

Keg. - 320 139200 115.

ASPEK HUKUM LEASING PESAWAT UDARA DI INDONESIA

(SUATU STUDI KASUS)

TESIS

Disusun Untuk Memperoleh Gelar
Magister Ilmu Hukum

Oleh :

SRI BAKTI YUNARI
Nim : 207 93 0011
Nirm : 933115010260044



PROGRAM PASCASARJANA
MAGISTER ILMU HUKUM
UNIVERSITAS TARUMANAGARA
J A K A R T A
1997

ASPEK HUKUM LEASING PESAWAT UDARA DI INDONESIA

(SUATU STUDI KASUS)

TESIS

Diajukan Untuk Mencapai Gelar Magister Hukum
Pada Program Pascasarjana Universitas Tarumanagara
Dengan Konsentrasi Hukum Ekonomi

Disusun Oleh :

SRI BAKTI YUNARI

Nim : 207 93 0011

Nirm : 933115010260044

PROGRAM PASCASARJANA
MAGISTER ILMU HUKUM
UNIVERSITAS TARUMANAGARA
J A K A R T A
1 9 9 7

HALAMAN PENGESAHAN

Tesis yang berjudul : "*ASPEK HUKUM LEASING PESAWAT UDARA DI INDONESIA*", ini telah dipertahankan dihadapan Dewan Penguji tesis Program Pascasarjana Bidang Studi Ilmu Hukum Universitas Tarumanagara pada hari Selasa, tanggal 25 Maret 1997, yang terdiri dari :

Ketua Sidang/Penguji I



Prof. Dr. Arifin P. Soeria Atmadja, SH

Penguji II/Pembimbing



Prof. E. Suherman, SH

Penguji III



Prof. Dr. Erman Rajagukguk, SH, LL.M

Sekretaris Sidang



Drs. Gunawan Djajaputra, SH, MH, CN.

Tesis ini disahkan pada hari Selasa, tanggal : 25 Maret 1997.

Mengetahui :

Direktur Program Pascasarjana
Universitas Tarumanagara



Prof. Dr. Koesnadi Hardjasoemantri, SH, ML



ABSTRAK

Demi menunjang kelancaran pelaksanaan kegiatan penerbangan dan angkutan udara secara nasional maupun Internasional, khususnya penerbangan yang bersifat komersil, maka modal utama yang diperlukan bagi suatu perusahaan angkutan udara adalah pesawat udara. Mengingat tingginya harga pesawat udara tersebut, biasanya perusahaan penerbangan dalam proses pengadaan pesawatnya tidak membeli secara tunai, akan tetapi menggunakan cara lain yaitu leasing. Cara tersebut dinilai efektif karena tidak menimbulkan beban pajak yang memberatkan pemerintah. Pelaksanaan leasing pesawat udara di Indonesia, telah diatur oleh Keputusan Presiden No 61 tahun 1988 tentang Lembaga Pembiayaan yang disertai dengan peraturan pelaksana berupa Surat Keputusan Menteri Keuangan No. 1251/kmk.013/1988 tentang Tata Cara Pelaksanaan Lembaga Pembiayaan. Dalam prakteknya, pendaftaran pesawat udara yang diperoleh dengan cara leasing serta status kepemilikan pesawat udara yang diperoleh dengan cara leasing tersebut di Indonesia harus dilakukan sesuai dengan ketentuan pasal 9 ayat (2) sub (b) Undang-Undang No. 15 tahun 1992 tentang penerbangan, sedangkan syarat-syarat dan tata caranya diatur oleh Keputusan Menteri Perhubungan No. KM.78/AU.001/PHB-86. PT. PANN MULTI FINANCE, sebagai satu-satunya BUMN yang bertindak sebagai lessor di Indonesia menyelenggarakan berbagai bentuk perjanjian leasing pesawat udara, diantaranya Operational Leasing, Financial Leasing, dan Sale and Lease Back. Dari beberapa bentuk perjanjian leasing pesawat udara tersebut, maka bentuk perjanjian yang paling banyak dilakukan oleh lessee dan lessor di Indonesia adalah Operational Leasing. Dan jika terjadi perselisihan diantara para pihak, yang berlaku adalah ketentuan dari UNIDROIT 1987 yang belum diratifikasi oleh Indonesia.



KATA PENGANTAR

Puji syukur penulis panjatkan kehadirat Allah SWT karena atas berkat rahmat-Nya tulisan ini dapat diselesaikan. Tulisan ini merupakan salah satu syarat dalam memperoleh gelar Magister Hukum pada Program Pascasarjana Bidang Studi Ilmu Hukum Universitas Tarumanagara Jakarta.

Adapun Judul thesis yang dipilih adalah "ASPEK HUKUM LEASING PESAWAT UDARA DI INDONESIA" (Suatu Studi Kasus). Dalam thesis ini dilihat aspek Hukum Perdata, dan aspek Hukum Perdata Internasionalnya. Terutama mengenai ketentuan, Mekanisme, bentuk perjanjian serta perkembangan leasing pesawat udara di Indonesia.

Oleh karena itu tulisan ini mencoba untuk melakukan penelusuran peraturan, pembahasan perjanjian dan tata cara pendaftaran pesawat udara yang diperoleh dengan cara leasing serta contoh kasus perjanjian leasing pesawat udara dalam prakteknya.

Sebagaimana kehidupan ini, bahwa tidak ada gading yang tak retak, tulisan ini penulis yakin masih banyak kelemahan bahkan mungkin kekurangannya. Sehingga saran dan kritik sangat penulis harapkan.

Akhir kata penulis haturkan terima kasih yang tidak terhingga kepada :

1. Prof. E. Suherman SH, yang telah bersedia memberi bimbingan dan pengarahan ditengah kesibukan beliau;
2. Prof. Arifin Suriaatmadja SH, selaku Ketua Program Pascasarjana Bidang studi Ilmu Hukum, yang telah memberikan banyak bantuan, beserta staf.
3. DR. Valerine Kierkhoff SH, yang telah memberikan pengarahan Metodologi penelitian thesis ini.
4. Prof. DR. Loeby Loekman SH, yang telah memberikan masukan.
5. Endar Pulungan SH, selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Trisakti Jakarta, yang telah memberikan kesempatan pada penulis untuk dapat menempuh pendidikan pascasarjana.
6. Wahyu Satrio Utomo SH, selaku Kabag Penyusunan Peraturan Perundang-Undangan pada Biro Hukum dan Kerjasama Luar Negeri Departemen Perhubungan, beserta staf.
7. Jimmy Tombukan SH, di Biro Hukum PT. Garuda Indonesia, beserta staf.

8. Budi Purwanto, SH, dan Drs. Bambang Sudaryono di Biro Hukum dan Kerjasama Luar Negeri Departemen Perhubungan.
9. Fardinan Kenedy SH, selaku kepala seksi perjanjian jasa Merpati Nusantara, beserta staf.
10. Seluruh keluarga dan Ibu tercinta yang telah memacu untuk menyelesaikan tesis ini sebaik mungkin.
11. Rekan-rekan dilingkup Fakultas Hukum Universitas Trisakti Jakarta, dan pihak-pihak lain yang tidak dapat kami sebutkan satu persatu, yang telah banyak memberikan bantuan kepada penulis baik materiil maupun spirituil.

Jakarta, Januari 1997.

Penulis.



DAFTAR ISI

	Hal.
Kata Pengantar	ii
Daftar Isi	v
Abstrak	vii
BAB I : PENDAHULUAN.	
A. Latar Belakang	1
B. Perumusan Masalah	10
C. Tujuan Penelitian	10
D. Kegunaan Penelitian	11
E. Metode Penelitian	12
F. Kerangka Teori	17
G. Definisi Operasional	17
BAB II : TINJAUAN KEPUSTAKAAN.	
A. Sejarah Dan Perkembangan Leasing Pesawat Udara	22
B. Pengertian Leasing Pesawat Udara.	
1. Pengertian Leasing	31
2. Perbedaan Leasing dengan Perjanjian Lainnya	40
3. Ciri-Ciri Leasing	47
4. Pengertian Leasing Pesawat Udara	49
C. Landasan Yuridis Leasing Pesawat Udara..	59
D. Jenis-Jenis Leasing Pesawat Udara.....	67
E. Keuntungan dan Kerugian Leasing Pesawat Udara	77

BAB III : PELAKSANAAN LEASING PESAWAT UDARA DI INDONESIA.	
A. Jenis-Jenis Transaksi Leasing Pesawat Udara di dalam Praktek	36
B. Mekanisme Leasing Pesawat Udara dalam Praktek	90
C. Prosedur Pendaftaran Pesawat Udara Yang Diperoleh Dengan Cara Leasing di Indonesia	94
D. Pelaksanaan Leasing Pesawat Udara di PT. Garuda Indonesia	104
E. Pelaksanaan Leasing Pesawat Udara di PT. Merpati Nusantara Airlines	113
BAB IV : STUDI KASUS DAN ANALISIS.	
A. Studi Kasus Tentang Perjanjian Leasing Dengan Hak Opsi Untuk Membeli (Finance Lease) Pesawat Udara Antara PT. PANN MULTI FINANCE dengan PT. MNA	119
B. Analisis Hasil Penelitian.	
1. Dari Segi Pelaksanaannya	135
2. Hukum Yang Berlaku Bagi Para Pihak Dalam Transaksi Leasing Pesawat Udara Internasional	139
3. Status Kepemilikan Pesawat Udara Yang Diperoleh Dengan Cara Leasing	140
BAB V : PENUTUP.	
A. Kesimpulan	146
B. Saran-Saran	150
DAFTAR PUSTAKA	151
DAFTAR LAMPIRAN	



BAB I PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG.

Di dalam Garis-Garis Besar Haluan Negara (GBHN) tahun 1993 disebutkan bahwa arah kebijaksanaan pemerintah pada pembangunan lima tahun ke-enam di bidang transportasi adalah menciptakan suatu sistem transportasi yang handal, yang mampu melayani kebutuhan jasa angkutan baik darat, laut maupun udara secara Nasional maupun Internasional.

Demikian juga untuk menunjang pelaksanaan kegiatan penerbangan dan angkutan udara secara nasional maupun Internasional, khususnya penerbangan yang bersifat komersial, maka modal utama yang diperlukan bagi suatu perusahaan penerbangan adalah pesawat udara.

Salah satu pengeluaran terbesar bagi suatu perusahaan penerbangan adalah pengeluaran untuk pengadaan pesawat udara tersebut, mengingat harga-harga pesawat udara pada umumnya amat tinggi. Oleh karena itu dalam pengadaan pesawat udara, biasanya perusahaan penerbangan sangat hati-hati dan selektif dalam memilih jenis pesawat. (E. Suherman, 1984:212)

Berbagai cara ditempuh perusahaan penerbangan tersebut untuk pengadaan pesawat udara. Didalam prakteknya ada beberapa cara, yaitu :

1. Pembelian tunai.
2. Pembelian dengan pembayaran cicilan.
3. Sewa Beli ("hire purchase" atau "lease purchase").
4. Pemakaian bersama ("Interchange" atau "pooling of aircraft").
5. Charter.
6. Hibah.
7. Pinjaman.
8. Penjualan dengan perjanjian membekali kembali.
9. Leasing.

(E. Suherman, 1984 : 213).

Dari cara-cara pengadaan pesawat udara tersebut diatas, yang banyak dilakukan adalah pengadaan pesawat udara dengan cara leasing, karena jika cara pengadaan pesawat udara tersebut dilakukan dengan cara jual beli tunai, maka kondisi dalam negeri secara nasional pada saat ini kurang menunjang. Selain itu cara pengadaan pesawat udara dengan leasing merupakan suatu cara yang sesuai tanpa menimbulkan beban yang memberatkan pemerintah.

Jika kita lihat dari aspek hukumnya, maka pengadaan pesawat udara dengan cara leasing, banyak menimbulkan permasalahan-permasalahan. Karena ketentuan mengenai leasing itu sendiri di Indonesia

belum diatur oleh Undang-Undang secara khusus, tetapi diatur oleh Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor. 61 tahun 1988 (selanjutnya disebut Keppres) tanggal 22 Desember 1988 (Lembaran Negara No. 53 tahun 1988) tentang Lembaga Pembiayaan. Adapun peraturan pelaksanaannya diatur oleh Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 1251/kmk.013/1988 tentang Ketentuan Dan Tata Cara Pelaksanaan Lembaga Pembiayaan.

Dalam Keppres tersebut pemerintah memberi ijin kepada lembaga pembiayaan untuk melakukan kegiatan pembiayaan dalam bentuk penyediaan dana atau barang modal secara tidak langsung dari masyarakat, yang meliputi bidang usaha :

- a. Sewa guna Usaha (Leasing company);
- b. Modal Ventura (Venture Capital Company);
- c. Perdagangan Surat Berharga (Securities Company);
- d. Anjak Piutang (Factoring Company);
- e. Usaha Kartu Kredit (Credit Card Company);
- f. Pembiayaan Konsumen (Consumers Finance Company).

Masing-masing lembaga pembiayaan tersebut diatas mempunyai peran dan Tujuan yang berbeda. Sebenarnya leasing yang saat ini populer sebagai suatu pilihan pembiayaan barang modal dengan tidak secara langsung menarik dana dari masyarakat, telah dikenal di dunia sejak 5000 SM tahun yang lalu. Akan

tetapi dalam dunia bisnis modern istilah leasing mulai dipakai tahun 1960. Di Indonesia sendiri, secara resmi muncul dan berkembangnya leasing sekitar tahun 1970-an, tepatnya pada tahun 1974 (Sri Suyatmi dan J. Sadiarto; 1993 : 20), yaitu sejak dikeluarkannya Surat Keputusan Bersama (SKB) Menteri Keuangan, Menteri Perindustrian dan Menteri Perdagangan Nomor. Kep-122/MK/IV/2/1974, Nomor. 32/m/sk/2/1974, Nomor 32/Kp6/L/1974 tanggal 7 Februari 1974 tentang Perijinan Usaha Leasing. Dan didukung oleh SK Menteri Keuangan Nomor. Kep. 649/MK/IV/5/1974 jo pengumuman Direktur Jendral Moneter Nomor. PENG. 307/Djm/III-I/7/1974 tentang Pedoman Pelaksanaan Peraturan Leasing yang mencantumkan persyaratan tentang siapa yang dapat melakukan usaha leasing (sekarang sudah tidak berlaku lagi dengan adanya Keppres diatas).

Dengan telah dikeluarkannya Surat Keputusan tersebut, maka keberadaan dari lembaga dan perusahaan leasing yang ada di Indonesia telah diakui, bahkan sampai tahun 1992-an diperkirakan perusahaan leasing di Indonesia berjumlah 136 buah (lihat lampiran-4).

Jika kita melihat pada mekanisme pelaksanaan leasing, pada prinsipnya ada 2 (dua) sistem leasing yang diatur oleh Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor : 1251/KMK.013/1988 tentang Ketentuan dan Tata Cara Pelaksanaan Lembaga Pembiayaan. Di dalam pasal 1 sub (e) dan (f), yaitu "Finance Lease" dan "Operating Lease".

Adapun perbedaan kedua sistem tersebut terletak pada nilai sisa (residual value), dimana pada sistem finance lease, penyewa guna usaha (lessee) tidak mempunyai hak opsi untuk membeli obyek leasing diakhir masa kontrak, sedangkan pada operating lease, penyewa guna usaha (lessee) mempunyai hak opsi untuk membeli obyek leasing diakhir masa kontrak.

Munir Fuady dalam bukunya yang berjudul "Hukum tentang pembiayaan dalam Teori dan Praktek", menyebutkan adanya sistem leasing yang lainnya dalam praktek, seperti Sale and Lease Back, Direct Lease, Leveraged Lease, Net lease, Net-net Lease, Full Service Lease, Big Ticket Lease, Captive Leasing, Third Party Leasing, Wrap Lease, dan Straight Payable Lease, Seasonal Lease, dan Return on Investment Lease. (Munir Fuady, 1995 : 19-25).

Adapun bidang usaha dan kegiatan yang dilakukan oleh perusahaan leasing yang ada di Indonesia melalui pengumuman Direktur Jendral Moneter Dalam Negeri Nomor PENG-307/DJM/11/1/7/1974, meliputi bidang perhubungan, industri, pertanian, penguasaan hutan, dan bidang-bidang lain yang ditetapkan kemudian (lihat lampiran-6).

Bidang usaha tersebut berkembang, dan kemudian diperinci dengan lampiran Surat Keputusan (SK) Menteri Keuangan RI Nomor Kep. 072/KM.11/1984, yang meliputi mesin/peralatan bidang perkayuan, industri semen, industri percetakan, industri tekstil, angkutan, industri petro kimia, industri pertambangan, komputer, listrik, elektronik, konstruksi, industri makanan dan minuman, industri farmasi, pertanian, kedokteran, industri minyak, tambang, pariwisata, services, perdagangan dan sebagainya (lihat lampiran-6).

Dalam perkembangannya, kegiatan usaha perusahaan leasing tersebut ternyata tidak hanya bergerak di bidang sebagaimana disebutkan diatas, tetapi juga meningkat kepada bidang usaha pesawat udara (Aircraft). Perkembangan leasing pesawat udara

tersebut membawa warna baru dalam sistem pembiayaan dan pengadaan pesawat udara (Aircraft Purchase and Finance) oleh perusahaan penerbangan di Indonesia. Dimana beberapa perusahaan penerbangan di Indonesia membutuhkan pesawat-pesawat yang layak terbang untuk kegiatan operasionalnya, sedangkan dana yang tersedia untuk membeli pesawat tersebut terbatas, sehingga perusahaan penerbangan tersebut membutuhkan suatu lembaga pembiayaan yang mampu membiayai pembelian pesawat terbang dengan cara leasing (sewa guna usaha), yang sifatnya seperti angsuran kredit pada umumnya, dengan perhitungan bunga yang tidak sama dengan bunga bank (lebih kecil).

Adapun alasan utama bagi para pengusaha pengangkutan dalam penyelenggaraan pesawat udara secara leasing adalah adanya hak opsi diakhir masa kontrak, dimana pihak penyewa (lessee) dapat memilih apakah pesawat yang telah disewa untuk jangka waktu tertentu tersebut, akan dibeli atau dikembalikan kepada lessor. Sehingga dalam necara keuangan lessee, hal ini tidak memberatkan (off balanced), karena tidak dihitung sebagai asset.

Berkembangnya perusahaan leasing pesawat udara tersebut di Indonesia, tentunya menimbulkan

problematis hukum. Meskipun sebenarnya ketentuan mengenai leasing pesawat udara telah disinggung di dalam Undang-Undang Penerbangan yang baru, yaitu didalam Undang-Undang No. 15 tahun 1992 pasal 9 ayat 2 (dua), yang berbunyi sebagai berikut :

Pesawat udara sipil yang dapat memperoleh tanda pendaftaran Indonesia adalah pesawat udara yang tidak didaftarkan di negara lain dan memenuhi salah satu ketentuan sebagai berikut :

- a. dimiliki oleh warga negara Indonesia atau dimiliki oleh badan hukum Indonesia.
- b. dimiliki oleh warga negara asing atau badan hukum asing dan dioperasikan oleh warga negara Indonesia atau badan hukum Indonesia untuk jangka waktu pemakaiannya minimal dua tahun secara terus-menerus berdasarkan suatu perjanjian sewa beli, sewa guna usaha atau bentuk perjanjian lainnya.
- c. dimiliki oleh instansi Pemerintah.
- d. dimiliki oleh lembaga tertentu yang diijinkan Pemerintah.

Jadi menurut Undang-Undang No. 15 tahun 1992, bahwa pesawat udara yang disewa dengan cara leasing, dapat didaftarkan dan dioperasikan didalam wilayah Indonesia, dengan syarat kontrak leasing tersebut minimal dan dilakukan secara terus menerus selama 2 (dua) tahun.

Dan mengenai pelaksanaan dan tata cara leasing pesawat udara tersebut tidak diatur secara rinci. Akan tetapi ada suatu keputusan Menteri

Perhubungan Nomor KM 78/AU 001/PHB-86 yang mengatur tentang Syarat-syarat Pendaftaran dan Operasional Pesawat Udara yang Diperoleh dengan Cara Leasing. Ketentuan inilah yang dijadikan dasar hukum bagi pelaksanaan leasing pesawat udara di Indonesia.

Bagaimana sebenarnya keberadaan lembaga yang dinamakan leasing pesawat udara tersebut di Indonesia, Apakah ketentuan yang ada telah relevan, mengingat Undang-Undang yang mengatur secara khusus belum ada. Serta bagaimanakah pelaksanaannya, sistem apakah yang dipakai, karena kita mengenal banyak sistem leasing sebagaimana telah dikemukakan diatas. Kemudian lembaga manakah yang melaksanakan serta bagaimana bentuknya Aircraft leasing contract, apakah yang dilakukan oleh para pihak jika terjadi wanprestasi, serta bagaimanakah status kepemilikan pesawat udara tersebut dalam leasing pesawat udara di Indonesia.

Hal-hal diataslah yang membuat peneliti berkeinginan untuk mengangkat permasalahan-permasalahan tersebut dalam penelitian ini. Selain itu, hal ini dilakukan semata-mata untuk mengisi kekosongan hukum dan solusi bagi pelaksanaan leasing pesawat udara di Indonesia.

B. PERUMUSAN MASALAH.

Berdasarkan alasan-alasan yang diuraikan dalam latar belakang tersebut, maka yang menjadi pokok permasalahan dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Apakah ketentuan-ketentuan yang mengatur tentang leasing pada umumnya, dapat dipergunakan sebagai dasar hukum dilaksanakannya leasing pesawat udara di Indonesia?
2. Bagaimanakah pelaksanaan leasing pesawat udara di Indonesia?.
3. Bagaimana bentuk perjanjian leasing pesawat udara tersebut?.
4. Bagaimanakah jika terjadi wanprestasi dalam perjanjian leasing pesawat udara?.
5. Bagaimanakah status kepemilikan pesawat udara tersebut dalam leasing pesawat udara.

C. TUJUAN PENELITIAN.

Secara khusus tujuan yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah sebagai berikut :

1. Melalui penelitian ini diharapkan diperoleh gambaran mengenai ketentuan yang mengatur mengenai leasing pesawat udara di Indonesia.
2. Diperoleh gambaran tentang pelaksanaan, prosedur, sistem dari leasing pesawat udara di Indonesia.
3. Diperoleh gambaran mengenai bentuk perjanjian leasing pesawat udara.
4. Diperoleh gambaran mengenai status kepemilikan pesawat udara dalam pelaksanaan leasing pesawat udara di Indonesia.
5. Diperoleh gambaran jika terjadi wanprestasi dalam pelaksanaan perjanjian leasing pesawat udara.

D. KEGUNAAN PENELITIAN.

1. Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberikan sumbangan terhadap pembangunan dibidang hukum pada umumnya, khususnya hukum pengangkutan udara dalam hal pengadaan dan pembiayaan pesawat udara di Indonesia.
2. Diharapkan hasil penelitian ini dapat memperkaya khasanah ilmu pengetahuan hukum pengangkutan udara dan sekaligus hukum pembiayaan di Indonesia.

3. Diharapkan hasil penelitian ini dapat memberikan masukan bagi penyempurnaan kebijaksanaan pemerintah dibidang hukum pengangkutan udara dan hukum tentang lembaga pembiayaan khususnya leasing pesawat udara.

E. METODE PENELITIAN.

E. 1. Metode.

Jenis penelitian ini merupakan penelitian deskriptif, yaitu dengan menggambarkan tentang ketentuan-ketentuan yang mengatur mengenai leasing. Sekaligus mengadakan analisis terhadap ketentuan tersebut.

Sedangkan sifat penelitian ini adalah normatif dan empiris, yaitu dengan meneliti sejauh mana ketentuan-ketentuan hukum yang ada, dapat diterapkan untuk leasing pesawat udara, jika dikaitkan dengan pelaksanaannya di dalam praktek.

E.2. Alat Pengumpul Data.

Untuk memperoleh data yang peneliti perlukan dalam penelitian ini, peneliti menggunakan data sebagai berikut:

a. Data Primer :

Yaitu data/informasi yang diperoleh di lapangan secara langsung dari responden, dengan cara mewawancarai responden, dengan memakai pedoman wawancara. Data tersebut diharapkan dapat diperoleh dari:

- Perusahaan Leasing di Indonesia.
- Perusahaan Penerbangan di Indonesia.
- Informan : Departemen Perhubungan
c.q. Dirjen Perhubungan Udara
Direktorat Sertifikasi Kelaikan Udara
dan Direktorat Angkutan Udara,
Departemen Keuangan, Biro Pusat
Statistik (BPS), Asosiasi Leasing
Indonesia (ALI), Kantor Notaris dan
Advokat di Jakarta.

b. Data sekunder :

Yaitu data yang berasal dari bahan-bahan rujukan dari data primer yang peneliti dapatkan dari bahan-bahan pustaka

seperti: peraturan perundang-undangan, peraturan pelaksana, buku-buku, jurnal, hasil-hasil seminar, serta karya-karya ilmiah yang dapat dipertanggung jawabkan.

E.3. Cara Penarikan Sampel.

Adapun penentuan sampel yang peneliti pergunakan adalah secara purposive (sampel bertujuan). Penarikan sampel secara purposive artinya respondennya ditentukan sendiri oleh peneliti dengan cara memilih atau mengambil elemen-elemen yang dimasukkan dalam sampel secara sengaja, dengan catatan bahwa sampel tersebut mewakili populasi.

Dari 136 perusahaan leasing yang ada di Indonesia, dipilih 5 perusahaan leasing sebagai berikut :

- a. PT. PANN MULTI FINANCE.
- b. PT. Orix Finance Indonesia.
- c. PT. Adipura Sumber Sedaya Finance.
- d. PT. ABN Amro Leasing Indonesia.
- e. PT. Suprawira Finance.

Alasan pemilihan 5 perusahaan leasing dari 136 perusahaan leasing yang ada di Indonesia, didasarkan pada kriteria, bahwa perusahaan tersebut memiliki modal yang harus disetor (paid up capital) Rp 20.000.000.000,- keatas, dengan asumsi jika modal yang disetor (paid up capital) dibawah tersebut maka dikhawatirkan perusahaan leasing tersebut tidak bisa melakukan kegiatan leasing pesawat udara. (CIC Multi Finance-1994, 1995 : 89-100)

Dari hasil penelitian yang peneliti dapatkan di lapangan, ternyata dari kelima perusahaan leasing yang dipilih tersebut diatas, ternyata hanya PT. PANN MULTI FINANCE yang menyelenggarakan leasing pesawat udara, sehingga data yang peneliti dapat hanya dari perusahaan leasing yang meleasingkan pesawat udara tersebut yaitu PT. PANN diatas.

Kemudian terhadap perusahaan penerbangan yang ada di Indonesia, dipilih 4 (empat) perusahaan penerbangan yang terbesar di Indonesia, yaitu:

- a. Garuda Indonesia.
- b. Merpati Nusantara Airline (MNA).
- c. Sempati Air.
- d. Bouraq.

Alasan pemilihan terhadap ke 4 (empat) perusahaan penerbangan tersebut, karena Garuda Indonesia dan MNA adalah perusahaan penerbangan terbesar milik pemerintah Indonesia yang berbentuk Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Sedangkan Sempati Air dan Bouraq adalah perusahaan penerbangan swasta nasional yang terbesar di Indonesia. Dari ke 4 (empat) perusahaan penerbangan tersebut, peneliti mendapatkan data hanya dari 2 (dua) perusahaan penerbangan yaitu :

- Garuda Indonesia dan
- Merpati Nusantara Airlines

Adapun perusahaan penerbangan swasta Sempati Air dan Bouraq, menyatakan keberatan untuk dimintai data dengan alasan sedang dalam re-strukturisasi perusahaan.

E.4. Tehnik Pengolahan dan Analisa data.

Agar data yang dikumpulkan tersebut ada relevansinya dengan permasalahan dalam penelitian ini, maka data yang peneliti peroleh akan diolah secara kualitatif. Secara kualitatif dilakukan untuk menghasilkan data yang bersifat deskriptif analisis.

F. KERANGKA TEORI.

Adapun dasar dipergunakannya perjanjian dalam pembahasan ini, yaitu pasal 1338 KUH Perdata, yang berbunyi : "segala perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai Undang-Undang bagi yang membuatnya", atau yang lebih dikenal dengan asas "Kebebasan Berkontrak". Pasal 1338 KUH Perdata sebagai dasar dari adanya suatu perikatan dan pembuatan perjanjian leasing pesawat udara di Indonesia.

G. DEFENISI OPERASIONAL.

1. Leasing adalah setiap kegiatan pembiayaan perusahaan dalam bentuk penyediaan barang-barang modal untuk digunakan oleh suatu perusahaan untuk suatu jangka waktu tertentu berdasarkan pembayaran-pembayaran secara berkala disertai hak pilih (optie) bagi perusahaan tersebut untuk membeli barang-barang modal yang bersangkutan atau memperpanjang jangka waktu leasing berdasarkan nilai sisa yang telah disepakati

bersama. (Pasal 1 ayat (1) sub (a) Kep-Men Perhubungan KM 78/AU 001/PHB-86)

2. Barang Modal adalah setiap aktiva tetap berwujud yang mempunyai masa manfaat lebih dari 2 (dua) tahun dan digunakan secara langsung untuk menghasilkan, atau meningkatkan, atau memperlancar produksi dan distribusi barang atau jasa oleh lessee.
3. Lessor adalah perusahaan pembiayaan atau perusahaan sewa guna usaha yang telah memperoleh izin usaha Menteri Keuangan dan melakukan kegiatan sewa guna usaha. (Pasal 1 sub (c) Kep-Men Keuangan RI Nomor 1169/KMK.01/1991)
4. Lessee adalah perusahaan atau perorangan yang menggunakan barang modal dengan pembiayaan dari lessor. (Pasal 1 sub (d) Kep-Men Keuangan RI Nomor 1169/KMK.01/1991)
5. Pesawat Udara adalah setiap alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkat dari reaksi udara. (Pasal 1 sub (3) UU No. 15 tahun 1992)

6. Perusahaan Leasing adalah perusahaan yang melakukan kegiatan leasing dan yang telah memperoleh izin usaha dari Menteri Keuangan. (Pasal 1 ayat (1) sub (b) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 78/AU 001/PHB-86)
7. Perusahaan Penerbangan ialah perusahaan yang bergerak dalam bidang angkutan udara yang mengangkut penumpang, barang, pos dan kegiatan kendaraan lainnya dengan memungut bayaran, dengan menggunakan pesawat terbang bersayap tetap (fixed wing) maupun bersayap putar (rotary wing), yang melakukan kegiatan penerbangan secara berjadwal (schedule) maupun tidak berjadwal (Non schedule). (Pasal 1 ayat (1) sub (c) Kep-Men Perhubungan Nomor KM 78/AU 001/PHB-86)
8. Lembaga Pembiayaan adalah badan usaha yang melakukan kegiatan pembiayaan dalam bentuk penyediaan dana atau barang modal dengan tidak menarik dana secara langsung dari masyarakat. (Pasal 1 sub (2) Keputusan Presiden Nomor 61 tahun 1988)

lembaga pembiayaan. (Pasal 1 sub (5) Keputusan Presiden Nomor 61 tahun 1988)

10. Perjanjian leasing adalah perjanjian yang diadakan antara perusahaan leasing dengan perusahaan penerbangan yang antara lain memuat ketentuan-ketentuan tentang hak, besarnya pembayaran sewa guna (lease), jangka waktu, pemeliharaan, asuransi/ganti rugi dan ketentuan lain yang dipandang perlu oleh kedua belah pihak. (Pasal 1 ayat (1) sub (d) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 78/AU 001/PHB-86)
11. Financial Leasing atau financing lease adalah kegiatan sewa usaha, dimana penyewa guna usaha pada akhir masa kontrak mempunyai hak opsi untuk membeli objek sewa guna usaha berdasarkan nilai sisa yang disepakati bersama. (Pasal 1 sub (e) Kep-Men Keuangan RI Nomor 1251/KMK.013/1988)
12. Operational Leasing atau Operating Lease adalah kegiatan sewa guna usaha dimana penyewa guna usaha tidak mempunyai hak opsi untuk membeli objek sewa guna usaha. (Pasal 1 sub (f) Keputusan Menteri Keuangan Republik

Indonesia Nomor 1251/KMK.013/1988)

13. Nilai sisa (Residual Value) adalah nilai barang modal pada akhir masa sewa guna usaha yang telah disepakati oleh lessor dengan lessee pada awal masa sewa guna usaha. (Pasal 1 ayat (1) sub (k) Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 78/AU 001/PHB-86)

14. Hak opsi adalah hak lessee untuk membeli barang modal yang disewa guna usaha atau memperpanjang jangka waktu perjanjian sewa guna usaha. (Pasal 1 sub (o) Kep-Men Keuangan RI Nomor 1169/KMK.01/1991)



BAB II

TINJAUAN KEPUSTAKAAN

A. SEJARAH DAN PERKEMBANGAN LEASING PESAWAT UDARA.

Leasing yang pada saat ini populer sebagai salah satu pilihan pembiayaan terhadap barang modal, sebenarnya dikenal didunia sejak 5000 SM, yaitu sejak bangsa Sumeria melakukan kegiatan sewa-menyewa dalam aktifitas perekonomiannya. Barang-barang yang disewakan pada waktu itu meliputi tanah ladang, lembu, tempat-tempat pertambangan dan bahkan juga budak-budak untuk mengali pertambangan disekitar Sungai Efrat dan Tigris, di teluk Persia pada jaman Babilonia. (Eddy P. Soekardi, 1994 : 18)

Selanjutnya transaksi leasing semi modern mulai dipraktekkan oleh Raja Charles XI, tepatnya pada tanggal 25 September 1694, disaat dilakukannya transaksi leasing kapal. Kemudian transaksi leasing yang lebih modern dikembangkan oleh Bell Telephone CO-USA tahun 1877 dalam transaksi leasing pesawat telepon. Pada tahun yang sama di Philadelphia juga dirintis transaksi leasing untuk gerbong kereta api yang dilakukan oleh The Railroad Company Trust. Hal

yang sama kemudian diikuti pula oleh North Central Wagon Company, England. (Eddy P. Soekardi, 1994:19)

Perkembangan selanjutnya meskipun sulit dimonitor, konon transaksi leasing kian berkembang pesat diakhir abad ke 19, dan mulai diakui keberadaannya dalam dunia bisnis modern sebagai salah satu sumber pembiayaan sekitar tahun 1960-an. Selanjutnya tampil negara-negara pengembang leasing seperti Swiss, USA, Inggris, Australia dan untuk kawasan Asia, Jepang dapat dikatakan sebagai pelopornya, karena ditahun 1982 tercatat ada 161 perusahaan leasing di Jepang, dengan nilai kontrak kurang lebih Yen 2,4 triliun. (Krisna Wijaya, Infobank, Edisi No. 55 - Juli 1984 : 34)

Di Indonesia sendiri lembaga ini mulai dikenal pada dekade tahun 1970-an. Dan secara formal keberadaan lembaga leasing tersebut telah diakui di Indonesia dengan dikeluarkannya ijin dari pemerintah pada tahun 1974, yaitu sejak dikeluarkannya Surat Keputusan Bersama (SKB) Menteri Keuangan, Menteri Perindustrian dan Menteri Perdagangan Republik Indonesia Nomor Kep-122/MK/IV/2/1974, Nomor 32/M/SK/2/1974, Nomor 30/Kpb/I/74 tertanggal 7 Februari 1974 tentang Perijinan Usaha Leasing.

Akan tetapi baru pada tahun 1975 secara resmi muncul perusahaan leasing yang pertama berbentuk PT, yaitu PT. Orix Bina Usaha Leasing (OBUL), yang pada waktu itu melakukan transaksi dengan nilai kontrak kurang lebih Rp. 680 juta. (Krisna Wijaya, Infobank, Edisi No. 55 - Juli 1984 : 34)

Sejalan dengan terciptanya situasi yang memungkinkan dalam dunia bisnis, maka perkembangan jumlah perusahaan leasing dari tahun ke-tahun di Indonesia semakin meningkat. Jika ditahun pertama hanya ada satu perusahaan leasing yang muncul, maka ditahun 1983 jumlah perusahaan leasing yang ada di Indonesia mencapai 36 buah perusahaan, dengan nilai kontrak mencapai Rp 200 milyar. (Krisna Wijaya, Infobank, Edisi No. 55 - Juli 1984 : 34)

Jumlah perusahaan leasing tersebut berkembang terus dan mencapai puncaknya ditahun 1991. Berdasarkan hasil pengamatan yang dilakukan oleh PT. Capricorn Indonesia Consult Inc. (CIC) dalam buku laporan "Multi Finance-1994", ditahun 1995, diperoleh data mengenai perkembangan jumlah perusahaan dan nilai kontrak perusahaan leasing di Indonesia dari tahun 1985 sampai dengan tahun 1992, sebagaimana yang terlihat dalam tabel-1 dibawah ini:

Tabel-1
Perkembangan Jumlah Perusahaan Leasing di Indonesia
(1985-1992)

Tahun	Jumlah Perusahaan			Total	TOTAL Nilai Kontrak (miliar)
	Patungan	Swasta Nasional	Milik Negara		
1985	33	38	1	72	484,019
1986	34	48	1	83	645,460
1987	34	48	1	83	1,247,212
1988	34	48	1	83	1,873,070
1989	35	65	1	101	2,885,179
1990	34	87	1	122	4,734,037
1991	43	98	1	142	3,944,742
1992	41	94	1	136	3,748,400

(sumber : CIC Multi Finance - 1994, 1995 : 109 dan Kepala Badan Analisa Keuangan dan Moneter Departemen Keuangan, 1996).

Selain nilai Kontrak dan jumlah perusahaan leasing yang semakin berkembang, jenis komoditi yang disewakan juga kian bervariasi. Jika di Era bisnis semi modern transaksi leasing diawali dengan kapal, maka semakin lama transaksi leasing tersebut semakin berkembang. Menyadari hal tersebut pemerintah mendukung sepenuhnya perkembangan bidang usaha leasing dengan memberikan fasilitas-fasilitas serta berusaha melibatkan bidang usaha ini kedalam berbagai kegiatan pembangunan yang sedang digiatkan (Charless Dulless Marpaung, Ak, 1985 : 1-2).

Terutama disektor-sektor Industri, kontruksi, pertambangan, perkantoran, kedokteran, pertanian, pariwisata, farmasi, perbankan, jasa, perdagangan, bahkan transportasi, baik darat, laut maupun udara. Hal inilah yang melatarbelakangi lahirnya Leasing Pesawat Udara.

Leasing Pesawat Udara, berkembang sekitar tahun 1950-an di Amerika. Akan tetapi baru terkenal dengan adanya kasus leasing pesawat udara di Jepang pada tahun 1978/1979 dalam rangka "Samurai leasing program" yang didukung oleh pemerintah Jepang, beberapa perusahaan sewa guna Jepang membeli pesawat udara dengan tunai, yang kemudian di lease kepada perusahaan asing. Tujuannya adalah untuk menambah volume impor Jepang dan guna mengurangi dana cadangan devisa Jepang. Transaksi ini dibuat dalam nilai uang US dollar dengan perusahaan penerbangan seperti KLM dan Olympic dan merupakan awal terbentuknya pasar leasing Internasional Jepang yang terkemuka. (E. Syaifullah Wiradipraja dan Mieke Komar, 1988 : 77)

Kemudian untuk mengurangi resiko nilai tukar mata uang, transaksi-transaksi ini dibuat dengan nilai uang yen (dikenal dengan "Shogun Leases") guna

memberikan tingkat bunga efektif yang rendah kepada perusahaan penerbangan, khususnya untuk memperoleh pendapatan yen dari rute-rute ke Tokyo. (E. Syaifullah Wiradipraja dan Mieke Komar, 1988 : 77)

Hal yang serupa diatas dipraktekkan juga di Australia pada tahun 1980-1981 yang mencakup Boeing 747 untuk Air New Zealand, Cathay Pacific, Singapore Airlines, dan Boeing 747 untuk Air Nauru, keseluruhannya bernilai kurang lebih satu bilyun US dollar, yang melibatkan baik pihak bank maupun perusahaan leasing di Australia. Transaksi-transaksi diatas dikenal dengan persetujuan leveraged leasing. (E.Syaifullah Wiradipraja dan Mieke Komar, 1988:78)

Sedangkan di Inggris, sejak dikeluarkannya Finance Act 1980 yang mengatur tentang sewa guna pesawat udara dan peralatan lain kepada pihak lessee di luar negeri, tercatat beberapa perusahaan penerbangan asing Amerika memperoleh keuntungan pajak sebesar 25 % dari transaksi tersebut. Diperjanjikan antara lain bahwa perusahaan leasing Amerika bertindak sebagai lessee menurut ketentuan Inggris diatas, dan kemudian pesawat tersebut di sub-lease kepada perusahaan penerbangan Amerika sebagai direct lease. Suatu contoh mengenai 8 buah

pesawat Boeing 727-200 berharga kurang lebih 140 juta dollar Amerika telah dibeli oleh 4 (empat) perusahaan sewa guna Inggris yang kemudian disewakan kepada perusahaan leasing di Amerika yang menyewakannya lagi kepada American Airlines. Keuntungan pajak yang diperoleh adalah sekitar 20 juta dollar Amerika, dengan ketentuan tambahan bahwa perusahaan penerbangan yang bersangkutan dapat membayar sewa berjangka dalam dollar Amerika, dan pihak lessor Inggris menerima dalam mata uang Pound sterling.

