyiapkan peraturan penerbangan sipil internasional, melakukan distribusi dan melakukan pemantauan serta evaluasi terhadap penerapannya. ICAO lahir atas prakarsa negara-negara sekutu Amerika, tepatnya pada tanggal 1 November 1944 sampai dengan 7 Desember 1944 oleh 52 negara-negara sekutu Amerika berkumpul di Chicago, mereka mengadakan konferensi yang dikenal sebagai "*Chicago Conference 1944*". Membahas masalah-masalah penerbangan sipil yang harus diselesaikan pada akhir masa perang dunia. Konvensi Chicago 1944 menjadi cikal bakal lahirnya ICAO pada tahun 1947.

Sifat peraturan hasil Konferensi Chicago adalah *Standard And Recommended Practice* (SARPs), yang artinya ada peraturan yang merupakan keharusan/"*mandatory*" dan ada peraturan yang hanya bersifat

⁷⁵ *Ibid* Ny. Frieda Husni Hasbullah, SH., MH.. hal. 120.

direkomendasikan/“*recommended*”.⁷⁶ Konvensi Chicago 1944 merupakan Konvensi Penerbangan Sipil Internasional yang sangat berpengaruh dan merupakan sumber hukum internasional dibidang penerbangan sipil, secara moral mengikat setiap negara anggota PBB (negara yang merdeka dan berdaulat), melalui instrumen “Ratifikasi” atau “*Adhere*”(penundukan diri).⁷⁷

ICAO lahir didahului dengan terbentuknya “panitia persiapan pembentukan ICAO” yang terkenal dengan PICAQ (*Provisional Civil Aviation Organization*). PICAQ terbentuk resmi tanggal 6 Juni 1945 di *Montreal, Canada*. ICAO resmi terbentuk tanggal 4 April 1947 di *Montreal, Canada*. Menjadi badan dibawah PBB tanggal 13 Mei 1947. Setiap negara anggota PBB (negara yang merdeka dan berdaulat) dapat menjadi anggota ICAO. Kepentingan dan tujuan utama ICAO adalah Keamanan & Keselamatan, Efisiensi dan Keteraturan (*Security & Safety, Efficiency, Regularity*).

Tercantum dalam pasal 44 konvensi Chicago yang menjadi tujuan dari ICAO, yang berbunyi:

“Maksud dan tujuan Organisasi adalah untuk mengembangkan prinsip-prinsip dan teknik navigasi udara internasional dan untuk mendorong perencanaan dan pengembangan transportasi udara internasional”.

Sebagai penerapan peraturan internasional, peraturan yang dibuat oleh negara anggota minimum standar dengan ICAO, sedangkan untuk alasan atau

⁷⁶ <http://zeppelinpink.blogspot.co.id/2013/02/icao.html> Konvensi Penerbangan Sipil Internasional sebagaimana diatur dalam Pasal 43 sampai pasal 63 Konvensi Chicago 1944 diakses tanggal 15 Maret 2018.

⁷⁷ <http://zeppelinpink.blogspot.co.id/2013/02/icao-dan-iata.html> Konvensi Penerbangan Sipil Internasional sebagaimana diatur dalam Pasal 43 sampai pasal 63 Konvensi Chicago 1944, diakses tanggal 30 november 2015.

pertimbangan keamanan dan keselamatan, negara anggota dapat membuat peraturan nasional relatif lebih ketat. Peraturan produk ICAO bersifat universal. Keanggotaan ICAO terbuka bagi negara-negara yang berdaulat.⁷⁸ Nilai yang ditawarkan oleh ICAO dalam merealisasikan tujuan adalah dengan ICAO *Strategic Objectives*, yakni sebuah forum global antara anggota dan ICAO untuk menyusun standar dan rekomendasi untuk pengembangan Badan Penerbangan Sipil Internasional. Strategi ini menekankan pentingnya aspek *safety and security* maksudnya adalah meningkatkan keselamatan dan keamanan penerbangan sipil global. Sementara dari segi *environmental protection*, ICAO ingin meminimalisir dampak merugikan dari aktivitas penerbangan sipil global terhadap lingkungan. *Continuity* maksudnya adalah memelihara dan menjaga kelangsungan operasi penerbangan, dan *rule of law* bermakna penguatan hukum menyangkut penerbangan sipil global. Dalam misi berkelanjutan untuk mewujudkan sistem penerbangan sipil global yang beroperasi secara seragam dan konsisten dalam penyediaan keamanan, keselamatan, dan *sustainability*, kelima tujuan strategis di atas dipadatkan menjadi tiga jangka waktu 2011-2013, yakni *Safety, Security, dan Environmental Protection and Sustainable Development of Air Transport*. Dari segi *Safety* dan *Security* tidak mengalami perubahan. Sementara dari segi *Environmental Protection and Sustainable Development of Air Transport*, ICAO ingin membangun penerbangan yang harmonis sekaligus ekonomis yang tidak membahayakan atau merusak lingkungan.

Dari sini dapat dikatakan bahwa ICAO merupakan salah satu organisasi agensi PBB yang secara khusus menangani persoalan teknis berkaitan tentang ranah

⁷⁸ <http://www.indonesia-icao.org/template.html#juduldokumen2> diakses tanggal 15 Maret 2018.

penerbangan sipil internasional agar dapat diciptakan keteraturan dan sistematika yang jelas dalam bingkai kerja sama internasional. Organisasi ini dapat dikatakan berhasil karena sistem manajemen yang terstruktur dengan baik memungkinkan berbagai kerja sama terlaksana dengan baik antarnegara anggota, sehingga menurut penulis, ICAO telah mencapai efektifitas dan efisiensinya sebagai organisasi.

2. Kebijakan ICAO dalam *Convention On International Civil Aviation Annex 1 to 18 International Civil Aviation Organization*

ICAO memiliki hierarki peraturan yang terdiri dari lima aturan major. Pertama, negara anggota mengimplementasikan peraturan khususnya yang bersifat "*Standard*" (*mandatory*). Kedua, sejumlah konvensi wajib diratifikasi dan dikonversikan ke dalam regulasi internal tiap negara anggota dalam bentuk undang-undang, yang disesuaikan dengan keterkaitan aturan lain yang berlaku. Ketiga, sebagai penerapan peraturan internasional, peraturan yang dibuat oleh negara anggota minimum standard dengan ICAO, sementara untuk alasan maupun pertimbangan keamanan dan keselamatan, negara anggota dapat membuat peraturan nasional yang relatif lebih ketat. Keempat, setiap negara anggota wajib melaporkan peraturan produk negaranya dan implementasinya kepada ICAO. Kelima, peraturan produk ICAO bersifat universal.⁷⁹

Dalam hal ini hanya ada dua kategori dalam standar keselamatan penerbangan global, yaitu kategori 1 *pass* (lulus), dan kategori 2 *failure* (tidak lulus). Bila regulator/otoritas penerbangan suatu negara tidak kompeten, maka seluruh

⁷⁹ http://nurlaili-azizah-fisip11.web.unair.ac.id/artikel_detail-93402Organisasi%20Internasional%20Regulator%20Aviasi%20Internasional%20%20.html diakses tanggal 26 Maret 2018

maskapai penerbangan di negara itu pun praktis tidak terjamin keamanannya. Akan tetapi, jika regulator negara itu lulus atau masuk kategori 1, tapi ditemukan adanya pelanggaran berat pada salah satu atau beberapa *airlines* di negara tersebut, maka yang terkena sanksi hanya maskapai yang melanggar tersebut.

Kebijakan ICAO yang dituang dalam 18 *Annex* dan berbagai dokumen turunannya yang selalu dan terus-menerus diperbarui melalui amandemen-amandemen adalah kebijakan-kebijakan yang diputuskan berdasarkan kebenaran yang dapat dipertanggung jawabkan yaitu kebenaran-kebenaran ilmiah yang diperoleh dari berbagai penelitian dan pengembangan (*Research and Development*) dari berbagai disiplin ilmu yang terkait baik dalam bentuk teori maupun model-model analisis.

