

PERLINDUNGAN HUKUM PARA PIHAK SEBAGAI PEMEGANG  
KOMPONEN PESAWAT UDARA SEBAGAI JAMINAN HUTANG  
SECARA FIDUSIA DALAM PERJANJIAN KREDIT DALAM  
RANGKA PENGEMBANGAN INDUSTRI PENERBANGAN

Pradnya Paramitha Dias Rahmadhani

E- mail: prdnyamithaa98@gmail.com

Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta

Moch. Najib Imanullah

E-mail: najibimanullah@staff.uns.ac.id

Dosen Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta

---

**Article Information**

**Keywords** Legal Protection;  
Credit Agreements; Collateral;  
Aircraft.

**Kata Kunci:** Perlindungan  
Hukum; Perjanjian Kredit;  
Jaminan; Pesawat Udara.

---

**Abstract**

*The purpose of this study is to know about the legal protection the parties as components of aircraft components as collateral for fiduciary debt in credit agreements in the context of developing the aviation industry. This research is a normative law research which is descriptive. It used statute approach and comparative approach. The materials used in the research are primer law material and secondary law material by using library research as the data collection technique. In analyzing the law material, the researcher used the method of syllogism deduction to explain the general things to draw the specific conclusion. Based on the result it can be concluded that the importance of legal certainty of aircraft as a guarantee as collateral for credit agreements in the development of the aviation industry, because many uses of aircraft in this era so that special regulations are needed about the legal certainty of aircraft as a guarantee as collateral for credit agreements in the development of the aviation industry.*

**Abstrak**

Kajian ini bertujuan untuk mengetahui Perlindungan Hukum bagi para pihak pemegang komponen pesawat udara sebagai jaminan hutang dalam perjanjian kredit dalam rangka pengembangan industri penerbangan. Penelitian ini merupakan sebuah penelitian hukum normatif yang bersifat deskriptif. Pendekatan yang digunakan adalah pendekatan perundang-undangan (*statute approach*) dan pendekatan perbandingan (*comparative approach*). Bahan yang digunakan dalam penulisan ini diperoleh dari bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder dengan menggunakan Teknik pengumpulan data berupa studi kepustakaan. Dalam menganalisis bahan hukum, digunakan cara silogisme deduksi menjelaskan suatu hal yang bersifat umum kemudian menariknya menjadi kesimpulan yang lebih khusus, dan berdasarkan hasil penelitian dapat

---

disimpulkan bahwa jaminan Pesawat udara sangat penting dalam pengembangan industri penerbangan di era sekarang yang maraknya penggunaan pesawat udara dikalangan masyarakat sehingga diperlukannya peraturan khusus untuk mengatur tentang pesawat udara sebagai jaminan dalam suatu perjanjian

---

## A. Pendahuluan

Salah satu alat transportasi yang sangat menunjang kegiatan perekonomian di Indonesia adalah pesawat udara yang digunakan dalam penerbangan transportasi udara mengalami perkembangan pesawat, setelah pemerintah memberikan cukup kebebasan bagi maskapai untuk menentukan tarif (Martono dan Agus, 2013: 262). Sehubungan dengan meningkatnya jumlah penumpang maka hal ini mendorong perusahaan penerbangan juga untuk meningkatkan pelayanan udara yaitu berupa pengadaan pesawat udara lebih dari yang dimilikinya oleh suatu perusahaan penerbangan saat ini. Dalam melakukan penambahan pengadaan pesawat udara diperlukan teknologi tinggi dan padat modal sehingga perusahaan penerbangan harus melakukan pinjaman kepada bank atau perusahaan lain untuk mendapatkan dana segar dalam rangka mengembangkan usahanya sehingga aset terbesar dan paling bernilai bagi perusahaan penerbangan adalah pesawat terbang itu sendiri. Hal ini senada dengan pendapat Direktur Jenderal Perhubungan Udara Kementrian Perhubungan, Herry Bakti S. Gumay yang dikutip dalam buku karangan Ny Frieda yang berjudul Hukum Kebendaan Perdata yang menyatakan bahwa pengadaan pesawat udara saat ini bukan lagi dengan membeli secara tunai melainkan mayoritas sewa - beli (*Lease to Purchase*), hal tersebut dikarenakan harga pesawat yang sangat mahal (Ny.Frieda,2009: 43).