Demikian juga dengan di Amerika Serikat yang mengawali leasing pesawat udara tahun 1950, ditahun 70-an telah berkembang dengan adanya US Leveraged Lease, terutama dengan adanya persyaratan Federal Aviation Administration (FAA) yang menguntungkan. Inti ketentuan FAA mengizinkan pesawat udara terdaftar yang melakukan operasi penerbangan dari dan ke pelabuhan udara di Amerika Serikat sebanyak 26 kali setahun dianggap sebagai kepemilikan Amerika Serikat tanpa memperhatikan tanda pemilik yang sebenarnya.

Tercatat perusahaan penerbangan Air France, British Airways, KLM, Singapore Airlines dan CAAC

(RRT) sebagai lessee dari berbagai perusahaan leasing Amerika. Sebagai contoh pada tahun 1983 sebanyak 2 (dua) buah Boeing 747-300 seharga kurang lebih 185 juta dollar Amerika disewagunakan kepada Japan Airlines. (E.Saefullah Wiradipradja dan Mieke Komar Kantaatmadja, 1988 : 79).

Sebagai akibat dari perkembangan tersebut diatas, akhirnya leasing terhadap pesawat udara dilakukan oleh negara-negara lainnya termasuk Indonesia, karena alasan sebagai berikut :

- a. Lessor Asing dapat menanggung resiko yang lebih besar dan memiliki akses kepasar pembelian kembali benda-benda ini (resale market).
- b. Dilihat dari segi pemilikan atas peralatan, perusahaan sewa guna merasa memperoleh jaminan lebih kuat atas benda-benda yang bersangkutan dibandingkan dengan menggunakan jaminan mortgage maupun bentuk jaminan lain dengan bank. Selain karena berbagai kesulitan hukum dan alasan prosedural serta biaya pembebanan dan pendaftaran mortgage adalah besar sekali, menyebabkan bentuk sewa guna finansial lebih menguntungkan dalam pembiayaan transnasional (cross border leasing). Selain itu dalam persetujuan sewa guna finansial lazim diperjanjikan bahwa pihak lessor memperoleh kemudahan dalam mengeksekusi jaminan apabila pihak lesse melanggar janji.
- c. Lazimnya sewa guna finansial digunakan untuk menghindarkan berbagai ketentuan pembatasan impor dan ekspor atas peralatan atau ketentuan pengawasan devisa yang ditetapkan negara-negara.

- d. Perusahaan multinasional memilih bentuk sewa guna internasional agar dapat memisahkan hak kepemilikan dan untuk mengurangi resiko politik "konfiskasi".
- e. Para pabrikan (manufacturer) ada kalanya dapat memperoleh keuntungan dari ketentuan subsidi ekspor yang diberikan di beberapa negara dengan menggunakan cara pembiayaan sewa guna finansial ini.
- f. Sewa guna digunakan juga sebagai cara untuk mengatasi pembatasan pinjaman luar negeri, terutama dengan mengklasifikasikan persetujuan sewa guna sebagai current account transactions.

(E. Saefullah Wiradipradja dan Mieke Komar Kantaatmadja, 1995 : 76-77)

Demikian juga dengan di Indonesia, leasing pesawat udara pertama kali dilakukan pada tahun 70-an, tepatnya tanggal 31 Juli 1979, yang ditandai dengan ditanda-tanganinya kontrak leasing pesawat udara No. LN 12/IV/1979 antara Pemerintah Indonesia, yang dioperasikan oleh Pelita Air Service dengan perusahaan leasing Jepang Mitsui & Co.,Ltd/Mitsui Leasing & Development Ltd, Tokyo Jepang. Dimana pemerintah Indonesia meleasing 3 buah pesawat udara jenis Hercules L-100-30 dengan nilai kontrak sebesar US \$ 30,075,000.00 (@ US \$ 10,025,000.00), untuk menunjang angkutan udara transmigrasi secara teratur. Adapun jenis leasingnya adalah Cross Border Leasing. Karena ternyata yang bertindak sebagai

vendornya adalah perusahaan leasing Amerika Serikat, yaitu Lockheed Georgia Company.

Kegiatan leasing pesawat udara tersebut di Indonesia, terus berkembang sampai sekarang. Menurut keterangan Dinas Sertifikasi dan Kelaikan Udara Departemen Perhubungan, leasing pesawat udara tersebut telah berlangsung dari tahun 1979 sampai sekarang, baik yang dilakukan oleh perusahaan leasing nasional maupun luar negeri dengan perusahaan penerbangan di Indonesia.

B. Pengertian Leasing Pesawat Udara.

B.1. Pengertian Leasing.

Kata leasing berasal dari bahasa Inggris "lease", dalam arti kata biasa/umum berarti "sewa-menyewa", karena memang dasar leasing adalah sewa menyewa. Menurut penjelasan Kamus Webster's, lease diartikan sebagai berikut :

1. a contract by which one conveys real estate for a term of years or at will use. For a specified rent : also : the act of such conveyance or the term for which it is made.
2. a piece of land or property that is leased.

(Webster's New Collogiate Dictionary 1980:649).

Demikian juga T.M. Clark, dalam bukunya "Leasing Finance" hal. 57, mengatakan bahwa :

"a lease is a contract between a lessor and lessee for the hire of a specific asset selected from a manufacturer or vendor of such assets by the lessee. The lessor retains ownership of the assets. The lessee has possession and use of the asset on payment of specified rentals over a period".

(Komar Andasasmita, 1989 : 622)

Jadi leasing merupakan suatu bentuk derivatif dari sewa menyewa (lease), yang berkembang menjadi bentuk khusus yang disebut leasing, dan telah berubah fungsinya menjadi salah satu jenis pembiayaan. Dalam bahasa Indonesia leasing sering diistilahkan dengan "sewa guna usaha".

Demikian pula untuk istilah "operating lease", maupun "financing lease", didalam literatur maupun peraturan-peraturan, banyak yang menggunakannya dengan istilah tersebut, padahal istilah yang benar menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia adalah istilah "operational leasing" dan "financial leasing".

Diberbagai negara di Eropah, antara lain Nederland dan Belgia, orang mencoba mengartikan

kata "leasing" ini kedalam bahasa nasionalnya masing-masing. Seperti di Nederland menggunakan istilah "financieringshuur" atau "huurfinanciering" untuk pengganti istilah "financial leasing". Pembentuk Undang-Undang di Belgia secara resmi menggunakan istilah "exploitatieverhuur" untuk istilah "operational leasing" atau "langtermijnverhuur". Padahal di Amerika Serikat kata "long term lease" selalu dimaksudkan sebagai "perjanjian lease yang mengatur keuangan". Di Jerman orang menggunakan istilah "mietfinanzierung" yang oleh bangsa Belanda disebut "financieringshuur" tersebut. (Komar Andasmita, 1989 : 34)

Para alih bahasa atau terjemahan tersebut ternyata banyak menemui kegagalan, karena kurang lengkap, sehingga dapat menjadi sumber penafsiran yang berbeda-beda.

Menurut Komar Andasmita, dalam bukunya "Serba Serbi Tentang Leasing", mengatakan bahwa perbedaan istilah tersebut muncul, karena menurut kenyataan bahwa leasing yang muncul itu mempunyai banyak bentuk, dimana yang satu dengan yang lainnya berbeda sama sekali. Dan

kerumitan penggunaan istilah ini disebabkan pula oleh berbagai pandangan para ahli, serta perundang-undangan/peraturan yang berbeda-beda, yang kedua-keduanya bisa, atau bahkan memberi pengaruh yang berbeda pula terhadap istilah leasing tersebut. (Komar Andasmita, 1989 : 35)

Oleh karena itu, untuk memudahkan pengertian didalam pembahasan ini, maka untuk istilah "operating lease" dan "financing lease", penulis akan menggunakan istilah "operational leasing" dan "financial leasing", yang mana sebenarnya artinya adalah sama. Adapun alasannya karena istilah tersebut adalah istilah yang baku dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia dan telah dipergunakan oleh sebagian literatur yang mengatur tentang leasing di Indonesia.

Menurut Ensiklopedi Ekonomi, Bisnis dan Manajemen, yang dimaksud Leasing adalah :

"salah satu cara untuk membiayai kebutuhan barang modal perusahaan, yaitu penyewaan barang modal untuk jangka waktu tertentu disertai dengan hak pilih bagi perusahaan untuk membeli barang modal tersebut atau memperpanjang jangka waktu leasing".

(Ensiklopedi Ekonomi, Bisnis & Manajemen, 1992 : 356)

Jika kita melihat pengertian leasing tersebut pada Black Law Dictionary, maka didalam kamus tersebut istilah leasing sama artinya dengan istilah "Lease with option to purchase", yang artinya adalah sebagai berikut:

"A lease under which the lessee has the right to purchase the property. The price and term of the purchase must be set forth for the option to be valid. The option may run for the length of the lease period.

(Black's Law Dictionary, 1990 : 890).

Istilah yang sama ini dipergunakan pula oleh Prof. DR. Rochmat Sumitro, SH, yaitu "sewa barang modal dengan hak opsi" dalam makalahnya yang berjudul : "Leasing Ditinjau Dari Segi Hukum Perpajakan Di Indonesia" pada Diskusi Panel Leasing tahun 1986 di Universitas Padjadjaran Bandung. (Komar Andasmita, 1989 : 591)

Menurut literatur, secara umum leasing artinya adalah equipment funding, yaitu pembiayaan peralatan/barang modal untuk digunakan pada proses produksi suatu perusahaan baik secara langsung maupun tidak. (Amin Widjaya Tunggal dan Arif Djohan Tunggal, 1994 : 7).

Sedang menurut Sri Suyatmi dan J. Sadiarto, didalam bukunya "Problematika Leasing di Indonesia", menyebutkan bahwa yang dimaksud dengan leasing atau leasing company adalah :

"badan usaha yang melakukan kegiatan pembiayaan dalam bentuk penyediaan barang modal, baik secara finance lease maupun operating lease yang digunakan oleh penyewa guna usaha selama jangka waktu tertentu berdasarkan pembayaran secara berkala". (Sri Suyatmi dan J. Sadiarto, 1993 : 8)

Jika kita melihat pengertian leasing didalam peraturan perundangan, maka pengertian leasing pertama kali ditetapkan dalam Surat Keputusan Bersama Menteri Keuangan, Menteri Perindustrian dan Menteri Perdagangan Republik Indonesia No. KEP-122/MK/IV/2/1974, No.32/m/sk/2/1974, No.30/Kpb/I/1974, tentang Perijinan Usaha Leasing, dimana dalam pasal 1 ayat (1), disebutkan bahwa yang dimaksud dengan leasing adalah :

setiap kegiatan pembiayaan perusahaan dalam bentuk penyediaan barang-barang modal untuk digunakan oleh suatu perusahaan untuk suatu jangka waktu tertentu, berdasarkan pembayaran-pembayaran secara berkala disertai dengan hak pilih (opsi) dari perusahaan tersebut untuk membeli barang-barang modal yang bersangkutan atau memperpanjang jangka waktu leasing berdasarkan nilai sisa yang telah disepakati bersama.

Kemudian pengertian Leasing tersebut dipertegas lagi oleh Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 78/AU 001/PHB-86 tentang syarat-syarat Pendaftaran dan Operasional Pesawat Udara yang diperoleh dengan Cara Leasing, dimana di dalam pasal 1 ayat (1) sub (a), yang dimaksud dengan leasing adalah:

setiap kegiatan pembiayaan perusahaan dalam bentuk penyediaan barang-barang modal untuk digunakan oleh suatu perusahaan untuk suatu jangka waktu tertentu berdasarkan pembayaran-pembayaran secara berkala disertai dengan hak pilih (Optie) bagi perusahaan tersebut untuk membeli barang-barang modal yang bersangkutan atau memperpanjang jangka waktu leasing berdasarkan nilai sisa yang telah disepakati bersama.

Adapun pengertian Leasing yang terakhir diatur oleh Keputusan Menteri Keuangan Nomor 1169/KMK.01/1991 tanggal 27 Nopember 1991, yang dimaksud dengan leasing adalah :

"suatu kegiatan pembiayaan dalam bentuk penyediaan barang modal baik secara sewaguna usaha dengan hak opsi (finance lease) maupun sewa guna usaha tanpa hak opsi (Operating Lease) untuk digunakan oleh lessee selama jangka waktu tertentu berdasarkan pembayaran secara berkala".

Batasan tersebut diatas, yang menyatakan bahwa leasing adalah "kegiatan pembiayaan" adalah suatu batasan yang sifatnya

ekonomis, bukan yuridis. Untuk mencari batasan yuridisnya, kita bisa melihat pada Pasal 9 ayat (1) Surat Keputusan tersebut diatas, yang menyatakan : " Setiap transaksi sewa guna usaha wajib diikat dalam suatu perjanjian sewaguna usaha (lease agreement)".

Dari batasan tersebut dapat ditarik kesimpulan bahwa leasing adalah suatu perjanjian, sehingga leasing harus berpedoman pada KUH Perdata, khususnya Buku Ke-III tentang Perikatan, disamping peraturan-peraturan khusus tentang leasing.

Dari pengertian-pengertian tersebut maka dapat ditegaskan bahwa leasing yang ingin dibicarakan disini adalah :

1. Leasing sebagai Sebuah Badan Usaha yang dikelompokkan didalam lembaga pembiayaan, yang secara spesifik melakukan penyediaan barang modal baik secara "Financial Leasing" maupun "Operational Leasing" untuk digunakan oleh lessee selama jangka waktu tertentu.
2. Leasing sebagai suatu kegiatan (praktek) perdata khusus persetujuan/perjanjian sewa yang memenuhi syarat sahnya suatu perikatan yaitu pasal 1320 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata), yang mengatur hak-hak dan kewajiban-kewajiban para pihak (lessor dan lessee) sebagaimana diatur didalam pasal 1338 ayat (1), 1548 dan 1580 KUH Perdata, yaitu ketentuan dasar mengenai kontrak dan sewa menyewa.

Leasing yang digunakan dalam penulisan ini, memang mempunyai unsur sewa, karena di dalam leasing terdapat beberapa persyaratan tersendiri maka leasing disini tidak bisa disamakan dengan perjanjian sewa menyewa secara biasa (rental), perjanjian kredit (loan), perjanjian jual beli cicilan (Purchase on Installment) maupun sewa-beli (Hire Purchase).

Oleh karena itu pengertian leasing itu memang mempunyai karakter tersendiri, dimana didalam prakteknya pengertian tersebut sering kali disalah-artikan, karena didalam perkembangannya obyek leasing itu tidak hanya berupa barang modal, tetapi berkembang kepada barang-barang yang sifatnya konsumtif. Sehingga pengertian leasing tersebut dalam kenyataannya banyak disalah-artikan dan disamakan dengan jual beli secara cicilan atau sewa beli, misalnya terhadap kendaraan bermotor, mobil dan lain sebagainya, dan dalam perjanjiannya disebutkan bahwa itu adalah perjanjian leasing. Pengertian inilah yang harus diluruskan karena pada prinsipnya leasing itu berbeda dengan lembaga lainnya. Untuk mengetahui perbedaan

leasing dengan lembaga lainnya, akan dibahas dibawah ini.

B.2. Perbedaan Leasing dengan Perjanjian lainnya.

Ada beberapa bentuk perjanjian lain yang mirip-mirip dengan leasing tetapi sebenarnya terdapat perbedaan-perbedaan tertentu, yaitu :

a. Leasing dengan Loan.

Terdapat perbedaan antara loan (perjanjian pinjam uang) yang diberikan oleh bank dengan leasing yang diberikan oleh lembaga pembiayaan. Sehingga ketentuan hukum tentang pinjam meminjam dalam buku ke-III KUH Perdata tidak berlaku terhadap leasing. Demikian juga ketentuan tentang loan dalam peraturan perundangan seperti UU perbankan tidak berlaku terhadap leasing. Adapun perbedaan yang mendasar antara loan dengan leasing adalah :

- Didalam perjanjian pinjam uang tujuannya adalah menyediakan dana, sedangkan dalam leasing tujuannya adalah untuk menyewakan

barang modal sehingga leasing dikategorikan sebagai assets based finance.

- Loan berfokus pada uang, sehingga kreditur bukan pemilik dari barang yang didanai, sedangkan dalam leasing secara yuridis lessor merupakan pemilik barang modal.
- Pada loan risikonya berupa finance risk, sedangkan dalam leasing risikonya bisa berupa finance risk dan physical risk atas barang modal.
- Jaminan hutang pada loan dapat berupa barang bergerak atau tidak bergerak yang tidak ada hubungannya dengan tujuan penggunaan dana pinjaman. Sedangkan dalam leasing jaminannya berupa barang modal yang dibeli dengan dana dari leasing tersebut.
- Jika terjadi wanprestasi dari pihak debitur di dalam perjanjian loan, maka barang jaminan dilelang, dan kelebihan harganya dikembalikan kepada debitur. Sedangkan didalam leasing tidak, pada prinsipnya lessor tinggal mengambil kembali barang modal tersebut tanpa harus

memperhitungkan/mengembalikan kelebihan harga. Hal ini disebabkan karena barang modal tersebut masih merupakan milik lessor. Didalam praktek hal ini tidak selamanya konsisten diikuti.

b. Leasing dengan Sewa Menyewa.

Dari istilah Lease yang dipakai, leasing memang merupakan perkembangan dari sewa menyewa. Akan tetapi karena leasing sudah berkembang dan mempunyai kedudukan sendiri dalam sistem hukum tentang pembiayaan, maka ketentuan buku ke-III KUH Perdata yang mengatur tentang sewa menyewa tidak dapat diterapkan terhadap leasing, meskipun ada jenis leasing yang mirip dengan sewa menyewa seperti operational leasing, tetapi pada prinsipnya leasing tidak sama dengan sewa menyewa. Adapun perbedaannya sebagai berikut :

- Didalam sewa menyewa, jangka waktu sewa tidak menjadi fokus utama, bisa terbatas dan bisa tidak terbatas jangka waktunya, sedangkan dalam leasing jangka waktunya terbatas.

- Obyek perjanjian sewa menyewa adalah berupa barang berwujud yang berbentuk apa saja, sedangkan obyek dari leasing umumnya adalah barang modal, alat produksi atau beberapa bentuk barang konsumsi.
- Dalam kegiatan bisnis leasing, maka lessornya harus berbentuk perusahaan pembiayaan, sedangkan dalam sewa menyewa tidak ada pembatasan.
- Didalam sewa-menyewa biasa (rental) kepemilikan barang tidak pernah beralih kepada pihak yang menggunakan barang. Penyewa hanya bertujuan untuk menggunakan barang tersebut dengan membayar sejumlah uang sewa (Pasal 1548 KUH Perdata). Dan barang obyek sewa adalah milik lessor, dan berkedudukan sebagai pihak yang menyediakan barang obyek sewa. Sedangkan dalam leasing, lessor berkedudukan sebagai penyanggah dana, baik tunggal maupun secara bersama-sama dengan penyanggah dana lainnya, sementara barang obyek leasing disediakan oleh pihak ketiga atau oleh lessee sendiri.

- Pada leasing dibutuhkan jaminan-jaminan tertentu berupa personal guarantee, sedangkan dalam sewa menyewa tidak ada jaminan tersebut.

c. Leasing dan Jual Beli.

Perbedaan prinsip antara Jual beli dengan leasing adalah sebagai berikut :

- Jual beli merupakan salah satu jenis "perjanjian bernama", yang diatur dalam buku Ke-III KUH Perdata. Sedangkan leasing bukan jual beli sehingga tidak bisa diterapkan ketentuan tentang jual beli terhadap leasing. Leasing merupakan perjanjian tidak bernama, yang tidak diatur di dalam Buku Ke-III KUH Perdata.
- Latar belakang terjadinya leasing karena lessee membutuhkan barang tertentu, sementara tidak cukup tersedia dana untuk memperoleh barang modal tersebut, dan lessor yang bertindak sebagai penyedia dana dan penengah keuangan antara lessor dan lessee. Lain halnya dalam transaksi jual beli, maka dana untuk membeli barang

tersebut harus tersedia pada saat transaksi dilakukan.

- Didalam leasing, diakhir masa leasing lessee mempunyai hak opsi untuk membeli barang modal tersebut. Hal ini tidak akan terjadi dalam jual beli.
- Dalam jual beli barang "demi hukum" menjadi milik pembeli segera setelah adanya levering, sedangkan dalam leasing terjadinya peralihan hak tidak "demi hukum", tetapi terjadi jika hak opsi dipergunakan oleh lessee diakhir masa leasing.

d. Leasing dengan Jual Beli secara cicilan.

Perbedaan antara leasing dengan jual beli secara cicilan, yang merupakan bentuk derivatif dari jual beli (Purchase on Installment), terletak pada levering yang menyebabkan beralihnya hak milik pada saat transaksi jual beli cicilan tersebut dilakukan, tanpa menunggu lunasnya harga barang. Hal ini berbeda dengan leasing, dimana levering baru terjadi diakhir masa leasing. Itupun hanya untuk jenis leasing

yang menyediakan hak opsi dan hak opsi tersebut diwujudkan oleh lessee.

e. Leasing dengan Sewa Beli (Hire Purchase).

Sewa beli merupakan anak dari hasil perkawinan antara jual beli dengan sewa menyewa. Karena disatu pihak sewa beli mempunyai sifat yang sama dengan jual beli, dilain pihak juga mempunyai sifat yang sama dengan sewa menyewa.

Adapun perbedaannya adalah :

- Terletak pada saat beralihnya hak dari penjual kepada pembeli. Pada sewa beli beralihnya hak (levering) terjadi pada saat seluruh cicilannya terbayar lunas. Jadi sebelum harganya lunas kedudukan pembeli sewa hanya sebagai penyewa belaka. Dan akan berubah menjadi pembeli setelah habis masa angsurannya. Sedangkan dalam leasing kepemilikan barang modal oleh lessee, hanya akan terjadi apabila hak opsinya dilaksanakan oleh lessee.

- Dalam sewa beli, barang modal berasal dan milik dari pemberi sewa beli, yang bermaksud melakukan semacam investasi dengan barang yang disewakan, dengan uang sewa sebagai keuntungannya. Sedangkan dalam leasing pihak lessor hanya bermaksud membiayai perolehan barang modal, dan barang tersebut berasal dari pihak ketiga atau dari pihak lessee sendiri.

B.3. Ciri-Ciri Leasing.

Beberapa persyaratan serta ciri-ciri leasing dibawah ini yang membedakannya dengan perjanjian sewa menyewa, yaitu :

1. Obyek Leasing.

Barang-barang yang menjadi obyek dalam perjanjian leasing disini meliputi segala macam barang modal sebagaimana termuat dalam lampiran Surat Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor Kep. 072/KM.11/1984.

2. Pembayaran secara berkala dalam jangka waktu tertentu.

Dalam sewa-menyewa biasanya cara pembayaran dilakukan sekali untuk suatu periode tertentu, sedangkan leasing di sini pembayarannya dilakukan secara berkala dan bisa dilakukan setiap bulan, setiap kuartal atau setiap setengah tahun sekali.

3. Nilai sisa atau residual value.

Pada perjanjian leasing ditentukan suatu nilai sisa yang disetujui oleh kedua belah pihak (lessor dan lessee), sedangkan pada perjanjian sewa-menyewa tidak mengenal residual value.

4. Hak opsi lessee.

Pada akhir dari masa leasing, lessee mempunyai hak untuk menentukan apakah dia ingin membeli barang tersebut dengan harga sebesar nilai sisa ataukah mengembalikan kepada lessor. Pada perjanjian sewa-menyewa jika masa sewa telah berakhir maka penyewa wajib mengembalikan, barang tersebut kepada pihak yang menyewa.

5. Pihak-pihak yang terlibat dalam perjanjian leasing.

Pada perjanjian sewa-menyewa siapa saja boleh menjadi lessor, sedangkan pada perjanjian leasing hanya perusahaan-perusahaan tertentu yang telah mendapat izin dari Departemen Keuangan yang boleh menjadi lessor. Para pihak yang terlibat adalah lessor dan lessee.

B.4. Pengertian Leasing Pesawat Udara.

Dari pengertian, perbedaan dan ciri-ciri leasing yang dikemukakan diatas kiranya jelas perbedaan antara leasing dengan lembaga lainnya, sehingga, sampailah kita pada pengertian Leasing Pesawat Udara, yang tidak lain merupakan suatu bentuk leasing yang obyek leasingnya adalah pesawat udara.

Sebelum penulis mengemukakan pengertian leasing pesawat udara, akan dibahas terlebih dahulu mengenai definisi "Pesawat Udara". Sebagai obyek leasing, pengertian pesawat udara memang sudah diatur didalam Undang-Undang No. 15 tahun 1992

tentang penerbangan, terutama dalam pasal 1 ayat (3) yaitu :

"setiap alat yang dapat terbang di atmosfer karena daya angkut dari reaksi udara". Dan pesawat udara yang dimaksud disini adalah pesawat udara Indonesia yang didaftarkan dan mempunyai tanda pendaftaran Indonesia."

Jika kita melihat status hukum Pesawat udara dalam hukum Perdata, maka pembahasannya selalu dikaitkan dengan klasifikasi hukum kebendaan yang umum dilakukan dalam hukum Perdata mayoritas negara didunia ini. Dari sifatnya pada hakekatnya pesawat udara merupakan suatu benda yang bergerak. Oleh karena itu yang pertama-tama menguasai suatu pesawat udara adalah pengaturan hukum keperdataan mengenai benda bergerak.

Meskipun demikian untuk kepentingan khusus, sama halnya seperti kapal laut, perundang-undangan nasional mayoritas negara ternyata menyimpang dari aturan umum diatas dan mengklasifikasikan serta memberlakukan ketentuan benda yang tidak bergerak terhadap pesawat udara.

Kecenderungan ini mengakibatkan timbulnya berbagai pandangan dikalangan para ahli hukum, untuk kemudian memberikan suatu status sebagai benda bergerak yang diatur secara khusus (sui generis).

Sui generis disini menunjuk pada sifat sendiri dari kebendaan pesawat udara, oleh karena itu R. Soebekti mengatakan bahwa : "mengolongkan pesawat udara kedalam benda yang tidak bergerak akan merupakan suatu fiksi hukum". (Soebekti, 1981, 21-23)

Dari pendapat R. Soebekti tersebut dapat ditafsirkan bahwa Soebekti menggolongkan pesawat udara sebagai suatu benda yang bergerak, dan harus diakui pula bahwa klasifikasi kebendaan dalam benda bergerak dan benda tidak bergerak seperti yang dianut oleh hukum nasional yang berasal dari sistem hukum Eropa Kontinental dan Anglo Saxon, sudah tidak sesuai lagi dengan kenyataan dan kebutuhan saat ini. Sehingga pembagiannya pada saat ini lebih cenderung kepada benda yang terdaftar dan tidak terdaftar, dan hal ini dapat diterapkan untuk pesawat udara. Dengan alasan bahwa pesawat udara perlu didaftarkan, dan para ahli hukum sependapat untuk mengkualifikasikan pesawat udara sebagai benda terdaftar.

Adapun alasan-alasan yang mendukung pandangan bahwa pesawat udara memiliki status yang khusus adalah :

- a. Pada suatu pesawat udara diberikan suatu tanda nasionalitas, disertai kewajiban didaftarkan pada negara tertentu.

- b. Untuk tujuan kepentingan perdata, pesawat udara tunduk pada persyaratan dapat didaftarkan dalam suatu register umum yang bersifat perdata.
- c. Pada Pesawat Udara ditetapkan ketentuan khusus tentang perolehan dan pengasingan yang tidak berlaku pada benda tidak terdaftar.
- d. Pesawat udara dapat dijaminakan dengan suatu hak tanggungan, seperti hipotik.
- e. Pesawat udara lazim tunduk pada pengaturan hukum tentang penahanan dan penyitaan yang berlainan dengan benda bergerak lainnya.
- f. Berlakunya aturan hukum tentang bantuan, penyelamatan pesawat udara yang menimbulkan hak bersifat kebendaan yang ditetapkan oleh Undang-Undang dan hak ini mempunyai kedudukan mendahului hak jaminan lain yang sudah terdaftar.

(Mieke Komar Kantaatmadja, 1989 : 48-50).

Jika kita melihat status hukum perdata pesawat udara yang berkebangsaan Indonesia, sebenarnya tidak diatur dalam ketentuan hukum Indonesia, baik didalam Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Kitab-Undang-Undang Hukum Dagang Indonesia maupun oleh Hukum Udara Indonesia. Dan selama ketentuan tersebut belum diatur, maka penggolongan pesawat udara diklassifikasikan kedalam benda bergerak atau benda tidak terdaftar. (R. Soebekti, 1981 : 21-23)

Akan tetapi berdasarkan pertimbangan alasan-alasan diatas dan berdasarkan ketentuan didalam Pasal 9 Undang-Undang No. 15 tahun 1992 tentang Penerbangan, maka penulis berpendapat bahwa pesawat udara adalah termasuk kedalam klassifikasi benda yang harus didaftar, yang disamakan dengan benda yang tidak bergerak atau benda tetap. Dan jika kita lihat kedudukan pesawat udara tersebut dalam neraca, maka pesawat udara termasuk dalam aktiva tetap. Dimana hal ini sebenarnya sudah berlaku terhadap kapal laut, tentunya hal ini bisa pula diberlakukan terhadap pesawat udara. Dan untuk lebih menjamin kepastian hukum memang seharusnya diatur oleh peraturan perundangan kita seperti halnya kapal laut. Hal ini yang perlu dipikirkan oleh pembuat KUH Dagang yang baru nantinya.

Jadi, yang dimaksud dengan leasing pesawat udara menurut penulis adalah :

suatu kegiatan pembiayaan pesawat udara oleh perusahaan pembiayaan (lessor) baik nasional maupun Internasional untuk suatu jangka waktu tertentu berdasarkan pembayaran secara berkala, yang disertai dengan hak opsi oleh perusahaan penerbangan (lessee) untuk membeli pesawat udara tersebut atau memperpanjang jangka waktu leasing berdasarkan nilai sisa yang telah disepakati bersama didalam suatu perjanjian leasing (lease agreement).

Dari pengertian diatas, dapat diambil suatu kesimpulan bahwa leasing pesawat udara berbeda

dengan charter pesawat udara, dimana dalam dunia penerbangan sipil, tidak bisa kita pungkiri bahwa leasing memang merupakan perkembangan dari bentuk charter yang mengakui dan memakai istilah "lease" didalam kegiatan Charter pesawat udara dengan beberapa nama seperti Dry lease, wet lease.

Adapun yang dimaksud dengan charter menurut Badan International Civil Aviation Organization (ICAO), adalah :

"service operated under special arrangements, flight booked in toto and thereafter not open to members of the public". Tetapi kemudian diperluas artinya menjadi " The term charter is used in the spesial sense that it has acquired in the air transport filed to indicate the purchase of the whole capacity of an aircraft for a specitiv flight or flights, for the use of the purchaser (Individual or Group). The term thus covers a wide variety of specialized air transport operation from the taxi flight to large scale operation (for the carriage of passengers or goods on private or gouvermental contracts)".

Maka secara singkat dapat diartikan bahwa charter disini adalah meliputi setiap jenis penggunaan pesawat udara diluar penerbangan dan angkutan udara teratur (regular and scheduled flight).

Khusus mengenai charter ini, menurut Prof. E. Suherman, mencakup beberapa bentuk yaitu :

1. Suatu perjanjian untuk menyewa seluruh kapasitas pesawat oleh orang atau badan yang bukan merupakan perusahaan penerbangan untuk :
 - a. dipakai oleh pencharter sendiri, atau;
 - b. dipakai bersama-sama oleh suatu rombongan yang mempunyai kepentingan bersama, atau;
 - c. Untuk dijual kembali kepada individu-individu.
2. Suatu perjanjian antara suatu perusahaan penerbangan dengan pemilik pesawat untuk menyewa suatu pesawat udara dengan atau tanpa awak pesawat, untuk keperluan pengangkutan dalam suatu waktu (jangka waktu) tertentu atau suatu perjalanan (trip) tertentu.
3. Suatu perjanjian yang diadakan antara suatu perusahaan yang bukan perusahaan penerbangan dengan pemilik pesawat udara (bisa perusahaan penerbangan/pribadi) untuk pemakaian pesawat udara oleh penyewa, tanpa jadwal, dan pesawat terbang lengkap dengan awak pesawat (crew) selama suatu jangka waktu tertentu sepenuhnya diserahkan kepada penyewa.
4. Suatu perjanjian yang pada dasarnya bukan suatu perjanjian.

Dari bentuk-bentuk charter yang disebutkan diatas, maka dapat ditentukan jenis-jenis charter sebagai berikut :

1. Kriteria Ekonomis :
 - a. Komersial : "Unscheduled Services", untuk umum.
 - b. Non Komersial: "Specialized Services", tidak untuk umum.
2. Kriteria Pihak-pihak yang mengadakan perjanjian :

- a. Charter antara dua perusahaan penerbangan.
 - b. Charter antara pesawat perusahaan penerbangan atau pemilik pesawat udara dengan perusahaan yang bukan bergerak dibidang penerbangan.
3. Kriteria Jenis Perjanjian :
- a. Perjanjian angkutan
 - b. Bukan perjanjian angkutan seolah-olah Perjanjian sewa barang.
 - c. Bukan perjanjian angkutan, tapi jasa-jasa lain.
4. Kriteria dengan atau tanpa awak pesawat :
- a. "Wet Lease", yaitu Charter pesawat lengkap dengan awak pesawat khususnya "cockpit crew", yaitu awak pesawat yang langsung bertugas untuk mengemudikan pesawat charteran.
 - b. "Dry lease", yaitu charter pesawat tanpa awak pesawat.

Dalam prakteknya kita menjumpai banyak bentuk charter yang merupakan suatu kombinasi dari jenis charter diatas, misalnya :

- a. Merpati mencharterkan pesawat pada seseorang individu yang dipergunakan untuk mengangkut jenazah seseorang anggota keluarganya dari Jakarta ke Solo untuk dikebumikan di Solo. Ini adalah suatu charter non komersial dari segi pencharter, dan ada dua pihak yaitu penyewa dan pemilik pesawat udara, dimana perjanjiannya yang dibuat berbentuk "Wet lease".
- b. Sempati mencharter pesawat pelita lengkap dengan awak pesawat untuk mengangkut

wisatawan dari Tokyo ke Denpasar (p.p). Hal ini merupakan suatu charter komersial, karena sempati mengangkut penumpang umum. Ada tiga pihak dalam charter ini, yaitu pemilik pesawat, pencharter dan penumpang. Disini ada dua perjanjian yang terjadi yaitu antara Sempati dan Pelita, serta perjanjian angkut antara Sempati dan Wisatawan.

- c. Transna mencharter pesawat Pelita lengkap dengan awak pesawat, disub-charterkan pada seorang agen yang kemudian mencari penumpang. Charter ini merupakan suatu charter komersial, dan ada empat pihak, suatu perjanjian antara Pelita dan Transna, kombinasi suatu perjanjian sewa dan angkutan antara agen/Transna dan penumpang.
- d. Merpati mencharter sebuah pesawat Pelita tanpa awak pesawat selama setahun untuk pengangkutan penumpang. Charter ini merupakan suatu sewa biasa, dan bersifat komersial, bukan suatu perjanjian angkutan antara Pelita dan Merpati, tetapi perjanjian angkutan antara Merpati dan Penumpang, sehingga ada tiga pihak.
- e. Pelita mencharter pesawat helikopter kepada satu perusahaan minyak lengkap dengan awak pesawat selama satu tahun dan ditempatkan di sorong, Irija dengan tujuan hanya untuk keadaan darurat mengangkut orang sakit. Charter ini merupakan suatu charter non komersial dari segi perusahaan minyak, dan ada dua pihak yang terlibat, perjanjiannya lebih luas dari suatu perjanjian angkutan biasa.
- f. Pelita mencharter pesawat helikopter lengkap dengan awak pesawat kepada suatu perusahaan pengeboran minyak dalam kegiatan eksploirasi dan eksploitasi dilepas pantai (off-shore) dalam jangka waktu satu tahun. Dan digunakan untuk pengangkutan pekerja perusahaan minyak dari darat ke off-shore (rig) maupun kegiatan lain dari perusahaan minyak. Hal

ini merupakan suatu charter yang non komersial dari segi pencharter (karena tidak bertujuan mencari uang dari penggunaan helikopter), ada dua pihak, dan perjanjiannya lebih luas dari suatu perjanjian umumnya, karenanya disebut suatu "aircraft (helicopter) services agreement".

Akan tetapi meskipun istilah "Charter" seringkali dipergunakan dalam arti yang amat luas, pengertiannya memang berbeda dengan "lease". Suatu Charter adalah penyewaan kapasitas suatu pesawat untuk dipergunakan oleh pencharter. Sedang Lease, khususnya "Wet Lease" (karena suatu "dry lease" jelas merupakan suatu sewa biasa), adalah suatu penyewaan pesawat terbang lengkap dengan awak pesawat dan pengusahaannya dilakukan oleh penyewa, dan penyewalah yang mengadakan persetujuan dengan pemakai jasa angkutan.

(E. Suherman, 1979, 96-104)

Pada mulanya perjanjian leasing pesawat udara adalah suatu kontrak/suatu persetujuan tertulis diantara satu perusahaan penerbangan dengan perusahaan penerbangan lainnya untuk menyerahkan hak kepemilikan secara yuridis kepada penyewa/pemakai untuk suatu jangka waktu tertentu dengan suatu jumlah pembayaran yang dibayarkan secara berkala

atas kesepakatan kedua belah pihak. Pihak penyewa berhak untuk menikmati manfaat/keuntungan dari peralihan hak kepemilikan selama masa sewa belum berakhir.

Dan Lembaga leasing pesawat udara ini berkembang pesat serta dimanfaatkan oleh beberapa perusahaan penerbangan di dunia dan khususnya di Indonesia antara lain oleh Garuda Indonesia, MNA, Sempati Air, Bouraq, Mandala, dan Pelita didalam penyediaan pesawat terbang sebagai barang modal sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.

C. Landasan Yuridis Leasing Pesawat Udara.

Jika membicarakan dasar hukum mengenai leasing pesawat udara, maka kita berpedoman kepada ketentuan umum yang ada didalam buku ke-III Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata) khususnya Pasal-Pasal sebagai berikut :

- Pasal 1320 KUH Perdata, yang berbunyi :

"untuk sahnya persetujuan-persetujuan diperlukan empat syarat :

1. Sepakat mereka yang mengikatkan dirinya;
2. Kecakapan untuk membuat suatu perikatan;
3. Suatu hal tertentu;
4. Suatu sebab yang halal.

- Pasal 1338 ayat (1), yang berbunyi :

"semua persetujuan yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya".

- Pasal 1548 KUH Perdata, yang berbunyi :

"sewa menyewa adalah suatu persetujuan dengan mana pihak yang satu mengikatkan dirinya untuk memberikan kepada pihak yang lainnya kenikmatan dari sesuatu barang, selama suatu waktu tertentu dan dengan pembayaran sesuatu harga, yang oleh pihak tersebut belakangan itu disanggupi pembayarannya".

- Pasal 1580 KUH Perdata, yang berbunyi :

"jika dalam persetujuannya sewa telah disetujui bahwa pihak yang menyewakan akan mempunyai kekuasaan memakai sendiri rumah atau tanah yang disewakan, maka ia diwajibkan sebelum itu memberitahukan tentang kehendaknya untuk menghentikan sewanya sebegitu lama sebelumnya, sebagaimana ditetapkan dalam pasal 1578 KUH Perdata".