Delapan belas *Annex* ICAO pada dasarnya merupakan standar kelayakan yang ditunjukkan kepada seluruh anggota ICAO untuk menjamin keselamatan penerbangan internasional, namun dalam prakteknya SARPs ini juga ditujukan untuk standar kelayakan kelayakan udara pada penerbangan internasional. *Annex* ini juga menjadi landasan-landasan ICAO untuk membentuk *International Standart and Recommended Proctices* (ISRPs/SARPs).

Adapun delapan belas *Annexes* tersebut ialah *Convention On International Civil Aviation Annex 1 to 18 International Civil Aviation Organization* yang merupakan standar kelayakan udara untuk menjamin keselamatan penerbangan internasional, *Annex* ini adalah *Standard and Recommended Practices* (SARP), yaitu praktik baku untuk digunakan sebagai pedoman, dan yang dianjurkan untuk dipatuhi oleh semua negara anggota ICAO, tentang berbagai bidang dan kegiatan

didalam penerbangan sipil. *Annexes* tersebut dituangkan didalam dokumen berpedoman bernomor 1 sampai dengan 18.⁸⁰ Adapun kesimpulan yang menjadi penjelasan ataupun yang dibahas dari kedelapan belas *Annexes* tersebut adalah:

Annex - 1 Personnel Licensing

Memuat tentang suatu hal yang mengatur persyaratan kompetensi dan kondisi kesehatan personil yang menangani operasi penerbangan (dalam bentuk *License*) yang bertujuan agar terjaminnya keselamatan, keteraturan dan efisiensi navigasi penerbangan (*the right man on the right place*, baik dari sudut kompetensi dan kondisi kesehatan).

Annex - 2 Rules of the Air

Suatu standardisasi atau ketentuan khusus yang harus digunakan dalam prosedur aturan penerbangan agar tercipta keselarasan baik dalam segi keamanan, kenyamanan dan keselamatan sesuai dengan aturan-aturan yang berkaitan dengan penerbangan secara visual dan penerbangan dengan menggunakan instrument yang telah ditetapkan di *Annex 2*.

Annex - 3 Meteorological Service for International Air Navigation

Memuat ketentuan mengenai layanan *meteorological* bagi navigasi internasional dan pemberitahuan hasil observasi meteorologi dari pesawat udara. Pilot harus diberitahu tentang kondisi meteorologi di sepanjang rute yang akan diterbangkan dan pada aerodrome tujuan mereka. Tujuan dari layanan meteorologi dalam *Annex 3* ini adalah untuk berkontribusi terhadap keselamatan, efisiensi dan keteraturan

⁸⁰ A Moegandi, *Mengenal Dunia Penerbangan Sipil*, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta 1996, hal 164-165

navigasi udara.

Annex - 4 Aeronautical Charts

Annex 4 mengatur pengaturan tentang spesifikasi peta aeronautical yang digunakan dalam penerbangan internasional. Hampir semua Negara anggota ICAO menghasilkan grafik aeronautika dan segmen sebagian besar penerbangan mengacu kepada mereka dalam perencanaan, pengendalian lalu lintas udara dan keperluan navigasi.

Annex - 5 Units of Measurement to be Used in Air and Ground Operations

Ketentuan mengenai satuan-satuan ukuran yang digunakan dalam penerbangan. Sistem Satuan Internasional, yang dikenal sebagai SI singkatan dari "*Systeme International d'Unites*", sebagai sistem standar dasar yang akan digunakan dalam penerbangan sipil. Selain satuan SI, sejumlah unit non-SI yang dapat digunakan secara permanen dalam hubungannya dengan satuan SI dalam penerbangan. Ini termasuk liter, derajat Celsius, derajat untuk mengukur sudut bidang, dll. Perubahan juga mengakui, seperti halnya Resolusi Sidang ICAO yang relevan, bahwa ada beberapa satuan non-SI yang memiliki tempat khusus dalam penerbangan dan sampai saat ini dipertahankan setidaknya untuk sementara waktu, sebagai contoh yaitu mil laut, simpul, serta kaki bila digunakan dalam pengukuran ketinggian, elevasi atau tinggi saja.

Annex - 6 Operation of Aircraft

Mengatur tentang spesifikasi yang akan menjamin dalam keadaan yang sama, penerbangan diseluruh dunia berada pada tingkat keamanan diatas tingkat minimum yang telah ditetapkan. Singkatnya bahwa pengoperasian pesawat udara

yang terlibat dalam transportasi udara internasional harus sesuai standar untuk memastikan tingkat tertinggi dalam keamanan dan efisiensi.

Annex - 7 Aircraft Nationality and Registration Marks

Setiap pesawat udara harus diberi tanda pengenal berupa tanda kebangsaan dan tanda pendaftaran. Tanda pengenal yang dikenakan pada pesawat harus terdiri atas beberapa karakter dalam satu grup. Tanda kebangsaan pesawat harus merujuk pada simbol *call sign* yang terdaftar di ITU (*International Telecommunication Union*). *The International Telecommunication Union* (ITU) adalah badan khusus Perserikatan Bangsa-Bangsa yang bertanggung jawab atas semua hal yang berkaitan dengan teknologi informasi dan komunikasi. yang kewenangannya mengendalikan dan mengatur semua urusan telekomunikasi termasuk distribusi frekuensi radio. ITU mengakui hak berdaulat masing-masing negara untuk mengatur sisi telekomunikasi masing-masing tergantung pada kepentingannya, namun perlu diperhatikan satu hal yang terpenting, yaitu frekuensi harus digunakan untuk tujuan damai dan kesejahteraan masyarakat sesuai dengan tujuan ITU.⁸¹

Annex - 8 Airworthiness of Aircraft

Pengaturan tentang standar kelayakan udara dan pemeriksaan pesawat udara berdasarkan prosedur yang seragam. Dalam kepentingan keamanan, pesawat harus dirancang, dibangun dan dioperasikan sesuai dengan standar kelayakan yang tertera dalam *Annex 8* ini.

⁸¹ Sujadmiko, Bayu, *Property Rights in Radio Frequency Utilization Under ITU (International Telecommunication Union) (Frequency Allocation in Indonesia)*, 2013, hlm 30.

Annex - 9 Facilitation

Mengatur tentang pendirian dan tata laksana penyelenggaraan fasilitas kepabeanan dan keimigrasian yang mempengaruhi keselamatan, keteraturan dan efisiensi navigasi penerbangan internasional.

Annex - 10 Aeronautical Telecommunications

Mengatur tentang prosedur standar, sistem, dan peralatan komunikasi yang bertujuan agar terjaminnya keselamatan, keteraturan dan efisiensi navigasi penerbangan. Tiga unsur yang paling kompleks dan penting dari penerbangan sipil internasional komunikasi penerbangan, navigasi dan pengawasan. Unsur-unsur yang terdapat dalam *Annex 10* ini terbagi kedalam 5 volume. Kelima volume Lampiran ini berisi Standar dan Rekomendasi Praktek (SARPs), dan bahan panduan pada komunikasi penerbangan, navigasi dan sistem pengawasan.

Annex - 11 Air Traffic Services

Annex ini membahas tentang pelayanan dan pengaturan lalu lintas udara untuk menjamin keselamatan penerbangan.. Pelayanan lalu lintas udara meliputi 3 pelayanan, yaitu:

1. Pelayanan pengendalian lalu lintas udara, meliputi pelayanan lalu lintas udara yang melayani penerbangan jelajah (*area control services*), pelayanan lalu lintas udara yang melayani penerbangan keberangkatan dan kedatangan (*approach control services*), pelayanan lalu lintas udara yang melayani penerbangan yang berada di lingkungan sekitar lalu lintas bandara (*aerodrome control services*).
2. *Flight information services*.
3. *Allerting information services*.⁸²

⁸² <https://andrey6529.wordpress.com/2017/04/18/airworthiness-resume-tentang-icao-annex/> diakses tanggal 26 Maret 2018

Annex - 12 Search and Rescue

Memuat ketentuan tentang pengorganisasian dan pemberdayaan fasilitas dalam mendukung penyelenggaraan pencarian pesawat yang mengalami kecelakaan atau insiden yang bertujuan mendukung keselamatan, keteraturan dan efisiensi penerbangan internasional.