Berdasarkan asas dan prinsip hukum perdata di Indonesia khususnya dan yang dianut oleh mayoritas negara-negara dunia, pesawat udara digolongkan sebagai benda tidak bergerak. Prinsip hukum ini berpengaruh pada penetapan aturan hukum keperdataan yang berlaku bagi pesawat terbang sebagai objek jaminan, yaitu antara lain dapat mempunyai hubungan dengan Lembaga jaminan berupa hipotik, namun demikian pembebaan hipotik atas pesawat udara sampai saat ini belum di realisasikan, sehingga pelaksanaan pembebanan hipotik atas pesawat sampai saat ini belum di realisasikan, sehingga pelaksanaan pembebanan hipotik atas pesawat udara belum bersifat nasional. Belum ada badan yang ditunjuk secara resmi sebagai badan yang berwenang melakukan registrasi terhadap pembebanan hipotik atas pesawat udara (Siti, 2014: 2). Pemerintah Indonesia sendiri menyatakan bahwa pesawat udara bisa mendapatkan perlindungan hukum jika pesawat tersebut telah didaftarkan di Indonesia atau di negara asalnya (Siti, 2014: 4). Namun dijelaskan bahwasanya Hukum

Udara memusatkan pada masalah utama yaitu status hukum dari instrument penerbangan itu sendiri atau bisa disebut juga dengan status hukum ruang yang dapat digunakan dan masalah selanjutnya adalah tentang penentuan dalam hukum publik yang mengatur antara negara dan instrument negara tersebut. (John, C.Cooper, 1950: 1).

Bank sebagai lembaga keuangan mempunyai usaha untuk menghimpun dana dari masyarakat dan menyalurkan dana kepada masyarakat melalui kegiatan perkreditan. Fungsi perbankan dalam memberikan kredit kepada masyarakat ini, berkaitan dengan tujuan nasional Negara yaitu melaksanakan pembangunan nasional di segala bidang sehingga mewujudkan masyarakat Indonesia yang adil dan makmur (Soedjono Dirdjodisworo 2003:4).

Fidusia merupakan istilah yang sudah lama dikenal dalam bahasa Indonesia. Undang-undang yang khusus mengatur tentang hal ini, yaitu Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang jaminan fidusia yang selanjutnya juga menggunakan istilah "fidusia." Dengan demikian, istilah "fidusia" sudah merupakan istilah resmi dalam dunia hukum kita. Akan tetapi, kadang-kadang dalam bahasa Indonesia untuk fidusia ini disebut juga dengan istilah "Penyerahan Hak Milik secara Kepercayaan".(Munir Fuady 2003:3) Dengan lahir dan diberlakukannya Undang-Undang Jaminan Fidusia tentunya diharapkan lembaga jaminan fidusia yang sudah berkembang dan hidup semenjak lama itu lebih memainkan perannya sebagai lembaga jaminan dan tentunya juga dalam rangka pembaharuan hukum. Dimana yang harus menjadi perhatian dalam pembaharuan hukum itu, adalah sarana yang dapat mempelancar jalannya perekonomian. Menurut studi yang dilakukan Burg's mengenai hukum dan pembangunan terdapat 5 (lima) unsur yang harus dikembangkan supaya tidak menghambat ekonomi, yaitu "stabilitas" (*stability*), "prediksi" (*predictability*), "keadilan" (*fairness*), "pendidikan" (*education*), dan "pengembangan khusus dari sarjana hukum" (*"the special development abilities of the lawyer"*). (Leonard J. Theberge 1980: 232)