- Pasal 1243 KUH Perdata, yang berbunyi :

"Penggantian biaya, rugi dan bunga karena tak dipenuhinya suatu perikatan, barulah mulai diwajibkan, apabila siberutang, setelah dinyatakan lalai memenuhi perikatannya, tetap melalaikannya, atau jika sesuatu yang harus diberikan atau dibuatnya, hanya dapat diberikan atau dibuat dalam tenggang waktu yang telah dilampaukannya".

- Pasal 1266 ayat (1) KUH Perdata, yang berbunyi :

"syarat batal dianggap selalu dicantumkan dalam persetujuan-persetujuan yang bertimbal-balik manakala salah satu pihak tidak memenuhi kewajibannya".

- Pasal 1646 KUH Perdata, yang berbunyi :

"Persekutuan berakhir :

1. dengan lewatnya waktu untuk mana persekutuan telah diadakan;
2. dengan musnahnya barang atau diselesaikannya perbuatan yang menjadi pokok persekutuan;
3. atas kehendak semata-mata dari beberapa atau seorang sekutu;
4. jika salah seorang sekutu meninggal dunia atau ditaruh dibawah pengampuan, atau dinyatakan pailit.

Ketentuan-ketentuan tersebut merupakan suatu ketentuan dasar bagi adanya suatu perjanjian leasing di Indonesia. Dan jika kita membicarakan mengenai ketentuan dari leasing pesawat udara kita tidak bisa lepas dari ketentuan yang mengatur mengenai leasing pada umumnya. Dan dalam prakteknya memang ketentuan inilah yang dipakai.

Adapun ketentuan terkait, yang dapat dijadikan pedoman sebagai landasan yuridis leasing pesawat udara adalah :

1. Undang-Undang No. 15 tahun 1992 tentang

Penerbangan.

2. Peraturan Pemerintah Republik Indonesia No. 40 tahun 1995 tentang Angkutan Udara.
3. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor. KM.78/AU.001/PHB-86, tentang Syarat-Syarat Pendaftaran dan Operasional Pesawat Udara yang diperoleh dengan cara Leasing.
4. Keputusan Presiden No. 61 tahun 1988 tentang Lembaga Pembiayaan.
5. SK Menteri Keuangan No. 1251/kmk.013/1988 tentang Ketentuan dan Tata Cara Pelaksanaan Lembaga Pembiayaan.
6. Pengumuman Direktur Jenderal Moneter No.PENG-307/DJM/III/1/7/1974 tentang Pedoman Pelaksanaan Peraturan Leasing.
7. SK Menteri Keuangan No.Kep-650/MK/II/5/1974 tentang Penegasan Ketentuan Pajak Penjualan dan Besarnya bea Materai Terhadap Usaha Leasing.
8. Intruksi Presiden RI No. 1 tahun 1980 tentang Larangan Pemasukan dan Pemberian Ijin Pengoperasian Pesawat Terbang.
9. SK Menteri Perhubungan No.SK.31/1970, tentang Syarat-Syarat dan Ketentuan-ketentuan mengenai Penerbangan Umum non Komersial.
10. SK Menteri Perhubungan No.SK.13/S/1970, tentang

Syarat-Syarat dan Ketentuan-ketentuan mengenai Penggunaan Pesawat Terbang Secara Komersial di Indonesia.

11. Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 634/KMK.013/1990 tentang Pengadaan Barang Modal Berfasilitas Melalui Perusahaan Sewa Guna Usaha (Perusahaan Leasing).
12. Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 1169/KMK.01/1991 tentang Kegiatan Sewa Guna Usaha (Leasing).
13. Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 580/KMK.01/1996 Pembebasan Bea Masuk Atas Import Bahan, Suku Cadang, Komponen Dan Peralatan Untuk Perbaikan Dan Pemeliharaan Pesawat Udara.
14. Keputusan Presiden No. 34 tahun 1981 tentang Pengakuan dan Pelaksanaan Keputusan-Keputusan Arbitrase Luar Negeri.
15. PERMA No. 1 tahun 1990 tentang Tata Cara Pelaksanaan Putusan Arbitrase Asing di Indonesia.

Adapun ketentuan Internasional yang dapat dijadikan pedoman bagi pelaksanaan leasing pesawat udara secara Internasional adalah Konvensi Uni Droit

1987 tentang Tripartie Financial Leasing.

Jika kita melihat kepada Konvensi UNIDROIT-1987 maka pembiayaan pesawat udara dengan cara leasing secara Internasional telah dibuat dalam suatu "Naskah Konvensi sewa guna Internasional" atau Internasional Financial Leasing" yang dikenal dengan UNIDROIT 1987.

Adapun alasan Lahirnya UNIDROIT 1987 ini karena tidak adanya aturan-aturan yang seragam tentang sewa guna khususnya dalam pembiayaan pesawat udara secara Internasional, maka pada tahun 1974 dalam suatu pertemuan Governing Council UNIDROIT, disepakati perlu adanya suatu uniformitas aturan-aturan mengenai sewa guna internasional.

Sebagai tindak lanjutnya dibentuk suatu kelompok studi pada tahun 1975 yang menetapkan beberapa kebijaksanaan agar dikecualikan pengaturan finansial leasing dengan obyek real estate, kapal laut, dan pesawat udara. Studi ini khusus melihat pada cara pengaturan sewa guna Finansial Internasional, secara lebih khusus yaitu mengenai "tripartie financial leasing".

Kemudian UNCITRAL dan UNIDROIT sepakat bahwa

terlepas dari aspek hukum fiskal, maka dalam transaksi-transaksi leasing Finansial Internasional terdapat unsur-unsur yang sama sehingga persetujuan ini merupakan suatu bentuk "sui generis" sewa guna (Internasional uniform rules on the sui generis type of leasing transaction).

Secara khusus berkaitan dengan persetujuan sewa guna internasional tiga pihak (tripartie), maka kesepakatan yang cukup penting adalah bahwa persetujuan financial leasing tidak dianggap sebagai transaksi keuangan, tetapi sebagai "bentuk khusus sewa untuk menggunakan benda-benda tertentu".

Tujuannya adalah profesionalisme dan peralatan yang di-lease yang merupakan identitas dari transaksi financial leasing Internasional. Disepakati bahwa aturan bersama yang berlaku atas peralatan yang disewakan pada saat perjanjian berakhir, tergantung adanya hak opsi atau tidak sejak ditanda tangani persetujuan itu. Pihak lessee harus menanggung resiko fisik dari peralatan yang disewakan dan para kreditur pihak ketiga dari lessee dapat diberi proteksi berupa pendaftaran haknya, tetapi tergantung sepenuhnya pada hukum nasional setiap negara peserta.

Sewa guna finansial yang dimaksud diatas mempunyai dua ciri yang khas yaitu :

1. Lessee memegang peranan penting dan sangat menonjol. Karena ia yang memilih Vendor/Supplier peralatan yang mau di-lease dan menyerahkan data kepada lessor untuk membeli selanjutnya melakukan persetujuan leasing dengannya.

Disini ada dua macam kepemilikan yang perlu diketahui yaitu "kepemilikan secara yuridis (yuridische eigendom) dari lessor dan kepemilikan secara ekonomis" (economische eigendom) di pihak lessee, demikian juga menurut hukum Anglo Saxon dikenal beneficial ownership pada lessee dan legal ownership di pihak lessor.

2. Jangka waktu sewa guna finansial ikut memperhatikan jangka amortisasi ekonomis peralatan. Lessor menitik beratkan pada aspek finansial didalam transaksi ini.

Pasal 1 Konvensi ini, menyusun tentang "Konsep Financial Leasing" yaitu suatu transaksi, dimana satu pihak, Lessor atas spesifikasi dari/sesuai persyaratan yang di setuju Lessee membuat suatu persetujuan (supply agreement, purchase agreement) dengan pihak ke tiga (Vendor,

supplier), disini lessee menerima hak untuk memanfaatkan/menggunakan peralatan tertentu dengan kewajiban membayar sewa berjangka (rent-payment).

D. Jenis-Jenis Leasing Pesawat Udara.

Sebelum kita membicarakan jenis leasing pesawat udara, pada prinsipnya ada 2 jenis leasing yang diatur oleh Keppes Nomor 61 tahun 1988 tentang Lembaga Pembiayaan. Adapun kedua jenis leasing tersebut adalah :

1. Financial Leasing.

Adalah kegiatan sewa guna usaha, dimana penyewa guna usaha pada akhir masa kontrak mempunyai hak opsi untuk membeli obyek sewa guna usaha berdasarkan nilai sisa yang disepakati bersama. Perusahaan leasing yang bergerak dalam jenis ini adalah suatu lembaga keuangan yang telah mendapatkan ijin dari Menteri Keuangan. Bagi Lessee yang akan membutuhkan suatu barang modal menentukan sendiri jenis serta spesifikasi dari barang yang dibutuhkan. Dan lessee

mengadakan negosiasi langsung dengan supplier mengenai harga, syarat-syarat perawatan serta lainnya yang berhubungan dengan pengoperasian barang tersebut.

Disini lessor hanya berkepentingan mengenai kepemilikan barang tersebut secara hukum. Lessor akan mengeluarkan dananya untuk membayar barang tersebut kepada supplier dan kemudian barang tersebut diserahkan kepada lessee. Sebagai imbalan atas jasa penggunaan barang tersebut maka lessee akan membayar secara berkala kepada lessor sejumlah uang yang berupa sewa untuk jangka waktu tertentu sebagaimana telah disepakati bersama.

Jumlah sewa ini secara keseluruhan akan meliputi harga barang yang dibayar oleh lessor ditambah faktor bunga barang serta keuntungan untuk pihak lessor.

Jelaslah, bahwa lessor dalam financial leasing hanya merupakan pemilik barang secara hukum, sedangkan lessee merupakan pihak yang menikmati keuntungan ekonomis atas barang tersebut.

Pada akhir masa kontrak, lessee mempunyai hak pilih untuk membeli barang tersebut kepada lessor atau mengadakan perjanjian leasing lagi

untuk tahap yang kedua atas barang yang sama. Besarnya sewa serta masa lease yang kedua ini jauh berbeda dengan yang terdapat pada perjanjian lease tahap pertama.

2. Operational Leasing.

Yaitu kegiatan sewa guna usaha, dimana penyewa guna usaha tidak mempunyai hak opsi untuk membeli obyek sewa guna usaha.

Pada jenis leasing ini lessor membeli barang dan kemudian menyewakan kepada lessee untuk jangka waktu tertentu. Dalam praktek lessee membayar sewa yang besarnya secara keseluruhan tidak meliputi harga barang serta biaya yang telah dikeluarkan oleh lessor.

Didalam menentukan besarnya sewa, lessor tidak memperhitungkan biaya-biaya tersebut karena setelah masa lease berakhir diharapkan harga barang tersebut masih cukup tinggi sehingga dapat di lease kembali kepada calon lessee yang lain. Disini secara jelas tidak ditentukan adanya nilai sisa serta hak opsi bagi lessee, seperti dalam financial leasing. Setelah masa

lease berakhir lessor merundingkan kemungkinan dilakukannya kontrak lease dan mencari lessee yang baru. Dari adanya beberapa kontrak lease ini lessor mengharapkan keuntungannya. Selain itu lessor juga mengharapkan adanya kemungkinan keuntungan dari hasil penjualan barang tersebut setelah masa lease berakhir. Pada operational leasing biasanya lessor bertanggung jawab mengenai perawatan obyek lease tersebut.

Selain kedua jenis tersebut diatas, dalam prakteknya banyak jenis-jenis leasing yang lain, yang merupakan perkembangan dari kedua bentuk leasing tersebut diatas, yaitu :

1. Sale and lease back.

Sale and lease back merupakan suatu jenis pembiayaan dengan mana barang tersebut sebenarnya berasal dari lessee, kemudian dibeli oleh lessor. Selanjutnya, barang tersebut oleh lessor disewakan kembali kepada lessee untuk suatu periode tertentu. Biasanya bentuk sale and lease back ini mengambil bentuk financial leasing, oleh karena lessor dari semula memang tidak berkeinginan memiliki barang tersebut.

Sehingga bentuk sale and lease back ini mirip dengan hutang uang untuk suatu keperluan tertentu dengan bayaran cicilan dimana barang tersebut dipergunakan sebagai jaminan hutang. Mekanisme dari perjanjian leasing jenis ini jelas bahwa dari sisi lessee perjanjian ini dibuat dengan tujuan yang berbeda dibandingkan dengan direct finance lease. Lessee disini memerlukan dana cash yang bisa dipergunakan untuk tambahan modal kerja atau untuk kepentingan lainnya. Disini kita temukan bahwa sistem sale and lease back memungkinkan lessor memberikan dana untuk keperluan apa saja kepada kliennya. Yang diperlukan lessee hanyalah obyek lease yang nilainya sesuai dengan dana yang diberikan.

2. Direct Finance Lease.

Direct Finance Lease merupakan pengembangan bentuk Financial leasing dimana barangnya tidak dibeli terlebih dahulu oleh lessor dari lessee seperti pada sale and lease back, tetapi lessor membeli suatu barang dari pihak ketiga, yakni supplier, untuk kemudian barang tersebut dileasingkan kepada pihak lessee. Jadi dalam hal

ini, pihak lessee sebenarnya membutuhkan barang modal untuk usahanya atau untuk keperluannya, tetapi memerlukan bantuan biaya dari pihak lessor untuk pengadaan barang tersebut. Antara direct finance lease dan sale and lease back ini tidak ada perbedaan yang mendasar mengenai sewa, residual value serta jangka waktu lease.

3. Leveraged Lease.

Leveraged lease merupakan suatu jenis financial leasing tetapi jauh lebih kompleks serta melibatkan pihak ketiga. Jadi disini selain ada lessor dan lessee, juga ada pihak ketiga yang disebut "credit provider". Lessor tidak membiayai barang tertentu hingga sebesar 100% dari harga barang melainkan hanya antara 20% sampai 40%. Kemudian sisa dari harga barang tersebut akan dibiayai oleh pihak ketiga. Biasanya "leveraged lease" ini dilakukan terhadap barang-barang yang mempunyai nilai tinggi.

4. Cross border lease.

Transaksi pada jenis ini merupakan suatu transaksi transnasional karena melewati batas suatu negara. Ini berarti bahwa antara lessor dan lessee berada dan tunduk kepada hukum nasional dan kedaulatan negara masing-masing. Dengan demikian maka segi hukum dan perpajakan masing-masing negara belum tentu sama, sehingga diperlukan penanganan yang khusus untuk transaksi jenis ini. Cross border lease ini sudah memasyarakat dan dipraktekkan di negara-negara maju seperti di Eropa atau di Amerika Serikat. Barang-barang atau peralatan yang ditransaksikan kedalam cross border lease atau sewa guna finansial transnasional ini biasanya meliputi nilai jutaan dollar, seperti misalnya pengadaan pesawat terbang jet. Dalam perjanjian "leveraged lease" maupun "cross border lease" ini masing-masing memerlukan penguasaan perpajakan, segi-segi hukum serta accounting yang mendalam bagi pihak-pihak yang terlibat.

5. Net Lease.

Ini merupakan bentuk financial leasing dimana lessee yang menanggung resiko dan bertanggung jawab atas pemeliharaan barang, membayar pajak dan asuransinya.

6. Net-Net Lease.

Jenis ini juga merupakan financial leasing dimana lessee tidak hanya menanggung resiko dan bertanggung jawab atas pemeliharaan barang dan membayar pajak saja, bahkan lessee harus juga mengembalikan barang kepada lessor dalam kondisi dan nilai seperti pada saat mulainya perjanjian leasing. Sering juga dipakai istilah Non-Maintenance Lease baik untuk Net Lease maupun untuk Net-Net Lease.

7. Full Service Lease.

Full service Lease disebut juga dengan Rental Lease atau Gross Lease. Yang dimaksudkan adalah leasing dengan mana pihak lessor bertanggung jawab atas pemeliharaan barang, membayar asuransi dan pajak.

8. Big Ticket Lease.

Jenis ini merupakan leasing untuk barang-barang yang mahal, misalnya pesawat terbang, dan dengan jangka waktu leasing yang relatif lama, misalnya sampai 10 tahun.

9. Captive Leasing.

Yang dimaksudkan dengan Captive leasing adalah leasing yang ditawarkan oleh lessor kepada langganan tertentu yang telah terlebih dahulu ada hubungan dengan lessor. Dalam hal ini, biasanya yang menjadi obyek leasing adalah barang yang merupakan merk dari lessor sendiri.

10. Third Party Leasing.

Third Party Leasing merupakan kebalikan dari captive leasing. Dalam third party leasing ini pihak lessor bebas menawarkan leasing kepada siapa saja. Jadi lessor tidak harus mempunyai hubungan terlebih dahulu dengan lessee.

11. Wrap Lease.

Wrap lease merupakan jenis yang biasanya pihak lessor tidak mau mengambil resiko, sehingga jangka waktunya lebih singkat dari biasanya. Tetapi tentunya ini akan memberatkan lessee karena dia harus membayar cicilan yang besar. Karena itu pihak lessor biasanya melease kembali barang tersebut kepada investor yang mau menanggung resiko, sehingga jangka waktu leasing bagi lessee akan menjadi lebih panjang, sehingga cicilannya menjadi relatif lebih kecil. Wrap lease ini belum lazim di Indonesia, dan seringkali bentuk leasing seperti ini dipraktekkan terhadap leasing komputer.

12. Straight Payable Lease, Seasonal Lease dan Return on Invesment Lease.

Pembagian kepada 3 jenis leasing ini adalah jika dipergunakan kriteria "cara pembayaran" terhadap cicilan harga barang oleh lessee kepada lessor. Yang dimaksud dengan Straight Payable Lease adalah leasing yang cicilannya dibayar oleh lessee kepada lessor tiap bulannya dan dengan jumlah cicilan yang selalu sama.

Sedangkan Seasonal Lease adalah leasing yang metode pembayaran cicilannya oleh lessee kepada lessor dilakukan setiap periode tertentu. Misalnya dibayar tiap 3 bulan sekali.

Kemudian yang dimaksud dengan Return on Investment Lease adalah suatu jenis leasing dimana pembayaran cicilan oleh lessee kepada lessor hanya terhadap angsuran bunganya saja. Sementara hutang pokoknya baru dibayar setiap akhir tahun dari keuntungan yang diperoleh oleh perusahaan lessee.

(Munir Fuady, 1995 : 19-25)

Dari jenis-jenis leasing yang disebutkan diatas, dalam prakteknya terdapat beberapa jenis perjanjian leasing pesawat udara, baik yang dilakukan secara nasional maupun Internasional. Adapun bentuk tersebut adalah sebagai berikut :

- a. Operational Leasing;
- b. Financial Leasing;
- c. Sale and lease Back;
- d. Sub-lease;
- e. Leveraged Lease;
- f. Cross Border Lease;

E. Keuntungan dan Kerugian Leasing Pesawat Udara.

Leasing yang sudah berkembang lebih dari sepuluh tahun di Indonesia ternyata memberikan suatu harapan yang baik. Ini disebabkan adanya dukungan pemerintah maupun dukungan masyarakat bisnis yang secara langsung telah memperoleh manfaat dan keuntungan dari leasing ini, baik bagi perusahaan leasing maupun perusahaan penerbangan.

Didalam prakteknya, jika kita pelajari maka ada keuntungan dan kerugiannya menggunakan lembaga leasing ini. Keuntungan dan kerugian didalam penggunaan lembaga leasing inipun bisa diterapkan kepada pelaksanaan lembaga leasing Pesawat Udara di Indonesia. Adapun keuntungannya adalah sebagai berikut :

a. Penghematan modal.

Dengan memanfaatkan sistem pembayaran melalui leasing dalam pengadaan pesawat udara, maka lessee bisa mendapatkan dana guna membeli peralatan atau mesin-mesin untuk proses produksinya sebesar 100 % dari harga beli barang tersebut. Sehingga lessee bisa memanfaatkan

modal uang tunai yang tersedia untuk keperluan lain misalnya membiayai pengadaan fasilitas kantor dari perusahaan penerbangan tersebut.

b. Menguntungkan cash flow.

Bagi perusahaan penerbangan yang cash flownya kurang liquid dan memerlukan dana investasi mesin secepat mungkin maka leasing adalah pemilihan yang realistis sebagai sumber dana karena proses leasing pesawat udara jauh lebih singkat (cepat waktu). Juga untuk suatu investasi, maka besarnya sewa juga bisa disesuaikan dengan kemampuan cash flow yang ada.

c. Tanpa agunan.

Bagi perusahaan penerbangan yang tidak memiliki agunan maka akan sangat sulit mendapatkan kredit bank, terutama bank-bank swasta nasional. Karena faktor collateral merupakan faktor mutlak dalam kredit bank. Sehingga alternatif pembiayaan pengadaan pesawat udara melalui leasing merupakan satu-satunya jalan keluar.

d. Sangat Fleksibel.

Pengertian fleksibel disini bersifat sangat luas dan merupakan ciri utama bagi kelebihan leasing dibandingkan dengan kredit bank. Fleksibilitas ini mencakup struktur kontraknya, besar pembayaran sewa, jangka waktu serta nilai sisanya (residual value).

e. Cocok untuk barang modal dengan teknologi canggih.

Leasing sangat cocok untuk barang modal yang mempunyai teknologi yang sangat cepat berubah dan tinggi, misalnya pesawat terbang jet, yang diproduksi oleh masing-masing manufacturer. Untuk efisiensi maka pesawat udara ini akan kurang menguntungkan jika dibeli dengan uang sendiri, apalagi meminjam pada bank.

f. Tax Benefit (tax advantage).

Perusahaan penerbangan yang neraca rugi labanya dalam posisi untung sebaiknya menggunakan leasing sebagai alternatif pembiayaan investasi ekspansinya. Sebab akan meringankan pembayaran pajak yang dikenal dengan "tax benefit". Hal ini

disebabkan karena status kepemilikan didalam leasing adalah ditangan lessor, sehingga seluruh lease paymentnya oleh lessee dapat dijadikan "unsur biaya", dan yang membayar pajak adalah pihak lessor, lessee tidak kena pajak. Dan tax benefit bisa dinikmati melalui finance lease dengan 3 syarat, yaitu :

1. Lessee memiliki hak opsi untuk membeli.
2. Seluruh pembayaran lessee dibayar penuh.
3. Masa lease minimum 2 tahun, 3 tahun dan 7 tahun.

g. off Balance Sheet.

Tanpa adanya maksud untuk melakukan window dressing, leasing pesawat udara sesuai dengan kebutuhannya bisa dibukukan dengan menggunakan off balance sheet, artinya transaksi leasing pesawat udara tidak tercatat di Neraca lessee, karena bukan aktiva perusahaan lessee, tetapi aktiva perusahaan lessor. Di Indonesia untuk keperluan perhitungan pajak digunakan off balance sheet.

h. Fixed Rate Lease Payment.

Leasing pesawat udara dapat memberikan fixed

rate lease payment yang mana biasanya tidak dapat diberikan oleh bank. Keuntungannya antara lain memudahkan perusahaan untuk membuat budget baik cash flow maupun projected income. Untuk negara-negara yang tingkat inflasinya tinggi, fixed rate lease ini sangat menguntungkan pihak lessee, tidak ada resiko kenaikan biaya karena kenaikan bunga. Sehingga tingkat pembayaran tetap meskipun terjadi inflasi.

Disamping keuntungan seperti yang telah disebutkan diatas, sebenarnya terdapat juga kelemahan dari lembaga pembiayaan dengan cara leasing ini. Sungguhpun kelemahan tersebut dalam banyak hal dapat ditekan seminimal mungkin. Dan kelemahan dari leasing ini penulis anggap sebagai permasalahan-permasalahan yang timbul dalam penggunaan lembaga leasing pesawat udara tersebut di dalam prakteknya di Indonesia.

Adapun kelemahannya adalah sebagai berikut :

a. Biaya bunga yang tinggi.

Karena perusahaan leasing juga memperoleh biaya dari bank, maka pada prinsipnya keberadaan lessor hanyalah sebagai perantara saja dalam

menyalurkan dana kepada lessee. Untuk itu tentunya lessor akan mendapat keuntungan margin tertentu. Konsekwensinya perhitungan bunga, ataupun kompensasi terhadap bunga dalam transaksi leasing akan relatif lebih tinggi. Akan tetapi hal ini tidak konsisten, karena dalam prakteknya ada perusahaan leasing nasional yang menerapkan suku bunga dalam transaksi leasing pesawat udara, sama dengan suku bunga pinjaman kredit di bank, bahkan bisa lebih rendah.

b. Biaya Marginal tinggi.

Hal ini merupakan sisi lain dari mata uang dalam transaksi leasing. Sebab, disatu pihak leasing banyak memberikan kemudahan bagi lessee, tetapi dilain pihak lain justru berbagai kemudahan tersebut tidak mungkin diberikan secara gratis, melainkan dengan cost-cost tertentu. Disamping itu eksistensi lessor sebagai perantara antara penyedia dana dengan pihak lessee, hal ini yang menyebabkan mata rantai distribusi dana menjadi lebih panjang. Tentunya berpengaruh pula terhadap cost, yang menjadi lebih tinggi, mengingat perantara juga memerlukan fee tertentu

sebagai kompensasi atas jasa-jasanya. Namun demikian cost-cost tersebut sampai batas-batas tertentu masih dapat ditekan. Didalam lease agreement biasanya ditentukan cost-cost tersebut ditanggung oleh pihak lessee atau lessor.

c. Kurangnya perlindungan hukum.

Leasing termasuk bisnis yang loosely regulated, demikian juga dengan leasing pesawat udara, sehingga perlindungan para pihak hanya sebatas itikad baik dari masing-masing pihak, yang semuanya dapat dituangkan dalam bentuk perjanjian leasing. Dalam hal ini akan berlaku prinsip pasar, antara permintaan dan penawaran, dari lessee dengan lessor. Sebagai konsekwensinya, pihak yang mempunyai kedudukan lemah akan tergilas, dan kurang terlindungi. Disamping itu kurangnya pengaturan hukum menyebabkan kurang terjaminnya unsur fairness, dan bisnis leasing pesawat udara akhirnya tidak prediktable dan kurang mendapatkan kepastian hukum.

d. Proses Eksekusi Leasing Macet yang sulit.

Tidak ada suatu prosedur yang khusus terhadap eksekusi leasing yang mengalami kemacetan dalam pembayarannya. Oleh karena itu jika terjadi sengketa haruslah beracara seperti biasa lewat pengadilan dengan prosedur biasa. Hal ini tentunya akan menghabiskan waktu dan biaya disamping tidak predictable. Selain itu jika sengketa terjadi, maka selama itu pula barang leasing berada dalam keadaan status quo, yang berarti barang leasing tersebut tetap dikuasai dan dipergunakan oleh lessee. Dan akibatnya nilai ekonomisnya semakin lama semakin berkurang akibat proses amortisasi yang biasanya relatif cepat.

(Munir Fuady, 1995 : 35-37).



BAB III

PELAKSANAAN LEASING PESAWAT UDARA DI INDONESIA.

A. JENIS-JENIS TRANSAKSI LEASING PESAWAT UDARA DI DALAM PRAKTEK.

Dalam suatu transaksi leasing pada umumnya, minimal terdapat 3 pihak yang terlibat, yaitu lessor, lessee, dan supplier. Hal ini berlaku pula terhadap leasing pesawat udara. Dimana dalam perkembangannya tidak hanya terdiri dari 3 pihak tersebut diatas, tetapi juga melibatkan pihak lain, yaitu pihak ke-3 yang biasanya dinamakan Lenders (kreditur) dan Trustee (penjamin). Lenders dan trustee inipun tidak hanya seorang tapi bisa beberapa orang yang membentuk sebuah konsorsium untuk membiayai pembelian pesawat udara dari pabrik pesawat Udara.

Untuk memudahkan pembahasan, maka penulis menggolongkan transaksi leasing pesawat udara yang terjadi dalam prakteknya di Indonesia menjadi 2 golongan, yaitu :

A.1. Transaksi leasing pesawat udara yang dilakukan oleh perusahaan leasing nasional (LESSOR) dengan perusahaan penerbangan nasional (LESSEE).

Transaksi leasing yang dimaksud adalah transaksi leasing pesawat udara yang dilakukan antara perusahaan leasing nasional dengan perusahaan penerbangan nasional, dimana perusahaan leasing nasional tersebut bertindak sebagai lessor dan pemilik pesawat udara, sedangkan perusahaan penerbangan yang mendaftarkan pesawat udara tersebut agar mendapatkan tanda kebangsaan dan dapat beroperasi di Indonesia. Perusahaan penerbangan tersebut sekaligus bertindak sebagai lessee.

Dari hasil penelitian penulis diperoleh data bahwa di Indonesia hanya terdapat sebuah perusahaan leasing yang dimaksud diatas, yaitu PT. PANN MULTI FINANCE (selanjutnya disebut sebagai PT. PANN), yang berstatus sebagai Badan Usaha Milik Negara, dimana 93 % sahamnya dimiliki oleh pemerintah dalam hal ini Departemen Keuangan, sedangkan yang 7 %

sahamnya dimiliki oleh Bank Pembangunan Indonesia (BAPPINDO).

PT. PANN merupakan satu-satunya perusahaan pembiayaan leasing nasional yang bertindak sebagai pemilik sekaligus sebagai lessor dalam leasing pesawat udara yang diadakan di Indonesia. Dan sampai saat ini memang belum ada satupun perusahaan leasing nasional yang bertindak seperti PT PANN. Hal ini disebabkan karena harga pesawat udara tersebut sangat mahal. Sehingga dana yang dibutuhkan untuk pembelian pesawat udara tersebut sangat tinggi. Dan sampai saat ini belum ada perusahaan pembiayaan lain yang mampu menyaingi atau melakukan transaksi leasing pesawat udara seperti PT PANN tersebut diatas.

Sampai saat ini PT. PANN telah meleasingkan pesawat udaranya sebanyak 10 buah, dengan jenis Boeing 737-200, yang dibeli dari perusahaan penerbangan milik Lufthansa-Jerman. Adapun yang bertindak sebagai lesseena adalah 4 perusahaan penerbangan nasional Indonesia, yaitu: Merpati, Sempati, Mandala, Bouraq.

Jenis leasingnya adalah financial lease dan operating lease, dengan jangka waktu berkisar antara 10 sampai dengan 12 tahun, dan bisa diperpanjang kembali, jika hak opsi tidak digunakan.

- A.2. Transaksi leasing pesawat udara yang dilakukan oleh perusahaan leasing Luar Negeri (LESSOR) dengan perusahaan penerbangan nasional (LESSEE).

Transaksi leasing pesawat udara secara Internasional ini maksudnya yang bertindak sebagai lessor dan pemilik pesawat udara adalah perusahaan pembiayaan leasing yang berkedudukan di luar negeri dan tunduk pada hukum negaranya masing-masing. Sebagai lessee adalah perusahaan penerbangan Indonesia yang tunduk pada hukum Indonesia, dan sebagai pihak lessee yang mendaftarkan serta mengoperasikan pesawat udara tersebut di Indonesia.

Didalam struktur transaksi leasing pesawat udara antara perusahaan penerbangan Indonesia dengan perusahaan leasing luar negeri terlihat lebih kompleks, karena terkadang

melibatkan pihak lain selain para pihak yang disebutkan diatas, yang sering disebut sebagai "provider credit", dalam bentuk leveraged lease untuk jenis leasing Cross Border Lease.

B. MEKANISME LEASING PESAWAT UDARA DALAM PRAKTEK.

Dari pengolongan tersebut diatas, dapat dikemukakan Mekanisme dari transaksi leasing pesawat udara baik yang dilakukan oleh perusahaan leasing nasional maupun oleh perusahaan leasing luar negeri dengan perusahaan penerbangan di Indonesia, di dalam praktek adalah sebagai berikut :

1. Lessee dalam hal ini perusahaan penerbangan yang membutuhkan pesawat udara untuk kegiatan operasional perusahaannya menghubungi dan merundingkan kebutuhan pesawatnya dengan penjual pesawat udara, dari dalam maupun luar negeri. Lessee kemudian menentukan Jenis, tipe, harga, potongan harga, jangka waktu dan pengiriman pesawat udara serta pemasangan jaminan purna jual. Jadi hal-hal diatas seperti menentukan supplier atau penjual sampai kepada jenis pesawat yang diinginkan sepenuhnya dilakukan oleh lessee.

2. Jika kriteria pesawat yang diinginkan telah didapatkan oleh lessee, maka Lessee kemudian menghubungi dan merundingkan kebutuhan pembiayaan pesawat udara tersebut dengan calon penyedia dana (bisa seorang/beberapa lessor). Pokok-pokok yang dirundingkan meliputi : jumlah pembayaran, jangka waktu, penyerahan pesawat, jaminan uang tunai, nilai residu, asuransi dari pesawat udara tersebut serta persyaratan-persyaratan lainnya. Jumlah pembayaran dalam leasing biasanya ditentukan oleh harga pesawat udara, jaminan uang tunai, nilai sisa, jangka waktu dan tingkat suku bunga yang harus juga menjadi pertimbangan sebelum melakukan transaksi leasing pesawat udara.

3. Lessee kemudian melakukan negosiasi dengan penjual pesawat udara atau suplier mengenai harga, tipe, perawatan dan lain sebagainya, sesuai dengan kriteria yang telah ditentukan dalam sub (1) diatas. Jika antara suplier/penjual pesawat udara dan lessee telah ada kata sepakat, maka tahap selanjutnya adalah menentukan calon penyedia dana atau lessor. Lessor ini bisa berupa orang/badan hukum Indonesia maupun asing yang

mempunyai ijin dan kemampuan untuk membeli pesawat udara. Jika lessor tersebut lessor luar negeri biasanya tidak hanya terdiri dari satu orang/badan hukum, dia bisa berupa konsorsium atau sindikat leasing dari beberapa orang/badan hukum, dalam leasing pesawat udara secara Internasional akan muncul pihak-pihak seperti yang dikemukakan diatas yaitu para lenders dan para trustee yang bertindak sebagai provider credit, dan jenis leasingnya bervariasi berupa leveraged lease, ataupun cross border lease. Dalam praktek bentuk/jenis leasing seperti ini yang sering dilakukan.

4. Adanya Evaluasi dari pihak lessor terhadap permohonan leasing pesawat udara yang diajukan oleh lessee kepada lessor. Dan hasil evaluasi dari lessor akan dikirimkan kepada lessee.
5. Jika permohonan lessee diterima, selanjutnya lessor akan mengirimkan surat penegasan (confirmation letter) kepada lessee dengan disertai syarat-syarat umum tentang persetujuan lessor untuk membiayai pesawat udara yang dibutuhkan lessee tersebut. Apabila confirmation letter tersebut diterima oleh lessee, maka

segeralah ditanda-tangani oleh lessee dan dikirimkan kembali kepada penyedia dana (lessor).

6. Setelah semua persyaratan dipenuhi oleh lessee, maka ditanda-tangani lease agreement oleh lessor dan lessee. Pada saat penandatanganan tersebut Lessee berkewajiban untuk membayar biaya-biaya sebagaimana disebutkan di Bab IV Bagian III.3.f (halaman 131) dan menyerahkan dokumen-dokumen sebagai berikut :

- a. Ijin-Ijin dan sertifikat-sertifikat untuk mengimport dan mengoperasikan pesawat udara.
- b. Polis asuransi.
- c. Berita acara serah terima pesawat udara yang akan ditanda-tangani segera setelah diterimanya dokumen tersebut.
- d. Serah terima pesawat udara akan dilaksanakan di bandar udara penjual atau tempat lain yang akan ditetapkan oleh pemilik pesawat udara.

Dalam kesempatan yang sama Penjual menyerahkan dokumen-dokumen yang diperlukan dalam pelaksanaan perjanjian leasing pesawat udara tersebut kepada lessor.

7. Setelah semua persyaratan diatas terpenuhi, maka Penjual mengirimkan pesawat udaranya dalam keadaan utuh siap terbang dan telah mempunyai tanda kebangsaan Indonesia (PK), kepada lessee untuk dioperasikan diwilayah Indonesia.

8. Lessor melaksanakan pembayaran pesawat udara tersebut kepada penjual secara tunai atau menurut pembayaran yang telah ditentukan dalam purchase agreement. Untuk selanjutnya lessee akan membayar harga pesawat tersebut dengan cara leasing kepada lessor sesuai dengan ketentuan yang disepakati didalam lease agreement.

C. PROSEDUR PENDAFTARAN PESAWAT UDARA YANG DIPEROLEH DENGAN CARA LEASING DI INDONESIA.

Sebagaimana telah dijelaskan didalam bab I, bahwa pada prinsipnya ketentuan yang mengatur mengenai tata cara pendaftaran pesawat udara yang diperoleh dengan cara leasing di dalam pelaksanaannya di Indonesia, belum diatur secara khusus dalam suatu Undang-Undang, akan tetapi didalam pasal 9 ayat (2) sub (b) Undang-Undang No. 15 tahun 1992 tentang penerbangan, memperbolehkan pesawat udara yang diperoleh dengan cara leasing oleh orang maupun badan hukum asing untuk beroperasi di Indonesia, dengan jangka waktu pemakaian minimal 2 tahun secara terus menerus berdasarkan perjanjian leasing tersebut.

Ketentuan inilah yang menjadi pedoman bagi pemerintah kita (dalam hal ini Departemen Perhubungan) untuk secara administratif memberi tanda kebangsaan pesawat udara kepada pemohon agar dapat mengoperasikan pesawat udara yang diperoleh dengan cara leasing di Indonesia.

Sebenarnya jika kita melihat Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 78/AU 001/PHB-86 disana disebutkan mengenai syarat-syarat pendaftaran dan Operasional pesawat udara yang diperoleh dengan cara leasing. Dan ketentuan ini yang dipakai sampai sekarang.

Jadi, jelas bagi perusahaan penerbangan yang mendapatkan pesawatnya dengan cara leasing menurut Undang-Undang Nomor 15 tahun 1992 diperbolehkan untuk mengoperasikan pesawat udaranya di Indonesia. Sedangkan syarat-syarat dan tata caranya diatur oleh Keputusan Menteri Perhubungan No.KM/78/AU001/PHB-86.

Kewajiban pendaftaran pesawat udara yang diperoleh dengan cara leasing tersebut dapat dilakukan oleh Perusahaan leasing yang dalam hal ini bertindak sebagai pemilik pesawat udara (lessor) atau oleh perusahaan penerbangan, berdasarkan

perjanjian leasing.

Adapun bagi perusahaan leasing yang akan melakukan perjanjian leasing pesawat udara harus memenuhi syarat-syarat sebagai berikut :

- a. Memiliki izin usaha dalam bidang usaha leasing yang ditetapkan oleh Menteri Keuangan.
- b. Membuat perjanjian leasing dengan perusahaan penerbangan yang diberi izin operasi untuk mengoperasikan pesawat udara di Indonesia, dan dapat membuktikan bahwa pesawat udara tersebut akan dioperasikan oleh perusahaan penerbangan sesuai jangka waktu yang diperjanjikan (Minimal 2 tahun).

Dalam prakteknya, perusahaan penerbangan yang harus mendaftarkan pesawat tersebut untuk dan atas nama lessor, di Direktorat Sertifikasi dan Kelaikan Udara Dirjen Perhubungan Udara Departemen Perhubungan, berdasarkan perjanjian leasing yang dibuat oleh para pihak.

Jadi, para pihak dalam transaksi leasing secara nasional maupun internasional dapat mendaftarkan pesawat udara tersebut di Indonesia untuk meminta tanda kebangsaan. Tanda kebangsaan

pesawat Udara akan diberikan kepada pesawat udara, jika pesawat udara tersebut memenuhi persyaratan untuk diberi tanda kebangsaan Indonesia, berupa code huruf PK. Akan tetapi hanya perusahaan penerbangan Indonesia yang diperbolehkan mengoperasikan pesawat tersebut, baik untuk penerbangan komersial maupun non komersial. Perusahaan leasing tidak diperkenankan untuk mengoperasikan sendiri pesawatnya.

Dan syarat-syarat pendaftaran maupun operasional pesawat udara yang diperoleh dengan perjanjian sewa guna usaha sebagaimana diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor : KM/78/AU001/PHB-86 tersebut sebenarnya mengacu kepada ketentuan yang ditetapkan oleh Civil Aviation Safety Regulation (CASR) tahun 1960.