Annex 13 - Aircraft Accident and Incident Investigation

Ketentuan tentang keseragaman dan pemberitahuan investigasi, dan laporan mengenai kecelakaan pesawat. Penyebab kecelakaan pesawat udara atau kejadian serius harus diidentifikasi untuk mencegah kejadian berulang. Identifikasi faktor-faktor penyebab paling baik dilakukan melalui penyelidikan yang dilakukan dengan benar. Untuk menekankan hal ini, *Annex 13* menyatakan tata cara serta tujuan penyelidikan kecelakaan atau insiden adalah pencegahan.

Annex 14 – Aerodromes

Ketentuan tentang spesifikasi dan desain dan kegiatan di bandar udara mencakup perencanaan pembangunan bandara dan landasan sesuai spesifikasi, power supply sekunder dari teknik sipil dengan teknik pencahayaan, dan penyediaan penyelamatan canggih dan peralatan pemadam kebakaran. Ilmu pengetahuan yang semakin berkembang berdampak pada industri penerbangan yang menghasilkan pesawat yang di desain lebih inovatif dan canggih, keadaan bandara harus mendukung. Pesawat model baru, meningkatkan operasi pesawat, operasi visibilities rendah dan kemajuan teknologi dalam peralatan bandara.

Annex 15 - Aeronautical Information Services

Metode untuk mengumpulkan cara penyebaran informasi melalui layanan informasi yang dibutuhkan dalam operasional dalam penerbangan.

Tujuan dari layanan informasi aeronautika adalah untuk memastikan aliran informasi yang diperlukan untuk keselamatan, keteraturan dan efisiensi navigasi udara internasional. *Annex 15* mendefinisikan bagaimana suatu layanan informasi penerbangan akan menerima dan/atau berasal, menyusun atau merakit, mengedit, format, mempublikasikan/menyimpan dan mendistribusikan ditentukan dari informasi/data aeronautika. Tujuannya adalah untuk memenuhi kebutuhan untuk keseragaman dan konsistensi dalam penyediaan informasi/data aeronautika yang diperlukan untuk penggunaan operasional dengan penerbangan sipil internasional.

Annex 16 - Environmental Protection

Memuat ketentuan mengenai sertifikat ramah lingkungan, pengawasan terhadap kebisingan yang ditimbulkan oleh emisi dari mesin udara terhadap orang-orang yang berada di sekitar bandar udara. Pada tahun 1968, majelis ICAO menyetujui sebuah resolusi yang menanggapi keseriusan kebisingan di sekitar bandar udara, dan menginstruksikan dewan ICAO untuk menetapkan spesifikasi internasional dan terkait bahan bimbingan untuk mengendalikan kebisingan pesawat. Resolusi ini ditempatkan pada ICAO tanggung jawab untuk mengarahkan pengembangan penerbangan sipil internasional sedemikian rupa untuk menguntungkan masyarakat dunia dan untuk mencapai kompatibilitas yang maksimum antara pembangunan yang aman dan tertib penerbangan sipil dan kualitas lingkungan manusia.

Annex 17 – Security: Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference

Ketentuan mengenai perlindungan keamanan penerbangan sipil internasional dari tindakan melawan hukum. *Annex* ini menetapkan dasar untuk ICAO dalam pengawasan program penerbangan sipil dalam hal keamanan dan berusaha untuk melindungi penerbangan sipil dan fasilitas terhadap tindakan melanggar hukum dimana hal yang diatur dalam *annex* ini sangat penting bagi masa depan penerbangan sipil dan masyarakat internasional pada umumnya adalah tindakan yang diambil oleh ICAO untuk mencegah dan menekan semua tindakan gangguan pelanggaran terhadap penerbangan sipil di seluruh dunia.

Annex 17 ini juga mengatur terutama yang berkaitan dengan aspek administrasi dan koordinasi, serta langkah-langkah teknis untuk melindungi keamanan angkutan udara internasional, mengharuskan setiap negara pihak untuk mendirikan program sendiri keamanan penerbangan sipil seperti langkah-langkah keamanan tambahan yang mungkin diusulkan oleh badan-badan lain yang sesuai.

Annex 18 - The Safe Transport of Dangerous Goods by Air

Mengatur tentang tanda, cara pengepakan, dan pengangkutan barang yang berbahaya untuk menjamin tercapainya semua tingkat keselamatan penerbangan. Lebih dari setengah dari kargo yang diangkut oleh semua moda transportasi di dunia adalah kargo berbahaya, eksplosif, korosif, mudah terbakar, beracun dan bahkan radioaktif. Barang-barang berbahaya tersebut biasanya berupa barang yang penting bagi berbagai industri, komersial, persyaratan medis sehingga perlu penelitian secara global dan proses pemeriksaan terhadap barang tersebut. ICAO mengakui pentingnya pengelompokan jenis kargo dan telah mengambil

langkah-langkah untuk memastikan bahwa barang tersebut dapat dibawa dengan aman.⁸³

E. Prinsip-Prinsip Hukum Kontrak Internasional dalam UNIDROIT

Kontrak internasional merupakan bidang hukum yang sangat penting di era globalisasi terutama dalam mendukung kegiatan di sektor perdagangan dan transaksi bisnis internasional. Menyatukan hubungan antara para pihak dalam lingkup internasional bukanlah persoalan yang sederhana. Hal ini menyangkut perbedaan sistem, paradigma, dan aturan hukum yang berlaku sebagai suatu aturan bersifat memaksa untuk dipatuhi oleh para pihak di masing-masing negara. Dalam rangka harmonisasi dan unifikasi hukum di bidang kontrak internasional di Indonesia sudah meratifikasi perjanjian UNIDROIT yang diterapkan jika terjadi wanprestasi dalam kontrak internasional. Isi perjanjian tersebut terdapat prinsip-prinsip kontrak internasional harus diterapkan kepada para pelaku bisnis dalam transaksi perdagangan.

Kontrak dalam perdagangan internasional merupakan suatu bagian penting dalam transaksi internasional, oleh karena itu secara alamiah peraturan perundang-undangan berkaitan dengan perdagangan telah lama menjadi perhatian. Keanekaragaman peraturan nasional tiap negara memberikan suatu kebutuhan tersendiri akan adanya suatu peraturan bersifat universal dan internasional. Adanya perbedaan aturan di masing-masing negara akan menghambat terlaksananya transaksi bisnis internasional yang menghendaki kecepatan dan kepastian, perbedaan peraturan nasional tiap negara memberikan suatu kebutuhan

⁸³ http://www.landasanteori.com/2015/10/annexICAO-penerbangan_sipil.html, diakses tanggal 27 Maret 2018

tersendiri bersifat universal dan internasional.⁸⁴ Pembentukan suatu konvensi internasional pada dasarnya bertujuan agar terciptanya suatu harmonisasi hukum atau aturan-aturan dalam perdagangan internasional. Salah satu perjanjian yang terkait dengan kontrak internasional, yaitu konvensi tentang prinsip-prinsip kontrak internasional, *Principles of International Commercial Contracts* dalam *The International Institute for the Unification of Private Law* (UNIDROIT).