Namun sejatinya pola baru itu juga perlu persiapan matang dengan mengasumsikan pendaftar fidusia elektronik bisa dilakukan sendiri di kantor notaris yang dipilihnya. Dalam hal ini, notaris juga harus mempersiapkan perangkat dan keamanan penggunaan sistem peralatan itu di kantornya, notaris tak menyerahkan sepenuhnya pekerjaan itu kepada staf namun dengan juga mengoreksi mengingat tanggung jawabnya yang lebih menuntut ketelitian. Mengutip dari Journal of law, policy and globalization "*which became the main base or core in the manufacture of a notary deed, is there must be the desire or the will and requests of the parties. If the wishes and request of the parties does not exist, will not make a notary deed in question.To meet the demand of the parties wishes and notaries can advice to remain grounded in the rule of law* (Toby Wakarmanu, 2015; 135) Dari pernyataan ini dapat disimak bahwa yang menjadi basis utama atau inti dalam pembuatan akta Notaris, yaitu harus ada keinginan atau kehendak dan permintaan dari para pihak. Jika keinginan dan permintaan dari para pihak tidak

ada, tidak akan membuat akta notaris yang bersangkutan. Untuk memenuhi permintaan dari keinginan pihak-pihak tersebut, Notaris dapat menyarankan untuk tetap mengikuti aturan hukum. Dalam konteks ini notaris harus berhati-hati karena terkait dengan (*input*) memasukan nilai yang terutang apakah milik pemberi fidusia atau debitor, tidak tersedia uraian nilai objek jaminan fidusia secara khusus. Dalam formulir (*Form*) hanya ada kata-kata sebagaimana tertuang didalam isi akta notaris. Hal ini tidak mengakomodasi seandainya ada pengikatan jaminan fidusia dengan nilai objek jaminan yang lebih kecil ketimbang nilai penjaminan, yang berhak atas jaminan sehingga sering terjadi pembebanan-pembebanan kembali terhadap satu benda yang masih terdaftar sebagai benda jaminan fidusia. Akibatnya besar sekali kemungkinan terjadi Pembebanan Fidusia kembali terhadap benda-benda yang sama yang masih dalam status dijaminan secara fidusia sehingga tidak jelas siapa kreditor pertama yang berhak atas jaminan tersebut. Dalam Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia dinyatakan bahwa jaminan fidusia harus dibuat dengan Akta Notaris dan harus didaftarkan, untuk menjamin kepastian hukum, dengan demikian kreditor akan mendapatkan kedudukan preferent dari kreditor-kreditor lainnya. Dan mempunyai kekuatan eksekutorial apabila debitor wanprestasi. Para kreditor mempunyai alasan tersendiri untuk tidak segera ataupun tidak sama sekali mendaftarkan objek jaminan itu, padahal adanya pendaftaran tersebut sesungguhnya memberikan kepastian hukum dan banyak keuntungan yang dapat dinikmati bagi kreditor. (Gunawan Widjaja dan Ahmad Yani 2000:146)

Dalam praktek pelaksanaan pemberian kredit oleh Bank dengan memberikan bentuk jaminan pesawat udara menggunakan jaminan Fidusia tidak dibenarkan dalam Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia. Akan tetapi Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia tidak melarang dilakukannya pengikatan seluruh barang bergerak yang menyusun suatu pesawat udara. Dengan demikian atas seluruh komponen dalam suatu struktur pesawat udara yang merupakan benda bergerak yang berwujud dapat dijadikan jaminan hutang..