Adapun prosedur/mechanisme pendaftaran dan pemberian sertifikasi kelaikan terbang bagi pesawat udara yang diperoleh dengan cara leasing tersebut adalah sebagai berikut : (Wawancara dengan Bapak Wahyu Satrio Utomo selaku Kabag Penyusunan Peraturan Perundang-Undangan di Biro Hukum dan Kerjasama Luar Negeri Departemen Perhubungan)

1. Tahap pertama yang harus dilakukan adalah, pihak perusahaan penerbangan yang bertindak sebagai operator pesawat udara tersebut, mengajukan permohonan kepada Direktorat Jendral Perhubungan Udara (DITJENU) untuk mendapatkan izin dan tanda kebangsaan pesawat udara Indonesia. Pemilik pesawat udara tersebut dapat berupa orang/badan hukum Indonesia, maupun orang/badan hukum asing yang melakukan kerjasama dengan orang/badan hukum Indonesia, yang dilengkapi dengan persyaratan sebagai berikut :
 - a. Melampirkan Lease agreement para pihak.
 - b. Surat pernyataan dari lessor/pemilik pesawat udara yang menyatakan bahwa pesawat yang bersangkutan dapat didaftarkan di Indonesia dan tidak akan didaftarkan dinegara lain selama berlangsungnya perjanjian sewa guna usaha (minimal 2 tahun).

2. Jika permohonan dan persyaratan tersebut diatas telah lengkap, maka DITJENU akan mengirimkan tembusan permohonan tersebut kepada Menteri Perhubungan cq. Departemen Perhubungan, dan Departemen Perhubungan akan meneliti kembali permohonan dan kelengkapannya.

3. Menjawab surat permohonan tersebut diatas, selanjutnya diterbitkan surat persetujuan oleh Menteri Perhubungan c.q. Departemen Perhubungan yang ditujukan kepada pemilik pesawat udara (Lessor) ataupun perusahaan penerbangan yang mendaftarkan pesawat tersebut, disertai tembusan ke Direktorat Sertifikasi dan Kelaikan Udara, bahwa pesawat udara tersebut diijinkan dan dapat didaftarkan di Indonesia untuk beroperasi diwilayah negara Indonesia.

4. Kemudian pihak yang mendaftarkan agar menyertakan persyaratan lainnya berupa surat persetujuan dari Presiden (diwakili oleh Mensekneg) mengenai pengadaan dan perolehan pesawat udara yang dimaksud, dan surat persetujuan dari Menristek / Ketua BPPT sebagai pertimbangan penerapan teknologinya di Indonesia.

5. Kemudian pendaftar pesawat udara tersebut juga membuat surat jaminan, yang intinya jika terjadi default, maka Menteri Perhubungan cq. Departemen Perhubungan akan mencabut pendaftaran pesawat tersebut dari tanda kebangsaan Indonesia dan

mengeluarkan pesawat udara tersebut dari wilayah negara RI.

6. Jika persyaratan tersebut diatas telah terpenuhi maka akan diproses dan dikirim ke Direktorat Sertifikasi dan Kelaikan Udara Dirjen Perhubungan Udara, untuk memasuki tahap validasi dari pesawat udara tersebut, baik secara dokumen maupun teknis untuk mendapatkan sertifikat kelaikan udara dan sertifikat pendaftaran.

Pemeriksaan secara dokumen terhadap pemilik pesawat udara/lessor oleh Direktorat Sertifikasi dan Kelaikan Udara dilakukan dengan mengisi suatu formulir yang dinamakan "Document evaluation for new registered aircraft-list" (lampiran-1).

Adapun dalam pengisian formulir tersebut pihak lessor atau pemilik pesawat udara tersebut harus memenuhi menyertakan dokumen-dokumen sebagai berikut : (Wawancara dengan Bapak Wisudo dari Direktorat Sertifikasi dan Kelaikan Udara Dirjen Perhubungan Udara)

- a. Mempunyai Ijin operasi dan penambahan/ pemasukan pesawat ke Indonesia dari Menteri Perhubungan cq. Dirjen Perhubungan Udara).
- b. Melampirkan lease agreement pesawat udara tersebut. Jika pesawat udara tersebut diperoleh dengan cara leasing, agar mendapatkan tanda kebangsaan Indonesia, maka minimal jangka waktu leasing tersebut adalah 2 (dua) tahun dan bisa diperpanjang.
- c. Bukti mengenai penghapusan tanda pendaftaran pesawat udara tersebut dari tempat yang lama, jika pesawat udara tersebut pesawat udara bekas, dalam sebuah pernyataan sebagaimana disebutkan didalam point 1.b. diatas.
- d. Jika persyaratan tersebut telah terpenuhi maka tahap selanjutnya Direktorat Sertifikasi dan Kelaikan Udara akan melakukan pemeriksaan secara teknis terhadap badan pesawat dan kondisi kelaikan terbangnya, termasuk mempunyai ijin frekwensi penggunaan pemancar radio, dan sertifikat keselamatannya.
- e. Menyertakan bukti pembayaran bea masuk pesawat udara ke Indonesia (tarif) sebagai pajak yang harus dibayarkan kepada negara.

- f. Adanya suatu jaminan dari negara penjual bahwa pesawat tersebut hanya memiliki satu tanda kebangsaan (export certificate of airworthiness).
- g. Menyebutkan Tipe atau jenis pesawat tersebut, dengan kualifikasi baik secara teknis, ekonomis, dan faktor lainnya agar dapat terbang di wilayah di Indonesia. Secara teknis artinya pesawat udara tersebut memang berhak mendapatkan sertifikat kelaikan udara. Secara ekonomis artinya pesawat udara tersebut tidak hanya dapat dioperasikan secara komersial oleh pilot-pilot Indonesia, akan tetapi jika terjadi kerusakan maka teknisi-teknisi yang dimiliki oleh perusahaan penerbangan tersebut dapat menangani dan memperbaikinya. Sedangkan faktor-faktor lain yang perlu diperhatikan adalah faktor bandara, untuk jenis pesawat udara yang dimaksud apakah dapat mendarat di Bandara tersebut atau tidak, kemudian pesawat udara tersebut secara komersial bertentangan atau tidak dengan Instruksi Presiden Nomor 1 tahun 1980.

h. Jika persyaratan tersebut telah lengkap dan terpenuhi, maka Dirjen Perhubungan Udara cq. Direktorat Sertifikasi dan Kelaikan Udara akan mengirimkan timnya untuk melihat langsung kondisi pesawat udara tersebut di tempat penjual. Jika tidak ada masalah maka dikeluarkan dua sertifikat, yaitu:

1. Sertifikat Kelaikan Udara (certificate of airworthiness) - lihat lampiran-2.
2. Sertifikat pendaftaran pesawat (certifikat of registration) - lihat lampiran-3.

i. Jika kedua sertifikat tersebut telah diberikan, maka dibuatkan berita acara serah terima penyerahan pesawat udara tersebut dari penjual kepada pembeli atau pemilik pesawat udara yang baru yang telah memiliki bendera dan tanda kebangsaan Indonesia (yaitu PK) di bandara udara penjual. Dan pesawat udara tersebut akan langsung diterbangkan oleh operator lessee, untuk dibawa dan dioperasikan di Wilayah negara Republik Indonesia. Sehingga penyerahan pesawat udara tersebut tidak dilakukan di Indonesia, tetapi di negara penjual pesawat udara tersebut.

D. PELAKSANAAN LEASING PESAWAT UDARA DI PT. GARUDA INDONESIA.

D. 1. Latar Belakang.

PT. Garuda Indonesia (selanjutnya disebut sebagai GARUDA saja) sebagai suatu perusahaan penerbangan nasional, yang merupakan BUMN Departemen Perhubungan ini mulai beroperasi pada tanggal 31 Maret 1950, dengan sejumlah pesawat yang diterima pemerintah RI pada waktu itu dari perusahaan penerbangan KLM.

Armada GARUDA yang pertama adalah untuk melayani penerbangan dalam negeri, yang terdiri dari 20 pesawat DC-3/C-47 dan 8 pesawat jenis PBY-Catalina Amphibi. Jaringan penerbangan tersebut diperluas pada tahun 1960-an dan meliputi seluruh wilayah Republik Indonesia kecuali Irian Jaya, sedangkan keluar negeri menjangkau kota-kota Singapore, Bangkok dan Manila.

Dalam perkembangannya di tahun-tahun sekarang ini GARUDA dengan jumlah pegawai sekitar 14.190 orang, telah merentangkan sayapnya sampai ke 35 negara tujuan di dunia.

dan 20 tujuan domestik. Dengan total armada 60 pesawat udara, GARUDA telah berusaha untuk meningkatkan pelayanan, bahkan mulai mengganti pesawat-pesawat yang lama dengan pesawat yang dapat menunjang kemajuan perusahaan, yaitu dengan pesawat penumpang dan barang bermesin Jet berbadan lebar.

Dihadapkan pada kenyataan bahwa teknologi kedirgantaraan telah maju sedemikian pesatnya, khususnya pesawat bermesin jet berbadan lebar untuk mengangkut penumpang dan barang, sehingga menimbulkan persaingan seru antara ketiga pabrik pembuat pesawat jet penumpang berbadan lebar tersebut, yakni Boeing Co, Mc. Donnell Douglas Corp dan Airbus Industri.

Sebagai langkah awal untuk mewujudkan tujuan tersebut ditahun 1996, pihak perusahaan penerbangan Garuda memutuskan untuk menambah armadanya dari pabrik pembuat pesawat Airbus Industri dan Boeing, dengan rincian sebagai berikut :

No.	Jenis Pesawat	Jumlah
1.	B 777	15
2.	B 737-500	12
3.	A 300 atau A 340	9
TOTAL		= 36

Dengan suratnya tertanggal 15 Agustus 1996 Nomor B-269/M. Sesneg/8/1996 Bapak Presiden melalui Menteri Negara Sekretaris Negara telah menyetujui tentang pengadaan/penggunaan pesawat untuk jenis yang dimaksud diatas.

Sehingga diperkirakan menyongsong tahun 2000-an PT. Garuda Indonesia akan mempunyai banyak armada pesawat dari generasi teknologi terbaru, yang dikenal dengan generasi ketiga pesawat bermesin jet.

Dalam neraca pembayaran, agar pengadaan pesawat udara tersebut tidak mengakibatkan beban pinjaman negara, dapat dilaksanakan dengan cara leasing. Akan tetapi pengadaan pesawat udara dengan cara leasing tersebut dilakukan secara bertahap.

D. 2. Data Pesawat Udara yang Dileasingkan.

Dari 60 armada pesawat udara milik GARUDA yang beroperasi, ternyata ada 19 pesawat udara yang cara pengadaannya dilakukan dengan cara leasing. Adapun jenis leasing pesawat udara yang dilakukan bermacam-macam, sebagaimana terlihat dalam tabel dibawah ini :

Type Pesawat	Jenis Leasing	Jangka Waktu (tahun)	Nilai Lease (juta)	Lessor	Jml.
A-330-300	OP	12	US\$650	Gie Sulawesi	6
Airbus B4	S&LB	5	US\$ 50	Airspeed	4
A-330-300	S-L	12	US\$ 5	Gie Sumatra	2
MD-11	OP	12	US\$300	MD-FC	3
MD-11	OP	8	US\$115	MD-FC	3
B-747-200	S&LB		1
TOTAL					= 19

Keterangan :

- OP = Operational Leasing.
- S&LB = Sale and Lease Back.
- S-L = Sub Lease.

Dari bermacam-macam jenis leasing pesawat udara yang dilakukan oleh GARUDA diatas, maka bentuk Sale and Lease Back adalah bentuk leasing yang perlu mendapatkan perhatian karena adanya suatu korelasi antara pengadaan dengan cara jual

beli dan sewa menyewa, serta pembiayaan dengan cara loan. Dimana di dalam Sale and Lease Back ini ada syarat utama yang tertuang dalam perjanjian pembelian (purchase agreement) bahwa penjual harus menyewa kembali barang yang telah dijual kepada pembeli. Sehingga kedudukan pembeli tersebut dalam perjanjian leasing (lease agreement) adalah bertindak sebagai pemilik dan lessor dalam Sale and Lease Back.

Jadi, sebenarnya dalam Sale and Lease Back kepentingan dari penjual adalah untuk mendapatkan pembiayaan. Sehingga banyak para ahli yang mengatakan bahwa Sale and lease back sebagai finance lease, terutama dari segi akuntansi karena adanya akuisisi cost.

Dan jika kita perhatikan tabel diatas, dapat disimpulkan bahwa, dari 19 pesawat udara yang dileasingkan tersebut, maka jenis leasing yang banyak dilakukan oleh GARUDA, adalah Operational Leasing, yaitu sebanyak 12 buah. Sebenarnya cara ini dilakukan, karena adanya Paket Kebijakan Luar Negeri di tahun 1995 dari pemerintah yang diperlakukan bagi Badan Usaha Milik Negara, agar dengan cara ini tidak

memberatkan neraca perusahaan (off balanced) dan pemerintah. (Wawancara dengan Bapak Jimmy Tombukan, SH, di biro Hukum PT. Garuda Indonesia)

D. 3. Cross Border Lease / Sewa Guna Usaha Internasional di PT. Garuda Indonesia.

Didalam mengadakan pesawat udara untuk mendukung pelayanan umum di dalam negeri GARUDA masih bisa menggunakan kekuatan monopoli yang diberikan pemerintah. Akan tetapi menghadapi mekanisme pasar Internasional maka GARUDA dihadapkan pada kenyataan bahwa dunia penerbangan sipil Internasional tidak mengenal fasilitas-fasilitas tetapi "free competition" antar perusahaan penerbangan untuk menarik calon pemakai.

Selama ini dengan memasukkan kedalam rencana jangka panjang, GARUDA didalam investasi pembelian pesawat udara bermesin jet masih menggunakan cara leasing. Dimana jenis leasingnya kebanyakan adalah dengan menggunakan Operatioanl Leasing, yang merupakan perpaduan

dari leveraged lease dan cross border lease. Terjadinya cross border lease dalam praktek pembiayaan leasing di GARUDA, memang sangat dimungkinkan sekali, karena harga sewa maupun harga jual dari pesawat udara tersebut sangat mahal. Dan kebiasaan ini memang merupakan suatu kebiasaan yang berlaku umum didalam dunia penerbangan sipil, terutama penerbangan sipil Internasional.

Didalam cross border lease ini GARUDA menentukan jenis leasingnya berdasarkan jangka waktu dan keperluan. Misalnya yang sering dilakukan oleh GARUDA, dalam rangka untuk pengangkutan jemaah Haji pada musim haji. Jangka waktunya adalah sekitar 3 sampai 6 bulan, dalam kasus ini GARUDA memutuskan untuk mempergunakan jenis leasing Operational Leasing. Demikian juga operational leasing dipilih sebagai bentuk leasing, untuk pesawat udara yang dipergunakan selama 1 sampai 2 tahun sambil menunggu tibanya pesanan pesawat udara dari pabrik.

Adapun pertimbangannya, bahwa GARUDA akan memperoleh keuntungan mengoperasikan pesawat udara secara langsung tanpa harus menyediakan

biaya-biaya untuk pajak pertambahan nilai/bea materai serta biaya-biaya service dan asuransi pesawat udara (hull insurance). Jadi GARUDA hanya mengeluarkan biaya sewa, bea masuk, dan biaya bongkar muat barang di bandar udara. Disamping itu, dalam sistem operational leasing, GARUDA sewaktu-waktu dapat memutuskan hubungan sewa dalam batas waktu yang layak, untuk memberitahu lessor (biasanya tenggang waktunya 1 bulan), jika pesawat udara jet yang dipakai kurang menguntungkan. Sebagai konsekwensinya GARUDA dikenakan pelunasan harga nilai sisa, yang harus dibayarkan sebelum berakhirnya perjanjian leasing tersebut.

Jenis Operational leasing yang selama ini dilaksanakan oleh GARUDA memang tergolong unik, karena mekanisme leasing yang ditempuh adalah dengan langsung mengadakan negosiasi dengan perusahaan penerbangan asing yang akan menyewakan usahakan pesawatnya.

Dari cara operational leasing tersebut diatas omzet GARUDA melonjak ditahun 1996 sebesar Rp 4,2 trilyun, perolehan tersebut mengalami peningkatan dari tahun sebelumnya yang

besarnya Rp 4,2 trilyun. Untuk mendukung semua kegiatan tersebut, GARUDA telah merencanakan untuk menambah lagi jumlah armada pesawat jet Boeing tipe 737-500 dan 737-300, masing-masing 5 dan 12 buah. Rencana tersebut akan direalisasikan sekitar tahun 1998. Dan dalam pelaksanaan jenis leasing pesawat udara tersebut adalah cross border lease, dengan cara leveraged lease.

Sementara itu GARUDA sendiri sedang mempelajari kemungkinan untuk mendirikan suatu anak perusahaan dibidang pembiayaan sewa guna usaha yang akan menunjang GARUDA didalam mewujudkan rencana pengadaan pesawat yang cukup besar. Adanya kebijaksanaan pemerintah dibidang keuangan, hal ini tidak mengurangi kemauan GARUDA untuk membentuk perusahaan pembiayaan, dengan pertimbangan selain meningkatkan devisa negara, GARUDA dapat menjadi lessor dari negara-negara kecil di Asia Pasifik di tahun 2000-an nantinya, dan menjadikan Indonesia sebagai pasar leasing Internasional Asia kedua setelah Jepang.

E. PELAKSANAAN LEASING PESAWAT UDARA DI PT.
MERPATI NUSANTARA AIRLINES (PT. MNA).

E. 1. Latar Belakang.

Sebagai tindak lanjut dari Peraturan Pemerintah Nomor. 19 tahun 1962 tertanggal 6 September 1962, dibentuklah Perusahaan Negara Perhubungan Udara Daerah dan Penerbangan Serba Guna Merpati Nusantara, yang disebut juga P.N. Merpati Nusantara, untuk meningkatkan perkembangan sistem transportasi udara domestik, yang bertujuan untuk membuka isolasi daerah Kalimantan dan pelosok daerah lainnya. Sehingga PT. MNA dijuluki sebagai suatu perusahaan penerbangan perintis di Indonesia, karena memang menjangkau daerah-daerah terpencil di negara kita yang terdiri dari banyak pulau tersebut.

Dengan peraturan pemerintah RI No. 70 tahun 1971, status PT. MNA dirubah dan berdasarkan Akte Notaris Soeleman Ardjasasminta SH. Nomor 15 tahun 1975, tanggal 6 September 1975, status hukum PT. MNA ditingkatkan dari Perusahaan Negara menjadi "Persero (Perusahaan Perseroan terbatas atau PT. Merpati Nusantara

Airlines), disingkat PT. MNA.

Dengan ditetapkannya PT. MNA sebagai anak perusahaan dari PT. Garuda Indonesia, di tahun 1978 berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor. 30 tahun 1978, maka pola operasi PT. MNA adalah menyelenggarakan penerbangan pada semua jaringan penerbangan dalam negeri secara terpadu dan saling mengisi dengan PT. Garuda Indonesia. Sebagai realisasinya ditetapkan semacam pembagian tugas operasional, dimana PT. MNA bertugas untuk menerbangkan seluruh rute domestik, sedangkan GARUDA menerbangi rute Internasional.

Jika diawal operasinya, PT. MNA hanya memiliki 17 armada pesawat udara, maka diakhir 1995 tercatat bahwa jumlah armada pesawat udara yang dimiliki oleh PT. MNA berjumlah 85 buah. Dan jalur penerbangan komersial mencapai 178, rute penerbangan Perintis 68, serta rute penerbangan Lintas Batas sebanyak 18 kali.

Adapun status ke-85 alat produksi/armada PT. MNA tersebut adalah sebagai berikut :

Jenis Pesawat	STATUS PESAWAT		JML.
	dimiliki	Lease	
1. Boeing-737-200	-	3	3
2. Fokker F-100	3	3	6
3. Fokker F-28/4000	17	8	25
4. ATP	-	5	5
5. Fokker 27	11	-	11
6. Fokker F-27 Cargo	2	-	2
7. CN 235	14	-	14
8. CASA-212	11	-	11
9. DHC-6 Twin Otter	8	-	8
TOTAL :	66	19	85

Jadi, pesawat udara milik PT. MNA yang diperoleh dengan cara leasing berjumlah 19 buah, dan untuk meningkatkan sarana serta prasarana, berdasarkan Surat Menteri Negara Sekretaris Negara Nomor B-269/M.Sesneg/8/1996 tanggal 15 Agustus 1996, PT. MNA telah mendapatkan persetujuan dari Bapak Presiden mengenai pengadaan dan penambahan pesawat udara sebagai mana telah ditetapkan dalam Lampiran Surat Menteri Perhubungan Nomor : AU.001/1/22 PHB-96 tertanggal 23 Agustus 1996, dengan rincian sebagai berikut :

No.	Jenis Pesawat	Jumlah
1.	A 330 atau B 777	3
2.	A 300-600	3
3.	A 310	6
TOTAL =		12

Ke-12 pesawat udara tersebut, akan diperoleh oleh PT. MNA dengan cara leasing dari Middle East Aeroplane Company PTE, Ltd, sedangkan sebagai pemilik pesawat tersebut adalah Kuwait Airways Corporation. Realisasi perjanjian tersebut akan dilaksanakan tahun 1998.

E. 2. Data Pesawat Udara yang diperoleh dengan Cara Leasing di PT. MNA.

Dari hasil wawancara dengan Bapak Ferdinan Kenedy (selaku Kepala Seksi Perjanjian Jasa Merpati Nusantara), diperoleh keterangan bahwa ke-19 pesawat udara yang di Lease oleh PT. MNA tersebut diatas, jenis leasingnya adalah sebagai berikut :

No.	Jenis Pesawat	Jumlah	Jenis Leasing
1.	B 737-200	3	Finance Lease
2.	F 28/4000	8	Finance Lease
3.	F 100	3	Operating Lease
4.	ATP	5	Operating Lease
T O T A L		= 19	

Jadi, dari ke-19 armada pesawat udara yang dilease oleh PT. MNA tersebut, 11 buah pesawat udara jenis leasingnya adalah Financial Leasing, dan 8 buah pesawat udara jenis leasingnya adalah Operational Leasing. Dan dari tabel tersebut dapat diketahui bahwa jenis leasing pesawat udara yang banyak terjadi di PT. MNA adalah Financial Leasing.

Sebagai suatu perusahaan penerbangan nasional, PT. MNA dalam menyelenggarakan leasing pesawat udara tersebut, tidak hanya mengadakan hubungan bisnis dengan perusahaan leasing nasional, yaitu PT. PANN, sebagaimana telah dikemukakan di BAB III, akan tetapi juga melakukan hubungan bisnis dengan perusahaan leasing Luar negeri, seperti Jepang, Belanda, dan Singapore. Sehingga di PT. MNA berlaku juga sistem Cross

Border Lease, sebagaimana dilakukan pula oleh
GARUDA.



BAB IV
STUDI KASUS DAN ANALISIS

- A. STUDI KASUS TENTANG PERJANJIAN LEASING DENGAN HAK OPSI UNTUK MEMBELI (FINANCE LEASE) PESAWAT UDARA ANTARA PT. PANN MULTI FINANCE DENGAN PT. MERPATI NUSANTARA AIRLINES.

A. 1. Latar Belakang.

Sebagai salah satu Badan Usaha Milik Negara yang didirikan pada tanggal 16 Mei 1974 berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 18 tahun 1974 dan Akte Pendirian PT PANN No. 48 tanggal 16 Mei 1974 oleh Notaris Soelemen Ardjasasmita, PT. PANN mempunyai misi menunjang tugas-tugas pemerintah pada bidang pengembangan armada nasional dalam menyediakan kapal sesuai dengan ketentuan serta bertindak sebagai ship financing dan ship owning, dan turut pula memberikan pengarahan dan pembinaan terhadap perusahaan pelayaran dari segi operasional maupun manajemen.

Dengan perubahan anggaran dasar No. 1 tahun tanggal 15 Mei 1991 PT (Persero) Pengembangan Armada Niaga Nasional (PT. PANN) diubah namanya menjadi PT (Persero) PANN MULTI FINANCE (selanjutnya dalam pembahasan ini disebut PT. PANN saja). Dan dengan keputusan Menteri Keuangan No. 1105/KMK.013.1991 tanggal 12 Nopember 1991, kegiatan usaha PT. PANN diperluas menjadi leasing umum (kapal dan barang modal lainnya), modal ventura, pembiayaan konsumen dan anjak piutang.

Jadi diawal berdirinya, kegiatan PT. PANN lebih terfokus kepada bidang usaha transportasi laut, dengan membantu dalam :

- angkutan bahan pokok dan barang lainnya antar pulau.
- angkutan transmigrasi.
- angkutan ekspor keluar negeri.
- memajukan mobilitas penumpang dan barang untuk wilayah Indonesia bagian Timur.
- menciptakan lapangan kerja di sub sektor angkutan laut.
- mengembangkan perusahaan pelayaran nasional.

Adanya perubahan anggaran dasar diatas, membuat kegiatan PT. PANN diperluas dalam bidang lainnya, khususnya usaha usaha transportasi udara berupa pengadaan pesawat terbang, untuk menunjang mobilitas udara dan mendorong

pariwisata, serta mengembangkan perusahaan penerbangan nasional.

Guna mewujudkan tujuan tersebut diatas, maka PT. PANN ditahun 1994, telah memberikan fasilitas pengadaan pesawat udara dengan cara leasing sebanyak 10 buah pesawat udara jenis B-737-200 kepada 4 perusahaan penerbangan di Indonesia, yaitu Merpati 3 buah, Sempati 2 buah, Bouraq 3 buah dan Mandala 2 buah.

Pengadaan pesawat udara dengan cara leasing tersebut dilaksanakan sebagai suatu usaha untuk membantu kelancaran penerbangan komersial di Indonesia. Serta adanya beberapa pertimbangan yang sifatnya lebih menguntungkan dalam pengadaan pesawat udara dengan cara leasing. Diantaranya adalah adanya hak opsi dari pihak lessee untuk membeli atau tidak pesawat udara yang dimaksud diakhir masa kontrak. Kemudian penerapan suku bunga yang rendah, serta harga pesawat yang tidak terlalu mahal, karena pesawat udara yang dimaksud adalah pesawat udara bekas, bukan baru. Hal-hal inilah yang mendasari terjadinya leasing pesawat udara di PT. PANN.

Adapun tipe pesawat udara yang dileasingkan adalah jenis Boeing 737-200, yang dibeli dari perusahaan penerbangan Lufhansa-Jerman, untuk kemudian dileasingkan kepada ke-4 perusahaan penerbangan diatas. Jadi dalam transaksi ini ada 2 perjanjian, yaitu :

- a. Perjanjian pembelian pesawat udara antara PT. PANN dengan Lufhansa.
- b. Perjanjian leasing pesawat udara antara PT. PANN dengan Perusahaan Penerbangan.

Sedangkan status pesawat udara tersebut adalah milik PT. PANN dan didaftar atas nama PT. PANN di Direktorat Jendral Sertifikasi dan Kelaikan Udara Departemen Perhubungan, dengan operator ke 4 perusahaan penerbangan tersebut diatas.

Untuk lebih jelasnya, penulis akan memberikan salah satu contoh kontrak yang dilakukan oleh PT. PANN dengan PT. MNA, dalam perjanjian leasing pesawat udara secara finance lease dengan hak opsi untuk membeli kembali.

A. 2. Perjanjian Leasing dengan hak opsi untuk membeli (FINANCE LEASE CONTRACT).

Dengan perjanjian leasing Nomor: 23, dapat dikatakan bahwa Assignornya (lessee) adalah PT. MNA, sedangkan Vendornya (lessor) adalah PT. PANN, dimana PT. PANN meleasingkan pesawatnya dengan jenis leasing "finance lease".

Finance lease atau disebut juga capital lease atau full payout lease, merupakan suatu corak leasing dengan hak opsi yang diterapkan dalam leasing pesawat udara di PT. PANN, dimana kegiatan leasing dengan hak opsi yang dijelaskan didalam lease agreement antara PT PANN dengan PT. MNA tersebut telah memenuhi ketentuan yang diatur didalam Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor : 1169/KMK.01/1991.

A. 3. Proses Pengadaan Pesawat Boeing 737-200.

Sebelum ditanda-tanganinya "purchase agreement" dan "lease agreement" oleh para pihak, maka proses awal yang dilakukan oleh para pihak adalah sebagai berikut :

A.3.I. PENJAJAGAN AWAL.

Pihak perusahaan penerbangan PT. MNA sebagai lessee, melakukan negosiasi mengenai harga dan kesanggupan/kesediaan penjual pesawat udara (vendor) dalam hal ini perusahaan penerbangan Lufhansa-Jerman untuk memenuhi "draft perjanjian leasing dan perjanjian pembelian pesawat udara".

Setelah penjual menyetujui, maka diberikan data spesifikasi dari pesawat udara yaitu data spesifikasi "airframe" dan "engines" yang akan dijual kepada lessee.

PT. MNA, disaat yang sama menyerahkan data-data yang diperlukan kepada PT. PANN MULTI FINANCE (selaku pembeli), untuk kemudian diadakan pembicaraan pendahuluan tentang syarat-syarat yang akan dicantumkan di dalam perjanjian pembelian dan perjanjian leasing.

Setelah itu baru memasuki tahap berikutnya yaitu tahap penandatanganan perjanjian pembelian pesawat dan perjanjian leasing.

A.3.II. PENANDA-TANGANAN PERJANJIAN-PERJANJIAN.

Adapun dokumen-dokumen dan perjanjian yang ditandatangani oleh para pihak adalah sebagai berikut :

- Perjanjian pembelian pesawat udara (Sales Agreement For B737-200 Advanced Aircraft), ditanda-tangani pada tanggal 5 September 1994 oleh penjual yaitu Lufhansa Jerman dan pembeli yaitu PT. PANN.
- Penanda tangan Surat Penegasan (confirmation letter) Nomor: 1136/USH/PANN/0994, pada tanggal 8 September 1994.
- Pada tanggal 7 November 1994 ditanda-tangani Syarat-Syarat Umum perjanjian leasing, Nomor: 509/XI/N/1994, sebagai suatu perjanjian yang tidak terpisahkan dengan perjanjian leasing.
- Perjanjian leasing (lease agreement) Nomor: 23 ditanda-tangani pada tanggal 17 November 1994 antara lessor yaitu PT. PANN dan lessee yaitu PT. MNA didepan Notaris Harun Kamil, Jakarta.

A.3.III. ISI PERJANJIAN-PERJANJIAN.

A.3.III.1. Content Sales Agreement For B737-200
Advanced Aircraft.

- a. Sales Agreement ini memuat ketentuan perjanjian pada umumnya yaitu tentang para pihak, dan klausula pembelian 10 pesawat udara tipe B737-200 oleh PT. PANN, yang berkedudukan di Jakarta kepada Deutsche Lufthansa Aktigesellschaft, yang berkedudukan di Jerman.
- b. Adapun 10 pesawat udara yang dibeli oleh PT. PANN tersebut adalah:

Current Registration:	Manufacturer's Serial Number:	Delivery Date:
D-ABHK	22136	01.12.94
D-ABHL	22137	15.11.94
D-ABHR	22141	23.12.94
D-ABHS	22142	15.03.95
D-ABFY	22129	15.12.94
D-ABFZ	Ø	22130
D-ABFS	Ø	22125
D-ABHU	Ø	22143
D-ABHA	*	22131
D-ABHB	*	22132

Keterangan :

Ke-10 jenis pesawat udara tersebut akan dileasingkan kepada Merpati, Sempati, Mandala dan Bouraq. Jenis pesawat udara yang bertanda # diserahkan kepada Bouraq Airlines, sedangkan pesawat udara yang bertanda * diserahkan kepada Sempati Air, yang akan dileasingkan dengan cara operating lease.

- c. Adapun harga pesawat udara tersebut dalam dollar US adalah :

Current Registration:	Manufacturer's Serial Number:	Prices in US Dollars.
D-ABFS	22125	8.629.000,-
D-ABFY	22129	8.590.000,-
D-ABFZ	22130	8.517.000,-
D-ABHA	22131	8.708.000,-
D-ABHB	22132	8.744.000,-
D-ABHK	22136	8.608.000,-
D-ABHL	22137	8.740.000,-
D-ABHR	22141	8.755.000,-
D-ABHS	22142	8.764.000,-
D-ABHU	22143	8.945.000,-
Total Amount :		87.000.000,-

- d. Pembayaran awal harga pesawat udara tersebut, harus sudah dilakukan oleh pembeli (PT. PANN) sebesar 15 % (US \$ 13.050.000,-), pada saat perjanjian ini mulai berlaku, yaitu pada tanggal 30 September 1994.

- e. Pembayaran selanjutnya (85 %) akan dilakukan oleh PT. PANN, bersamaan dengan penyerahan pesawat udara tersebut di Indonesia.
- f. Segala pajak dan biaya yang dikeluarkan di wilayah Jerman, ditanggung oleh penjual. Akan tetapi segala pajak dan biaya impor pesawat masuk ke Indonesia, ditanggung oleh Pembeli.
- g. Jika terjadi sengketa, maka akan diselesaikan melalui badan arbitrase ICC (Internasional Chamber of Commerce, dengan memakai 3 arbitrator
- h. Perjanjian ini juga disertai dengan dokumen-dokumen sebagai berikut :
 - Discrepancy List.
 - Memorandum of Acceptance.
 - Bill of Sale.
 - Aircraft Receipt.
 - Technical Data and Documents.
 - Documents Receipt.
 - Technical Training.
 - Agreement on Pilot Training.

III. 2. Isi Syarat-Syarat Umum Leasing.

- a. Memuat tentang ketentuan Umum, yaitu defenisi-defenisi dan pemeriksaan pesawat oleh pemilik.

- b. Kemudian Syarat-syarat tehnik pesawat udara, meliputi segi kelaikan terbang, pemeliharaan, tanggung jawab penyewa, pengoperasian pesawat udara, tanda kepemilikan, serta biaya perbaikan dan pemeliharaan.
- c. Memuat Syarat-syarat Administrasi dan Keuangan, yang meliputi jangka waktu, pembayaran, asuransi, klaim asuransi, kerusakan pesawat udara, dan tanggung jawab penyewa terhadap klaim asuransi.
- d. Memuat Syarat-Syarat Opsi Untuk Membeli serta pelaksanaan jual beli pesawat udara.
- e. Kemudian juga memuat syarat-syarat Hukum, mengenai pendaftaran pesawat udara, Jaminan penyewa dan Pemilik, resiko penerbangan, penyerahan kembali pesawat, wanprestasi, sanksinya, dan penyelesaian sengketa.

III.3. Isi Perjanjian Leasing (Lease Agreement).

- a. Memuat ketentuan umum, yaitu identitas para pihak, dan kewajiban para pihak untuk

menyerahkan dokumen-dokumen sebagai berikut sebelum serah terima pesawat :

- Ijin-ijin dan sertifikat-sertifikat yang diperlukan dari instansi yang berwenang untuk mengimport dan mengoperasikan pesawat udara.
- Polis asuransi.

b. Ketentuan mengenai hak opsi untuk membeli kembali oleh penyewa, berlaku pada akhir periode tahun ke-6 (atau akhir bulan 72) sejak ditanda-tanganinya berita acara serah terima pesawat udara, dengan harga tunai sebesar US \$. 5,761,387.71 (lima juta tujuh ratus enam puluh tujuh dan tujuh puluh satu perseratus delapan puluh tujuh dan tujuhpuluh satu perseratus dollar Amerika Serikat). Dengan syarat, jika dalam waktu 2 bulan sebelum berakhirnya tahun ke-6 atau bulan ke-72, penyewa tidak memberitahukan untuk melaksanakan hak opsinya, maka perjanjian ini secara otomatis akan berjalan terus sampai berakhirnya sewa.

c. Harga pesawat tersebut ditetapkan sebesar US\$. 9.026,920.00 (sembilan juta dua puluh enam ribu sembilan ratus dua puluh Dollar Amerika Serikat).

- d. Adapun Jangka waktu selama 12 (duabelas) tahun atau 144 bulan terhitung sejak ditandatanganinya berita acara serah terima pesawat udara. Rate bunganya adalah 9,5 % pertahun, yang berasal dari perhitungan : Internasional Capital Market Rate + 0,5% + 1%.
- Adapun yang dimaksud dengan Internasional Capital Market Rate adalah sebagaimana yang telah ditentukan dalam loan agreement yang ditanda-tangani antara pemerintah Indonesia dengan KFW (Kreditanstalt Fur Wiederaufbau) tertanggal 25 September 1994.
- e. Cara Pembayaran dilakukan dalam mata uang Dollar Amerika Serikat, dimana setiap bulannya penyewa harus membayar uang sewa guna usaha sebesar US\$. 105,297.58, dan uang sewa guna usaha pertama wajib dibayar 1 bulan sejak ditandatanganinya berita acara serah terima. Selain itu Penyewa harus menyerahkan uang jaminan sebesar US\$. 421,150.32, yang wajib diangsur selama 12 bulan terhitung sejak tanggal serah terima pesawat udara.
- f. Dan Pada saat ditandatanganinya perjanjian ini, Penyewa wajib membayar dan menjadi

tanggungannya, yaitu hal-hal sebagai berikut:

(i) Uang tanda jadi (commitment fee) sebesar:	
0,5 % x US\$.9,026,920,00	= US\$. 45,134.60
(ii) Biaya Provisi sebesar :	
1 % x US\$.9,026,920,00	= US\$. 90,269.20
(iii) Biaya Administrasi	= US\$. 2,500.00
(iv) Biaya Notaris dan PPN	= US\$. 9,929.61
(v) Bank Garansi	= US\$.421,150.32

TOTAL	= US\$.568,983.73

g. Untuk setiap hari keterlambatan pembayaran kewajiban, dikenakan denda 11 % pertahun. Dengan konsekwensi jika tingkat suku bunga berubah, besarnya denda akan ditinjau kembali, akan tetapi perubahan besarnya denda tersebut adalah sebesar 1,5 % diatas tingkat bunga yang ditetapkan.

h. Kemudian ada pula kewajiban asuransi yang harus dilakukan oleh lessee untuk jenis resiko penerbangan "all risks" sebagaimana disebutkan didalam Syarat-syarat Umum, dengan ketentuan selama tahun pertama dan kedua dari sejak ditanda-tanganinya berita serah terima pesawat udara, maka penyewa wajib

mencantumkan Lufhansa sebagai salah satu tertanggung dalam polis asuransi. Jadi dalam 2 tahun pertama, asuransi leasing pesawat udara tersebut ditutup oleh PT. PANN, PT. MNA dan Lufhansa. Sedang untuk tahun berikutnya sampai berakhirnya leasing, yang menjadi tertanggung adalah PT. PANN. Bukti asuransi berupa cover note/endorsement Asuransi tersebut diserahkan kepada Pemilik pesawat udara.

h. Selain itu juga memuat janji-janji dari penyewa (Lessee) untuk :

- mengirimkan laporan keuangan perusahaan yang telah diaudit oleh akuntan terdaftar.
- memberitahukan secara tertulis kepada pemilik, jika dalam waktu 5 tahun sejak ditanda-tanganinya perjanjian, penyewa bermaksud melakukan pinjaman jangka panjang.

i. Selain itu juga memuat janji-janji Pemilik, untuk :

- melakukan penyempurnaan pesawat, dengan membantu mencarikan dana.

- mengembalikan alat-alat tambahan yang dipasang oleh penyewa.
- janji untuk mengembalikan semua biaya yang telah dikeluarkan, jika ternyata dalam waktu 110 hari setelah rencana serah terima, peemilik belum menyerahkan pesawat tersebut kepada penyewa, dan penyewa berhak untuk mengakhiri perjanjian sewa guna usaha ini.

j. Perjanjian ini dibuat berdasarkan ketentuan per-UU-an negara RI.

h. Adapun domisili yang dipilih jika ada sengketa adalah Pengadilan Negeri Jakarta Pusat.

Isi perjanjian-perjanjian yang dikemukakan diatas, hanyalah merupakan sebagian dari klausula-klausula perjanjian leasing pesawat udara antara PT. PANN dengan PT. MNA yang dianggap pokok, dan tertuang dalam suatu akta Notaris, No. 23 tanggal 7 November 1994.