Kata “kontrak” dikenal sebagai kegiatan sewa menyewa yang dilakukan oleh dua pihak (penyewa dan yang menyewakan) atas suatu kebendaan dalam jangka waktu tertentu dengan dibebani oleh syarat-syarat yang ditentukan berdasarkan kesepakatan diantara kedua belah pihak. Jadi kontrak dapat dipahami sebagai sebuah hubungan antar dua kepentingan yang mengikat kedua belah pihak. Dengan kata lain kontrak dapat dikatakan suatu “janji” yang mana harus ditepati oleh pihak-pihak terkait. Kegiatan perdagangan dan transaksi bisnis internasional dilakukan oleh para pihak berdasarkan kesepakatan yang dituangkan dalam suatu kontrak internasional. Kontrak internasional memiliki posisi penting sebagai rujukan yang paling utama bagi para pihak dalam pelaksanaan suatu hal yang diperjanjikan, bahkan sampai pada penentuan bagaimana cara penyelesaian yang akan ditempuh jika dikemudian hari pelaksanaan kontrak tidak dapat direalisasikan sebagaimana mestinya. Kontrak menguasai begitu banyak bagian kehidupan sosial kita, tanpa kita sadari kita telah membuat dan melakukan berpuluh-puluh bahkan beratus-ratus kontrak setiap harinya.

⁸⁴ Huala Adolf. *Dasar-dasar Hukum Kontrak Internasional*. Bandung: PT. Refika Aditama, 2008, hlm 29

Jika ditinjau dari sifat dan ruang lingkup hukum mengikatnya, maka kontrak dapat berupa kontrak nasional dan kontrak internasional. Kontrak nasional tidak lain adalah kontrak yang dibuat oleh dua individu (subjek hukum) dalam suatu wilayah negara yang tidak ada unsur asingnya. Sedangkan kontrak internasional adalah suatu kontrak yang di dalamnya ada atau terdapat unsur asing (*foreign element*).⁸⁵ Unsur asing dalam hal ini adalah adanya keterkaitan sistem hukum dari (negara) salah satu pihak yang terlibat dalam kegiatan kontrak tersebut sebagaimana pilihan hukum (*choice of law*) yang disepakati diantara keduanya. Secara teoritis, unsur asing dapat menjadi indikator suatu kontrak adalah kontrak nasional ada unsur asingnya yaitu:

1. Kebangsaan berbeda;
2. Domisili hukum berbeda dari para pihak;
3. Hukum dipilih adalah hukum asing, termasuk aturan-aturan atau prinsip-prinsip kontrak internasional terhadap kontrak tersebut;
4. Penyelesaian sengketa kontrak dilangsungkan di luar negeri;
5. Penandatanganan kontrak dilakukan di luar negeri;
6. Objek kontrak berada di luar negeri;
7. Bahasa digunakan dalam kontrak adalah bahasa asing;
8. Digunakannya mata uang asing dalam kontrak tersebut.⁸⁶

Dari sekian banyak unsur asing tersebut, paling mendasar sebagai unsur asing adalah kebangsaan berbeda. Perbedaan kebangsaan atau kewarganegaraan ini merupakan fakta yang menimbulkan konsekuensi bahwa dalam suatu kontrak internasional dimungkinkan adanya dua sistem hukum berbeda sehingga bidang hukum kontrak internasional memang merupakan hal yang tidak mudah. Secara umum, dalam hukum kontrak internasional terdapat dua prinsip fundamental

⁸⁵ *Ibid.*, hlm 1

⁸⁶ *Ibid.*, hlm 4

hukum kontrak internasional yang terdiri dari: 1) prinsip kedaulatan/supremasi hukum nasional; dan 2) Prinsip dasar kebebasan berkontrak (*freedom of the contract* atau *the party's autonomy*). Hal ini mencerminkan bahwa hukum nasional memegang peranan sangat penting dalam pembentukan kontrak internasional dan tidak dapat diganggu gugat keberadaannya. Kekuatan mengikat hukum nasional adalah mutlak dan kedudukannya adalah sebagai hukum paling diutamakan.

Untuk menemukan dasar pengaturan kontrak internasional ini kita dapat meninjau sumber hukum kontrak internasional itu sendiri digolongkan ke dalam 7 (tujuh) bentuk hukum sebagai berikut:

1. Hukum nasional (termasuk peraturan perundang-undangan suatu negara baik secara langsung atau tidak langsung terkait dengan kontrak);
2. Dokumen kontrak;
3. Kebiasaan-kebiasaan di bidang perdagangan internasional terkait dengan kontrak;
4. Prinsip-prinsip hukum umum mengenai kontrak;
5. Putusan pengadilan;
6. Doktrin;
7. Perjanjian internasional (mengenai kontrak).⁸⁷

Dari sumber-sumber hukum di atas, sumber hukum paling utama dalam kontrak internasional adalah “perjanjian internasional” yang terdiri dari *the UNIDROIT Principle of International Contracts* tahun 1994 yang selanjutnya disebut prinsip UNIDROIT. Prinsip-prinsip UNIDROIT merupakan prinsip umum bagi kontrak komersial internasional dapat diterapkan ke dalam aturan hukum nasional, atau

⁸⁷ Ibid., hlm 69

dipakai oleh para pembuat kontrak untuk mengatur transaksi komersial internasional sebagai pilihan hukum.⁸⁸ Prinsip-prinsip kontrak internasional UNIDROIT ini merupakan sumber hukum kontrak internasional dibuat sebagai upaya menciptakan suatu harmonisasi hukum dan aturan-aturan dalam perdagangan internasional agar perbedaan suatu sistem hukum dengan sistem hukum lainnya tidak menjadi hambatan bagi para pihak dalam melakukan transaksi perdagangan internasional.

UNIDROIT adalah sebuah organisasi antar pemerintah yang sifatnya independen. Awalnya terbentuknya UNCITRAL pada tahun 1926 sebagai suatu badan pelengkap Liga Bangsa-Bangsa (LBB). Ketika LBB bubar, UNIDROIT dibentuk kembali pada tahun 1940 berdasarkan suatu perjanjian multilateral yakni Statuta UNIDROIT (*The UNIDROIT Statute*). UNIDROIT berkedudukan di kota Roma dan memiliki tujuan utama pembentukannya adalah melakukan kajian untuk mengharmonisasi dan mengkoordinasikan hukum privat, khususnya hukum komersial (dagang) di antara negara atau di antara sekelompok negara. Keanggotaan UNIDROIT terbatas hanya untuk negara-negara yang menundukkan dirinya kepada Statuta UNIDROIT. Negara-negara ini berasal dari 5 benua dan mewakili berbagai sistem hukum, ekonomi, politik dan budaya yang berbeda. Latar belakang pendirian UNIDROIT adalah meneliti cara untuk melakukan harmonisasi dan koordinasi hukum perdata di negara-negara dan perserikatan negara di dunia serta mempersiapkan secara bertahap penerimaan oleh berbagai negara mengenai aturan hukum perdata yang seragam.

⁸⁸ Taryana Soenandar. *Prinsip-Prinsip UNIDROIT Sebagai Sumber Hukum Kontrak dan Penyelesaian Sengketa Bisnis Internasional*. Jakarta: Sinar Grafika, 2002, hal 34-35

Pada tanggal 2 September 2008 Indonesia sudah mengesahkan Statuta UNIDROIT dengan Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 59 Tahun 2008 tentang Pengesahan *Statute of The International Institute For The Unification of Private Law*. Hukum kontrak internasional terwujud dalam *lex mercatoria* (hukum kebiasaan dagang) dimaksudkan guna menyelaraskan berbagai sistem hukum yang ada didunia, yang berarti Indonesia tunduk terhadap substansi yang tertuang didalam UNIDROIT tersebut.