Penulis melakukan penelusuran terhadap penelitian untuk penulis skripsi yang ditulis oleh Getar Danishawar yang berjudul "Regulasi Terhadap bentuk Jaminan Kebendaan atas Pesawat Terbang sebagai Objek Jaminan Hutang dalam Kredit Perbankan studi pada Bank BNI Bekasi" yang mana skripsi tersebut membahas tentang bagaimana pengaturan pesawat terbang di Indonesia sebagai jaminan hutang dalam kredit perbankan. (Getar dan Anugrah, 2014: 2). Sedangkan pada artikel ini penulis membahas tentang perlindungan hukum Para Pihak sebagai Pemegang Komponen Pesawat Udara sebagai Jaminan Kredit dalam Rangka Pengembangan Industri Penerbangan. Sehingga berbeda antara penulis dengan Getar Danishawar.

Berdasarkan uraian diatas dalam artikel ini hendak dibahas Perlindungan hukum terhadap Para Pihak Pemegang Komponen Pesawat Udara sebagai

## **B. Metode Penelitian**

Penelitian merupakan suatu sarana pokok dalam pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, oleh karena penelitian bertujuan untuk mengungkapkan kebenaran secara sistematis, metodologis, dan konsisten, dengan mengadakan analisa dan konstruksi. Penelitian hukum senantiasa diserasikan dengan disiplin hukum yang merupakan suatu sistem ajaran tentang hukum sebagai norma dan kenyataan (Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, 2011: 20). Agar penelitian hukum dapat dilaksanakan dengan baik, maka diperlukan suatu metode yang tepat. Metode yang digunakan penulis dalam upaya menyusun penelitian hukum ini adalah penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normatif adalah penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder (Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji, 2011: 13).

## **C. Hasil Penelitian dan Pembahasan**

Pesawat udara baik berupa Pesawat terbang maupun Helikopter sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009 pada Pasal 1, pada hakikatnya memiliki permasalahan ketika hendak dijadikan sebagai jaminan suatu hutang. Hal ini dikarenakan kondisinya yang tidak termasuk kriteria jaminan apapun. Dari sisi jenis benda bergerak atau tidak bergerak, Undang-Undang menyatakan bahwa Pesawat Udara adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang, sehingga jelas bahwa Pesawat Udara adalah benda bergerak dan berdasarkan Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 terhadap benda bergerak dapat diikat dengan fidusia. Namun demikian dalam Undang-Undang Penerbangan terdahulu yaitu Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 disebutkan terhadap pengikatan pesawat dapat dilakukan dengan Hipotik. Permasalahan muncul dengan adanya ketentuan pada Undang-Undang tersebut dimana pengikatan Hipotik atas pesawat haruslah didaftarkan, sementara peraturan terkait pendaftaran yang dimaksud tidak pernah ada hingga saat ini. Hal tersebut menyebabkan ketidakpastian Hukum atas pengikat berbentuk Hipotik atas pesawat dan melemahkan perlindungan atas kreditor dalam hal ini didunia perbankan.

### **1. Objek Pesawat Udara sebagai Jaminan Fidusia**

Gerald. G. Thain mengemukakan jaminan adalah sesuatu yang mempunyai nilai dari debitor yang disertakan dalam perjanjian, untuk menjamin hutang debitor. (Gerald. G Thain, 1998). Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia menyatakan bahwa Jaminan Fidusia adalah hak jaminan atas benda bergerak baik yang berwujud maupun yang tidak berwujud dan benda tidak bergerak khususnya bangunan yang tidak

dapat dibebani hak tanggungan (Pasal 1 ayat 2). Berdasarkan ketentuan tersebut setidaknya ada 3 (tiga) kriteria benda yang dapat dijadikan objek jaminan Fidusia yaitu:

- a. Benda bergerak yang berwujud
- b. Benda bergerak yang tidak berwujud
- c. Benda tidak bergerak berupa bangunan yang tidak dapat dibebani hak tanggungan