Jadi, dari ke-10 pesawat udara yang dibeli tersebut, kemudian dileasingkan kepada ke-4 perusahaan penerbangan diatas dengan jenis

leasingnya adalah sebagai berikut :

Nomor Seri Pabrik :	Lessee	Jenis Leasing
22136	MNA	Financial Leasing
22137	MNA	Financial Leasing
22141	MNA	Financial Leasing
22142	Mandala	Financial Leasing
22129	Mandala	Financial Leasing
22130	Bouraq	Operational Leasing
22125	Bouraq	Operational Leasing
22143	Bouraq	Operational Leasing
22131	Sempat	Operational Leasing
22132	Sempat	Operational Leasing

B. ANALISIS HASIL PENELITIAN.

B. 1. Dari segi pelaksanaannya.

Dari hasil penelitian yang penulis lakukan di perusahaan Leasing dan perusahaan penerbangan di Indonesia, maka dapat penulis kemukakan bahwa pelaksanaan leasing pesawat udara di Indonesia, telah sedemikian pesatnya di dalam praktek. Dan lembaga leasing ini ternyata lebih banyak dipergunakan sebagai salah satu cara untuk memperoleh, mengadakan, serta membiayai pesawat udara oleh perusahaan

penerbangan di Indonesia, hal ini dimungkinkan mengingat lembaga leasing ini memang memberikan kemudahan bagi lessee, sebagaimana telah diuraikan didalam bab II sub E diatas.

Demikian pula, pada prinsipnya jenis leasing yang dilakukan adalah berbentuk Financial leasing dan Operational Leasing. Dimana dalam prakteknya jenis leasing financial leasing ini berkembang, dan menjadi sangat kompleks, jika jenis leasing ini dilakukan antara orang/badan hukum asing dengan perusahaan penerbangan nasional Indonesia, yang sering dikenal sebagai Cross Border Lease. Dalam jenis leasing ini tidak dipermasalahkan apakah bentuknya financial leasing atau operational leasing.

Jika kita kemukakan pelaksanaan leasing pesawat udara tersebut di Indonesia, khususnya di PT. PANN, PT. GARUDA INDONESIA, dan PT. MERPATI NUSANTARA AIRLINES, dilihat dari jenis leasing yang dilakukan, maka diperoleh data bentuk leasing yang paling banyak dipakai dalam perjanjian leasing pesawat udara, yaitu :

Nama Pihak	Jenis Leasing			
	OP	FL	S&LB	SL
1. PT. PANN	5	5	-	-
2. GARUDA	12	-	5	2
3. PT. MNA	8	11	-	-
TOTAL :	25	16	5	2

Keterangan :

- OP = Operational Leasing.
- S&LB = Sale And Lease Back.
- S-L = Sub Lease.

Dari tabel tersebut terlihat, bahwa jenis leasing yang paling banyak digunakan oleh perusahaan leasing dan perusahaan penerbangan di Indonesia adalah Operational Leasing.

Jika kita telaah kembali, sebenarnya ada dasar atau alasan yang dipakai oleh perusahaan leasing atau perusahaan penerbangan tersebut dalam menggunakan jenis leasing operating lease untuk leasing pesawat udara, yang diberlakukan bagi BUMN, dan secara kebetulan perusahaan penerbangan dan perusahaan leasing yang penulis teliti dalam pelaksanaan leasing pesawat udara

ini merupakan suatu perusahaan yang berbentuk BUMN, sehingga bagi mereka berlaku Paket Kebijakan Luar Negeri tahun 1995 yang mengharuskan jenis leasing yang diterapkan bagi pesawat udara adalah operating lease, agar tidak memberatkan pemerintah dan perusahaan penerbangan itu sendiri (off balanced).

Demikian juga dengan ketentuan yang mengatur mengenai leasing pesawat udara tersebut, khususnya yang mengatur mengenai leasing pesawat udara Internasional, mengingat kondisi ekonomi yang semakin meningkat dan semakin dibutuhkannya suatu armada pesawat udara yang canggih (jet) dalam menghadapi era globalisasi, maka diperlukan suatu peraturan, yang berbentuk Peraturan Pemerintah, untuk mengatur atau hanya sekedar untuk meratifikasi UNDROIT 1987, jika Indonesia belum mampu membuat peraturan tersendiri mengenai leasing pesawat udara secara Internasional.

Sebagai solusinya, sebaiknya di dalam peraturan tersebut diperjelas mengenai sistem hukum yang akan dipakai dalam pelaksanaan leasing pesawat udara Internasional, apakah

hukum lessee atau kita menggunakan hukum Lessor Luar Negeri sebagaimana dalam Mortgage pesawat udara. Dengan melihat juga kepada aspek hukum pajaknya, serta hukum asuransinya.

B.2. Hukum Yang Berlaku Bagi Para Pihak Dalam Transaksi Leasing Pesawat Udara Internasional.

Dalam pelaksanaan leasing pesawat udara dengan cara operational leasing, GARUDA tidak pernah melakukan default, sehingga tidak pernah diajukan dipersidangan Arbitrase Internasional.

Selama ini, perusahaan penerbangan yang mengadakan transaksi leasing dengan GARUDA merasa tidak aman jika memilih hukum Indonesia. Oleh karena itu biasanya disepakati bersama untuk memilih hukum yang berlaku adalah Common Law/Anglo Saxon, jika terjadi default.

Masalah penerapan hukum ini, pihak GARUDA telah mengadakan pembicaraan dengan beberapa ahli hukum udara Indonesia dan Asing, tetapi belum didapatkan suatu kesepakatan hukum apa yang berlaku bagi mereka dalam suatu transaksi

sewa guna financial Internasional.

Jika kita melihat ketentuan Pasal 5 Konvensi UNIDROIT 1987, yang mengatur tentang hak kebendaan lessor atas peralatan, mempunyai kekuatan mengikat terhadap kuasa lessee dalam kepailitan. Hak kebendaan lessor mempunyai kekuatan hukum setelah memenuhi persyaratan pengumuman dengan pendaftaran/pencatatan hak. Sedangkan untuk benda bergerak selain pesawat, ditetapkan bahwa hukum yang berlaku adalah hukum dari negara, dimana pihak lessee mempunyai tempat usaha utama. Sementara untuk benda lainnya hukum yang berlaku adalah hukum dari negara dimana benda itu terletak. Dengan demikian penerapan hukum yang berlaku bagi leasing pesawat udara adalah menggunakan hukum Anglo Saxon.

B. 3. Status Kepemilikan Pesawat Udara yang Diperoleh dengan Cara Leasing.

Jika kita lihat Mengenai status kepemilikan pesawat udara di dalam transaksi leasing pesawat udara menurut Undang-Undang Penerbangan kita yang lama, yaitu Undang-Undang

Nomor. 83 tahun 1958 tentang Penerbangan, maka didalam pasal 12 disebutkan bahwa : "pesawat udara milik bangsa asing tidak dapat didaftarkan di Indonesia", sedangkan di dalam ayat (2) disebutkan bahwa : "pendaftaran yang bertentangan dengan ayat 1 pasal ini tidak sah".

Jadi, didalam Undang-Undang Penerbangan yang lama, dapat kita asumsikan bahwa pesawat udara yang diperoleh dengan cara apapun, termasuk leasing, jika kepemilikannya adalah orang/badan hukum asing, maka pesawat udara tersebut tidak dapat didaftarkan, bahkan dioperasikan di Indonesia. Hal ini tentu akan menyulitkan dan menghambat kemajuan perusahaan penerbangan yang ingin menambah armadanya dengan cara leasing atau cara lainnya, yang kepemilikan pesawat udara tersebut, dimiliki oleh orang/badan hukum asing.

Untuk memperbaiki keadaan ini, akhirnya pemerintah, dalam hal ini Departemen Perhubungan mengeluarkan suatu Keputusan Menteri Perhubungan Nomor: KM/78/AU001/PHB-86, yang mengatur mengenai syarat-syarat dan tata cara pendaftaran pesawat udara yang diperoleh dengan cara

leasing.

Dengan adanya surat keputusan tersebut, maka pesawat udara yang diperoleh dengan cara leasing, artinya dapat didaftarkan dan dioperasikan di Indonesia oleh perusahaan penerbangan nasional, meskipun kepemilikan pesawat udara tersebut, dimiliki oleh orang/badan hukum asing.

Hal ini diperkuat dengan dikeluarkannya Undang-Undang Penerbangan yang baru, yaitu Undang-Undang No. 15 tahun 1992 tentang Penerbangan, dimana di dalam pasal 9 ayat (2), pada prinsipnya dinyatakan bahwa : "pesawat udara sipil yang diperoleh dengan cara leasing, sewa beli atau perjanjian lainnya, dapat memperoleh tanda pendaftaran Indonesia, meskipun pesawat udara tersebut dimiliki oleh orang/badan hukum asing, dengan syarat harus dioperasikan oleh orang/badan hukum Indonesia, untuk jangka waktu pemakaian minimal 2 tahun secara terus-menerus.

Dari ketentuan diatas, mengenai status kepemilikan pesawat udara, yang diperoleh dengan cara leasing tersebut tidak menjadi masalah,

karena dalam pelaksanaannyapun telah dijamin, dimana pada saat perusahaan penerbangan yang ingin mendaftarkan untuk mendapatkan tanda pendaftaran Indonesia, pihak pemerintah meminta pemilik pesawat udara (vendor) suatu surat pernyataan bahwa pesawat udara tersebut hanya memiliki satu tanda kebangsaan, yaitu tanda pendaftaran Indonesia dan telah dihapuskan dari tanda pendaftaran negara lain.

Selain itu, sebenarnya untuk mengantisipasi hal tersebut pemerintah telah melakukan suatu upaya hukum pada saat pesawat udara tersebut dimohonkan pendaftarannya, dimana pendaftar pesawat udara tersebut mengeluarkan suatu surat jaminan, bahwa jika terjadi default, maka pemerintah Indonesia c.q Departemen Perhubungan akan mencabut tanda pendaftarannya dan akan mengeluarkan pesawat udara tersebut dari wilayah negara Republik Indonesia.

B.4. Wanprestasi dalam Perjanjian Leasing Pesawat Udara.

Sebagaimana perjanjian pada umumnya, jika salah satu pihak melakukan wanprestasi atau ingkar janji, terutama wanprestasi yang dilakukan oleh lessee, dalam masalah pembayaran uang sewa dalam perjanjian leasing pesawat udara tersebut, maka biasanya di dalam perjanjian telah diatur bahwa para pihak diharuskan membayar suatu denda, yang perhitungannya biasanya berupa prosentase dari jumlah pembayaran sewa yang harus dibayarkan tiap bulan.

Didalam prakteknya, jika terjadi wanprestasi dalam pelaksanaan perjanjian leasing pesawat udara tersebut, biasanya diselesaikan dulu secara musyawarah, jika lessee tidak juga memenuhi kewajibannya, maka biasanya lessor akan langsung menahan pesawat udara tersebut dan membawa pesawat udara tersebut kenegeranya, sampai lessee memenuhi kewajibannya. Jika dengan cara ini tidak juga bisa diselesaikan, biasanya para pihak akan menyelesaikan melalui badan

arbitrase Internasional, yang telah mereka tunjuk dalam perjanjian leasing pesawat udara tersebut, biasanya mereka menunjuk ICC, yang tunduk pada ketentuan UNDROIT 1987.

Kasus sebagaimana diuraikan diatas pernah dialami oleh salah satu perusahaan penerbangan swasta nasional negara kita, dan pesawat udaranya sempat ditahan dan diambil oleh pemilik pesawat udara. Akan tetapi dengan suatu itikad baik pesawat udara tersebut dikembalikan ke lessee, untuk dioperasikan kembali dengan harapan lessee dapat memenuhi kewajibannya kembali. Dan penyelesaian permasalahan ini dapat diselesaikan tanpa melibatkan lembaga pengadilan maupun arbitrase.

Dari ulasan diatas, tampak bahwa peranan lembaga penyelesai perselisihan sangat diperlukan sekali dalam menyelesaikan sengketa dalam transaksi leasing pesawat udara tersebut. Hal ini tentunya berkaitan dengan penerapan hukumnya, hukum lessee atau hukum lessor yang dipergunakan sebagai dasar penyelesai perselisihan. Biasanya hukum lessorlah yang dipakai.



BAB V
P E N U T U P

A. KESIMPULAN.

Dari penjelasan-penjelasan yang dikemukakan di dalam Bab I sampai dengan Bab IV, dapat ditarik suatu kesimpulan, sebagai berikut :

1. Ketentuan yang mengatur tentang leasing pesawat udara secara khusus belum diatur, sehingga menggunakan ketentuan yang terdapat di dalam Keputusan Presiden No. 61 tahun 1988 tentang lembaga pembiayaan, dengan peraturan pelaksanaannya Surat Keputusan Menteri Keuangan No. 1251/KMK.013/1988 tentang ketentuan dan tata cara pelaksanaan lembaga pembiayaan, yang kemudian dipertegas lagi oleh Keputusan Menteri Keuangan RI Nomor 1169/kmk.01/1991 tentang kegiatan sewa guna usaha (leasing).
2. Didalam pelaksanaannya, transaksi leasing pesawat udara tersebut di Indonesia ada 2 macam, yaitu :

- a. Transaksi leasing pesawat udara yang dilakukan oleh perusahaan leasing nasional (lessor) dengan perusahaan penerbangan nasional (lessee).
 - b. Transaksi leasing pesawat udara yang dilakukan oleh perusahaan leasing luar negeri (lessor) dengan perusahaan penerbangan nasional (Lessee).
3. Cara pendaftaran pesawat udara yang diperoleh dengan cara leasing tersebut, diatur oleh Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM.78/AU.001/PHB-86.
 4. Adapun bentuk perjanjian leasing pesawat udara yang terjadi di Indonesia, khususnya yang dilakukan oleh perusahaan penerbangan GARUDA, MERPATI adalah berbentuk : Operational Leasing, Financial Leasing, Sale and Lease Back, Sub Lease, Leveraged Lease dan Cross Border Lease. Dari bentuk-bentuk perjanjian leasing pesawat udara tersebut, yang paling banyak terjadi di dalam prakteknya adalah bentuk perjanjian Operasional Leasing. Hal ini disebabkan adanya paket kebijaksanaan Luar Negeri tahun 1995 yang diberlakukan bagi

perusahaan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) di Indonesia.

5. Status kepemilikan pesawat udara dalam transaksi leasing pesawat udara, yaitu :

a. Dalam transaksi leasing pesawat udara yang dilakukan oleh perusahaan leasing nasional dengan perusahaan penerbangan nasional, maka kepemilikan pesawat tersebut dimiliki oleh perusahaan leasing nasional yaitu PT. PANN MULTI FINANCE, sebagai satu-satunya lembaga pembiayaan milik pemerintah yang menyelenggarakan leasing pesawat udara di Indonesia.

b. Dalam transaksi leasing pesawat udara Internasional, yang dilakukan oleh perusahaan leasing luar negeri dengan perusahaan penerbangan nasional, maka status kepemilikan pesawat udara tersebut dapat dimiliki oleh orang/badan hukum asing, dengan syarat :

1. Pesawat Udara tersebut didaftarkan dan dioperasikan oleh orang/badan hukum Indonesia atau perusahaan penerbangan

Indonesia (sesuai Pasal 9 ayat 2 Undang-Undang Nomor 15 tahun 1992).

2. Surat pernyataan dari pemilik pesawat udara, bahwa pesawat udara tersebut hanya didaftarkan di Indonesia, selama masa perjanjian leasing tersebut berlangsung (dalam praktek).
 3. Adanya surat Jaminan dari lessee pada saat pesawat itu didaftarkan di Indonesia, maka jika terjadi kesalahan (default) maka pesawat udara tersebut akan dicoret dari daftar pesawat Indonesia dan akan dikeluarkan dari wilayah negara RI.
6. Perjanjian leasing pesawat udara merupakan perkembangan dari perjanjian sewa-menyewa yang bersifat Konsensual, sehingga jika salah satu pihak wanprestasi, biasanya telah ditentukan didalam perjanjian bahwa akan diselesaikan melalui lembaga pengadilan atau lembaga arbitrase baik nasional maupun Internasional.
7. Jika terjadi perselisihan, maka pilihan hukum yang diterapkan didalam prakteknya adalah hukum dari negara lessor.

B. SARAN-SARAN.

1. Perlunya diadakan seminar-seminar leasing, untuk lebih mempopulerkan lembaga pembiayaan ini dikalangan masyarakat, karena sering kali dijumpai dalam praktek yang salah mengerti tentang lembaga ini.
2. Untuk mendapatkan kepastian hukum bagi para pihak dalam perjanjian leasing pesawat udara, sebaiknya, segera dibuatkan peraturan yang khusus mengatur mengenai leasing pesawat udara tersebut baik secara nasional maupun Internasional.
3. Perlu dipikirkan bagi pemerintah Indonesia, untuk segera meratifikasi UNIDROIT 1987, karena hal ini akan memudahkan para pihak dalam mengadakan suatu perjanjian leasing yang sifatnya Internasional, khususnya dengan berkembangnya leasing pesawat udara secara Internasional.



DAFTAR PUSTAKA

BUKU-BUKU :

- Abdulkadir Muhammad, Hukum Pengangkutan Darat, Laut, Dan Udara, Penerbit PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991.
- Achmad Anwari, Leasing Di Indonesia, Penerbit Ghalia Indonesia, Jakarta, 1987.
- Amin Widjaja Tunggal, Arif Djohan Tunggal, Aspek Yuridis Dalam Leasing, Penerbit PT Rineka Cipta, 1994.
- Charles Dulles Marpaung, Pemahaman Mendasar Atas Usaha Leasing, Penerbit Integrita Press, Jakarta, 1985.
- CIC Multi Finance 1994, Penerbit PT. Capricorn Indonesia Consult Inc, Jakarta, 1995.
- Eddy P. Soekadi, Mekanisme Leasing, Penerbit Ghalia Indonesia, Jakarta, 1987.
- E. Suherman, Wilayah Udara dan Wilayah Dirgantara, Penerbit Alumni, Bandung, 1994.
- , Masalah Tanggung Jawab Pada Charter Pesawat Udara Dan Beberapa Masalah Lain Dalam Bidang Penerbangan, Penerbit Alumni, Bandung, 1979.
- E. Saefullah Wiradipradja dan Mieke Komar Kantaatmadja, Hukum Angkasa Dan Perkembangannya, Penerbit Remadja Karya, Bandung, 1988.
- Diederiks-Veschoor, Persamaan dan Perbedaan antara Hukum Udara dan Hukum Ruang Angkasa, Penerbit Sinar Grafika, Jakarta, 1991.
- Faried Wijaya M dan Soetatwo Hadiwigeno, Lembaga-Lembaag Keuangan Dan Bank - Perkembangan, Teori dan Kebiasaan, Penerbit BPFE, Yogyakarta, 1991.

- Handowo Dipo, Sukses Memperoleh Dana Usaha, Penerbit PT. Pustaka Utama Grafitti, Jakarta, 1993.
- Hardijan Rusli, Hukum Perianjian Indonesia Dan Common Law, Pustaka Sinar Harapan, Jakarta, 1993.
- KPHN Hoedhiono Kadarisman, Modal Venture Alternatif Pembiayaan Usaha Masa Depan, Penerbit PT. IBEC, Jakarta, 1995.
- Koentjaraningrat, Metode-Metode Penelitian Masyarakat, Penerbit PT. Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 1993.
- K. Martono, Hukum Udara, Angkutan Udara dan Hukum Angkasa, Penerbit Alumni, Bandung, 1987.
- Komar Andasamita, Serba-Serbi Tentang Leasing (Teori dan Praktek), Penerbit Ikatan Notariat Indonesia Komisariat Daerah Jawa Barat, 1989.
- Laboratorium Hukum Fakultas Hukum Pancasila, Editor Soerjono Soekanto, Inventarisasi Perundang-Undangan mengenai Leasing, Penerbit IND-HILLCO, Jakarta, 1990.
- Lexy J. Moleong, Metodologi Penelitian Kualitatif, Penerbit PT. Remaja Rosdakarya, Bandung, 1990.
- Mehr dan Cammack-A Hasymi, Bidang Usaha Asuransi, Penerbit PT. Balai Aksara, Jakarta, 1981.
- Mieke Komar Kantaatmadja, Lembaga Jaminan Kebendaan Pesawat Udara Indonesia Ditinjau dari Hukum Udara, Penerbit Alumni, Bandung, 1989.
- Munir Fuady, Hukum Tentang Pembiayaan Dalam Teori dan Praktek, Penerbit PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1995.
- Muhammad Djumhana, Hukum Perbankan di Indonesia, Penerbit PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1993.

- R. Ali Ridho, Hukum Dagang tentang Prinsip dan Fungsi Asuransi Dalam Lembaga Keuangan, Pasar Modal, Lembaga Pembiayaan Modal Ventura, dan Asuransi Haji, Penerbit Alumni, Bandung, 1992.
- Ronny Hanitijo Soemitro, Metodologi Penelitian Hukum dan Jurimetri, Penerbit Ghalia Indonesia, Jakarta, 1990.
- R.T. Sutantya R Hadhikusuma dan Sumantoro, Pengertian Pokok Hukum Perusahaan, Penerbit Rajawali Pers, Jakarta, 1991.
- R. Subekti, Aneka Perjanjian, Penerbit Alumni, Bandung, 1985.
- , Pokok-Pokok Hukum Perdata, Penerbit PT. Intermedia, Jakarta, 1985.
- , Hukum Perjanjian, Penerbit PT. Intermedia, Jakarta, 1983.
- R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, PT. Pradnya Paramita, Jakarta, 1990.
- , Kitab Undang-Undang Hukum Dagang, PT. Pradnya Paramita, Jakarta, 1991.
- Satjipto Rahardjo, Ilmu Hukum, Penerbit PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1991.
- Siswanto Sutojo, Peluang Bisnis di Indonesia dan Teknik Pembiayaannya, Penerbit PPM, Jakarta, 1990.
- Sri Suyatmi dan J. Sadiarto, Problematika Leasing Di Indonesia, Penerbit Arikha Media Cipta, Jakarta, 1993.
- Soerjono Soekanto, Ringkasan Metodologi Penelitian Hukum Empiris, Penerbit IND-HILL-CO, Jakarta, 1990.
- , Pengantar Penelitian Hukum, Penerbit Universitas Indonesia, Jakarta, 1986.

- Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, Penelitian hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat, Penerbit Rajawali Pers, Jakarta, 1990.
- Soerjono Soekanto dan Purnadi Purbacaraka, Perihal Kaedah Hukum, Penerbit PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 1989.
- Sunaryati Hartono, Hukum Ekonomi Pembangunan Indonesia, Penerbit Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman, Jakarta, 1988.
- Terry A Isom dan Sudhir P Amembal, The Handbook of Leasing, PBI A Petrocell Book New York, Princeton, 1982.
- Thomas Suyatno, Kelembagaan Perbankan, Penerbit STIE Perbanas, Jakarta, 1987.
- Wiwoho Soedjono, Perkembangan Hukum Transportasi Serta Pengaruh Dari Konvensi-Konvensi Internasional, Penerbit Liberty, Yogyakarta, 1988.

PERATURAN :

- Engelbrecht, W.A. Mr, Kitab-Kitab Undang-Undang, Undang Undang Dan Peraturan Peraturan Serta Undang-Undang Dasar 1945 Republik Indonesia, Jakarta, PT. Soeroengan, 1960.
- Himpunan Peraturan Perundang-Undangan Di Indonesia, Tahun 1985-1992.
- Undang-Undang Pengangkutan 1992, Penerbit Sinar Grafika Jakarta 1992.
- Konvensi Uni Droit 1987 tentang Tripartie Financial Leasing.

KAMUS :

Kamus Besar Bahasa Indonesia, Departemen Pendidikan Dan Kebudayaan, Balai Pustaka, Jakarta, 1990.

Kamus Hukum, Edisi Lengkap Bahasa Belanda, Indonesia, Inggris, Penerbit Aneka Ilmu, Semarang, 1977.

World Leasing Yearbook 1995, Edited by Adrian Hornbrook, Euromoney Publications plc, 57 North Hill, Colchester.

Ensiklopedi Ekonomi, Bisnis dan Manajemen, Jilid I, 1992.

Kamus Webster's Dictionary 1986.

Black's Law Dictionary, 1989.

MAKALAH :

Santoso Poedjo Soebroto, Tentang Masalah Leasing di Indonesia, Disampaikan pada Simposium Bab-Bab Kodifikasi Hukum Perdata Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman, Jakarta 1 Maret 1988.

Rochmat Sumitro, Leasing Ditinjau Dari segi Hukum Perpajakan di Indonesia, Disampaikan pada Diskusi Panel di Universitas Padjadjaran Bandung, 1986.

MAJALAH :

Majalah Perbankan, Edisi 15, Juli-Agustus 1988.

Majalah Akuntansi, No. 3 tahun ke-VI, Maret 1987.

Majalah Infobank, Edisi 55, Juli 1984, Volume VI.



DAFTAR LAMPIRAN :

Lampiran 1 : Document Evaluation For New Registered Aircraft - List.

Lampiran 2 : Sertifikat Pendaftaran.

Lampiran 3 : Sertifikat Kelaikan Udara.

Lampiran 4 : Daftar Perusahaan Leasing Di Indonesia

Lampiran 5 : Perjanjian Sewa Guna Usaha Dengan Opsi Untuk Membeli (Financial Lease) Pesawat Udara.

Lampiran 6 : Barang-Barang Modal yang menjadi obyek leasing.

Lampiran 7 : Peraturan-Peraturan :

1. Keputusan Presiden No. 61 tahun 1988
2. Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia No. 1169/KMK.01/1991
3. Keputusan Menteri Perhubungan No. KM 78/AU.001/PHB-86
4. Keputusan Menteri Perhubungan No. SK.13/S/1971
5. Instruksi Presiden Republik Indonesia No. 1 tahun 1980

Lampiran 8 : Konvensi UNIDROIT 1987

LAMPIRAN - 1

DEPARTMENT OF TRANSPORT
DIRECTORATE GENERAL OF AIRCOMMUNICATIONS
DIRECTORATE OF AIRWORTHINESS CERTIFICATION

DOCUMENT EVALUATION FOR NEW REGISTERED AIRCRAFT - LIST

1. IZIN OPERASI DAN PENAMBAHAN/ PEMASUKAN PESAWAT.	Ref. No. :		Date :	Copy No. 1
	Operator :			
	Aircraft Type	1.	Total :	ea
		2.	Total :	ea
2. BILL OF SALE	Ref. No. :		Date :	Copy No. 2
	Aircraft	Make & Model :		
		Serial No. :		Reg. Mark :
	Purchaser Name & Address :			
	SELLER or others	Name & Address :		
Signed by :		Title :		
3. TERM OF OWNERSHIP	GRANT or GIFT	Ref. No. :	Date :	Copy No. 3
		Donator Name & Address		
	CASH PURCHASE	Purchase Order No :	Date :	Copy No. 3
		Purchaser Name & Address :		
		Seller Name & Address :		
	HIRE PURCHASE	Purchase Agreement No. :	Date :	Copy No. 3
		Purchaser Name & Address :		
		Seller Name & Address :		
		Mortgage Agreement No. :	Date :	Copy No. 6
		Mortgagee Name & Address :		
Mortgagor Name & Address :				
OTHERS	S.O.K.U. Mortgage Notice letter No.	Date :	Copy No. 7	

4. CANCELLATION OF PREVIOUS REG :	Registration Mark :						Copy No. 4	
	Letter of Cancellation Number :			Date :				
	Notification by Cable Date :			Effective Date				
5. EXPORT CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS. Issued by :	No.			Date			Copy No. 5	
	Aircraft	Product Type *)		FIXED WING		ROTARY WING		
		Manufacturer :						
		Model :			Type :		Serial No :	
		Condition *)	NEW	USED	OVERHAULED	OTHERS		
Engine / Propeller	Manufacturer :							
	Type & Model							
	Serial No.	1.			1.			
		2.			2.			
		3.			3.			
4.			4.					

Allocated REGISTRATION MARK : PK-	REGISTRATION NO. :	DATE :
---	--------------------	--------

REMARKS :

1. Customs Clearance :
2. Radio Permit :
3. Special Permit (C of R) :

JAKARTA, 19.....

*1 Cross as required.

ON BEHALF OF DIRECTOR GENERAL OF AIRCOMMUNICATIONS
FOR THE DIRECTOR OF AIRWORTHINESS CERTIFICATION

Designated Inspector

LAMPIRAN - 2

FORM : KU-013

REPUBLIK INDONESIA DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA DIREKTORAT SERTIFIKASI KELAIKAN UDARA SERTIFIKAT PENDAFTARAN CERTIFICATE OF REGISTRATION		No Pendaftaran
1. Tanda-tanda Kebangsaan dan Pendaftaran	2. Type Pesawat Udara menurut Pembuat	3. No. Seri Pesawat Udara
4. Nama Pemilik :		
5. Alamat Pemilik :		
6. Yang bertanda tangan dibawah ini menerangkan bahwa pesawat udara tersebut diatas telah didaftar dalam Daftar Pesawat Republik Indonesia sesuai dengan Perjanjian Penerbangan Sipil Internasional tertanggal 7 Desember 1944 dan Undang-Undang Penerbangan, No. 15 Tahun 1992.		
7. Berlaku sampai : Valid until :	Jakarta,19..... Direktur Jenderal Perhubungan Udara u.h. (Tanda tangan)	

LAMPIRAN - 3

REPUBLIK INDONESIA DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA - DIREKTORAT SERTIFIKASI KELAIKAN UDARA SERTIFIKAT KELAIKAN UDARA CERTIFICATE OF AIRWORTHINESS		
1. Tanda-tanda Kebangsaan dan Pendaftaran	2. Type Pesawat Udara menurut Pembuat	3. No. Seri Pesawat Udara
4. Kategori-kategori		
5. Surat Tanda Kelaikan Udara ini dikeluarkan berdasarkan Perjanjian Penerbangan Sipil Internasional tertanggal 7 Desember 1944 dan Undang-Undang Penerbangan, No. 15 Tahun 1992, untuk pesawat udara tersebut diatas yang dengan ini dinyatakan laik udara selama dipelihara dan dipakai menurut ketentuan-ketentuan tadi dan batas-batas pemakaian yang berlaku.		
7. Berlaku sampai : Valid until :	Jakarta, 19 Direktur Jenderal Perhubungan Udara u.b. (Tanda tangan)	
<i>Note. Numbered items on this form accord in the Indonesian language to the same meaning as the identically numbered items of the ICAO Standard Forms of Certificates of Airworthiness appearing in Part II of Annex 8 to the Convention.</i>		

LAMPIRAN - 4

COMPANIES ENGAGED IN THE LEASING BUSINESS IN INDONESIA
by DECEMBER 1992

NO	COMPANIES	DATE OF ESTABLISH	PAID UP CAPITAL (Rp)	SHAREHOLDERS	PERCENT (%)
1. JOINT VENTURE					
1	ABN Aero Leasing Indonesia	1986	15,000,000,000	Algemeene Lease Matschappy PT. ABN TLI	70 30
2	AGC Arta Leasing	1985	15,000,000,000	Australian Guarantee Corp. Joppe Widjaja Eddie Surtatmaja Utomo Djohan Hidawan Yaury Piet Yaury Budi Harianto Irawati Widjaja Suryawidjaja	70 7.5 2.5 5 4 4 2 2.5 2.5
3	AOB Mitra Capital Finance	1990	15,000,000,000	Asian Oceanic Invest, Ltd Andi Sutanto Agus Sutanto Handoko Tjokrosaputra Handiwan Tjokrosaputra Mintarjo Halia	40 10 10 10 10 20
4	Bapindo Loka Sentra Leasing	1985	10,000,000,000	Bank Pembangunan Indonesia The Tokai Bank, Ltd Banque Indotuez	40 30 30
5	Bakrie Nusantara Multi Finance	1985	15,000,000,000	PT. Bakrie Nusantara Corp. Sharir Soterjo Mustafa Ishak Jatia Asian Development Bank Hanil Leasing Co, Ltd	53.7 4.1 2.2 15 25
6	BBL Dharmala Finance	1982	15,000,000,000	Bangkok Bank Limited Dharmala Sakti Sejahtera Public Karyawan Perusahaan	48 32.9 16.67 2.43

NO	COMPANIES	DATE OF ESTABLISH	PAID UP CAPITAL (Rp)	SHAREHOLDERS	PERCENT (%)
7	BCC Pratama Leasing Indonesia	1983	3,000,000,000	Bank Credit & Commerce Int Gani Djemat, SH	70 30
8	BEII General Leasing Company	1985	10,000,000,000	Bank Exim Indonesia The Sumitomo Bank SB General Leasing Company	50 40 10
9	Swadharna Multi Finance	1983	10,000,000,000	BMI 1946	100
10	BNP Lippo Utama Leasing Corp	1985	10,000,000,000	Societe Financiere Aux. PT. Bayu Tirta Sari	70 30
11	BT. Lippo Finance	1982	10,000,000,000	PT. Bui Sejahtera Utama Bankers Trust Holding	50 50
12	Bui Daya (B) Leasing	1984	10,000,000,000	Industrial Bank of Japan Bank Bui Daya IBJ Leasing Co. Ltd	52 40 8
13	Buaputera BOT Lease	1983	15,000,000,000	AJB Buaputera 1912 BOT Lease Co Ltd Yayasan Kinasih	30 60 10
14	Central Sari Metropol Leasing	1981	10,000,000,000	Bank Central Asia Japan Lease Corporation The Long Term Credit Bank of Japan	35 35 30
15	Chase Leasing Indonesia	1983	10,000,000,000	Chase Manhattan Bank PT. Jaya Sakti Perdika	65 35
16	Citicorp Leasing Indonesia	1982	15,000,000,000	Citibank Overseas Inv. Corp PT. Sumber Daya Keluarga	85 15

NO	COMPANIES	DATE OF ESTABLISH	PAID UP CAPITAL (Rp)	SHAREHOLDERS	PERCENT (%)
17	Clipan Finance Indonesia	1982	7,400,000,000 (agio share) 11,775,000,000	Credit Lyonnais Slibail Internasional PT. Panin Bank Indonesia Pemegang Sahas Publik	32 28 20 20
18	Clemont Finance Indonesia	1991	15,000,000,000	PT. Tecwin Jaya Development Clement Financing Coy	15 85
19	Baiwa Lippo Leasing Corp	1984	10,000,000,000	The Baiwa Bank PT. Tidar Niaga Kharisma Crown Leasing Corp Bank Perdanis	30 30 20 20
20	Bipo Star Finance	1984	15,000,000,000	Mitsubishi Corp. PT. Pahala Mas Sejahtera PT. Parabu Jaya Persada	70 25 5
21	Deutsche Bank Leasing Ind.	-	10,000,000,000	Deutsche Bank A.G PT. Triastira Upayataa Tat Lee Bank, Singapore	75 15 10
22	First Indo American Leasing	1981	1,250,000,000	PT. Interpionir Nasional Bank of Amerika Int. Finance	50 50
23	Sarishindo Buana Leasing	1984	10,000,000,000	Showa Leasing Company Ositoh Co. Ltd PT. Mercubuana PT. Sarwak Motor	30 30 20 20
24	Gemini Greyhound Leasing Ind.	1983	3,000,000,000	Greyhound Leasing & Finance Century Greyhound Leasing PT. Ayas Abadi Owning Mgt.	35 15 50
25	Grand Pacific Tamar Finance	1991	10,000,000,000	Grand Pacific Leasing Corp (Cayman Island) PT. Tamara Bank	70 30

NO	COMPANIES	DATE OF ESTABLISH	PAID UP CAPITAL (Rp)	SHAREHOLDERS	PERCENT (%)
26	Jaya Fuji Leasing	1984	10,000,000,000	PT. Pembangunan Jaya Ir. Ciputra Ir. Sukrisman Ir. Hiskak Secakusuma EFH. Samola, SH Soekardjo HS Ir. Hanafi Laou Heru Hartono Pontas Ir. WFM Rotinsulu Daryanto Mangunpratolo The Fuji Bank Ltd. Fuyo General Lease Co. Ltd	40 2.46 1.5 1.5 1 1 1 1 0.1 0.1 0.34 40 10
27	Koexia BOM Finance	1992	15,000,000,000	The Esia Bank Of Korea Bank Daqang Negara	70 30
28	Lippo Pacific Finance	1982	8,568,000,000 (agio share) 14,766,000,000 25,704,000,000	Lippo Asia Ltd Hongkong PT. Lippo Asia Jakarta Crest Finance, Jakarta PT. Lippo Bank Public	44.98 19.54 14.12 6.28 15.08
29	Maharaja Artastar Ind. Finance	1989	15,000,000,000	Nisho Iwai Corporation John Ika	85 15
30	Mitsui Leasing & Capital Ind.	1985	15,000,000,000	Mitsui Leasing Development Sarwis Karia Mitsu Co Ltd Yamaha Motor Co Ltd Mitsui Auto Leasing Ltd	54 20 19 5 2
31	Orix Finance Indonesia	1975	30,000,000,000	PT. Bina Usaha Indonesia Orix Corporation Tokyo Yayasan Sapen BI	1.7 83 15

NO	COMPANIES	DATE OF ESTABLISH	PAID UP CAPITAL (Rp)	SHAREHOLDERS	PERCENT (%)
32	Daichi Kangyo Panin Leasing	1985	10,000,000,000	The Daichi Kangyo Bank Century Leasing System PT. Panin Indonesia Bank PT. As. Jiwa Panin Putra PT. Tri Artha Manunggal s Tokyo Leasing Co Ltd	60 10 5 5 10 10
33	Perjaht Leasing Indonesia	1976	10,000,000,000	Pertamina Marubeni Co Taiyo Kobe Bank Marubeni Leasing Co PT. Tugu Pratama	4.98 17 25 18 35.02
34	Rabo Finance Indonesia	1985	10,000,000,000	Rabo Bank Finance PT. Bank Duta Koperasi Mitra Duta	85 7.74 7.26
35	Sanwa BRI Leasing	1983	15,000,000,000	Bank Rakyat Indonesia The Sanwa Bank Ltd Jepang	45 55
36	Saseka Gelora Leasing	1982	10,000,000,000	PT. Uppindo PT. Bank Niaga PT. Ficorinvest PDFCI Indovent Aesterdae Internasional Finance Corp	25 25 17.5 10 10 15
37	Sejahtera MBF Leasing	1985	10,000,000,000	MBF Resources Ltd Hongkong PT. Kaliraya Sari	85 15
38	Soqelease Indonesia	1983	10,000,000,000	Genefitec A.S Paris PT. Paren Kencana	65 35

NO	COMPANIES	DATE OF ESTABLISH	PAID UP CAPITAL (Rp)	SHAREHOLDERS	PERCENT (%)
39	Standard Chartered Leasing	1985	10,000,000,000	Standard Chartered Bank PT. Modern Photo Film Co	67 33
40	Suama Astra Finance	1981	10,000,000,000	Suama Handelsbank AG PT. Suama Int PT. Kelana Bina Persada Suama Surya Int. Ltd	35 30 20 15
41	Summit Sinar Mas Finance	1990	15,000,000,000	PT. Sinar Mas Tunggal Sumitomo Corporation Sumisho Lease Co. Ltd Sumisho Auto Lease Co Ltd The Sumitomo Trust B.C. Ltd	30 40 15 10 5
11	NATIONAL PRIVATE COMPANIES				
1	Adhitya Putra Pratama Leasing	1987	1,000,000,000	Haryanto Admadja Widjaya Vida Widjaya Freddy Kurniadjaya	34 45 1
2	Adipura Sumber Sedaya Finance	1989	20,000,000,000	PT. Astra Sedaya Finance Subagyo Wiryoatmodjo Edwin Soeryawidjaya Michel D. Ruslia Lukito Dewandaya Ida P Lunardi	90 3 3 2 1 1
3	Aditya Matra Leasing	1987	3,000,000,000	Hashia Djojohadikusumo Heri Wijaya Siti Hediati Haryudi Hotea Tiabul Gultom Yusril Andi	20 30 25 12.5 12.5
4	Air Multi Finance	1990	5,000,000,000	Dicky Turner NRR. Saraswati K Maria Ignatia	80 10 10