Prinsip hukum kontrak dipakai dalam UNIDROIT yaitu:

1. Prinsip Kebebasan Berkontrak.

Kehendak para pihak dapat dinyatakan dengan berbagai cara baik lisan maupun tertulis dan mengikat para pihak dengan segala akibat hukumnya. Prinsip pertama, kebebasan berkontrak, menegaskan bahwa kebebasan para pihak untuk membuat kontrak, termasuk kebebasan untuk menentukan apa yang mereka sepakati. Prinsip kebebasan diwujudkan dalam 5 (lima) bentuk prinsip hukum, yaitu:

- a. Kebebasan menentukan isi kontrak;
- b. Kebebasan menentukan bentuk kontrak;
- c. Kontrak mengikat sebagai undang-undang;
- d. Aturan memaksa (*mandatory rules*) sebagai pengecualian;
- e. Sifat internasional dan tujuan prinsip-prinsip UNIDROIT yang harus diperhatikan dalam penafsiran kontrak.⁸⁹

Prinsip kontrak dalam UNIDROIT mengikuti hukum yang modern, sehingga dalam UNIDROIT para pihak yang melakukan kontrak bisa lebih menginterpretasikan tujuan dari perjanjian mereka secara efisien.

⁸⁹ Ibid., hlm 37

2. Prinsip Pengakuan Hukum Terhadap Kebiasaan Dagang.

Prinsip kedua, prinsip kekuatan mengikat praktek kebiasaan dagang, merupakan prinsip yang disebut pula sebagai keterbukaan terhadap kebiasaan dagang. Pengakuan terhadap praktek kebiasaan ini didasarkan pada pertimbangan bahwa kebiasaan dagang bukan saja secara fakta mengikat tetapi juga karena ia berkembang dari waktu ke waktu.

3. Prinsip Itikad Baik (*Good Faith*) dan Transaksi Jujur (*Fair Dealing*).

Terdapat tiga unsur dari prinsip itikad baik dan transaksi jujur, yaitu:

- a. Itikad baik dan transaksi jujur sebagai prinsip dasar dalam berkontrak;
- b. Prinsip itikad baik dan transaksi jujur dalam UNIDROIT (*International Institute for the Unification of Private Law*) *Principles of International Commercial Contracts* (UPICC's) ditekankan pada praktik perdagangan internasional;
- c. Prinsip itikad baik dan transaksi jujur bersifat memaksa.⁹⁰
- d. Prinsip *force majeure*.

Prinsip penting *force majeure* atau keadaan memaksa termuat dalam Pasal 7.1.7

Prinsip UNIDROIT. Pasal ini berbunyi sebagai berikut:

(1) Non-performance by a party is excused if that party proves that the non-performance was due to an impediment beyond its control and that it could not reasonably be expected to have taken the impediment into account at the time of the conclusion of the contract or to have avoided or overcome it or its consequences.

(2) When the impediment is only temporary, the excuse shall have effect for such period as is reasonable having regard to the effect of the impediment on the performance of the contract.

(3) The party who fails to perform must give notice to the other party of the

⁹⁰ Ibid., hlm 42

impediment and its effect on its ability to perform. If the notice is not received by the other party within a reasonable time after the party who fails to perform knew or ought to have known of the impediment, it is liable for damages resulting from such non-receipt.

(4) Nothing in this article prevents a party from exercising a right to terminate the contract or to withhold performance or request interest on money due.”

Bunyi pengaturan artikel tersebut adalah rumusan yang umum, termasuk dalam hukum nasional kita. Rumusan tersebut yaitu:

- a. Peristiwa yang menyebabkan *force majeure* merupakan peristiwa yang di luar kemampuannya;
- b. Adanya peristiwa tersebut mewajibkan pihak yang mengalaminya untuk memberitahukan pihak lainnya mengenai telah terjadinya *force majeure*.⁹¹

F. Kerangka Hukum Nasional Terkait Asuransi Rangka Pesawat

1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Dalam undang-undang ini telah disahkan dalam rapat paripurna DPR-RI pada tanggal 17 Desember 2008 dan ditanda tangani pada tanggal 12 Januari 2009, UU Nomor 1 Tahun 2009 tersebut sangat menjanjikan terhadap pertumbuhan transportasi udara di Indonesia, karena sebagai dasar hukum telah mengatur secara komprehensif. UU Nomor 1 Tahun 2009 juga sebagai dasar hukum tindak lanjut temuan Organisasi Penerbangan Sipil Internasional (ICAO) beberapa waktu yang lalu. Dalam UU Nomor 1 Tahun 2009 di pasal 62 ayat 1 dijelaskan bahwa:

- (1) Setiap orang yang mengoperasikan pesawat udara wajib mengasuransikan:
 - a. pesawat udara yang dioperasikan;

⁹¹ Huala Adolf. *Dasar-dasar Hukum Kontrak Internasional*. Bandung: PT. Refika Aditama, 2008, hlm 91

- b. personel pesawat udara yang dioperasikan;
- c. tanggung jawab kerugian pihak kedua;
- d. tanggung jawab kerugian pihak ketiga; dan
- e. kegiatan investigasi insiden dan kecelakaan pesawat udara.

Namun, dalam prakteknya tidak dijelaskan secara terperinci pengaturan mengenai asuransi terhadap pesawat udara yang dioperasikan, dalam hal ini termasuk rangka/badan pesawat, mesin pesawat, dan lainnya.

2. Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 52 Tahun 2018 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 47 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 47*) Tentang Pendaftaran Pesawat Udara (*Aircraft Registration*).

Dalam peraturan ini juga disebutkan bahwa pesawat udara yang memenuhi ketentuan persyaratan pendaftaran, dapat didaftarkan setelah dilakukan pemeriksaan oleh Direktur Jenderal dan ditetapkan telah memenuhi persyaratan administratif sebagai berikut:

- a. Salinan bukti kepemilikan pesawat udara yang dilegalisir dalam bentuk *certified true copy* yang diterbitkan oleh notaris publik dan dilegalisasi oleh Kantor Perwakilan Republik Indonesia dimana bukti kepemilikan pesawat udara terakhir;
- b. Pernyataan tidak pernah terdaftar bagi pesawat udara baru;
- c. Bukti penghapusan tanda pendaftaran bagi pesawat udara yang pernah dioperasikan;
- d. Bukti asuransi pesawat udara;
- e. Persetujuan pengadaan pesawat udara;
- f. Pemenuhan ketentuan persyaratan batas usia pesawat udara yang ditetapkan sesuai Peraturan Menteri Perhubungan; dan
- g. Dalam hal pendaftar bukan pemilik pesawat udara maka selain memenuhi persyaratan huruf a sampai huruf f, harus menyampaikan bukti penguasaan pesawat udara.

Dalam PM No. 52 Tahun 2018 ini sudah disebutkan secara jelas bahwasannya pesawat udara yang akan beroperasi harus melampirkan bukti asuransi pesawat udara yang termasuk didalamnya asuransi untuk badan/kerangka pesawat udara, walaupun belum adanya penjelasan mengenai tata cara yang diatur secara hukum dalam proses pengasuransian rangka pesawat tersebut.

3. Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian.

Dalam Undang-Undang ini dijelaskan bahwa yang dimaksud dengan:

- a. Asuransi adalah perjanjian antara dua pihak, yaitu perusahaan asuransi dan pemegang polis, yang menjadi dasar bagi penerimaan premi oleh perusahaan asuransi sebagai imbalan untuk:
 - 1) 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 pemegang polis karena terjadinya suatu peristiwa yang tidak pasti; atau
 - 2) 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.

4. Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Republik Indonesia Nomor 39/POJK.05/2020 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 14/POJK.05/2015 Tentang Retensi Sendiri dan Dukungan Reasuransi Dalam Negeri.

Dalam peraturan Otoritas Jasa Keuangan Republik Indonesia Nomor 39/POJK.05/2020 tentang Retensi Sendiri dan Dukungan Reasuransi Dalam Negeri, Pasal 7 dijelaskan bahwa:⁹²

- 1) Perusahaan Asuransi dan Perusahaan Asuransi Syariah wajib memperoleh dukungan reasuransi 100% (seratus persen) dari reasuradur dalam negeri untuk pertanggung jawaban yang memiliki risiko sederhana.