Sebagaimana diketahui Pesawat udara adalah suatu benda yang berwujud dan dapat bergerak sehingga memenuhi kriteria sebagai objek jaminan fidusia. Namun demikian Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia memberikan larangan untuk melakukan pengikatan pesawat udara secara keseluruhan yaitu sebagai mesin atau alat yang dapat terbang. Akan tetapi, meneliti lebih jauh ketentuan Fidusia tidak terdapat larangan dilakukannya pengikatan seluruh barang bergerak yang menyusun suatu pesawat udara. Dengan demikian atas seluruh komponen dalam suatu struktur pesawat terbang yang merupakan benda bergerak yang berwujud dapat dijadikan jaminan hutang bagi kreditor dengan cara Lembaga Jaminan Fidusia. Contoh beragam Komponen-Komponen utama yang menyusun suatu pesawat adalah sebagai berikut ([PT.Dirgantara Indonesia \(Persero\)](http://www.indonesianareospace.com), <http://www.indonesianareospace.com> diakses pada 16 Maret 2019 Pukul 14.42 WIB):

- a. Sayap (*wing*) yang terdiri dari *Outer-Wing*, *Wing- Fairing* dan *Wing – Box*
- b. Hidung Pesawat yang terdiri dari *Fuselage* dan *GearBox*
- c. Kabin Pesawat (*Cabin*)
- d. Ekor Pesawat dan Mesin yang berupa *Main – Engine*, *Door Engine*, *Propeler*, *Stabilizier*

## 2. Pembuatan Akta Fidusia atas Komponen Pesawat Udara

Dalam proses pembentukan Lembaga Jaminan Fidusia, terdapat asas yang harus dipenuhi berupa asas spesialisitas, yaitu adanya suatu barang yang jelas dan dapat diidentifikasi bentuk dan kepemilikannya. Dalam praktik pemberian kredit perbankan, uraian benda objek jaminan yang dibebani fidusia harus disebutkan secara lengkap. (Purnamasari, 2011: 91).

Terkait hal tersebut, dalam hal kreditor (Bank) hendak menerima Pesawat Udara sebagai jaminan hutang debitor, maka asas spesialisitas dapat terpenuhi dengan melengkapi identitas setiap komponen-komponen pesawat yang dimaksud beserta dengan bukti kepemilikannya, baik rangka dan badan pesawat hingga mesin-mesin dan peralatan pendukungnya beserta seluruh faktor dan invoice yang menjadi bukti kepemilikan atas pesawat tersebut. Dalam hal mesin-mesin yang menjelaskan jenis mesin dan nilai objek setiap mesin tersebut atau nilai total objek mesin yang dijaminan berikut lokasi atau tempat mesin tersebut disimpan. (Purnamasari, 2011: 91).

### 3. Pendaftaran akta Fidusia atas Komponen Pesawat Udara

Sesuai ketentuan perundang-undangan terkait Fidusia, dalam proses pembentukan Lembaga Jaminan Fidusia harus memenuhi syarat publisitas, yaitu dengan dilakukannya pendaftaran. Berbeda hanya dengan ketentuan pendaftaran Akta Hipotik yang mengatur adanya perbedaan antara pendaftaran Akta Hipotik atas tanah dengan Hipotik atas Pesawat Udara, Undang-Undang Fidusia mengatur bahwa proses pendaftaran barang jaminan yang diikat Fidusia harus didaftarkan ke Kantor Pendaftaran Fidusia tanpa terkecuali. Pada Praktiknya dunia perbankan yang memilih melakukan pengikatan jaminan pesawat udara menggunakan Hipotik dan mengalami kesulitan dalam proses pendaftaran Hipotik atas Pesawat dikarenakan tidak adanya ketentuan yang mengatur Kantor Pendaftaran Hipotik atas Pesawat. Namun, dalam hal pengikatan dilakukan menggunakan Fidusia maka berdasarkan Pasal 14 Undang-Undang Fidusia, telah ditentukan bahwa Kantor Pendaftaran Fidusia adalah pihak yang berwenang menerima pendaftaran seluruh objek jaminan yang dibebankan Fidusia akan menertbitkan dan menyerahkan kepada Penerima Fidusia Sertifikat Jaminan Fidusia atas seluruh komponen Pesawat dan pada tanggal yang sama tersebut lahirlah Jaminan Fidusia atasnya.