NO	COMPANIES	DATE OF ESTABLISH	PAID UP CAPITAL (Rp)	SHAREHOLDERS	PERCENT (%)
5	Altaira Subentra	1990	2,000,000,000	PT. Deliaa Subentra Racheat Sumodihardjo YDP. BDM	45 45 10
6	Anugerah Harta Lestari Leasing	1985	3,000,000,000	Yayasan Jaminan Hari Tua BDM Ita Moda	60 40
7	Artha Rahardja Sakti Leasing	1985	3,000,000,000	PT. Boqaaulia Maqadi YDPE Overseas Express Bank	82 18
8	Aseka Pratama Leasing Ltd	1987	1,000,000,000	Rizal Sadri Sastri Tanudjaya	60 40
9	Intan Nusa Mas Leasing	-	3,000,000,000	Handoko Winata Surya Kentjana Hadidjah Bank Intan	40 26.7 33.3
10	Asia Pacific Prima Leasing	1986	3,000,000,000	Isaet Djawal Thaher Tryana Syam'un	90 10
11	ASM Leasing Indonesia	1986	1,500,000,000	R.H. Husein Araanto S. Mardanus Yoga Soegama Sriwanus Mardanus Yayasan Darma BAKTI Kurnowibowo Sartono	15 20 15 15 20 10 5
12	Astrido Pacific Finance	1990	3,000,000,000	Mitra Jaya Mas PT. Astrido Utama Mobilindo PT. Cipta Budiharsa	36.2 58.8 5
13	Atlas Pacific Prima Leasing	1985	1,000,000,000	Joni Poli Surya Lestari Norman Siemajaya Hardi Widjaya Kusuma	50 29 20 1

Multi Finance 1994

NO	COMPANIES	DATE OF ESTABLISH	PAID UP CAPITAL (Rp)	SHAREHOLDERS	PERCENT (%)
14	Adira Dinamika Multi Finance	1991	5,000,000,000	Raphari Adi Rachwat Manita Linda Rachwat Yus Manita	88.5 2.5 9
15	Ryuas Finance	1991	5,000,000,000	PT. Menara Gunung Agung PT. Multi Purnama Utama	90 10
16	Arada Subentra Finance	-	2,000,000,000	PT. Delima Subentra David Herman Jaya David Siswanto YDP BDN	45 35 10 10
17	Astra Auto Finance	1991	5,000,000,000	PT. Daihatsu Indonesia PT. Astra Internasional PT. Adipura Suaber Sedaya PT. Tjahja Sakti Motor	50 20 20 10
18	PT. Astra Sedaya Finance	1990	61,429,000,000	PT. Astra Internasional PT. Sedaya Multi Invesaent PT. Perintis Cemerlang PT. Kelana Bina Persada General Elecyric Capital	43.02 9.33 15.46 2.19 30
19	Astri Duta Multi Finance	1992	5,000,000,000	Kindanto Kohar Lindawati Widjaya Tjenharto Kohar Yamin Tjandra	30 30 30 10
20	Baliwor Finance	1989	5,000,000,000	PT. Bank Bali PT. Iaura Motor	60 40
21	Batu Mas Murni Leasing	1983	500,000,000	Regina Indrayani Tryna Syam'un	90 10

Multi Finance 1994

NO	COMPANIES	DATE OF ESTABLISH	PAID UP CAPITAL (Rp)	SHAREHOLDERS	PERCENT (%)
22	Bali Tunas Finance	1992	5,000,000,000	Masyim Tantular Hindarto Hovert Tantular	89 11
23	Beringin Indotama S Finance	1989	5,000,000,000	Basuki Sumarno Santobri Rachmat PT. Indotama Maju Sejahtera	37.5 37.5 25
24	Beringin Srikandi Finance	1989	5,000,000,000	Husin Bachtiar Atas Adji Santobri Rachmat Hock Wirwan Bachtiar	15 37.5 37.5 10
25	Beta Mas Mulia Leasing	1987	3,000,000,000	PT. Tumpak Mas Tan Pei Ling	90 10
26	Bima Sejati Leasing	1986	1,000,000,000	Iskandar Sastrowihardjo Ardi Saputro	95 5
27	Bunas Astrido Finance	1990	3,000,000,000	Bank Ueum Nasional PT. Bunas Finance Indonesia PT. Astrido Utama Mobilindo PT. Arya Upaya Corp PT. Cipta Budihansa PT. Intra Mitra Sarana	10 10 26.4 31 5 17.6
28	Bunas Finance Indonesia	1982	20,718,750,000	Kaharudding Ongko Acheaf Hidayat K. Hawani PT. Arya Upaya Corp PT. Bank Ueum Nasional Francis Lay Sioe Ho M.V. Adhiprabawa Public Koperasi	35.55 3.95 28.44 7.90 2.37 0.79 20 1
29	Bunas Altaira Finance	1991	5,000,000,000	PT. Bunas Finance Indonesia PT. Bank Ueum Nasional PT. Arya Upaya Corp	20 15 65

NO	COMPANIES	DATE OF ESTABLISH	PAID UP CAPITAL (Rp)	SHAREHOLDERS	PERCENT (%)
30	Central Total Leasing	1985	5,000,000,000	Hasyim Tantular Hindarto Hovert Tantular	89 11
31	BII Finance Center	1991	5,000,000,000	PT. BII	100
32	Citra Int. & Investment Corp	1990	5,000,000,000	PT. Biantara PT. Biantara Graha Ins.Brok Mohammad Tohir Irsan Suryadhi	55 30 10 5
33	Banamon Finance	1986	5,000,000,000	Usman Adadajaya	100
34	Danareksa Finance	1992	15,000,000,000	PT. Danareksa Mrs. Julyah Trikartati Umbar	99.99 0.01
35	Dharma Sejahtera Finance	1989	5,000,000,000	Suyanto Gondokusuma PT. Deewate Sakti Indonesia	0.2 99.8
36	Dinaro Modal Finance	1989	5,000,000,000	Tombech M. Dauly Kartono Gunawan Mrs. Tity Sukardjo Liliawaty Herliambang	5 5 5 85
37	Dara Kinanti Multi Finance	1992	5,000,000,000	Uke MMP Siahaan Fachru Anto Sartono	90 10
38	Estika Sedaya Finance	1989	5,000,000,000	PT. Rahardja Sedaya PT. Estika Yasa Kelola	49 51
39	Eastern Finance Corp.	1992	10,000,000,000	Harumunthe Sinivasan Harimutu Ganesan Sivindasary Munusamy Teuku Abdullah Theo Saebuaga Sinaebaru Wiro Mrs. Titiel Suseno Marti Hutabarat	57.50 20 10 2.5 2.5 2.5 2.5 2.5

NO	COMPANIES	DATE OF ESTABLISH	PAID UP CAPITAL (Rp)	SHAREHOLDERS	PERCENT (%)
40	Fuji Saeeru Leasing	1982	3,000,000,000	PT. Perkoe Indah Murni	100
41	Federal Int Finance	1989	3,000,000,000	PT. Federal Motor PT. Astra Internasional PT. Adipura Sumber Sedaya PT. Suryaraya Serasi	40 30 20 10
42	Sajah Surya Multi Finance	-	10,000,000,000	PT. Sajah Tunggal Mulia Public	82.85 17.15
43	Sawa Multi Finance	-	2,000,000,000	Harry Sunardi Desep Tjoe Kee Sioe Sugomo Trisnadi	35 35 30
44	Hot Pir Semilang Leasing	1986	3,000,000,000	Hadi Widjaya Sidharta Hadi Santoso Sidharta	50 50
45	Indoarta Multi Finance	-	3,150,000,000	PT. Indomobil Invesment PT. United Motor Company Lunardi Wijaya	33.34 33.33 33.33
46	Indo National Inti P.Leasing	1984	3,000,000,000	Tahir Andre Priadi	75 25
47	Indocitra Finance	1982	10,000,000,000	PT. Citra Makmur Koperasi Pegawai Bulog Koperasi Karyawan BUKOPIN Public	79.8 6.32 3.17 10.71
48	Indotara Priesa Leasing Corp	1984	1,000,000,000	T. Mulyanto Hadi Widjaya Fardi Tagin	40 35 25

NO	COMPANIES	DATE OF ESTABLISH	PAID UP CAPITAL (Rp)	SHAREHOLDERS	PERCENT (%)
49	Indogac Perdana Finance	1991	5,000,000,000	Mrs. Ir. Endang Utari Ichsan Budiarso	70 30
50	Internas Arta Finance	1983	5,000,000,000	PT. Supra Veritas PT. Sinar Mas Tunggal	90 10
51	Jaya Aneka Artha Guna Leasing	1984	1,000,000,000	Thoriq Basalaah YHTI bukopin	90 10
52	Jakarta Internasional Finance	1991	5,000,000,000	Nur Alam Silvester Tjahyono Maryanto Eddyanto	20 25 55
53	Koperasi Pembiayaan Indonesia	1991	5,000,000,000	Kop. Karyawan Dept. Kop KUBJ Puspetasri Klaten KUBJ Puspetasri IAMU Inkopad Inkopabri Kop. Karyawan BP 1912 Puskud Bali KUBJ Alis Tara Jaya Inkopal Koperasi Rotan Sabang	10 10 10 10 10 10 10 10 10 10
54	Lautan Berlian Pacific Finance	1990	5,000,000,000	Endang Utari PT. Lautan Berlian Motor PT. Cipta Budiharsa	45 45 10
55	Lautan Berlian Leasing	1984	3,000,000,000	Ulung Bursa Alex Hendrawan PT. Lautan Berlian UM Anthony Mansyoer	32 14 40 14
56	Leasing Indo Trans Buana	1983	3,000,000,000	BUKOPIN A. Chalik Ali Abdul Latief	68 16 16
57	Lippo Merchant Finance	1983	-	-	-

NO	COMPANIES	DATE OF ESTABLISH	PAID UP CAPITAL (Rp)	SHAREHOLDERS	PERCENT (%)
58	Marrannu Int. Finance	1989	3,000,000,000	Andi Sose	100
59	Mayapada Artha Agung Leasing	1985	3,000,000,000	Tahir	100
60	Media Sarana Interbuana Leas.	1985	3,000,000,000	PT. Graeedia PT. Tjipta Budi Marsa AOB	60 20 20
61	Metropolitan Finance Corp	1984	8,000,000,000	PT. Metropolitan Dev. H. Subagio Prawoto Sukrisman Ciputra Budi Brazali Ismail Sofyan Budiman Kusika Secakusuma Public	8 21.6 3.6 10.8 10.8 10.8 10.8 3.6 20
62	Mitra Pradiratama	1975	3,000,000,000	YHT PT. Bank Niaga Koperasi Citra Niaga PT. Bank Niaga	20 65 15
63	Multi Finance Kapitalindo	1990	5,000,000,000	Arifin Susilo Adiassa Eddie Wibowo Djon Sriyono	70 20 10
64	Mira Surya Multi Finance	1992	5,000,000,000	Racheat Sumadihardja PT. Altamira Ekataaa	95 5
65	Nusa Lease Corporation	1976	3,000,000,000	PT. Parta Jasa Mrs. Soffie Supriadi Winuranto Adi Irwan Hussin	20 70 5 5
66	Oetrace Finance	1985	12,500,000,000	PT. Oetrace Public	80 20

NO	COMPANIES	DATE OF ESTABLISH	PAID UP CAPITAL (Rp)	SHAREHOLDERS	PERCENT (%)
67	Pamor Cipta Inti Leasing	1983	1,000,000,000	Wilton Tjugiarlo Jonathan Tjugiarlo Tubagus Sutan Makmur Hamonangan Sinaga Ardi Saputro Hendrik Lukas Robot	30 30 5 5 5 5
68	Panen Artha Ind. Leasing	1985	3,000,000,000	Eka Halim Pek Dear Putihrai Wenas Hussin	45 15 40
69	Panin Overseas Finance	1990	8,000,000,000	PT. Usasli PT. Pempriorba PT. Panin Inv. Enterprise Mukmin Ali Sunawan Tijar Ananto Priyatna Alaadja	27.5 22.5 25 16.25 8.12 0.63
70	Pacific Internasional Finance	1986	5,000,000,000	PT. Nugra Santana PT. Sinar Mas Tunggal	50 50
71	Patria Nusa Mulia Finance	1985	5,000,000,000	PT. Marita Jaya Raya	100
72	Pinaesaan Multi Finance	1990	5,000,000,000	Lodewijk J.H Eaan Frits Hendrik Eaan Heraanus N.W Eaan Meitra Darnelia Edwardtyah Barnawi Miln	25 30 20 20 5
73	Polia Perdana Leasing Corp	1990	3,000,000,000	Prio Agus Salim Atiaty Ahmad Widjaya Karel Simon Wass Abdul Hakim Prio Haryono Mario Prio	39.5 30 5 0.5 10 10 5

NO	COMPANIES	DATE OF ESTABLISH	PAID UP CAPITAL (Rp)	SHAREHOLDERS	PERCENT (%)
74	Priwa Tangguh Harta Finance	1990	5,000,000,000	Jacob Hendrawan Alfred Suryadi Wenas Panwel Ridwar S Hardjono Acen Argubi	10 20 7.5 7.5 5
75	Putra Surya Multi Finance	1990	5,000,000,000	PT. Putra Surya Perkasa PT. Wironotono	90 10
76	Perdana Cipta Multi Finance	1984	5,000,000,000	Hasan Witono Mangso Krisno Juliardi Sunendar Tanri Abeng Pingkan Riani Putri Johanes Hadisutrisno	30 35 10 10 15
77	Ridean Finance	1992	5,000,000,000	PT. Tunas Mobilindo Prama Andi Halia Sofwan Deswandi Satyakumara Irwan Susilo Halia Gunandi Manny Wiryadi	87 2 2.5 2.5 2 2 2
78	Rismarquna Finance	1990	5,000,000,000	PT. Rismar Trasindo Nat Gunawan Hartanto	90 10
79	Reksa Seesta Leasing	1984	3,000,000,000	PT. Vista Grain Corp PT. Surya Widup Satwa	70 30
80	Salindo Perdana Finance	1983	16,360,000,000	Bank Dagang Negara	100
81	Sebaru Sejahtera Finance	1989	5,000,000,000	Yuska Sudharto Halia Gina Sakiris Jhoni Widjaya Martin Widjaya	50 20 15 15

NO	COMPANIES	DATE OF ESTABLISH	PAID UP CAPITAL (Rp)	SHAREHOLDERS	PERCENT (%)
82	Servitia Prima Leasing	1983	3,000,000,000	Tuty Ridwan Tjandra Tarunodjojo Musa Ganda Eka Budiman Tanaya Tan Tjin Kok	80 5 5 5 5
83	Sinar Supra Finance Company	1986	5,000,000,000	PT. Supra Veritas PT. Sinar Mas Tunggal	50 50
84	Staco Duta Agung Leasing	1983	3,000,000,000	PT. Gunung Agung Inv. YDHT Bank Duta YDHT BDM	47 6 47
85	Staco Tiga Berlian Finance	1989	5,000,000,000	PT. Usaha Gedung BDM PT. Kraaa Yudha Tiga Berlian Ulung Bursa	40 40 20
86	Staco Mitra Sedaya Finance	1990	5,000,000,000	PT. Rahardja Sedaya Finance PT. Usaha Gedung BDM	60 40
87	Subentra Finance	1984	5,000,000,000	PT. Subentra	100
88	Sumber Cipta Harapan Sakti	1983	1,000,000,000	PT. Harapan Motor Hendra Rahardja Sri Masihastuti	75 15 10
89	Suprawira Finance	1990	20,000,000,000	Loka Manya Prawira Dei Kurnia Widjaya	25 50
90	Sunindo Parana Finance	1992	5,000,000,000	Suana Surya Int. Ltd Mrs. Iaelda Tio Harry Siswanto	15 83 2

Multi Finance 1994

NO	COMPANIES	DATE OF ESTABLISH	PAID UP CAPITAL (Rp)	SHAREHOLDERS	PERCENT (%)
91	Surya Artha Nusantara F	1985	5,000,000,000	PT. Rahardja Sedaya PT. Sedaya Multi Investasa Public	58 30 12
92	Surya Supratama Finance	1992	5,000,000,000	Bambang Sutrisno Surya	10 90
93	Swadharna Bhakti Sedaya F	1989	5,000,000,000	PT. Rahardja Sedaya PT. Trihandayani Utama	55 45
94	Swadharna Cakra Sedaya F	1989	5,000,000,000	Swadharna Bhakti Sedaya F	100
95	Swadharna Indotama Finance	1989	5,000,000,000	PT. Indotama Maju Sejahtera YDP BNI Benny Setiawan Santoso PT. Trihandayani Utama	34 44.1 17 4.9
96	Tifa Mutual Finance Corp	-	5,000,000,000	PT. Djaeico PT. Esjamad PT. Dwi Satifa Utama Tifa Securitas Coy	11.11 16.67 55.55 16.67
97	Tunas Financindo Corp	1989	5,000,000,000	PT. Tunas Ridean PT. Kharisma Setia Utama	50 50
98	Vulgo Finance	1992	5,000,000,000	Liew Wan Liang David Herman Jaya Harry Soenardi Geseq Ronny Banjar Wirahadi Rachmat Susadiharja	20 25 10 10 35
III. STATE OWNED COMPANIES					
1	Pengembangan Aneka Niaga Nas. (PANN)	1975	45,000,000,000	Negara RI Bank Pembangunan Indonesia	93 7

Source : Ministry of Finance.

LAMPIRAN - 5

PERJANJIAN SEWA GUNA USAHA DENGAN OPSI UNTUK MEMBELI
(FINANCIAL LEASE) PESAWAT TERBANG
A N T A R A

[REDACTED]
D E N G A N
[REDACTED]

Nomor: 23..



Pada hari ini, Senin, tanggal tujuh November tahun
sebelas sembilan ratus sembilan puluh empat
(11-1994).-

-Berhadapan dengan saya, HARUN KAMIL, Sarjana Hukum,
Notaris di Jakarta, dengan dihadiri oleh saksi-saksi
yang nama-namanya akan disebut pada bagian akhir
akta ini :-

1.1. [REDACTED] Direktur Utama dari
Perseroan yang akan disebut dibawah ini,
bertempat tinggal di Jakarta, [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED],
Jakarta Selatan, pemegang Kartu Tanda Penduduk -
Nomor : [REDACTED] ;-

2. [REDACTED], Direktur
Administrasi dan Keuangan Perseroan yang akan
disebut dibawah ini, bertempat tinggal di
[REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED],
pemegang Kartu Tanda Penduduk Nomor :
[REDACTED] ;-

-menurut keterangan mereka dalam hal ini masing-
masing bertindak dalam jabatannya tersebut, -

dengan demikian secara bersama-sama mewakili ---
Direksi, dari dan oleh karena itu bertindak ----
untuk dan atas nama serta sah mewakili -----
Perusahaan Perseroan [REDACTED] --

[REDACTED] berkedudukan di Jakarta, yang -----
Anggaran Dasarnya telah diumumkan dalam Berita -
Negara Republik Indonesia berturut-turut: - ----
-tertanggal dua puluh April seribu sembilan ---

[REDACTED] ; -----

-tertanggal lima Nopember seribu sembilan ratus
[REDACTED] -----
[REDACTED] ; -----

-tertanggal sembilan belas Juli seribu sembilan
[REDACTED] -----

Tambahan nomor : 2119 ; - -----

-sedang untuk melakukan tindakan hukum dalam ---
akta ini telah mendapat persetujuan dari Dewan --
Komisaris Perseroan, sebagaimana ternyata dari -
Surat Persetujuan tertanggal satu September ----

[REDACTED] -----
[REDACTED], bermeterai ----

cukup, aslinya diperlihatkan kepada saya, -----
Notaris, hal ini sesuai ketentuan pasal 11 ayat
3 anggaran dasar perseroan ; - -----

-untuk selanjutnya disebut : - -----

----- P E M I L I K -----

II.1. [REDACTED] Sarjana Ekonomi Akuntan,
Direktur Utama dari perseroan yang akan disebut
di bawah ini, bertempat tinggal di Jakarta, ----

[REDACTED] -----

[REDACTED]
[REDACTED]
Penduduk Nomor : [REDACTED] ;

2. [REDACTED], Direktur Operasi

dari Perseroan yang akan disebut dibawah ini, --

bertempat tinggal di Jakarta, [REDACTED]
[REDACTED]
[REDACTED]

Makasar, Jakarta Timur, pemegang Surat Izin

Mengemudi Nomor : [REDACTED] ;

-menurut keterangannya dalam hal ini masing-

masing dalam jabatannya tersebut di atas, dengan

demikian secara bersama-sama mewakili Direksi, -

dari dan oleh karena itu bertindak untuk dan ---

atas nama perusahaan terdapat [REDACTED]
[REDACTED], disingkat "[REDACTED]",

berkedudukan di Jakarta, yang Anggaran Dasarnya

dan perubahan-perubahannya telah diumumkan dalam

Berita Negara Republik Indonesia tertanggal ----

tigabelas November tahun seribu sembilanratus --

sembilanpuluh dua ([REDACTED]) Nomor : [REDACTED],

Tambahan Nomor : [REDACTED] ;

-sedang untuk melakukan tindakan hukum dalam ---

akta ini telah mendapat persetujuan dari -----

Komisaris Utama Perseroan, sebagaimana ternyata

dari Surat Persetujuan tertanggal duapuluh lima

Oktober tahun seribu sembilanratus sembilanpuluh

empat ([REDACTED]) Nomor : [REDACTED] ---

yang dibuat dibawah tangan, aslinya -----

diperlihatkan kepada saya, Notaris, hal ini ----

sesuai dengan ketentuan Pasal 11 ayat 4 -----

anggaran dasar Perseroan : -----

-untuk selanjutnya disebut :- -----

----- P E N Y E W A -----

-Para penghadap bertindak dalam kedudukan mereka ---
masing-masing tersebut di atas, menerangkan terlebih ---
dahulu dalam akta ini:- -----

-Bahwa Pemilik setuju untuk menyediakan dana guna --
pengadaan atau pembelian Pesawat Terbang bekas dari --
Deutsche Lufthansa Aktiengesellschaft sebuah -----
perseroan yang didirikan berdasarkan hukum Jerman --
("Lufthansa"), dan setelah dimiliki oleh Pemilik, --
maka Pesawat Terbang tersebut akan disewa guna -----
usahakan kepada Penyewa.- -----

-Bahwa karenanya Pemilik dan Penyewa berjanji dan --
mengikat diri, sekarang untuk nanti pada waktunya --
apabila surat-surat yang diperlukan sebagai bukti --
kepemilikan Pesawat Terbang tersebut telah diterima --
oleh Pemilik dan semua persyaratan yang harus -----
dipenuhi oleh Penyewa berdasarkan Perjanjian ini ---
telah dilaksanakan, maka Pemilik dan Penyewa akan --
mengadakan sewa guna usaha Pesawat Terbang dengan --
syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan sebagai -----
berikut:- -----

----- 1. Ketentuan Umum, Syarat Berlakunya -----

----- Perjanjian dan Opsi Untuk Membeli. -----

----- Pasal 1.- -----

----- Ketentuan Umum -----

1. Pemilik dan Penyewa mengakui telah menanda -----

tangani :- -----

(1) Syarat-Syarat Umum tertanggal tujuh November-
seribu sembilanratus sembilanpuluh empat ----

([REDACTED]) Nomor : [REDACTED], - -----
(ii) surat penegasan (confirmation letter) -----
tertanggal delapan September seribu sembilan
ratus sembilan puluh empat (8-09-1994) -----
nomor : [REDACTED] - -----

-Apabila ada ketentuan-ketentuan dalam Perjanjian
ini yang bertentangan dengan Syarat-Syarat Umum -
dan atau Surat Penegasan, maka ketentuan- -----
ketentuan dalam Perjanjian ini yang berlaku -----
termasuk setiap lampiran, perubahan dan -----
tambahannya. - -----

2. Kecuali ditentukan lain dalam Perjanjian ini, ---
semua istilah (definisi) dalam Perjanjian ini ---
mempunyai arti yang sama sebagaimana ditentukan -
dalam Syarat-Syarat Umum. - -----
3. Pemilik dan Penyewa mengakui bahwa pada saat ----
ditanda tangannya Perjanjian ini, Pesawat -----
Terbang adalah masih dimiliki oleh LUFTHANSA. - --
4. Pemilik dan Penyewa sepakat untuk menyewa guna --
usahakan Pesawat Terbang sesuai spesifikasi -----
sebagaimana diuraikan dalam lampiran 1 Perjanjian
ini. - -----

----- Pasal 2. - -----

----- Kewajiban Penyewa Sebelum Serah Terima -----
----- Pesawat Terbang -----

1. Penyewa berkewajiban untuk menyerahkan dokumen- --
dokumen sebagai berikut sebelum serah terima ----
Pesawat Terbang dilaksanakan kepada PEMILIK. - ---
 - a. Ijin-ijin dan sertifikat-sertifikat yang -----
diperlukan dari instansi yang berwenang untuk
mengimport dan mengoperasikan Pesawat Terbang,

b. Polis asuransi (cover note atau letter of endorsement) dimaksud dalam Pasal 12
Syarat-Syarat Umum.

2. Berita acara serah terima Pesawat Terbang akan ditanda-tangani segera setelah diterimanya dokumen-dokumen tersebut diatas oleh Pemilik.
3. Serah terima Pesawat Terbang akan dilaksanakan di bandar udara atau tempat lain yang akan ditetapkan oleh Pemilik.

----- Pasal 2.-----
----- Opsi Untuk Membeli -----

1. Apabila Penyewa telah melaksanakan seluruh kewajibannya berdasarkan Perjanjian ini dan Syarat-Syarat Umum, maka pada akhir periode tahun ke-6 atau pada akhir bulan ke-72 sejak tanggal ditanda tangannya berita acara serah terima Pesawat Terbang dari Pemilik kepada Penyewa, Penyewa mempunyai Opsi Untuk Membeli dengan harga tunai sebesar US\$ 5,761,387.71 (lima juta tujuh ratus enam puluh satu ribu tiga ratus delapan puluh tujuh dan tujuh puluh satu perseratus Dollar Amerika Serikat).
Pada saat dilaksanakannya jual beli Pesawat Terbang, Pemilik akan menanda-tangani bill of sale dan transfer of title Pesawat Terbang sebagaimana ditentukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

2. Apabila sebelum berakhirnya 2 tahun sebelum berakhirnya periode tahun ke-6 atau pada akhir bulan ke-72 sejak ditanda tangannya berita acara serah terima Pesawat Terbang, Pemilik belum atau

tidak menerima permohonan Penyewa untuk -----
melaksanakan Opsi Untuk Membeli, maka Perjanjian
ini secara otomatis beraturan terus sampai -----
berakhirnya sewa guna usaha sebagaimana diuraikan
dalam lampiran 2 Perjanjian ini.- -----

3. Pada akhir periode tahun ke-12 atau pada akhir --
bulan ke-144 selak ditanda-tanganinya berita ----
acara serah terima Pesawat Terbang, apabila ----
Penyewa telah melaksanakan semua kewajibannya ---
berdasarkan Perjanjian ini dan Syarat-Syarat ----
Umum, maka Pemilik akan menyerahkan Pesawat ----
Terbang pada Penyewa dengan harga nihil.- -----
4. Untuk keperluan tersebut pada ayat 3 diatas pasal
ini, maka Pemilik akan menanda tangani bill of --
sale atau transfer of title sebagaimana -----
ditentukan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan -
Udara.- -----

----- 11. Pembayaran Pesawat Terbang -----

----- Pasal 6.- -----

----- Harga, Bunga, dan Jaminan -----

1. Harga Pesawat Terbang ditetapkan sebesar -----
US\$ 29,026,920.00 (sembilan juta duapuluh enam ---
ribu sembilanratus duapuluh Dollar Amerika -----
Serikat).- -----
2. Jangka waktu sewa guna usana adalah selama 12 ~~123~~
(duabelas) tahun atau 144/ (seratus empatpuluh ---
empat) bulan terhitung sejak tanggal ditanda- ---
tanganinya berita acara serah terima Pesawat ----
Terbang.- -----
-Dalam hal Pemerintah Republik Indonesia -----
menyetujui adanya tenggang waktu atas sewa guna -

usaha ini, maka Pemilik dan Penyewa secepat untuk menetapkan kembali jangka waktu dan besarnya uang sewa yang harus Peserta Terbang dan karenanya lampiran 2 Perjanjian ini akan diganti dan pencantuman-pencantuman tersebut merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari Perjanjian ini.

3. Atas harga Pesawat Terbang tersebut pada ayat 1 pasal ini Penyewa dibebani bunga dengan perhitungan sebagai berikut:

(i) $\left[\frac{\text{International Capital Market Rate} + 0.5\%}{100} \right] \times 100\%$ yang untuk sementara

ditetapkan sebesar 9.5% (sembilan setengah persen) per tahun.

Yang dimaksud dengan International Capital Market Rate adalah sebagaimana yang telah ditentukan dalam loan Agreement yang ditandatangani antara Pemerintah Indonesia dengan KFW (Kreditanstalt für Wiederaufbau) tertanggal dua puluh sembilan September tahun seribu sembilan ratus sembilan puluh empat (1994-9-29).

(ii) Selambat-lambatnya pada saat dilaksanakannya penanda tangan berita acara serah terima Pesawat Terbang terakhir dari LUFTHANSA kepada Pemilik berdasarkan Sales Agreement, akan ditetapkan kembali harga yang berlaku pada saat tersebut.

(iii) Dengan adanya ketentuan pada butir (ii) tersebut diatas maka tingkat bunga akan disesuaikan terhadap selak tanggal ditandatanganinya berita acara serah terima

Pesawat Terbang yang berlaku secara tetap -
selama masa sewa guna usaha Pesawat -----
Terbang.- -----

4. Sehubungan dengan butir (i) ayat 3 pasal ini, ---
besarannya uang sewa guna usaha adalah sebesar ----
US\$. 605,297.58j (seratus lima ribu duaratus -----
sembilan puluh tujuh dan dua limapuluh delapan --
perseratus Dollar Amerika Serikat) setiap bulan -
sebagaimana diuraikan dalam lampiran 2 Perjanjian
ini. -----

-Dalam keadaan dimaksud pada butir (ii) ayat 3 --
pasal ini, Pemilik dan Penyewa akan menanda -----
tangani bersama perubahan besarnya uang sewa guna
usaha, harga Opsi Untuk Membeli, dan besarnya ---
uang jaminan uang sewa guna usaha Pesawat -----
Terbang, karenanya lampiran 2 Perjanjian ini akan
diganti dan penggantian tersebut merupakan bagian
yang tidak terpisahkan dari Perjanjian ini.- ----

5. a. Sebagai jaminan untuk memenuhi seluruh -----
kewajiban Penyewa berdasarkan Syarat-Syarat --
Umum dan Perjanjian ini, Penyewa wajib -----
menyerahkan jaminan sewa guna usaha sebesar 4
(empat) kali uang sewa guna usaha per-bulan --
atau sebesar US\$. 401,150.52 (empat ratus dua -
satu ribu seratus limapuluh dan tigapuluh dua-
perseratus Dollar Amerika Serikat), yang wajib
diangsur selama 12 (dua belas) bulan terhitung
sejak tanggal serah terima Pesawat Terbang ---
yang dijamin dengan bank garansi dari bank ---
Pemerintah atau bank lain yang disetujui -----
Pemilik.- -----

- b. Bank garansi tersebut wajib diserahkan ke ----
Pemilik selambat-lambatnya pada saat penanda-
tanganan Perjanjian ini. -----
- c. Terkait Uang jaminan sewa guna usaha tersebut
pada huruf & ayat ini, Pemilik tidak -----
memberikan bunga. -----

----- Pasal 5. -----

----- Cara Pembayaran -----

1. Uang sewa guna usaha pertama wajib dibayar 1 ----
(satu) bulan sejak ditanda tangannya berita ----
acara serah terima Pesawat Terbang selanjutnya --
uang sewa guna usaha wajib dibayar pada tanggal -
yang sama dulur berikutnya sampai 144 (seratus --
empat puluh empat) bulan sejak ditanda tangannya
berita acara serah terima Pesawat Terbang, -----
kecuali apabila Perjanjian ini diakhiri terlebih
dahulu atau Penyewa melaksanakan Opsi Untuk -----
Membeli pada akhir bulan ke-72 (tujuh puluh dua)
sebagaimana ditentukan dalam Syarat-Syarat Umum -
dan Perjanjian ini. -----
-Pembayaran uang sewa guna usaha bulan pertama --
akan diperhitungkan dengan uang tanda jadi -----
(commitment fee) tersebut dalam pasal 6 ayat 1 --
dibawah ini dan karenanya Penyewa wajib membayar
jumlah US\$ 10,152.96 (enam puluh ribu seratus -
limapuluh dua dan sembilanpuluh delapan -----
perseratus Dollar Amerika Serikat) sebagai uang -
sewa guna usaha bulan pertama. -----
2. Setiap pembayaran wajib dilakukan dalam Dollar --
Amerika Serikat. -----
3. Semua pembayaran disetor langsung ke kas Pemilik

atau melalui rekening Pemilik pada PT. Bank -----
Pembangunan Indonesia (Persero) kantor cabang ---
Jakarta Raya, Jalan H.R. Rasuna Said Kav.C-5, ---
Gedung Kanindo Plaza, Jakarta, dengan rekening --
nomor : ██████████, - -----

----- Pasal 6. - -----

----- Kewajiban Pembayaran Lain -----

-Pada saat ditanda-tanganinya Perjanjian ini Penyewa
wajib membayar menyerahkan hal-hal sebagai berikut :

(i) uang tanda jadi (commitment fee) -----
0.5% x US\$ 9,026,920.00 = US\$ 45,134.60

(ii) biaya provisi -----
1% x US\$ 9,026,920.00 = US\$ 90,269.20

(iii) biaya administrasi = US\$ 2,500.00

(iv) biaya notaris (termasuk PPN) = US\$ 9,979.61

(v) Bank Garansi sebagaimana tersebut dalam pasal
4 ayat 3 = US\$ 421,150.32

TOTAL = US\$ 568,983.73

(lima ratus enam puluh delapan ribu sembilan -
ratus delapan puluh tiga dan tujuh puluh tiga -
perseratus Dollar Amerika Serikat).- -----

----- Pasal 7. - -----

----- Denda -----

1. Untuk setiap hari kelambatan pembayaran kewajiban
yang telah ditetapkan tanggal jatuh temponya, ---
akan dikenakan denda sebesar 11% (sebelas persen)
per-tahun.- -----
2. Denda dihitung atas dasar harian dan setiap akhir
bulan akan ditambahkan kedalam uang sewa guna ---
usaha dan denda yang terhutang-serta dikenakan --
denda selama tidak dilunasi.- -----

3. Sehubungan dengan adanya ketentuan pasal 4 ayat -
3, maka apabila terjadi perubahan bunga secara --
pasti besarnya denda akan ditinjau kembali dengan
ketentuan denda tersebut sebesar 1,5% (satu ----
setengah persen, di atas tingkat bunga tetap ----
dimaksud di atas.- -----

----- III. Asuransi -----

----- Pasal 8.- -----

----- Penutupan dan Pembayaran Klaim Asuransi -----

1. Selama jangka waktu Perjanjian, Penyewa atas ----
biaya sendiri wajib menutup asuransi atas Pesawat
Terbang dengan jenis resiko sebagaimana diuraikan
dalam Syarat-Syarat Umum dengan mencantumkan ----
Pemilik cq Penyewa sebagai tertanggung dan -----
menyerahkan kepada Pemilik cover note/endorsement
asuransi serta setiap perubahan dan -----
perpanjangannya.- -----
2. Apabila terjadi kejadian/kecelakaan yang -----
menyebabkan Penyewa wajib melakukan pembayaran --
terhadap pihak ketiga, maka Pemilik menyetujui --
bahwa seluruh pembayaran klaim aircraft third ---
party liability adalah merupakan hak sepenuhnya -
Penyewa untuk dibayarkan kepada pihak ketiga.- --
3. Selama jangka waktu tahun pertama dan kedua sejak
ditanda tangannya berita acara serah terima ----
Pesawat Terbang, Penyewa wajib mencantumkan ----
LUFTHANSA sebagai salah satu tertanggung dalam --
polis asuransi dimaksud dalam ayat 1 pasal 8 ----
Perjanjian ini.- -----
4. Apabila terjadi total loss atas Pesawat Terbang,
maka penerimaan klaim asuransi total loss untuk -

kerangka, mesin dan perlengkapan Pesawat Terbang merupakan hak sepenuhnya Pemilik yang akan dipergunakan untuk :

(i). memenuhi semua tunggakan dan kewajiban Penyewa kepada Pemilik termasuk saldo piutang sewa guna usaha sesuai catatan Pemilik berdasarkan Perjanjian ini.

(ii). Membayar kembali kepada Penyewa selisih klaim asuransi dengan kewajiban Penyewa dimaksud pada butir (i) ayat ini secara tunai dan sekaligus setelah pembayaran klaim asuransi diterima Pemilik, dengan ketentuan seluruh tunggakan dan kewajiban Penyewa telah dihitung oleh Pemilik, termasuk bunga selama belum dibayarkannya klaim asuransi, yang dihitung dari saldo pokok piutang sewa guna usaha sejak Pesawat Terbang total loss sampai dengan cairnya dana klaim asuransi dengan tingkat bunga sesuai ketentuan Perjanjian ini, dengan perhitungan sebagai berikut:-

$n \times \text{bunga} \times \text{nilai sisa SP}$

360

n = hari keterlambatan

x = sesuai dengan ketentuan ayat 4 Pasal 4 Perjanjian ini.

SP = Saldo pokok sewa guna usaha pada saat terjadinya total loss.