Yang dimaksud dengan “dukungan reasuransi 100% (seratus persen) dari reasuradur dalam negeri” dalam ketentuan ini adalah penempatan sepenuhnya dukungan reasuransi otomatis dan/atau fakultatif pada reasuradur dalam negeri.

Risiko sederhana dalam ketentuan ini yaitu lini usaha asuransi kendaraan bermotor, asuransi kesehatan, asuransi kecelakaan diri, asuransi kredit, asuransi kematian, dan suretyship, dan asuransi tanggung gugat.

Selain lini usaha tersebut di atas tidak termasuk risiko sederhana yaitu lini usaha asuransi harta benda, asuransi pengangkutan, asuransi rangka kapal, asuransi rangka pesawat, asuransi satelit, asuransi energi onshore, asuransi energi offshore, asuransi rekayasa, asuransi tanggung gugat, dan asuransi aneka sepanjang nilai pertanggungjawabannya melebihi ketentuan mengenai batas minimum dukungan reasuransi dalam negeri.

⁹² Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Republik Indonesia Nomor 39/POJK.05/2020 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 14/POJK.05/2015 Tentang Retensi Sendiri dan Dukungan Reasuransi Dalam Negeri.

- 2) Perusahaan Asuransi dan Perusahaan Asuransi Syariah wajib memperoleh dukungan reasuransi paling sedikit 50% (lima puluh persen) dari reasuradur dalam negeri untuk pertanggungan yang memiliki risiko sederhana setelah 30 Juni 2020.
- 3) Ketentuan mengenai persentase dukungan reasuransi dari reasuradur dalam negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak berlaku setelah 31 Desember 2020.

Dalam Pasal 8 juga dijelaskan bahwa:

- 1) Kewajiban memperoleh dukungan reasuransi dari reasuradur dalam negeri dengan persentase sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) dan ayat (2) dikecualikan bagi Perusahaan Asuransi Umum dan Perusahaan Asuransi Umum Syariah untuk:
 - a. produk asuransi yang bersifat global (*worldwide*); dan/atau
 - b. produk asuransi yang didesain secara khusus untuk perusahaan multinasional.
- 2) Kewajiban memperoleh dukungan reasuransi dari reasuradur dalam negeri dengan persentase sebagaimana dimaksud dalam Pasal 7 ayat (1) dan ayat (2) dikecualikan bagi Perusahaan Asuransi Jiwa dan Perusahaan Asuransi Jiwa Syariah untuk:
 - a. produk asuransi yang bersifat global (*worldwide*);
 - b. produk asuransi yang didesain secara khusus untuk perusahaan multinasional; dan/atau
 - c. produk asuransi baru yang pengembangannya (*product development*) didukung oleh reasuradur luar negeri.

- 3) Produk asuransi baru yang pengembangannya (*product development*) didukung oleh reasuradur luar negeri sebagaimana dimaksud pada ayat (2) huruf c, dapat memperoleh dukungan reasuransi dari reasuradur luar negeri untuk jangka waktu paling lama 4 (empat) tahun sejak produk asuransi tersebut dilaporkan kepada OJK.

Karena dalam proses pengasuransian rangka pesawat membutuhkan dana yang tidak sedikit, maka pemerintah mengeluarkan aturan mengenai peraturan reasuransi guna mempermudah serta mendukung perusahaan-perusahaan asuransi bekerjasama dengan perusahaan reasuransi dalam negeri maupun luar negeri yang secara khusus diatur oleh OJK dalam Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Republik Indonesia Nomor 39/POJK.05/2020 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 14/POJK.05/2015 Tentang Retensi Sendiri dan Dukungan Reasuransi Dalam Negeri.

BAB III METODE PENELITIAN

A. Jenis Penelitian

Penelitian merupakan suatu sarana pokok dalam pengembangan ilmu pengetahuan maupun teknologi.⁹³ Dalam melaksanakan penelitian diperlukan metode agar penelitian tersebut dapat terarah, sistematis dan konstruktif. Penelitian dalam skripsi ini digolongkan ke dalam jenis penelitian hukum normatif, yaitu penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder.

B. Pendekatan Masalah

Di dalam penelitian hukum terdapat beberapa pendekatan masalah yang dengan pendekatan tersebut peneliti akan mendapatkan informasi dari berbagai aspek mengenai isu yang sedang dicoba untuk dicari jawabnya.⁹⁴ Pada penelitian ini peneliti akan menggunakan pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dengan mengadakan studi terhadap produk hukum yang bersifat kontrak atau polis.

⁹³ Soerjono Soekanto, 2013, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta: Rajawali Pers, hlm.1.

⁹⁴ Peter Mahmud Marzuki, 2011, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana, hlm 93.

C. Sumber Data, Pengumpulan Data dan Pengolahan Data

1. Sumber Data

Di dalam penelitian ini, data yang akan digunakan oleh peneliti berupa data sekunder atau kepustakaan, karena penelitian ini bersifat normatif. Data sekunder, terdiri atas beberapa bahan hukum sebagai berikut:⁹⁵

- 1) Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum hukum yang bersifat mengikat atau otoritatif, dan terdiri dari hukum nasional Indonesia, baik itu peraturan perundang-undangan, maupun keputusan pemerintah. Selain itu termasuk pula bahan hukum yang tidak dikodifikasikan, serta perjanjian, dan hukum internasional. Bahan hukum primer dalam penelitian ini adalah:
 - a. Konvensi Paris 1919.
 - b. Konvensi Chicago 1944.
 - c. Konvensi Cape Town 2001.
 - d. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.
 - e. Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.
 - f. *The Convention on International Civil Aviation Annexes 1 to 18.*
 - g. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan.
 - h. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.
 - i. Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian.
 - j. Peraturan Presiden Nomor 59 Tahun 2008 tentang Pengesahan *Statute Of The International Institute For The Unification Of Private Law* (Statuta Lembaga Internasional Untuk Unifikasi Hukum Perdata).
 - k. Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.

⁹⁵ Soerjono Soekanto, *Op Cit.* Hal. 13.

- l. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 52 Tahun 2018 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 47 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 47*) Tentang Pendaftaran Pesawat Udara (*Aircraft Registration*).
 - m. Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.
 - n. Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Republik Indonesia Nomor 39/POJK.05/2020 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 14/POJK.05/2015 Tentang Retensi Sendiri dan Dukungan Reasuransi Dalam Negeri.
- 2) Bahan hukum sekunder, merupakan publikasi tentang hukum yang bukan merupakan dokumen-dokumen resmi. Publikasi tentang hukum meliputi buku-buku teks, jurnal-jurnal hukum dan blog.
 - 3) Bahan hukum tersier, yaitu bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer serta sekunder, dapat berupa kamus, ensiklopedia, indeks kumulatif, dan lainnya.

2. Metode Pengumpulan Data

Dalam penulisan ini metode penelitian menggunakan studi kepustakaan. Studi kepustakaan juga digunakan sebagai acuan umum yang berisi informasi-informasi umum seperti ensiklopedi, buku serta acuan khusus yang berisikan hasil penelitian-penelitian terdahulu yang relevan dengan permasalahan penelitian, seperti jurnal, tesis, dan lainnya.

3. Pengolahan Data

Teknik pengolahan data yang digunakan dalam penulisan skripsi ini adalah dengan melalui mencari bahan hukum yang terkait dengan permasalahan yang ada. Setelah memperoleh bahan hukum yang diperoleh, maka dilanjutkan dengan melakukan studi kepustakaan dengan cara mempelajari dan menganalisa sumber bahan hukum dan bahan hukum sekunder yang berkaitan dengan rumusan masalah yang terdapat dalam skripsi ini.