### 4. Perlindungan Hukum Kreditor atas komponen Pesawat Udara sebagai Jaminan Kredit

J.P Honig mengemukakan dalam jurnal internasionalnya bahwa adanya pemberian suatu tanda nasionalitas serta kewajiban pendaftaran pada negara tertentu, maka pesawat udara dianggap mempunyai status khusus dimana atas pesawat udara yang diterapkan ketentuan khusus tentang perolehan (*acquisition*) dan pengasingan (*alienation*) yang tidak berlaku pada benda bergerak lainnya serta pesawat udara tunduk pada peraturan hukum tentang penahann dan penyitaan (*attachment*) yang berbeda dengan benda bergerak lainnya serta perlindungan hukum yang kuat bagi para pihak yang menerima jaminan pesawat udara. (J.P Honig, 1957).

Pengertian perlindungan hukum sendiri mempunyai arti bahwa suatu perlindungan yang diberikan terhadap subyek hukum dalam bentuk perangkat hukum baik yang bersifat preventif maupun bersifat represif, baik yang tertulis maupun tidak tertulis. Dengan kata lain perlindungan hukum sebagai suatu gambaran dari fungsi hukum, yaitu konsep dimana hukum dapat memberikan suatu keadilan, ketertiban, kepastian, kemanfaatan dan kedamaian. (Rahayu, 2009). Bentuk perlindungan hukum yang diberikan oleh suatu negara memiliki dua sifat, yaitu bersifat pencegahan (*Prohibited*) dan bersifat hukuman (*sancation*). (La Porta, 1999:9).

Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Fidusia juga menjelaskan bahwa Pemegang Jaminan Pesawat udara mendapat perlindungan hukum sebagai berikut:

a. *Droit de suit* dan Hak Eksekutorial

Pasal 11 ayat 1 Undang-Undang Fidusia mengatur bahwa benda yang dibebani dengan Jaminan Fidusia wajib didaftarkan, hal ini terkait dengan konsep pemberian Jaminan Fidusia yang berupa penyerahan hak kebendaan. Sifat hak kebendaan salah satunya adalah *Zaakgevoeld* atau *Droit de suit* (mengikuti bendanya) hal ini berarti bahwa dimanapun benda tersebut berada dalam kekuasaan siapapun, hal kebendaan tetap berada ditangan pemilik jaminan Fidusia.

b. *Droit de preferen* atau Hak Preferensial

Sifat kedua dari Hak Kebendaan adalah *Droit de Preferen* yaitu hak mendahului. Hal ini berarti bahwa pemegang hak kebendaan dapat menerima pengembalian hutangnya lebih dulu daripada kreditor-kreditor lain. dengan demikian bilamana atas komponen pesawat udara telah dilakukan pendaftaran dalam Buku Daftar Fidusia maka lahirlah hak jaminan kebendaan berupa hak preferensial bagi kreditor. Dengan kata lain bank sebagai pemegang hak kebendaan atas seluruh komponen pesawat udara tersebut dapat memperoleh pelunasan hutangnya secara penuh tanpa terpengaruh adanya kreditor lain, bilamana debitor wanprestasi. Hak ini memberikan perlindungan penuh kepada kreditor disbanding lain yang bersifat konkuren, sebagaimana halnya bila pengikatan pesawat udara dilakukan dengan hipotik yang tidak didaftarkan.