3. Selambat-lambatnya dalam waktu 7 (tujuh) hari kerja terhitung sejak diterimanya pembayaran

klaim asuransi total loss dari pihak-asuransi ---
kepada Pemilik, maka Pemilik wajib menyampaikan -
kepada Penyewa perhitungan jumlah kewajiban -----
Penyewa berdasarkan Perjanjian ini untuk -----
disetujui Penyewa, dan selambat-lambatnya dalam -
waktu 3 (tiga) hari kerja terhitung sejak -----
diterimanya persetujuan tentang jumlah kewajiban
Penyewa berdasarkan Perjanjian ini tercapai, ----
Pemilik wajib menyerahkan jumlah sisa klaim -----
asuransi kepada Penyewa.- -----
-Atas setiap hari keterlambatan pembayaran sisa -
uang klaim asuransi tersebut kepada Penyewa, ----
Pemilik dikenakan denda sebesar bunga berdasarkan
Perjanjian ini.- -----

6. Apabila klaim total loss untuk Hull Pesawat -----
Terbang tidak dapat diganti oleh pihak asuransi -
atau jumlah klaim yang diterima tidak dapat -----
melunasi seluruh tunggakan dan kewajiban termasuk
saldo piutang sewa guna usaha Penyewa berdasarkan
Perjanjian ini, maka Penyewa wajib mengganti atau
menambah kekurangannya sehingga sisa tunggakan --
dan kewajiban tersebut menjadi lunas seluruhnya.-
7. Penyewa membebaskan Pemilik terhadap segala biaya
dan tuntutan dari pihak ketiga yang timbul -----
sebelum diterimanya klaim asuransi.- -----

----- Pasal 9.- -----

----- Penarikan Pesawat Terbang -----

1. Apabila Pesawat Terbang ditarik kembali oleh ----
Pemilik dalam rangka melaksanakan ketentuan dalam
pasal 2^a Syarat Syarat Umum, Penyewa atas biaya -
sendiri menyerahkan Pesawat Terbang dibandar ----

udara Soekarno-Hatta Cengkareng, dan dalam -----
kondisi laik terbang sesuai peraturan keselamatan
penerbangan sipil yang berlaku dan melengkapi ---
daftar inventarisasi sebagaimana terlampir dalam
berita acara serah terima Pesawat Terbang. - -----

2. Apabila Pesawat Terbang ditarik oleh Pemilik ----
sebagaimana dimaksud pada ayat 1 pasal ini, maka
biaya pemarikan, biaya parkir di bandar udara dan
atau biaya lainnya sehubungan dengan penyimpanan
Pesawat Terbang yang timbul sejak tanggal Pesawat
Terbang tersebut ditarik sampai dengan Pesawat --
Terbang tersebut diserahkan pengoperasiannya ----
oleh Pemilik kepada penyewa baru, menjadi beban -
dan tanggung jawab Penyewa, lamanya beban -----
tersebut tidak lebih dari 3 (tiga) bulan sejak --
tanggal penarikan tersebut. - -----

----- Pasal 10. - -----

----- Janji-Janji Penyewa dan Pemilik -----

1. Selama jangka waktu Perjanjian ini Penyewa -----
berjanji untuk :- -----
(i). memberitahukan secara tertulis terlebih ----
dahulu kepada Pemilik apabila dalam waktu 5
(lima) tahun sejak ditanda tangannya -----
Perjanjian ini Penyewa bermaksud untuk ----
meninggalkan perusahaan jangka panjang. - -----
(ii). mengirimkan laporan keuangan perusahaan ---
yang telah diaudit oleh akuntan terdaftar -
setiap tahun kepada Pemilik selambat- -----
lambatnya 9 (sembilan) bulan sejak -----
diterimanya tahun buku perusahaan yang ----
bersangkutan. - -----

udara Soekarno-Hatta Cengkareng, dan dalam -----
kondisi laik terbang sesuai peraturan keselamatan
penerbangan sipil yang berlaku dan melengkapi ---
daftar inventarisasi sebagaimana tertancum dalam
berita acara arah terima Pesawat Terbang.- -----

2. Apabila Pesawat Terbang ditarik oleh Pemilik ----
sebagaimana dimaksud pada ayat 1 pasal ini, maka
biaya pemeliharaan, biaya parkir di bandar udara dan
atau biaya lainnya sehubungan dengan penyimpanan
Pesawat Terbang yang timbul sejak tanggal Pesawat
Terbang tersebut ditarik sampai dengan Pesawat --
Terbang tersebut diserahkan pengoperasiannya ----
oleh Pemilik kepada penyewa baru, menjadi beban -
dan tanggung jawab Penyewa, lamanya beban -----
tersebut tidak lebih dari 3 (tiga) bulan sejak --
tanggal penarikan tersebut.- -----

----- Pasal 10.- -----

----- Janji-janji Penyewa dan Pemilik -----

1. Selama jangka waktu Perjanjian ini Penyewa -----
berjanji untuk :- -----
(i). memberitahukan secara tertulis terlebih ----
dahulu kepada Pemilik apabila dalam waktu 5
(lima) tahun sejak ditanda tangannya -----
Perjanjian ini Penyewa bermaksud untuk ----
mencukin sistem jangka panjang.- -----
(ii). mengirimkan laporan keuangan perusahaan ---
yang telah diaudit oleh akuntan terdaftar -
setiap tahun kepada Pemilik selambat- -----
lambatnya 9 (sembilan) bulan sejak -----
ditutupnya tahun buku perusahaan yang ----
tersebut.- -----

(iii). apabila karena alasan apapun, Penyewa ----
belum dapat memenuhi salah satu -----
kewajibannya berdasarkan ayat 1 Pasal 2 --
Perjanjian ini dan Pesawat terbang telah -
kier untuk diserahkan terimakan sesuai dengan
tanya: serah terima yang telah disetujui
oleh Pemilik dan Penyewa ("Rencana Serah -
Terima"), maka Penyewa dikenakan denda ---
sesuai dengan Sales Agreement tertanggal 5
September 1994 antara Pemilik dan -----
LUFTHANSA terhitung 30 (tiga puluh) hari -
setelah Rencana Serah Terima.-----

2. Selama jangka waktu Perjanjian ini Pemilik -----
berjanji untuk :- -----

(i). dengan pemberitahuan terlebih dahulu, -----
Penyewa berhak memasang alat-alat tambahan -
yang diperlukan pada Pesawat Terbang atas --
biaya dan resiko sendiri dan dalam hal -----
terjadi penarikan Pesawat Terbang, maka ----
Penyewa berhak untuk mengambil kembali -----
alat-alat tambahan dimaksud dengan kewajiban
untuk mengembalikan Pesawat Terbang pada ---
keadaan semula.-----

(ii) atas permintaan Penyewa, dalam hal sebagai
akibat adanya ketentuan peraturan -----
perundang-undangan yang dikeluarkan -----
kemudian mengharuskan diadakannya -----
penyempurnaan atas Pesawat Terbang yang ---
memerlukan biaya besar diantaranya hush --
kit, maka Pemilik akan berusaha untuk -----
membantu pencarian pembiayaan tersebut. --

(iii). dalam hal pada saat Rencana Serah Terima,-
Penyewa telah memenuhi seluruh -----
kewajibannya berdasarkan ayat 1 Pasal 2 --
Perjanjian ini. Pemilik wajib menyerahkan
Pesawat Terbang.- -----
-Apabila karena alasan apapun Pesawat ----
Terbang tidak dapat diserahkan kepada ----
Penyewa selambat-lambatnya dalam waktu ---
110 (seratus sepuluh) hari setelah rencana
serah terima, maka Penyewa berhak untuk --
mengaktifkan sewa guna usaha Pesawat Terbang
berdasarkan Perjanjian ini dan Syarat ----
Syarat Umum.- -----
-Dalam keadaan mana Pemilik berjanji untuk
mengembalikan seluruh pembayaran yang ----
telah diterima berdasarkan ayat 1 Pasal 6
Perjanjian ini, dalam waktu selambat- ----
lambatnya 3 (tiga) hari kerja sejak -----
tanggal diterimanya pemberitahuan dari ---
Penyewa tentang pengakhiran sewa guna ----
usaha Pesawat Terbang.- -----
-Ater setiap hari kelambatan, Pemilik ----
dikenakan denda sesuai dengan Perjanjian -
ini. -----

..... Pasal 11 - -----

..... Ketentuan Lainnya -----

1. Pemilik dan Penyewa masing-masing menjamin bahwa
Perjanjian ini mengikat para pihak dan para -----
penerus hukumnya secara hukum.- -----
2. Pemilik dan Penyewa dilarang mengalihkan sebagian
atau seluruh hak dan kewajibannya berdasarkan ---

disampaikan secara langsung atau melalui

(1) surat pengalihan yang disertai dengan -

keakutan pemilikan apabila disampaikan --

dengan teluk atau :- -----

(2) surat pemilikan apabila disampaikan --

dengan faksimili.-----

4. Peraturan ini dibuat berdasarkan ketentuan -----

perundang-undangan negara Republik Indonesia. --

----- Pasal 17.-----

----- D e m i s i i -----

-Mencatat Peraturan ini dan segala akibat hukumnya

Pemilik dan Penyewa utuh di tempat kediaman -----

(domisili) hukum yang tetap dan tidak berubah -----

dikantor Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, -

demikian dengan tidak mengurangi hak dari PEMILIK --

untuk memohon pelaksanaan (eksekusi) dari akta ini -

atau mengajukan tuntutan hukum terhadap PENYewa ----

berdasarkan akta ini melalui Pengadilan -----

(pengadilan) Negeri lainnya dalam Wilayah Republik

Indonesia.-----

Dana penghadan sara, Notaris Kenal.-----

----- DEMUNGKAPAN AKTA INI.-----

-Dibuat sebagai minuta dan dilaksanakan di Jakarta,

pada hari dan tanggal seperti tersebut pada awal --

akta ini dengan dihadiri oleh : -----

-Tuan [REDACTED], Sahjana Hukum ; dan --

-Tuan [REDACTED], Sahjana Hukum ; -----

keduanya Karawan Kantor Notaris dan bertempat -----

tanggal 01 Agustus 1980 sara, Notaris Kenal -----

sebagai saksi-saksi.-----

-Segara setelah akte ini dibacakan oleh saya. -----
Notaris kepada para penghadap dan saksi-saksi, -----
maka akte ini ditanda-tangani oleh para penghadap, -
saksi-saksi dan saya. Notaris. -----
-Dilangtunkan dengan 3 (delapan) perubahan, karena
3 (tiga) coretan dengan penggantian, 2 (dua) coretan
tanpa penggantian dan 3 (tiga) tambahan.-----
-Minda akte ini telah ditanda-tangani dengan -----
semestinya.-----
-Diberikan sebagai SALINAN yang sama bunyinya.-----



Jakarta.

HARUN KAMIL, SH.

LAMPIRAN - 6

Jenis Barang Yang Menjadi Obyek Impor.

1. Mesin/peralatan bidang perkayuan.

- Mesin/peralatan untuk pengolah dan pembuat kayu lapis beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan untuk pabrik penggergajian (saw-mill) beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan untuk penghalus kayu beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan untuk pembentuk kayu beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan profil untuk kayu beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan untuk pengawet kayu beserta suku cadangnya.

2. Mesin/peralatan industri semen.

- Mesin/peralatan untuk pengolah dan pembuat bahan mentah semen.
- Mesin/peralatan untuk penghancur batu-batuan.
- Mesin/peralatan untuk pembakaran bahan mentah semen.
- Mesin/peralatan untuk pencampur bahan semen.
- Mesin/peralatan untuk pengisi semen.
- Mesin/peralatan untuk pengaduk semen.
- Mesin/peralatan untuk pembungkus semen (kemasan).

3. Mesin/peralatan industri percetakan.

- Mesin/peralatan cetak kertas (printing) beserta suku cadangnya.

- Mesin/peralatan potong.
- Mesin/peralatan pemisah warna (colour separator) beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan polipat kertas beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan pelubang kertas beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan penjilid beserta suku cadangnya.

4. Mesin/peralatan industri tekstil.

Mesin/peralatan tekt beserta suku cadangnya.

- Mesin/peralatan pemintal beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan tenun beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan cuci beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan celup beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan bakar bulu beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan pemotong benang beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan rajut beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan lipat kain beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan octak beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan finishing (penyempurnaan) beserta suku cadangnya.

5. Mesin/peralatan angkutan.

D a r a t.

- Motor.
- Bus/sedan.
- Truk/pick up.
- Truk peti kemas dan peti kemas.

Laut/perkapalan.

- Mesin/peralatan diesel beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan conveyer belt beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan balungan kapal untuk jenis pembuatan dan perbaikan.
- Kapal tangkar, tongkang, angkut barang.

U d a r a.

- Mesin/peralatan pesawat udara beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan pesawat terbang/helicopter beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan pesawat udara untuk jenis angkutan penumpang dan barang.
- Mesin/peralatan badan pesawat beserta suku cadangnya.

6. Mesin/peralatan industri petro kimia.

Mesin/peralatan untuk pembuat dan pengolah bahan mentah pupuk.

- Mesin/peralatan untuk pencampur pupuk.
- Mesin/peralatan untuk pembuat obat pembasmi hama tanaman.
- Mesin/peralatan untuk pembuat obat penyubur tanah.
- Mesin/peralatan untuk pembuat dan pengolah berbagai jenis pelastik.
- Mesin/peralatan untuk pembuat bahan fiber glass.
- Mesin/peralatan untuk pembuat jenis-jenis plastik vinyl.
- Mesin/peralatan untuk pembuat karung pelastik.
- Mesin/peralatan untuk pembuat P.V.C. (Poly Vinyl Chloride).

7. Mesin/peralatan industri pertambangan.

- Mesin/peralatan bor horisontal dan vertikal beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan pencuci hasil tambang beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan power driller beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan excavator beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan Lift beserta suku cadangnya.

8. Mesin/peralatan computer.

- Mesin/peralatan untuk jenis computer business beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan untuk jenis computer science beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan untuk jenis computer analisa beserta suku cadangnya.

9. Mesin/peralatan listrik.

- Mesin/peralatan pembangkit listrik dengan tenaga air, uap, bahan bakar.
- Mesin/peralatan pembuat kabel listrik.
- Mesin/peralatan perlengkapan listrik lainnya, antara lain : Stabilisator, transformator, fuse dan alat isolasi.

10. Mesin/peralatan elektronik.

- Radio beserta suku cadangnya.
- Satelit beserta suku cadangnya.
- Telepon beserta suku cadangnya.
- Televisi beserta suku cadangnya.
- Alat-alat pengaman beserta suku cadangnya.
- Alat-alat Laboratorium beserta suku cadangnya.

11. Mesin/peralatan konstruksi.

- Mesin/peralatan untuk membuat bahan bangunan berupa pembuatan bata pres.
- bataco, genteng pres, bata ringan, tegel/porselin.
- Mesin/peralatan untuk pemecah batu (stone crusher).
- Mesin/peralatan buldozer beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan steam roller beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan escavator, pilling dan crane beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan whelldozer beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan untuk pencampur aspal beserta suku cadangnya.

12. Mesin/peralatan untuk industri makanan dan minuman.

- Mesin/peralatan untuk pembuat kaleng.
- Mesin/peralatan sterilisasi.
- Mesin/peralatan pemanas.
- Mesin/peralatan pendingin.
- Mesin/peralatan freiginasi.
- Mesin/peralatan press.
- Mesin/peralatan kemasan bahan makanan dan minuman ter-
sebut.

13. Mesin/peralatan untuk industri farmasi.

- Mesin/peralatan pengolah dan pembuat tablet/bubuk/ca-
iran.
- Mesin/peralatan pengolah dan pembuat obat-obatan nun-
tik (ampule).
- Mesin/peralatan kemasan obat.
- Mesin/peralatan untuk alat-alat penelitian farmasi,
laboratorium, pabrik.
- Mesin/peralatan pengolah dan pembuat obat-obatan je-
nie tradisional/jamu.

14. Mesin/peralatan pertanian.

- Mesin/peralatan pengolah tanah beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan penyebaran bibit beserta suku cadang-
nya.
- Mesin/peralatan penanaman benih beserta suku cadang-
nya.
- Mesin/peralatan untuk panen beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan giling beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan pembeni hama beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan traktor beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan pemeras beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan pembajak beserta suku cadangnya.

15. Mesin/peralatan bidang kedokteran/rumah sakit/klinik - spesialis/laboratorium.

- Peralatan untuk operasi/bedah besar maupun kecil.
- Peralatan untuk unit cardiologi.
- Peralatan untuk unit kebidanan.
- Peralatan untuk radiologi/sinar X-ray.
- Peralatan untuk unit anestesi.
- Peralatan untuk unit T.H.T. (Telinga Hidung dan Tenggorokan).
- Peralatan untuk unit penyakit dalam.
- Peralatan untuk unit penyakit mata.
- Peralatan untuk unit penyakit kulit dan kelamin.
- Peralatan untuk unit pathology.
- Peralatan untuk unit mikrobiologi.
- Peralatan untuk unit anatomy.
- Peralatan untuk unit orthopedy.
- Peralatan untuk unit fisiotherapy.
- Peralatan untuk unitakupuntur.
- Peralatan untuk unit dentistry.
- Peralatan untuk unit pengobatan dengan sinar laser / ultra sonic.
- Peralatan untuk unit pencatatan medis (medical record)
- Peralatan untuk unit pengobatan penyakit kekurangan gizi.

16. Mesin/peralatan industri minyak/gas.

- Mesin/peralatan untuk eksplorasi/pengeboran minyak mentah/gas beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan untuk pengecrukan pantai.
- Mesin/peralatan untuk pengeboran lepas pantai.
- Mesin/peralatan untuk industri minyak pelumas/oli beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan untuk penggalian hasil mentah perairan Indonesia.

- Mesin/peralatan untuk penghasilan gas beserta suku cadangnya.
- Mesin/peralatan untuk penghasil minyak beserta suku cadangnya.

17. Lain - Lain.

- Alat-alat olah raga dan musik.
- Alat perekam suara dan gambar serta perlengkapannya.
- Gedung untuk kantor, pabrik, pertokoan/mall/sonete/ - hotel, bangunan untuk disewakan, gudang dan gedung - parkir.

LAMPIRAN - 7

**PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA
KEPUTUSAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 61 TAHUN 1988
TENTANG
LEMBAGA PEMBIAYAAN**

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

- Merasmbang :
- bahwa dalam rangka menunjang pertumbuhan ekonomi maka sarana penyediaan dana yang dibutuhkan masyarakat perlu lebih diperluas sehingga peranannya sebagai sumber dana pembangunan makin meningkat;
 - bahwa untuk maksud tersebut peranan Lembaga Pembiayaan sebagai salah satu sumber pembiayaan pembangunan perlu ditingkatkan;
 - bahwa berhubung dengan itu, dipandang perlu untuk menetapkan ketentuan tentang Lembaga Pembiayaan dalam Keputusan Presiden.
- Mengingat :
- Pasal 4 Ayat (1) dan Pasal 17 Undang-Undang Dasar 1945;
 - Ketab Undang-undang Hukum Perdata (Staatsblad 1847 Nomor 23).

- Undang-undang Hukum Dagang (Staatsblad 1847 Nomor 24), selagimana telah beberapa kali diubah, terakhir dengan Undang-undang Nomor 4 Tahun 1971 (Lembaran Negara Tahun 1971 Nomor 20, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2950);
- Undang-undang Nomor 12 Tahun 1967 Tentang Pokok-pokok Perkoperasian (Lembaran Negara Tahun 1967 Nomor 33, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2832);
- Undang-undang Nomor 14 Tahun 1967 tentang Pokok-pokok Perbankan (Lembaran Negara Tahun 1967 Nomor 34, Tambahan Lembaran Negara Nomor 2842);

MEMUTUSKAN :

Dengan mencabut Keputusan Presiden Nomor 39 Tahun 1988 tentang Lembaga Pembiayaan.

Menetapkan : **KEPUTUSAN PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA
TENTANG LEMBAGA PEMBIAYAAN**

**D I
J U R I
D E N G A N
S E L A S A N
U M U M**

Pasal 1

Dalam Keputusan Presiden ini yang dimaksud dengan :

- Menteri adalah Menteri Keuangan;
- Lembaga Pembiayaan adalah badan usaha yang melakukan kegiatan pembiayaan dalam bentuk penyediaan dana atau barang modal dengan tidak mengandalkan dana secara langsung dari masyarakat;

3. Bank adalah Bank Umum, Bank Tabungan dan Bank Pembangunan sebagaimana dimaksud dalam Undang-undang Nomor 14 tahun 1967 tentang Pokok-pokok Perbankan;
4. Lembaga Keuangan Bukan Bank adalah badan usaha yang melakukan kegiatan di bidang keuangan yang secara langsung atau tidak langsung menghimpun dana dengan jalan mengeluarkan surat berharga dan menyatukannya ke dalam masyarakat guna membiayai investasi perusahaan-perusahaan;
5. Perusahaan Pembiayaan adalah badan usaha di luar Bank dan Lembaga Keuangan Bukan Bank yang khusus didirikan untuk melakukan kegiatan yang termasuk dalam bidang usaha Lembaga Pembiayaan;
6. Perusahaan Pembiayaan Konsumen (Consumer Finance Company) adalah badan usaha yang melakukan pembiayaan pengadaan barang untuk kebutuhan konsumen dengan sistem pembayaran angsuran atau berkala;
7. Perusahaan Kartu Kredit (Credit Card Company) adalah badan usaha yang melakukan usaha pembiayaan untuk membeli barang dan jasa dengan menggunakan kartu kredit;
8. Perusahaan Anjak Piutang (Factoring Company) adalah badan usaha yang melakukan usaha pembiayaan dalam bentuk pembelian dan/atau pengalihan serta pengurusan piutang atau tagihan jangka pendek suatu perusahaan dari transaksi perdagangan dalam atau luar negeri;
9. Perusahaan Sewa Guna Usaha (Leasing Company) adalah badan usaha yang melakukan usaha pembiayaan dalam bentuk penyediaan barang modal baik secara "Finance Lease" maupun "Operating Lease"

- ... dan digunakan ... selama jangka waktu tertentu berdasarkan pembayaran secara berkala;
10. Perusahaan Perdagangan Surat Berharga (Securities Company) adalah badan usaha yang melakukan usaha pembiayaan dalam bentuk perdagangan berharga;
 11. Perusahaan Modal Ventura (Ventura Capital Company) adalah badan usaha yang melakukan usaha pembiayaan dalam bentuk penyertaan modal ke dalam suatu Perusahaan yang menerima bantuan pembiayaan (Investee Company) untuk jangka waktu tertentu;
 12. Surat Sנגגו (Sunggu Note) adalah surat pernyataan kesanggupan tanpa syarat untuk membayar sejumlah uang tertentu kepada pihak yang tercantum dalam surat tersebut atau kepada penggantinya.

BAB II

BIDANG USAHA DAN PENDIDIKAN LEMBAGA PEMBIAYAAN

Pasal 2

- (1) Bidang Usaha Perusahaan pembiayaan yang meliputi antara lain bidang usaha:
 - a. Sewa Guna Usaha;
 - b. Modal Ventura;
 - c. Perdagangan Surat Berharga;
 - d. Anjak Piutang;
 - e. Usaha Kartu Kredit;
 - f. Pembiayaan Konsumen.

- (2) Ketentuan lebih lanjut tentang persyaratan dan tata cara pendirian perusahaan, serta kegiatan dalam bidang-bidang usaha sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) diatur lebih lanjut oleh menteri.

Pasal 3

- (1) Kegiatan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 Ayat (1) dapat dilakukan oleh:
- Bank;
 - Lembaga Keuangan Bukan Bank;
 - Perusahaan Pembiayaan.
- (2) Perusahaan Pembiayaan sebagaimana dimaksud dalam Ayat (1) huruf c berbentuk Perseroan Terbatas atau Koperasi.
- (3) Saham Perusahaan Pembiayaan yang berbentuk Perseroan Terbatas dapat dimiliki oleh:
- Warga Negara Indonesia dan/atau Badan Hukum Indonesia;
 - Badan Usaha Asing dan Warga Negara Indonesia atau Badan Hukum Indonesia (usaha patungan).
- (4) Pemilikan saham oleh Badan Usaha Asing sebagaimana dimaksud dalam Ayat (3) huruf b ditentukan sebesar-besarnya 85% (delapan puluh lima persen) dari modal disetor.

Pasal 4

- (1) Perusahaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 Ayat (1) dapat melakukan satu atau lebih kegiatan Usaha Lembaga Pembiayaan.
- (2) Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara penyelenggaraan kegiatan sebagaimana dimaksud dalam Ayat (1), diatur oleh menteri.

BAB III PEMBATASAN

Pasal 5

- (1) Perusahaan Pembiayaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 Ayat (1) huruf c dilarang menarik dana secara langsung dan masyarakat dalam bentuk:
- Giro;
 - Deposito;
 - Tabungan;
 - Surat Sanggup Bayar (Promissory Note).
- (2) Perusahaan Pembiayaan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 Ayat (1) huruf c dapat menerbitkan Surat Sanggup bayar hanya sebagai jaminan atas hutang kepada bank yang menjadi kreditnya.

BAB IV PELAWASAN

Pasal 6

Menteri melakukan pengawasan dan pembinaan atas usaha Perusahaan Pembiayaan.

**BAB V
KETENTUAN PERALIHAN**

Pasal 7

Dengan ditetapkan Keputusan Presiden ini, bank, Lembaga Keuangan Bukan Bank, dan Perusahaan pembiayaan yang telah memperoleh izin usaha dari menteri atau telah melaksanakan kegiatan usaha pembiayaan tetap dapat melanjutkan kegiatannya dengan mengadakan penyesuaian terhadap ketentuan yang ditetapkan oleh menteri.

**BAB VI
KETENTUAN PENUTUP**

Pasal 8

Dengan ditetapkannya Keputusan Presiden ini, segala peraturan mengenai Sewa Guna Usaha yang telah ada, dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 9

Keputusan Presiden ini mulai berlaku pada tanggal diundangkan.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Keputusan Presiden ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 20 Desember 1988
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

**td
SOEHARTO**

Diundangkan di Jakarta
pada tanggal 20 Desember 1988
MENTERI/SEKRETARIS NEGARA:

H. P. DJEKIRING

**td
MOERDIONO**

**LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA
TAHUN 1988 NOMOR 53**

Salinan sesuai dengan aslinya
SEKRETARIAT KABINET RI

Kepala Turun Hukum
dan Pembantu Undang-undang
tertanda tidak terbaca

Cap - **SEKRETARIAT KABINET
REPUBLIK INDONESIA**

**KEPUTUSAN MENTERI KEUANGAN
REPUBLIK INDONESIA
NO.: 1169/KMK.01/1991
TENTANG
KEGIATAN SEWA-GUNA-USAHA (LEASING)**

MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA

- Menimbang :
- a. bahwa dalam rangka untuk lebih memberikan kepastian hukum terutama mengenai perlakuan perpajakan kegiatan sewa-guna-usaha, dipandang perlu mengatur kembali ketentuan tentang kegiatan sewa-guna-usaha dalam suatu Keputusan Menteri Keuangan
- Mengingat :
1. Undang-undang No 6 Tahun 1983 tentang Ketentuan Umum dan Tata Cara Perpajakan (Lembaran Negara Tahun 1983 Nomor 49, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3262);
 2. Undang-undang Nomor 7 Tahun 1983 tentang Pajak Penghasilan (Lembaran Negara Tahun 1983 Nomor 50, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3263);
 3. Undang-undang Nomor 8 Tahun 1983 tentang Pajak Pertambahan Nilai Barang dan Jasa dan Pajak Penjualan atas Barang Mewah (Lembaran Negara Tahun

1983 No.51; Tambahan Lembaran Negara Nomor 3254);

4. Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 81 Tahun 1988 tentang Lembaga Pembiayaan;
5. Keputusan Presiden Republik Indonesia Nomor 54M Tahun 1988;
6. Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 1251/KMK.013/1988 tanggal 20 Desember 1988 tentang Ketentuan dan Tata Cara Pelaksanaan Lembaga Pembiayaan sebagaimana diubah dengan Keputusan Menteri Keuangan Nomor 1256/KMK.00/1989 tanggal 18 November 1989;
7. Keputusan Menteri Keuangan Republik Indonesia Nomor 634/KMK.013/1990 tanggal 5 Juni 1990 tentang Pengadaan Barang Modal Berfasitas Melalui Sewa-Guna-Usaha (Perusahaan Leasing).

MEMUTUSKAN

Menetapkan : **KEPUTUSAN MENTERI KEUANGAN REPUBLIK INDONESIA TENTANG KEGIATAN SEWA-GUNA-USAHA (LEASING)**

BAB I KETENTUAN UMUM

Pasal 1

Yang dimaksud dalam Keputusan ini dengan :

- a. Sewa Guna Usaha (Leasing) adalah kegiatan pembiayaan dalam bentuk penyediaan barang modal baik secara sewa-guna-usaha dengan hak opsi ("finance lease") maupun sewa-guna-usaha tanpa hak opsi ("operating lease") untuk digunakan oleh Lessee selama jangka waktu tertentu berdasarkan pembayaran secara berkala;
- b. Barang Modal adalah setiap aktiva tetap berwujud termasuk tanah sepanjang di atas tanah tersebut melekat aktiva tetap berupa bangunan (plant), dan tanah serta aktiva dimaksud merupakan satu kesatuan kepemilikan, yang mempunyai masa manfaat lebih dari 1 (satu) tahun dan digunakan secara langsung untuk menghasilkan atau meningkatkan atau memperluas produksi barang atau jasa oleh Lessee;
- c. Lessor adalah Perusahaan Pembiayaan atau Perusahaan Sewa Guna Usaha yang telah memperoleh izin usaha dan Menteri Keuangan dan melakukan kegiatan sewa-guna-usaha;
- d. Lessee adalah Perusahaan atau Perorangan yang menggunakan barang modal dengan pembiayaan dari Lessor;
- e. Pembayaran Sewa-Guna-Usaha ("Lease Payment") adalah jumlah uang yang harus dibayar secara berkala oleh Lessee kepada Lessor selama jangka waktu yang telah disetujui bersama sebagai imbalan penggunaan barang modal berdasarkan perjanjian sewa-guna-usaha;
- f. Piutang Sewa-Guna-Usaha ("Lease Receivable") adalah jumlah seluruh pembayaran sewa-guna-usaha selama masa sewa-guna-usaha;
- g. Harga Perolehan ("Acquisition Cost") adalah harga beli barang modal yang dilease ditambah dengan biaya langsung;
- h. Nilai Pembayaran adalah jumlah pembayaran untuk pengadaan barang modal;
- i. Angsuran Pokok Pembayaran adalah bagian dari pembayaran sewa-guna-usaha yang diperhitungkan sebagai pelunasan atas nilai pembayaran;
- j. Imbalan Jasa Sewa-Guna-Usaha adalah bagian dari pembayaran sewa-guna-usaha yang diperhitungkan sebagai pendapatan sewa-guna-usaha bagi Lessor;
- k. Nilai Sisa ("Residual Value") adalah nilai barang modal pada akhir masa sewa-guna-usaha yang telah disepakati oleh Lessor dengan Lessee;
- l. Simpanan Jaminan ("Security Deposit") adalah jumlah uang yang diterima Lessor dari Lessee pada permulaan masa lease sebagai jaminan untuk kelancaran pembayaran lease;
- m. Masa sewa-guna-usaha ("Lease Term") adalah jangka waktu sewa-guna-usaha yang dimulai sejak diterimanya barang modal yang disewagunakannya oleh Lessee sampai dengan penajanan sewa-guna-usaha berakhir;
- n. Masa Sewa-Guna-Usaha Pertama adalah jangka waktu sewa-guna-usaha yang pertama kali.

- d. Opsi adalah hak Lessee untuk membeli barang modal yang disewa-guna atau memperpanjang jangka waktu perjanjian sewa-guna-usaha.

BAB II KEGIATAN USAHA

Pasal 2

- (1) Kegiatan sewa-guna-usaha dapat dilakukan secara:
- Sewa-guna-usaha dengan hak opsi ("Finance Lease");
 - Sewa-guna-usaha tanpa hak opsi ("Operating Lease").
- (2) Kegiatan sewa-guna-usaha dengan hak opsi sebagaimana dimaksud dalam Ayat (1) huruf a pasal ini ditetapkan sebagai kegiatan Lembaga Keuangan Lainnya.

Pasal 3

Kegiatan Usaha Guna-Usaha digolongkan sebagai Sewa-Guna-Usaha dengan hak opsi apabila memenuhi semua kriteria berikut:

- Jumlah pembayaran sewa-guna-usaha selama Masa sewa-guna-usaha Pertama ditambah dengan nilai sisa barang modal, harus dapat menutup harga perolehan barang modal dan keuntungan Lessor;
- Masa sewa-guna-usaha ditetapkan sekurang-kurangnya 2 (dua) tahun untuk Barang Modal Golongan I, 3 (tiga) tahun untuk Barang Modal Golongan II dan III, dan 7 (tujuh) tahun untuk Golongan Bangunan;
- Perjanjian Sewa-Guna-Usaha memuat ketentuan mengenai Opsi bagi Lessee.

Pasal 4

Kegiatan Sewa Guna Usaha digolongkan sebagai sewa-guna-usaha tanpa hak opsi apabila memenuhi semua kriteria berikut :

- Jumlah pembayaran sewa-guna-usaha selama Masa Sewa-Guna-Usaha Pertama tidak dapat menutupi Harga Perolehan barang modal ditambah dengan nilai sisa barang modal dan keuntungan oleh Lessor;
- Perjanjian sewa-guna-usaha memuat ketentuan mengenai opsi bagi Lessee.

Pasal 5

Penggolongan Jenis Barang Modal yang disewa-guna-usaha sebagaimana dimaksud dalam Pasal 3 huruf b Keputusan ini, ditetapkan berdasarkan ketentuan Pasal 11 Undang-undang Nomor 7, Tahun 1983 tentang Pajak Penghasilan.

Pasal 6

- Lessor hanya dapat melakukan pembiayaan Barang Modal kepada Lessee yang telah memiliki NPWP, mempunyai kegiatan usaha dan atau pekerjaan bebas.
- Lessee dilarang menyewagunausahakan kembali Barang Modal yang disewagunausahakan kepada pihak lain.

Pasal 7

- Lessor wajib menempelkan plakat atau etiket pada Barang Modal yang disewa-guna-usaha dan memuat nama dan alamat Lessor serta nomor inventaris Barang Modal dimaksud terkat dalam perjanjian sewa-guna-usaha.

- (2) Plakat atau etiket sebagaimana dimaksud dalam Ayat (1) pasal ini harus ditempatkan sedemikian rupa sehingga dengan mudah Barang Modal tersebut dapat dibedakan dari Barang Modal lainnya yang pengadaannya tidak dilakukan secara Sewa-Guna-Usaha.
- (3) Selama masa Sewa-Guna-Usaha, Lessee bertanggung jawab untuk memelihara agar plakat atau etiket sebagaimana dimaksud dalam Ayat (1) pasal ini tetap melekat pada Barang Modal yang disewaguna-usahkan.

Pasal 8

- (1) Perusahaan Sewa-Guna-Usaha atau perusahaan pembiayaan yang melakukan kegiatan sewa-guna-usaha, dapat membuka Kantor Cabang/Kantor Perwakilan dan menggunakan tenaga asing setelah memperoleh izin/persetujuan, dan rekomendasi dari Menteri Keuangan.
- (2) Tata cara pemberian izin/persetujuan, dan rekomendasi sebagaimana dimaksud dalam Ayat (1) diatur oleh Direktur Jenderal Pajak.

BAB III

PERJANJIAN SEWA-GUNA-USAHA

Pasal 9

- (1) Setiap transaksi Sewa-Guna-Usaha wajib dikat dalam suatu perjanjian Sewa-Guna-Usaha ("Lease Agreement").
- (2) Perjanjian sebagaimana dimaksud dalam Ayat (1) pasal ini sekurang-kurangnya memuat hal-hal sebagai berikut:
 - a. Jenis transaksi sewa-guna-usaha;

- b. Nama dan alamat masing-masing pihak;
 - c. Nama, jenis, tipe dan lokasi penggunaan Barang Modal;
 - d. Harga perolehan, nilai pembiayaan, pembayaran sewa guna usaha, angsuran pokok pembiayaan, imbalan jasa sewa guna usaha, nilai sisa, simpanan jaminan, dan ketentuan asuransi atas barang modal yang disewagunakudhakan;
 - e. Masa Sewa-Guna-Usaha;
 - f. Ketentuan mengenai pengakhiran transaksi sewa guna usaha yang dipercepat, dan penetapan kerugian yang harus ditanggung Lessee dalam hal barang modal yang disewa guna usaha dengan hak opsi hilang, rusak atau tidak berfungsi karena sebab apapun;
 - g. Opsi bagi Penyewa-Guna-Usaha dalam hal transaksi sewa-guna-usaha dengan hak opsi;
 - h. Tanggung jawab para pihak atas Barang Modal yang disewaguna-usaha.
- (3) Perjanjian Sewa-Guna-Usaha sebagaimana dimaksud dalam Ayat (1) pasal ini wajib dibuat dalam bahasa Indonesia, dan apabila dipandang perlu dapat diterjemahkan ke dalam bahasa asing.

BAB IV

PELAKSANAAN HAK OPSI

Pasal 10

Pada saat berakhirnya masa Sewa-Guna-Usaha dan transaksi Sewa-Guna-Usaha dengan hak opsi, Lessee dapat melaksanakan Opsi yang telah ditetapkan sebelumnya pada Pasal 9 ayat (2) Sewa-Guna-Usaha.

Pasal 11

- (1) Opsi untuk membeli dilakukan dengan melunasi pembayaran Nilai Sisa Barang Modal yang disewa-guna-usaha.
- (2) Dalam hal Lessee memilih untuk memperpanjang jangka waktu perjanjian Sewa-Guna-Usaha, maka Nilai Sisa Barang Modal yang disewa-guna-usahakan digunakan sebagai dasar dalam menetapkan Putang Sewa-Guna-Usaha.

Pasal 12

Dalam hal Lessee menggunakan opsi membeli maka dasar penyusunannya adalah Nilai Sisa Barang Modal.

BAB V PERLAKUAN AKUNTANSI

Pasal 13

Akuntansi transaksi Sewa-Guna-Usaha dilaksanakan sesuai dengan standar di bidang Sewa-Guna-Usaha di Indonesia.

BAB VI PERLAKUAN PERPAJAKAN

Bagian Pertama Sewa-Guna-Usaha Dengan Hak Opsi

Pasal 14

Perlakuan Pajak Penghasilan bagi Lessor adalah sebagai berikut:

- a. Penghasilan Lessor yang dikenakan Pajak Penghasilan adalah sebagian dari pembayaran Sewa-Guna-Usaha dengan hak opsi yang berupa imbalan jasa Sewa-Guna-Usaha.
- b. Lessor tidak boleh menyusutkan aset Barang Modal yang disewa-guna-usahakan.
- c. Dalam hal masa sewa Guna-Usaha lebih pendek dari masa yang ditentukan dalam Pasal 3 Keputusan ini, Direktur Jenderal Pajak melakukan koreksi atas pengakuan penghasilan pihak lessor.
- d. Lessor dapat membentuk cadangan penghapusan piutang ragu-ragu yang dapat dikurangkan dari penghasilan bruto, selinggi-lingginya sejumlah 2,5% (dua setengah persen) dan rata-rata saldo awal dan saldo akhir piutang sewa-guna-usaha dengan hak opsi.
- e. Kerugian yang didenda karena piutang sewa-guna-usaha yang nyata tidak dapat ditagih, dapat dikurangkan pada cadangan penghapusan piutang ragu-ragu yang dibentuk pada awal Tahun Pajak yang bersangkutan.
- f. Dalam hal cadangan penghapusan piutang ragu-ragu tersebut tidak atau tidak sepenuhnya dibebani untuk menutup kerugian dimaksud maka sisanya dihitung sebagai penghasilan sedangkan apabila cadangan tersebut tidak mencukupi maka kekurangannya dapat dibebankan sebagai biaya yang dikurangkan dari penghasilan bruto.

Pasal 15

Atas piutang hutang pajak Sewa-guna-usaha dengan hak opsi dan Lessor kepada Lessee, dikecualikan dari pengenaan Pajak Pertambahan Nilai.

Pasal 16

- (1) Perlakuan Pajak Penghasilan bagi Lessee adalah sebagai berikut :
- Selama masa Sewa-Guna-Usaha, Lessee tidak boleh melakukan penyusutan atas Barang Modal yang diwagunakannya, sampai saat Lessee menggunakan hak opsi untuk membeli.
 - Setelah Lessee menggunakan hak opsi untuk membeli Barang Modal tersebut, Lessee melakukan penyusutan dan dasar penyusutan adalah nilai sisa (residual value) Barang Modal yang bersangkutan.
 - Pembayaran Sewa Guna Usaha yang dibayar atau terutang oleh Lessee kecuali pembebanan atas tanah, merupakan biaya yang dapat dikurangkan dari penghasilan bruto Lessee sepanjang transaksi sewa-guna-usaha tersebut memenuhi ketentuan dalam Pasal 3 Keputusan ini.
 - Dalam hal sewa-guna-usaha lebih pendek dari masa yang ditentukan dalam Pasal 3 Keputusan ini, Direktur Jenderal Pajak melakukan Koreksi atas pembebanan biaya sewa-guna-usaha.
- (2) Lessee tidak memotong Pajak Penghasilan Pasal 23 atas pembayaran sewa-guna-usaha yang dibayar atau terutang berdasarkan perjanjian sewa-guna-usaha dengan hak opsi.

Bagian Kedua

Sewa-Guna-Usaha Tanpa Hak Opsi

Pasal 17

- (1) Perlakuan Pajak Penghasilan bagi Lessor adalah sebagai berikut :

- Seluruh pembayaran sewa-guna-usaha tanpa hak opsi yang diterima atau diperoleh Lessor merupakan objek Pajak Penghasilan;
- Lessor membebaskan biaya penyusutan atas Barang Modal yang diwagunakannya tanpa hak opsi, sesuai dengan ketentuan Pasal 11 Undang-undang Pajak Penghasilan 1984 beserta peraturan pelaksanaannya.

- (2) Perlakuan Pajak Penghasilan bagi Lessee adalah :

- Pembayaran sewa-guna-usaha tanpa hak opsi yang dibayar atau terutang oleh Lessee adalah biaya yang dapat dikurangkan dari penghasilan bruto.
- Lessee wajib memotong Pajak Penghasilan Pasal 23 atas pembayaran Sewa-guna-usaha tanpa hak opsi yang dibayarkan atau terutang kepada Lessor.

Pasal 18

Untuk pajak penghasilan atas sewa-guna-usaha tanpa hak opsi dari Lessor kepada Lessee, terutang Pajak Penambahan Nilai.

Bagian Ketiga

Angsuran Pajak Penghasilan Pasal 25

Pasal 19

Besarnya angsuran Pajak Penghasilan Pasal 25 setiap bulan yang terutang oleh Lessor adalah jumlah Pajak Penghasilan sebagai hasil penerapan tarif Pasal 17 Undang-undang Pajak Penghasilan Tahun 1984 terhadap penghasilan neto pajak yang akan dijumlahkan bulanan tersebut sesuai ketentuan dalam Pasal 22 Keputusan ini diakhiskan, dibagi 12 (dua belas).

BAB X
KETENTUAN PENUTUP

Pasal 26

Pelaksanaan teknis lebih lanjut oleh Direktur Jenderal Moneter dan Direktur Jenderal Pajak baik secara bersama-sama maupun sendiri-sendiri sesuai dengan bidang tugasnya masing-masing.