D. Analisis Data

Analisis data merupakan langkah dalam mengolah hasil penelitian menjadi suatu laporan. Analisis data merupakan proses pengorganisasian dan pengurutan data dalam pola, kategori serta uraian dasar, sehingga dapat ditemukan tema dan dapat dirumuskan hipotesis kerja seperti yang disarankan oleh data.⁹⁶ Data yang diperoleh dalam penelitian ini dianalisis secara kualitatif, yaitu dengan mendeskripsikan data yang dihasilkan dari penelitian ke dalam bentuk penjelasan secara sistematis sehingga dapat diperoleh gambaran yang jelas tentang masalah yang diteliti.

⁹⁶ Lexy J. Moleong, 1993, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: Remaja Rosdakarya, hlm. 225.

BAB V PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan di atas dapat ditarik kesimpulan, yakni:

1. Kontrak asuransi di bidang penerbangan sipil adalah suatu perjanjian hukum perdata independen yang menggabungkan fitur-fitur umum yang khas untuk setiap perjanjian penyediaan layanan hukum sipil dengan yang spesifik. Polis asuransi adalah konfirmasi utama dari kesimpulan kontrak asuransi. Jenis utama dari asuransi penerbangan adalah: asuransi dari badan/rangka pesawat terbang, asuransi kewajiban penumpang, asuransi kewajiban untuk kargo dan surat; asuransi kewajiban pihak ketiga dari operator pesawat, asuransi awak pesawat. Asuransi tanggung jawab pihak ketiga bandara dan asuransi kewajiban produsen produk penerbangan/pesawat juga dapat dirujuk ke asuransi penerbangan. Ketentuan-ketentuan hukum asuransi penerbangan terdiri dari norma-norma perjanjian dan konvensi internasional yang digabungkan dengan peraturan-peraturan terkait penerbangan di Indonesia; peraturan organisasi penerbangan sipil internasional (*International Civil Aviation Organization* (ICAO)) di mana Indonesia menjadi anggotanya; norma tindakan legislatif internal yang mengendalikan penerbangan sipil dan asuransi. Didunia penerbangan internasional tidak memiliki konvensi yang secara khusus mengatur mengenai bagaimana proses ataupun tanggung jawab

terhadap pengasuransian rangka pesawat, seperti Konvensi Montreal 1999 yang secara jelas mengatur rezim hukum secara internasional mengenai tanggung jawab pengangkut terhadap pengguna jasa penerbangan yang mengalami kerugian yang ditimbulkan pengangkut, baik itu penumpang, bagasi, dan kargo. Bidang asuransi penerbangan yang mengatur kerangka pesawat terbang berpedoman pada *London Aviation Insurance Policy*. Pengaturan mengenai kebijakan-kebijakan dalam asuransi rangka pesawat mulai dari pertanggung jawaban yang diberikan dari pihak penanggung kepada tertanggung sudah secara jelas diatur didalam *London Aviation Insurance Policy*, begitu juga dengan beberapa pengecualian yang tertera dalam polis apabila terjadi hal-hal yang diluar kendali baik secara sengaja maupun tidak disengaja. Dalam kebijakan asuransi rangka pesawat akan mengecualikan kehilangan atau kerusakan pesawat akibat perang, ketika pesawat berada di luar batas geografis (kecuali akibat *force majeure*), pembajakan dan bahaya terkait, ketika jumlah penumpang yang dibawa dalam pesawat melebihi jumlah maksimum yang dinyatakan, saat pesawat digunakan untuk tujuan yang melanggar hukum atau tidak sesuai dalam polis yang diperjanjikan, keausan dan kerusakan, dan hal-hal lainnya. Pengaturan kebijakan serta perjanjian yang akan dibuat/dilaksanakan diatur dalam polis yang akan dibuat berdasarkan kesepakatan bersama antara maskapai penerbangan dengan perusahaan asuransi.

2. *London Aviation Insurance Policy* pada prakteknya digunakan oleh beberapa negara didunia termasuk Indonesia yang kemudian hasilnya disusun menjadi *Indonesian Standard Aviation Policy*, disetujui, diadaptasi dan

diimplementasikan sesuai dengan kondisi penerbangan di Indonesia dan diadopsi dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan pengaturan mengenai *Aviation Hull Insurance* di Indonesia secara khusus diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 52 Tahun 2018 Tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 47 (*Civil Aviation Safety Regulations Part 47*) Tentang Pendaftaran Pesawat Udara (*Aircraft Registration*), sebagai adopsi dari *London Aviation Insurance Policy*, dan peraturan mengenai reasuransi bagi perusahaan asuransi yang akan bekerjasama dengan perusahaan asuransi lainnya yang diatur secara khusus oleh OJK dalam Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Republik Indonesia Nomor 39/POJK.05/2020 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 14/POJK.05/2015 Tentang Retensi Sendiri dan Dukungan Reasuransi Dalam Negeri dan peran OJK yang juga sebagai pengawas dari polis itu sendiri.

B. Saran

Ketentuan yang berkaitan dengan asuransi rangka pesawat untuk maskapai penerbangan dan produsen pesawat terbang, serta tanggung jawab kepada pihak ketiga seharusnya ada konvensi internasional yang mengatur tentang bagaimana pengaturan dalam melakukan asuransi rangka pesawat (*Aviation Hull Insurance*), seperti yang telah dilakukan untuk mengatur penumpang dan kargo, sehingga ada batasan sejauh mana perusahaan asuransi sebagai penanggung harus menanggung setiap tanggung jawab selain yang tercantum dalam polis yang disepakati oleh kedua belah pihak. Hal itu dilakukan untuk memastikan kepastian hukum yang seharusnya dimiliki oleh perusahaan asuransi dan juga maskapai penerbangan dan

apabila terjadi wanprestasi antar kedua belah pihak, sehingga dapat mempermudah penyelesaian masalah apabila ada ketentuan hukum yang jelas. Selain itu karena perusahaan asuransi di Indonesia juga biasanya tidak meng-*cover full* asuransi rangka pesawat dan saling *share risk* atau bekerjasama dengan perusahaan asuransi lainnya, sehingga menurut saran dari penulis ada baiknya apabila kerjasama antar perusahaan asuransi di Indonesia dengan perusahaan asuransi milik BUMN (Badan Usaha Milik Negara) lebih mengoptimalkan kerjasama yang dilakukan sebagai pemasukan dalam negeri.

DAFTAR PUSTAKA

Literatur/Buku

- A Moegandi, *Mengenal Dunia Penerbangan Sipil*, Jakarta, Pustaka Sinar Harapan, 1996.
- Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia*, Bandung, Citra Aditya Bakti, 1999.
- Adel Salah El Din, *Aviation Insurance Practice, Law and Reinsurance* (London: Printed by W. Clowes, 1971).
- Alexander T. Wells & Bruce D. Chadbourne, *Introduction to Aviation Insurance and Risk Management 2nd ed.* (Florida: Krieger Publishing Company, 2000).
- Boer Mauna, *Hukum Internasional: Pengertian Peranan dan Fungsi Dalam Era Dinamika Global*. Bandung: PT. Alumni, 2003.
- Christopher N. Shawcross and Beaumont on Air Law, 2nd ed. (London: Butterworths, 1951).
- Dictionary of Insurance* (Toronto: Insurance Institute of Canada, 1991).
- Donald H. Bunker, *International Aircraft Financing*, 1st ed (Montreal-Geneva: International Air Transport Association, 2005).
- Donald H. Bunker, *The Law of Aerospace Finance in Canada* (Montreal: Institute and Centre of Air and Space Law, McGill University, 1988).
- Gunaryadi, Ryan Firdiansyah, dkk, *Keselamatan Penerbangan, Tinjauan Keselamatan Penerbangan Sipil di Indonesia*, Mitra Wacana Media, Jakarta, 2015.
- Huala Adolf, *Dasar-dasar Hukum Kontrak Internasional*. Bandung: PT. Refika Aditama, 2008.
- I. H. Ph. Diederiks-Verschoor, *An Introduction to Air Law*, (The Hague; New York, Kluwer Law International, 2001).