Pasal 27

Dengan ditetapkannya Keputusan ini, Keputusan Menteri Keuangan Nomor 48/KMK.013/1991 tentang Kegiatan Sewa-Guna-Usaha, dinyatakan tidak berlaku.

Pasal 28

Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan dan mempunyai daya laku surut terhitung sejak tanggal 19 Januari 1991.

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengumuman Keputusan ini dengan penempatannya dalam Berita Negara Republik Indonesia.

Ditetapkan di : JAKARTA

Pada tanggal : 27 November 1991

MENTERI KEUANGAN

td.

J.B. SUMARLIN

KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN

NOMOR : KM 78/AU.001/PHB-86

TENTANG

SYARAT-SYARAT PENDAFTARAN DAN OPERASIONAL PESAWAT UDARA
YANG DIPEROLEH DENGAN CARA LEASING

MENTERI PERHUBUNGAN

- Menimbang :
- a. bahwa kondisi dalam negeri secara nasional pada saat ini kurang menunjang pengadaan pesawat udara untuk kebutuhan penerbangan komersial melalui jual beli pada umumnya;
 - b. bahwa cara pengadaan pesawat udara dengan leasing merupakan suatu cara yang sesuai untuk pengadaan armada pesawat udara tanpa menimbulkan beban yang memberatkan pemerintah;
 - c. bahwa sehubungan dengan hal tersebut pada huruf a dan b diatas, perlu diatur syarat-syarat pendaftaran dan operasional pesawat udara yang diperoleh dengan cara leasing;
- Mengingat :
1. Undang-Undang Nomor. 83 tahun 1958 tentang Penerbangan (Lembaran Negara tahun 1958 Nomor 159, Tambahan Lembaran Negara Nomor 1687);
 2. Keputusan Presiden Nomor 44 tahun 1974 tentang Pokok-Pokok Organisasi Departemen;
 3. Keputusan Presiden Nomor 15 tahun 1981 tentang Susunan Organisasi Departemen, sebagaimana telah diubah terakhir dengan Keputusan Presiden Nomor 12 tahun 1986;
 4. Keputusan Bersama Menteri Keuangan, Menteri Perindustrian dan Menteri Perdagangan Nomor KPP 132/mk/iv/2/1971, Nomor 32/M/SK/2/1974 dan Nomor 30/Kpb/1/1974 tentang Perijinan Usaha Leasing;
 5. Keputusan Menteri Perhubungan Udara Nomor T.11/214-U tentang Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil;
 6. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor SK 11/S.1971 tentang syarat dan ketentuan-ketentuan mengenai Penggunaan Pesawat Terbang secara Komersial di Indonesia;

7. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 91/OT-002/Phb-80 dan KM 164/OT-002/Phb-80 Departemen Perhubungan;

MEMUTUSKAN :

Menetapkan : KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG SYARAT-SYARAT PENDAFTARAN DAN OPERASIONAL PESAWAT UDARA YANG DIPEROLEH DENGAN CARA LEASING

Pasal 1

(1) Yang dimaksud dengan :

- a. Leasing ialah setiap kegiatan pembiayaan dalam bentuk penyediaan barang-barang modal untuk digunakan oleh suatu perusahaan untuk suatu jangka waktu tertentu berdasarkan pembayaran-pembayaran secara berkala disertai dengan hak pilih (optie) bagi perusahaan tersebut untuk membeli barang-barang modal yang bersangkutan atau memperpanjang jangka waktu leasing berdasarkan nilai sisa yang telah disepakati bersama;
- b. perusahaan leasing ialah perusahaan yang melakukan kegiatan leasing sebagai yang dimaksud dalam ayat (1) pasal ini dan yang telah memperoleh ijin usaha dari Menteri Keuangan;
- c. perusahaan penerbangan ialah perusahaan yang bergerak dalam bidang angkutan udara yang mengangkut penumpang, barang, pos dan kegiatan kendaraan lainnya dengan memungut bayaran, dengan menggunakan pesawat terbang bersayap tetap (fixed wing) maupun bersayap putar (rotary wing), yang melakukan kegiatan penerbangan secara berjadwal (schedule) maupun tidak berjadwal (non schedule);
- d. perjanjian leasing ialah perjanjian yang diadakan antara perusahaan leasing dengan perusahaan penerbangan yang antara lain memuat ketentuan-ketentuan tentang hak milik, besarnya pembayaran sewa guna (lease), jangka waktu, pemeliharaan, asuransi/ganti rugi dan ketentuan lain yang dipandang perlu oleh kedua belah pihak;

(2) Tanpa mengurangi pengertian leasing sebagai yang dimaksud dalam ayat (1) pasal ini, leasing di dalam keputusan ini dibatasi hanya untuk pesawat udara yang hak miliknya berada pada perusahaan leasing, yang teknis pengoperasiannya dilakukan sepenuhnya oleh perusahaan penerbangan.

Pasal 2

Perusahaan penerbangan yang diberi ijin operasi dan mengoperasikan pesawat udara di Indonesia dapat mengoperasikan pesawat udara yang diperoleh dengan cara leasing sebagaimana diatur dalam pasal 1 ayat (2).

Pasal 3

Perusahaan leasing untuk dan atas nama dirinya, diwajibkan mendaftarkan setiap pesawat udara yang akan dioperasikan oleh perusahaan penerbangan berdasarkan perjanjian leasing.

Pasal 4

Perusahaan leasing yang akan melakukan perjanjian leasing dengan perusahaan penerbangan harus melalui persyaratan sebagai berikut :

- a. memiliki ijin usaha dalam bidang usaha leasing yang ditetapkan oleh Menteri Keuangan;
- b. membuat perjanjian leasing dengan perusahaan penerbangan yang diberi ijin operasi untuk mengoperasikan pesawat udara di Indonesia, dan dapat membuktikan bahwa pesawat udara tersebut akan dioperasikan oleh perusahaan penerbangan sesuai dengan jangka waktu yang diperjanjikan.

Pasal 5

Dalam bentuk dan dengan cara apapun perusahaan leasing tidak diperkenankan untuk mengoperasikan sendiri pesawat udara, baik untuk penerbangan komersial maupun non komersial.

Pasal 6

Perusahaan penerbangan yang mengoperasikan pesawat udara milik perusahaan leasing, bertanggung jawab terhadap teknis operasional pesawat udara yang bersangkutan.

Pasal 7

Perusahaan penerbangan harus mengoperasikan sendiri pesawat udara yang diperoleh berdasarkan perjanjian leasing, dan pesawat udara yang bersangkutan tidak diperkenankan untuk dioperasikan oleh pihak ketiga.

Pasal 8

Tanpa mengurangi ketentuan-ketentuan Keputusan ini, semua peraturan persyaratan pendaftaran maupun operasional penerbangan yang adad, tetap berlaku bagi pesawat udara yang diperoleh dengan cara leasing.

Pasal 9

Hal-hal yang belum diatur dalam Keputusan ini, akan diatur lebih lanjut oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

Pasal 10

Keputusan ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di : J A K A R T A
Pada Tanggal : 16 Juni 1986

Menteri Perhubungan

ttd

ROESMIN NURJADIN

SALINAN keputusan ini disampaikan kepada :

1. Ketua Badan Pemeriksa Keuangan;
2. Menteri Koordinator Bidang EKUIN dan Pengawasan Pembangunan;
3. Menteri Sekretaris Negara;
4. Menteri Perencanaan Pembangunan Nasional/Ketua BAPPENAS;
5. Menteri Keuangan;
6. Menteri Perindustrian;
7. Direktur Jenderal Moneter Dalam Negeri Departemen Keuangan;
8. Sekretaris Jenderal, Inpektur Jenderal, para Direktur Jenderal dan para Kepala Badan di Lingkungan Departemen Perhubungan;
9. Para Atase Perwakilan Perhubungan;
10. Para Kepala Perwakilan Perhubungan;
11. Para Kepala Kantor Perwakilan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara;
12. Para Kepala Biro di lingkungan Departemen Perhubungan;
13. Sekretaris Direktorat Jenderal dan Para Kepala Direktorat di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara.

**SURAT KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN
NO. : SK.13 / 5 / 1971.
TENTANG
SYARAT-SYARAT DAN KETENTUAN-KETENTUAN
MENGENAI PENGGUNAAN PESAWAT TERBANG
SECARA KOMERSIAL DI
INDONESIA**

MENTERI PERHUBUNGAN:

Menimbang

- a. bahwa perkembangan penggunaan pesawat terbang secara komersial pada dewasa ini telah demikian pesatnya, sehingga pengaturan usaha-usaha ini perlu disesuaikan dengan perkembangan tersebut;
- b. bahwa untuk maksud itu perlu diadakan peninjauan kembali surat keputusan Menteri Perhubungan No. S 8/1/11/Phb. tertanggal, 21 September 1967, mengenai syarat-syarat dan ketentuan-ketentuan mengenai usaha-usaha pengangkutan udara secara komersial dalam wilayah Republik Indonesia, dengan mempergunakan pesawat terbang bersayap tetap.

Mengingat

1. Undang-Undang No. 81 Th. 1958 (U.U. Penerbangan);
2. Undang-Undang No. 1 Th. 1967 (U.U. Tentang Penanaman Modal Asing);
3. Keputusan Presiden No. 183 Th. 1968.

MEMUTUSKAN

Dengan mencabut Surat Keputusan Menteri Perhubungan tgl. 21 September 1967 No. S 8/1/11 Phb., mengenai syarat dan ketentuan-ketentuan usaha-

usaha Pengangkutan Udara secara komersial dalam wilayah Republik Indonesia, dengan mempergunakan pesawat terbang bersayap tetap.

Menetapkan : SYARAT-SYARAT DAN KETENTUAN-KETENTUAN MENGENAI PENGGUNAAN PESAWAT TERBANG SECARA KOMERSIAL

Pasal 1.

- (1) Penggunaan pesawat terbang secara komersial ialah pengangkutan melalui udara dari penumpang-penumpang, barang-barang dan pos, atau kegiatan kendaraan lain dengan memungut bayaran;
- (2) Dengan pesawat terbang dimaksudkan baik pesawat terbang bersayap tetap (fixed wing) maupun pesawat terbang bersayap putar (rotary wing).

Pasal 2.

Terdapat usaha-usaha yang akan berlaku semua peraturan-peraturan penerbangan Indonesia.

Pasal 3.

- (1) Usaha-usaha pengangkutan melalui udara dan kegiatan-kegiatan kendaraan lainnya diselenggarakan sebagai perusahaan yang berbentuk badan hukum;
- (2) Perusahaan harus memenuhi ketentuan-ketentuan sbb:
 - a. memiliki akte pendirian dengan anggaran dasar perusahaan yang telah disahkan oleh Departemen Kehakiman;
 - b. mempunyai kedudukan di Indonesia;
 - c. formed by or from capital from modal dalam negeri seluruhnya maupun dari kumpulan dalam negeri dengan asing dalam bentuk usaha bersama (joint enterprise).

Pasal 4.

- (1) Setiap perusahaan yang melakukan kegiatan-kegiatan sbb. dalam pasal 1 harus memiliki suatu izin operasi atau konsesi yang dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan yang memuat syarat-syarat tertentu dan berlaku untuk jangka waktu 3 (tiga) tahun;

- (2) Setelah jangka waktu tersebut dalam ayat (1) pasal ini berakhir, atau permohonan si penguasa konsesi tadi dapat diperpanjang untuk waktu yang sama, apabila operasi selama 3 (tiga) tahun telah menunjukkan, berdasarkan penilaian Direktur Jenderal Perhubungan Udara:

Pasal 5.

Penggunaan pesawat terbang secara komersial di Indonesia dibagi dalam golongan sifat penerbangan sebagai berikut:

- A. Penerbangan teratur (scheduled-operation) yakni penerbangan-penerbangan yang berencana menurut suatu jadwal perjalanan pesawat-pesawat yang tetap dan teratur;
- B. Penerbangan tidak teratur (non-scheduled operation) yakni penerbangan-penerbangan dengan pesawat-pesawat secara tidak berencana.
- C. Penerbangan suplemenar yakni penerbangan-penerbangan dengan pesawat berkapasitas maksimum 15 orang penumpang dan sifatnya adalah suplemen dari A dan B.
- D. Penerbangan kegiatan keudaraan (aerial work) yakni penerbangan-penerbangan yang bukan ditujukan untuk pengangkutan penumpang, barang atau pos, melainkan untuk kegiatan udara lain dengan memungut bayaran, antara lain kegiatan-kegiatan penyempitan/protan/penyerbukan, pemotretan, survey udara sebagai pemborong pembantu dari P.N. Aerial Survey.

Pasal 6.

- (1) Susunan route-route penerbangan komersial baik penerbangan teratur maupun tidak teratur, dimaksud pasal 5 di dalam wilayah Indonesia terbentuk:
 - a. route-route Nusantara;
 - b. route-route daerah (lokal) sebagai penunjang route Nusantara.
- (2) a. Route-route Nusantara hanya boleh diselenggarakan oleh P.N. Garuda Indonesian Airways dengan P.N. Merpati Nusantara sebagai pelengkap atau sebagai suatu usaha bersama oleh P.N. Garuda atau P.N. Merpati Nusantara dengan usaha Swasta dalam negeri atau asing;
- b. Route-route Daerah boleh diselenggarakan oleh P.N. Garuda, P.N. Merpati Nusantara, perusahaan-perusahaan swasta atau sebagai suatu usaha bersama dengan usaha swasta dalam negeri atau asing.

- (3) Dalam hal lain operasi diberikan untuk route-route daerah kepada penerbangan-penerbangan swasta, maka sekaligus ditunjuk daerah-daerah tertentu sebagai daerah-daerah operasi tersebut.

Pasal 7.

Untuk mendapat izin operasi atau konsesi tersebut dalam pasal 4 harus diajukan surat permohonan di atas kertas bermeterai oleh perusahaan yang bersangkutan kepada Menteri Perhubungan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Udara:

Tembusan surat permohonan disampaikan kepada:

- a. Sekretaris Jenderal Departemen Perhubungan;
 - b. Direktur Jenderal Perhubungan Udara:
 - Sub 1. Menteri Perhubungan bila usaha yang bersangkutan adalah perusahaan modal dalam negeri dan asing.
- (2) Surat permohonan yang diajukan kepada Menteri Perhubungan harus memuat keterangan-keterangan sebagai berikut:

1. Bentuk hukum perusahaan dan kediamannya yang tetap dan dilampirkan akte pendirian perusahaan serta anggaran dasar yang disahkan;
2. Dalam hal perusahaan tersebut terdiri dari kumpulan modal dalam negeri dengan asing sebagaimana tersebut dalam pasal 3, persetujuan antara pihak dalam negeri dan asing harus dijelaskan, salah satu contoh persetujuan itu dilampirkan;
3. Sifat penerbangan yang hendak dilakukan, yakni penerbangan teratur, penerbangan tidak teratur, penerbangan suplemenar atau penerbangan kegiatan keudaraan;
4. Jenis pesawat yang akan dipergunakan beserta jumlahnya;
5. Daerah operasi dengan spesifikasi route-route;
6. Uraian yang membenarkan dan memperkuat penggunaan dari jenis pesawat dalam hubungan route-route yang diminta demikian juga rencana investasi perusahaan sekurang-kurangnya untuk 3 (tiga) tahun yang pertama;
7. Berapa jumlah flight-crew dan ground-crewnya, beserta kualifikasi masing-masing dan lebarnyaannya dan perencanaan (manpower-forecasting) selanjutnya;
8. Rencana pemeliharaan pesawat-pesawat (maintenance-scheme) dan oleh siapa dan dimana akan dilakukan;

9. Asuransi pesawat, penumpang dengan pihak ketiga;
10. Pangkalan induk untuk operasi pesawat-pesawat perusahaan tersebut.

Pasal 8.

- (1) Apabila telah dipenuhi segala keterangan lengkap tersebut pada ayat (2) pasal 7, Direktur Jenderal Perhubungan Udara dalam waktu selambat-lambatnya 1 (satu) bulan setelah menerima surat permohonan asli dari perusahaan tersebut menyampaikan surat permohonan asli itu disertai rekomendasi kepada Menteri Perhubungan untuk mendapatkan keputusan;
- (2) Persetujuan atau penolakan Menteri Perhubungan terhadap permohonan yang diajukan, disampaikan kepada Perusahaan yang bersangkutan melalui Direktur Jenderal Perhubungan Udara;
- (3) Bagi permohonan oleh perusahaan yang pemodalannya terdiri dari modal dalam negeri dengan asing, berlaku peraturan perundangan tentang penanaman modal asing dan yang ditetapkan dalam Surat Keputusan Menteri Perhubungan mengenai penanaman modal asing di bidang Perhubungan dan Pariwisata.

Pasal 9.

Apabila permohonan sebagai tsb. dalam pasal 7 disetujui, dan dalam waktu 6 (enam) bulan terhitung dari tanggal persetujuan itu diberikan, si penguasa belum mulai dengan operasi yang telah disetujui, izin yang telah diberikan dengan sendirinya batal.

Pasal 10.

- (1) Semua perubahan dalam pembagian saham-saham (common dan saham istimewa lainnya) dari modal dalam negeri maupun yang berdasarkan kumpulan dalam negeri dan asing wajib dilaporkan kepada Menteri Perhubungan;
- (2) Menteri Perhubungan dapat mencabut untuk sementara ataupun untuk seterusnya perizinan yang telah diberikan, jika perubahan-perubahan tsb. tidak disetujui.

Pasal 11.

Untuk maksud pendaftaran pesawat, pembelian pesawat secara sewa-beli (hire-purchase) dapat dianggap sebagai pemilikan sah dan memenuhi syarat-syarat untuk pendaftaran dengan ketentuan bahwa:

- a. Dalam kontrak sewa-beli tsb. tidak terdapat kemungkinan untuk memiliki kembali pesawat tsb. oleh si penjual secara langsung maupun tidak langsung;
- b. Sewa-beli tersebut dapat diliputi dalam bentuk mortgage dari suatu bank atau lembaga keuangan yang bonafide menurut pendapat Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

Pasal 12.

Izin operasi atau komersi sebagaimana tsb. dalam pasal 4, akan dikeluarkan setelah usaha tersebut berjalan selama 1 (satu) tahun dengan memuaskan baik secara operasional maupun komersial sesuai dengan pendapat Direktur Jenderal Perhubungan Udara.

Pasal 13.

Direktur Jenderal Perhubungan Udara membina dan mengawasi pelaksanaan usaha-usaha di bidang ini untuk maksud dan usaha-usaha tersebut diwajibkan menyediakan keterangan-keterangan yang diperlukan, serta mengizinkan petugas-petugas yang ditunjuk oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara memasuki serta memeriksa perbengkelan-perbengkelan dan instansi-instansi lain yang dipergunakan untuk operasi.

Pasal 14.

Izin operasi atau komersi yang telah diberikan oleh Direktur Jenderal Perhubungan Udara berdasarkan Surat Keputusan Menteri Perhubungan No. S.8/1/11 Phb. tgl. 21 September 1967 disesuaikan dengan keputusan baru.

Pasal 15.

Hal-hal lain yang belum diatur dalam Surat Keputusan ini akan diatur lebih lanjut oleh Menteri Perhubungan.

Pasal 16.

Surat Keputusan ini mulai berlaku pada hari ditetapkan.

Ditetapkan di : Jakarta
Pada tanggal : 18 Januari 1971

MENTERI PERHUBUNGAN
Id.

FRANS SEDA Drs. Eko.

INSTRUKSI PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

NOMOR : 1 TAHUN 1980

TENTANG
LARANGAN PEMASUKAN DAN PEMBERIAN IJIN PENGOPERASIAN
PESAWAT TERBANG

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

- Menimbang : bahwa dalam rangka meningkatkan dan menumbuhkan kemampuan industri dan teknologi di dalam negeri, khususnya dalam bidang industri pesawat terbang dan helikopter, dipandang perlu untuk mengadakan larangan pemasukan dan tidak memberikan ijin pengoperasian baru bagi pesawat terbang yang sejenis atau mempunyai fungsi yang sama dengan pesawat yang menghasilkan di dalam negeri.
- Mengingat : 1. Pasal 1 ayat (1) Undang-undang Dasar 1945;
2. Keputusan Presiden Nomor 69/M Tahun 1978.

MENGINSTRUKSIKAN :

- Kepada : 1. Menteri Perhubungan;
2. Menteri Perdagangan dan Koperasi;
3. Menteri Perindustrian.
- Pertama : (1) Melarang pemasukan dan tidak memberikan ijin import pesawat terbang dan helikopter yang sejenis dan atau mempunyai fungsi yang sama dengan pesawat terbang dan helikopter yang telah, sedang, atau akan diproduksi di dalam negeri yaitu CASA C-212, PO-105, dan PUMA S-330;
- (2) Tidak memberikan ijin pengoperasian baru bagi pesawat terbang dan helikopter yang sejenis dan atau mempunyai fungsi yang sama dengan pesawat terbang dan helikopter tersebut diatas.
- Kedua : Pengecualian terhadap larangan tersebut PERTAMA hanya diberikan oleh Presiden.
- Ketiga : Yang termasuk sebagai pesawat terbang dan helikopter yang sejenis dan atau mempunyai fungsi yang sama dengan pesawat terbang CASA C-212, serta helikopter PO-105 dan PUMA S-330 antara lain adalah seperti tersebut dalam daftar yang dilampirkan pada Instruksi Presiden ini.
- Keempat : Instruksi Presiden ini mulai berlaku pada tanggal ditetapkan.

Ditetapkan di Jakarta
pada tanggal 29 Januari 1980

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA.

ttd

S O E H A R T O

LAMPIRAN
INSTRUKSI PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA
NOMOR : 1 TAHUN 1980
TANGGAL : 29 JANUARI 1980

I. PESAWAT TERBANG YANG SEJENIS DAN ATAU MEMPUNYAI FUNGSI
YANG SAMA DENGAN CASA C-212 antara lain :

1. TWIN OTTER	20 PAX
2. SKYMAN/SKYLINE 1 SD 3 - 301	16 PAX/30 PAX
3. UN 2 A - MEK III - 2 TRISLANDER (UK)	UP TO 16 PAX
4. NOMAD (N 22 B/N 21 A)	17 PAX
5. METRO II (SWEARINGEN)	19 - 20 PAX
6. BANDEIRANTE (EMBRAER)	18 - 20 PAX
7. CANADAIR CL 215	16 - 19 PAX
8. JETSREAM SRS - 200 (UK)	12 - 16 PAX
9. AIRMETALAM - G III (GERMANY)	24 PAX
10. DORMIER (X) 2M SKYSERVAN (GERMANY)	12 PAX
11. ARAVA PT 102/202 (ISRAEL)	20 PAX
12. BEECHCRAFT B29 AIRLINES (USA)	16 PAX
13. ISLANDER CBN - ZAI	8 - 9 PAX
14. MERLIN (SWEARINGEN)	6 - 15 PAX
15. EMBARAER - 12 X (BRAZIL)	9 PAX
16. MITSUBISHI MU - 1 JAPAN	14 - 11 PAX
17. BEECHCRAFT A 100 KING AIR	13 PAX
18. BEECHCRAFT SUPER 200 KING AIR	16 PAX
19. HAMILTON SKYTRADER 800 (USA)	12 PAX
20. HAMILTON WESTWIND 11 STD (USA)	17 PAX
21. MCKINNON G 21 G TURGOORE (USA)	11 PAX
22. MOHAWK 39M (USA)	26 - 28 PAX
23. ROCKWEL 690 B TURBO COMMANDER	7 - 11 PAX
24. FIAT G - 222	20 PAX
25. CESNA CATATION I, II, III	8 - 16 PAX
26. PIPER : CHEYENE, NAVAYO	6 - 8 PAX

II. HELIKOPTER YANG SEJENIS DAN ATAU MEMPUNYAI FUNGSI
YANG SAMA DENGAN PO - 105 antara lain :

1. BELL 206/JFT RANGER 11	4 PAX
2. BELL 222	7 PAX
3. HUGHES 500 M/MD	4 PAX
4. AGUSTA 109 (119)	8 - 9 PAX
5. GAZELLE SA 314	6 PAX
6. PUMA SA 315	4 PAX
7. DAUPHIN 5A 360 (365)	8 PAX
8. ALOUTTE 3	1 PAX
9. ASTAR AS 350/355/368	4 PAX

III. HELIKOPTER YANG SEJENIS DAN ATAU MEMPUNYAI FUNGSI YANG SAMA
DENGAN PUMA S - 330 antara lain :

1. BELL 205	14 PAX
2. BELL 212	14 PAX
3. BELL 214/214 H	14 PAX
4. BELL 206	13 PAX
5. SYKORSKY 76/S	13 PAX
6. WESTLAND COMMANDO	18 PAX
7. WESTLAND LYNK	10 PAX
8. WESTLAND WG 30/34	19 PAX

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA

ttd

S O E H A R T O

Disalin sesuai aslinya oleh :
SEKRETARIAT NEGERA RI

LAMPIRAN - 8

UNIDROIT CONVENTION ON INTERNATIONAL FINANCIAL LEASING

THE STATES PARTIES TO THIS CONVENTION,

RECOGNISING the importance of removing certain legal impediments to the international financial leasing of equipment, while maintaining a fair balance of interests between the different parties to the transaction,

AWARE of the need to make international financial leasing more available,

CONSCIOUS of the fact that the rules of law governing the traditional contract of hire need to be adapted to the distinctive triangular relationship created by the financial leasing transaction,

RECOGNISING therefore the desirability of formulating certain uniform rules relating primarily to the civil and commercial law aspects of international financial leasing,

HAVE AGREED as follows:

CHAPTER I - SPHERE OF APPLICATION AND GENERAL PROVISIONS

Article 1

1.- This Convention governs a financial leasing transaction as described in paragraph 2 in which one party (the lessor),

(a) on the specifications of another party (the lessee), enters into an agreement (the supply agreement) with a third party (the supplier) under which the lessor acquires plant, capital goods or other equipment (the equipment) on terms approved by the lessee so far as they concern its interests, and

(b) enters into an agreement (the leasing agreement) with the lessee, granting to the lessee the right to use the equipment in return for the payment of rentals.

2.- The financial leasing transaction referred to in the previous paragraph is a transaction which includes the following characteristics:

(a) the lessee specifies the equipment and selects the supplier without relying primarily on the skill and judgment of the lessor;

(b) the equipment is acquired by the lessor in connection with a leasing agreement which, to the knowledge of the supplier, either has been made or is to be made between the lessor and the lessee; and

(c) the rentals payable under the leasing agreement are calculated so as to take into account in particular the amortisation of the whole or a substantial part of the cost of the equipment.

3.- This Convention applies whether or not the lessee has or subsequently acquires the option to buy the equipment or to hold it on lease for a further period, and whether or not for a nominal price or rental.

4.- This Convention applies to financial leasing transactions in relation to all equipment save that which is to be used primarily for the lessee's personal, family or household purposes.

Article 2

In the case of one or more sub-leasing transactions involving the same equipment, this Convention applies to each transaction which is a financial leasing transaction and is otherwise subject to this Convention as if the person from whom the first lessor (as defined in paragraph 1 of the previous article) acquired the equipment were the supplier and as if the agreement under which the equipment was so acquired were the supply agreement.

Article 3

1.- This Convention applies when the lessor and the lessee have their places of business in different States and:

(a) those States and the State in which the supplier has its place of business are Contracting States; or

(b) both the supply agreement and the leasing agreement are governed by the law of a Contracting State.

2.- A reference in this Convention to a party's place of business shall, if it has more than one place of business, mean the place of business which has the closest relationship to the relevant agreement and its performance, having regard to the circumstances known to or contemplated by the parties at any time before or at the conclusion of that agreement.

Article 4

1.- The provisions of this Convention shall not cease to apply merely because the equipment has become a fixture to or incorporated in land.

2.- Any question whether or not the equipment has become a fixture to or incorporated in land, and if so the effect on the rights *inter se* of the lessor and a person having real rights in the land, shall be determined by the law of the State where the land is situated.

Article 5

1.- The application of this Convention may be excluded only if each of the parties to the supply agreement and each of the parties to the leasing agreement agree to exclude it.

2.- Where the application of this Convention has not been excluded in accordance with the previous paragraph, the parties may, in their relations with each other, derogate from or vary the effect of any of its provisions except as stated in Articles 8(3) and 13(3)(b) and (4).

Article 6

1.- In the interpretation of this Convention, regard is to be had to its object and purpose as set forth in the preamble, to its international character and to the need to promote uniformity in its application and the observance of good faith in international trade.

2.- Questions concerning matters governed by this Convention which are not expressly settled in it are to be settled in conformity with the general principles on which it is based or, in the absence of such principles, in conformity with the law applicable by virtue of the rules of private international law.

CHAPTER II - RIGHTS AND DUTIES OF THE PARTIES

Article 7

1.- (a) The lessor's real rights in the equipment shall be valid against the lessee's trustee in bankruptcy and creditors, including creditors who have obtained an attachment or execution.

(b) For the purposes of this paragraph "trustee in bankruptcy" includes a liquidator, administrator or other person appointed to administer the lessee's estate for the benefit of the general body of creditors.

2.- Where by the applicable law the lessor's real rights in the equipment are valid against a person referred to in the previous paragraph only on compliance with rules as to public notice, those rights shall be valid against that person only if there has been compliance with such rules.

3.- For the purposes of the previous paragraph the applicable law is the law of the State which, at the time when a person referred to in paragraph 1 becomes entitled to invoke the rules referred to in the previous paragraph, is :

(a) in the case of a registered ship, the State in which it is registered in the name of the owner (for the purposes of this sub-paragraph a bareboat charterer is deemed not to be the owner);

(b) in the case of an aircraft which is registered pursuant to the Convention on International Civil Aviation done at Chicago on 7 December 1944, the State in which it is so registered;

(c) in the case of other equipment of a kind normally moved from one State to another, including an aircraft engine, the State in which the lessee has its principal place of business;

(d) in the case of all other equipment, the State in which the equipment is situated.

4.- Paragraph 2 shall not affect the provisions of any other treaty under which the lessor's real rights in the equipment are required to be recognised.

5.- This article shall not affect the priority of any creditor having:

(a) a consensual or non-consensual lien or security interest in the equipment arising otherwise than by virtue of an attachment or execution, or

(b) any right of arrest, detention or disposition conferred specifically in relation to ships or aircraft under the law applicable by virtue of the rules of private international law.

Article 8

1.- (a) Except as otherwise provided by this Convention or stated in the leasing agreement, the lessor shall not incur any liability to the lessee in respect of the equipment save to the extent that the lessee has suffered loss as the result of its reliance on the lessor's skill and judgment and of the lessor's intervention in the selection of the supplier or the specifications of the equipment.

(b) The lessor shall not, in its capacity of lessor, be liable to third parties for death, personal injury or damage to property caused by the equipment.

(c) The above provisions of this paragraph shall not govern any liability of the lessor in any other capacity, for example as owner.

2.- The lessor warrants that the lessee's quiet possession will not be disturbed by a person who has a superior title or right, or who claims a superior title or right and acts under the authority of a court, where such title, right or claim is not derived from an act or omission of the lessee.

3.- The parties may not derogate from or vary the effect of the provisions of the previous paragraph in so far as the superior title, right or claim is derived from an intentional or grossly negligent act or omission of the lessor.

4.- The provisions of paragraphs 2 and 3 shall not affect any broader warranty of quiet possession by the lessor which is mandatory under the law applicable by virtue of the rules of private international law.

Article 9

1.- The lessee shall take proper care of the equipment, use it in a reasonable manner and keep it in the condition in which it was delivered, subject to fair wear and tear and to any modification of the equipment agreed by the parties.

2.- When the leasing agreement comes to an end the lessee, unless exercising a right to buy the equipment or to hold the equipment on lease for a further period, shall return the equipment to the lessor in the condition specified in the previous paragraph.

Article 10

1.- The duties of the supplier under the supply agreement shall also be owed to the lessee as if it were a party to that agreement and as if the equipment were to be supplied directly to the lessee. However, the supplier shall not be liable to both the lessor and the lessee in respect of the same damage.

2.- Nothing in this article shall entitle the lessee to terminate or rescind the supply agreement without the consent of the lessor.

Article 11

The lessee's rights derived from the supply agreement under this Convention shall not be affected by a variation of any term of the supply agreement previously approved by the lessee unless it consented to that variation.

Article 12

1.- Where the equipment is not delivered or is delivered late or fails to conform to the supply agreement:

(a) the lessee has the right as against the lessor to reject the equipment or to terminate the leasing agreement; and

(b) the lessor has the right to remedy its failure to tender equipment in conformity with the supply agreement,

as if the lessee had agreed to buy the equipment from the lessor under the same terms as those of the supply agreement.

2.- A right conferred by the previous paragraph shall be exercisable in the same manner and shall be lost in the same circumstances as if the lessee had agreed to buy the equipment from the lessor under the same terms as those of the supply agreement.

3.- The lessee shall be entitled to withhold rentals payable under the leasing agreement until the lessor has remedied its failure to tender equipment in conformity with the supply agreement or the lessee has lost the right to reject the equipment.

4.- Where the lessee has exercised a right to terminate the leasing agreement, the lessee shall be entitled to recover any rentals and other sums paid in advance, less a reasonable sum for any benefit the lessee has derived from the equipment.

5.- The lessee shall have no other claim against the lessor for non-delivery, delay in delivery or delivery of non-conforming equipment except to the extent to which this results from the act or omission of the lessor.

6.- Nothing in this article shall affect the lessee's rights against the supplier under Article 10.

Article 13

1.- In the event of default by the lessee, the lessor may recover accrued unpaid rentals, together with interest and damages.

2.- Where the lessee's default is substantial, then subject to paragraph 5 the lessor may also require accelerated payment of the value of the future rentals, where the leasing agreement so provides, or may terminate the leasing agreement and after such termination:

(a) recover possession of the equipment; and

(b) recover such damages as will place the lessor in the position in which it would have been had the lessee performed the leasing agreement in accordance with its terms.

3.- (a) The leasing agreement may provide for the manner in which the damages recoverable under paragraph 2 (b) are to be computed.

(b) Such provision shall be enforceable between the parties unless it would result in damages substantially in excess of those provided for under paragraph 2 (b). The parties may not derogate from or vary the effect of the provisions of the present sub-paragraph.

4.- Where the lessor has terminated the leasing agreement, it shall not be entitled to enforce a term of that agreement providing for acceleration of payment of future rentals, but the value of such rentals may be taken into account in computing damages under paragraphs 2(b) and 3. The parties may not derogate from or vary the effect of the provisions of the present paragraph.

5.- The lessor shall not be entitled to exercise its right of acceleration or its right of termination under paragraph 2 unless it has by notice given the lessee a reasonable opportunity of remedying the default so far as the same may be remedied.

6.- The lessor shall not be entitled to recover damages to the extent that it has failed to take all reasonable steps to mitigate its loss.

Article 14

1.- The lessor may transfer or otherwise deal with all or any of its rights in the equipment or under the leasing agreement. Such a transfer shall not relieve the lessor of any of its duties under the leasing agreement or alter either the nature of the leasing agreement or its legal treatment as provided in this Convention.

2.- The lessee may transfer the right to the use of the equipment or any other rights under the leasing agreement only with the consent of the lessor and subject to the rights of third parties.

CHAPTER III - FINAL PROVISIONS

Article 15

1.- This Convention is open for signature at the concluding meeting of the Diplomatic Conference for the Adoption of the Draft Unidroit Conventions on International Factoring and International Financial Leasing and will remain open for signature by all States at Ottawa until 31 December 1990.

2.- This Convention is subject to ratification, acceptance or approval by States which have signed it.

3.- This Convention is open for accession by all States which are not signatory States as from the date it is open for signature.

4.- Ratification, acceptance, approval or accession is effected by the deposit of a formal instrument to that effect with the depositary.

Article 16

1.- This Convention enters into force on the first day of the month following the expiration of six months after the date of deposit of the third instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

2.- For each State that ratifies, accepts, approves, or accedes to this Convention after the deposit of the third instrument of ratification, acceptance, approval or accession, this Convention enters into force in respect of that State on the first day of the month following the expiration of six months after the date of the deposit of its instrument of ratification, acceptance, approval or accession.

Article 17

This Convention does not prevail over any treaty which has already been or may be entered into; in particular it shall not affect any liability imposed on any person by existing or future treaties.

Article 18

1.- If a Contracting State has two or more territorial units in which different systems of law are applicable in relation to the matters dealt with in this Convention, it may, at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession, declare that this Convention is to extend to all its territorial units or only to one or more of them, and may substitute its declaration by another declaration at any time.

2.- These declarations are to be notified to the depositary and are to state expressly the territorial units to which the Convention extends.

3.- If, by virtue of a declaration under this article, this Convention extends to one or more but not all of the territorial units of a Contracting State, and if the place of business of a party is located in that State, this place of business, for the purposes of this Convention, is considered not to be in a Contracting State, unless it is in a territorial unit to which the Convention extends.

4.- If a Contracting State makes no declaration under paragraph 1, the Convention is to extend to all territorial units of that State.

Article 19

1.- Two or more Contracting States which have the same or closely related legal rules on matters governed by this Convention may at any time declare that the Convention is not to apply where the supplier, the lessor and the lessee have their places of business in those States. Such declarations may be

made jointly or by reciprocal unilateral declarations.

2.- A Contracting State which has the same or closely related legal rules on matters governed by this Convention as one or more non-Contracting States may at any time declare that the Convention is not to apply where the supplier, the lessor and the lessee have their places of business in those States.

3.- If a State which is the object of a declaration under the previous paragraph subsequently becomes a Contracting State, the declaration made will, as from the date on which the Convention enters into force in respect of the new Contracting State, have the effect of a declaration made under paragraph 1, provided that the new Contracting State joins in such declaration or makes a reciprocal unilateral declaration.

Article 20

A Contracting State may declare at the time of signature, ratification, acceptance, approval or accession that it will substitute its domestic law for Article 8(3) if its domestic law does not permit the lessor to exclude its liability for its default or negligence.

Article 21

1.- Declarations made under this Convention at the time of signature are subject to confirmation upon ratification, acceptance or approval.

2.- Declarations and confirmations of declarations are to be in writing and to be formally notified to the depositary.

3.- A declaration takes effect simultaneously with the entry into force of this Convention in respect of the State concerned. However, a declaration of which the depositary receives formal notification after such entry into force takes effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of its receipt by the depositary. Reciprocal unilateral declarations under Article 19 take effect

on the first day of the month following the expiration of six months after the receipt of the latest declaration by the depositary.

4.- Any State which makes a declaration under this Convention may withdraw it at any time by a formal notification in writing addressed to the depositary. Such withdrawal is to take effect on the first day of the month following the expiration of six months after the date of the receipt of the notification by the depositary.

5.- A withdrawal of a declaration made under Article 19 renders inoperative in relation to the withdrawing State, as from the date on which the withdrawal takes effect, any joint or reciprocal unilateral declaration made by another State under that article.

Article 22

No reservations are permitted except those expressly authorized in this Convention.

Article 23

This Convention applies to a financial leasing transaction when the leasing agreement and the supply agreement are both concluded on or after the date on which the Convention enters into force in respect of the Contracting States referred to in Article 3 (1)(a), or of the Contracting State or States referred to in paragraph 1 (b) of that article.

Article 24

1.- This Convention may be denounced by any Contracting State at any time after the date on which it enters into force for that State.

2.- Denunciation is effected by the deposit of an instrument to that effect with the depositary.

3.- A denunciation takes effect on the first day of the month following the expiration of six months after the deposit of the instrument of denunciation with the depositary. Where a longer period for the denunciation to take effect is specified in the instrument of denunciation it takes effect upon the expiration of such longer period after its deposit with the depositary.

Article 25

1.- This Convention shall be deposited with the Government of Canada.

2.- The Government of Canada shall:

(a) inform all States which have signed or acceded to this Convention and the President of the International Institute for the Unification of Private Law (Unidroit) of:

(i) each new signature or deposit of an instrument of ratification, acceptance, approval or accession, together with the date thereof;

(ii) each declaration made under Articles 18, 19 and 20;

(iii) the withdrawal of any declaration made under Article 21 (4);

(iv) the date of entry into force of this Convention;

(v) the deposit of an instrument of denunciation of this Convention together with the date of its deposit and the date on which it takes effect;

(b) transmit certified true copies of this Convention to all signatory States, to all States acceding to the Convention and to the President of the International Institute for the Unification of Private Law (Unidroit).