- J. Scott Hamilton, *Practical Aviation Law*, 4th ed. (Ames, Iowa, Blackwell, 2005).
- JG. Starke, *Pengantar Hukum Internasional I*, Edisi Kesepuluh, Sinar Grafika, Jakarta, 1999.
- John Owen Eduard Clark, *International Dictionary of Insurance and Finance*, (Chicago: Glenlake Pub. Co.: Fitzroy Dearborn Publishers, 1999).
- K. Martono, *Hukum Udara, Angkutan Udara, dan Hukum Angkasa, Hukum Laut Internasional*, Mandar Maju, 1995.
- K. Martono, *Pengantar Hukum Udara Nasional dan Internasional bagian Pertama*, PT. Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2007.
- Laurance E. Gesell & Paul S. Dempsey, *Air Transportation: foundations for the 21st century, 4th ed.* (Chandler, Ariz: Coast Aire Publications, 2005).
- Lexy J. Moleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, Bandung: Remaja Rosdakarya, 1993.
- Martono dan Agus Pramono, *Hukum Udara Perdata*, Rajawali Pers, Jakarta, 2013.
- Mieke Komar Kantaatmadja, *Lembaga Jaminan Kebendaan Pesawat Udara Indonesia Ditinjau Dari Hukum Udara*, Alumni, Bandung, 1989.
- Moch. Isnaeni, *Hipotek Pesawat Udara di Indonesia*, Dharma Muda, Surabaya, 1996.
- Ny. Frieda Husni Hasbullah, SH., MH. *Hukum Kebendaan Perdata: Hak-Hak yang Memberi Jaminan*. CV. Indhill Co. Jakarta: 2009.
- Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana, 2011.
- Rad D. Margo, "*Conflicts of Laws in Aviation Insurance*" in Chia-Jui Cheng, ed., *The Use of Airspace and Outer Space for all Mankind in the 21st Century* (The Hague, Kluwer Law International, 1995).
- Rob Thoys, *Insurance Theory and Practices*, Taylor and Francis Ltd, London-United Kingdom, 2010.
- Robert Williard Osier, *Glosary of Insurance Terms. Edited by Robert W. Osier and John S. Bickley. With Special editing by o. D. Dickerson* (Santa Monica, Calif.: Insurors Press, 1972).
- Soerjono Soekanto, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta: Rajawali Pers, 2013.

Souichirou Kozuka, *Implementing the Cape Town Convention and the Domestic Laws on Secured Transactions*, Springer Nature, Switzerland, e-book, 2017.

Taryana Soenandar, *Prinsip-Prinsip UNIDROIT Sebagai Sumber Hukum Kontrak dan Penyelesaian Sengketa Bisnis Internasional*. Jakarta : Sinar Grafika, 2002.

Tirtodiningrat, *Ichthisar Hukum Perdata dan Hukum Dagang*, PT Pembangunan Jakarta: 1966.

Yaddy Supriadi, *Keselamatan Penerbangan Teori & Problematika*, Telaga Ilmu Indonesia, Tangerang, 2012.

Skripsi dan Jurnal

Andrew Harakas, *Aviation Insurance: A New York Perspective* (LL.M Thesis, Institute of Air and Space Law, McGill University, 1990).

Bayu Sujadmiko, Riza Amalia, Ade Irma Fitriani, *Perlindungan Hak Anak Buah Kapal Dalam Kerangka Hukum Nasional Dan Hukum Internasional*, 2018.

Bayu Sujadmiko, *Property Rights in Radio Frequency Utilization Under ITU (International Telecommunication Union) (Frequency Allocation in Indonesia)*, 2013.

Berend J.H Crams, "The special Contrant: An Instrumen to Strict Liability Limit?", *Air Jurnal*, 1989.

Christopher F. Johnson, *Aviation Insurance* (LL.M Thesis, Institute of Air and Space Law, McGill University, 1980).

Dwipayana, I, K, G, I., Sudini, L, P., Arini, D, G, D., *Tanggung Jawab Maskapai Penerbangan Terhadap Eksistensi Penumpang*. *Jurnal Analogi Hukum*. 2(1), 2020.

Getar Danishswara & Anugrah Akbar Darmawan, *Regulasi Terhadap Bentuk Jaminan Kebendaan Atas Pesawat terbang Sebagai Objek Jaminan Hutang Dalam Kredit Perbankan*, Universitas Sebelas Maret, Surakarta, 2014.

Ms. Mia Hadiati, Dr. Gunawan Djajaputra & Dr. K. Martono, "Laws and Regulations of Civil Aviation Insurance Applicable in Indonesia", *International Journal of Business and Management Invention*, 2017.

Naek Siregar, *Air Rage Arrangement Between the United Kingdom and Indonesia Based on the Tokyo Convention 1963*, 2019.

Yufania Victorina Saksono, “Tanggung Jawab Penanggung Terhadap Pembayaran Ganti Rugi Pada Perjanjian Asuransi Rangka Pesawat (*Aviation Hull Insurance*)”, Skripsi Fakultas Hukum Universitas Airlangga, Surabaya, 2016.

Konvensi

Konvensi Paris Tahun 1919. *Convention for the Unification of Certain Rules Relating to International Carriage by Air*, 12 October 1929.

The 1966 *Montreal Inter-carrier Agreement*.

Konvensi Chicago Tahun 1944.

Konvensi Cape Town Tahun 2001.

The Convention on International Civil Aviation Annexes 1 to 18.

Peraturan Perundang-undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata.

Kitab Undang-Undang Hukum Dagang.

Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan.

Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2014 tentang Perasuransian.

Peraturan Presiden Nomor 59 Tahun 2008 tentang Pengesahan *Statute Of The International Institute For The Unification Of Private Law* (Statuta Lembaga Internasional Untuk Unifikasi Hukum Perdata).

Peraturan Pemerintah Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 52 Tahun 2018.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Republik Indonesia Nomor 39/POJK.05/2020 Tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Nomor 14/POJK.05/2015 Tentang Retensi Sendiri dan Dukungan Reasuransi Dalam Negeri.

EC, Council Regulation No. 2027/97 on Air Carrier Liability in the Event of Accidents.

EC, Council Regulation No. 785/2004 on Insurance Requirements for Air Carriers and Aircraft.

Website

<http://dephub.go.id/post/read/ending-kasus-kecelakaan-pesawat-sukhoi-ssj100-12841>

<http://dephub.go.id/post/read/menhub-tinjau-proses-identifikasi-jenazah-korban-jatuhnya-pesawat-sriwijaya-sj-182-di-rs-polri>

<http://digilib.unimus.ac.id/files//disk1/105/jtptunimus-gdl-geshasahri-5245-2-bab2.pdf>

<http://lontar.ui.ac.id>

<http://zeppelinpink.blogspot.co.id/2013/02/icao.html>

<https://www.bps.go.id/Brs/view/id/1402>

<http://www.indonesia-icao.org/template.html#juduldokumen2>

<https://www.icao.int/about-icao/Council/Pages/vision-and-mission.aspx>

https://en.wikipedia.org/wiki/International_Civil_Aviation_Organization#History

<http://www.beritasatu.com/390288-23-negara-terpilih-jadi-anggota-icao-kategori-iii.html>

<http://dephub.go.id/post/read/capetown-treaty-perlu-disosialisasikan-kepada-ahli-hukum-indonesia-9863>

<http://www.unidroit.org/overview-2001capetown>

<https://kreditgogo.com/artikel/Asuransi-Kendaraan-dan-Umum/Mau-Tahu-Nilai-Pertanggung-janaan-Asuransi-Kecelakaan-Pesawat-Ini-Ulasannya.html>

<https://andrey6529.wordpress.com/2017/04/18/airworthiness-resume-tentang-icao-annex/> diakses tanggal 26 Maret 2018

<http://www.landasanteori.com/2015/10/annexICAO-penerbangan-sipil.html>