Debitor mendapat perlindungan berupa penangguhan pembayaran sebelum dilaksanakannya penjualan pesawat udara tersebut apabila debitor wanprestasi, dengan dimaksud memberi kesempatan padanya untuk membayar hutangnya, dan kreditor mempunyai hak untuk menuntut kekurangannya jika hasil penjualan pesawat udara tidak mencukupi. Jika hasil penjualan melebihi hutang, maka kreditor harus membayar kelebihan tersebut kepada debitor namun sebelumnya ia berhak menutupi biaya-biaya yang telah dikeluarkan dalam rangka penyitaan dan penjualan pesawat tersebut.

Dalam praktik perjanjian kredit perbankan sesungguhnya terbuka kemungkinan untuk dilakukan pembebanan jaminan Fidusia atas barang jaminan berupa komponen-komponen yang menyusun suatu pesawat udara. Jaminan mana memberikan perlindungan hukum yang lebih disbanding pengikatan bentuk lain, dengan terkandungnya sifat hak kebendaan dalam jaminan Fidusia tersebut.

## D. Simpulan

Pengikatan Pesawat Udara sebagai jaminan hutang secara Fidusia dalam perjanjian kredit perbankan dapat dilaksanakan dengan mengacu pada ketentuan perundang-undangan yang berlaku dimana pengikatan tidak dilakukan atas

pesawat udara sebagai keseluruhan melainkan atas seluruh komponen pesawat udara yang membentuk suatu pesawat udara dan dengan menggunakan Lembaga jaminan fidusia akan terdapat kepastian adanya perlindungan hukum yang kuat bagi kedua pihak dalam hal di dunia perbankan.

#### E. Saran

Pemerintah dan pembuat Undang-Undang Penerbangan sebaiknya melakukan peninjauan kembali atas Undang-Undang Penerbangan Nomor 1 Tahun 2009 terkait mengenai pesawat udara dijaminan sesuai kepentingan internasional. seperti yang telah dijelaskan dalam penulisan ini bahwa Undang-Undang Penerbangan ini tidak menyebutkan dengan tegas mengenai Lembaga jaminan yang digunakan. Sehingga diperlukan aturan tambahan mengenai Lembaga jaminan yang digunakan agar dalam prakteknya baik pihak kreditur maupun debitur dapat mentaati aturan yang berlaku dan dapat mencegah timbulnya kerancuan.

### DAFTAR PUSTAKA

#### Buku

- Gunawan Widjaja dan Ahmad Yani. 2000. *Jaminan Fidusia*. Jakarta: Raja Grafindo Persada
- H.K Martono, dan Agus Pramono. 2013. *Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional*. Jakarta: PT. Rajagrafindo Persada.
- J. Satrio. 2004. *Hukum Jaminan Kebendaan*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Munir Fuady. 2003. *Jaminan Fidusia*: Bandung: Citra Aditya Bakti. Cetakan ke-2.
- Ny. Frieda Husni Hasbullah. 2009. *Hukum Kebendaan Perdata – Hak – Hak yang memberi Jaminan* Jakarta: CV Indhill Co
- Purnamasari, Irma Devita .2011. *Panduan Lengkap hukum praktis populer : kiat-kiar cerdas, mudah dan bijak memahami masalah hukum jaminan perbankan*. Bandung: Kaifa.
- Soedjono Dirdjodisworo. 2003. *Hukum Perusahaan mengenai Hukum Perbankan di Indonesia*, Yogyakarta: CV. Mandar Maju
- Seojono Soekanto dan Sri Mamudji. 2011. *Penelitian Hukum Normatif*. Jakarta: Raja Grafindo Persada.

#### Jurnal

- Adita Mirza, 1998. "Pesawat Udara Sebagai Jaminan Hutang Dalam Perjanjian Kredit Perbankan". *Jurnal Program Kekhususan 1 Universitas Indonesia*.
- Gerald G. Thain, 1998, "A Basic Outline of the Law of Secured Transaction". *International Journal of Law Vol 5*.

- Getar Danishwara dan Anugrah Akbar Darmawan, 2014. "Regulasi Terhadap Bentuk Jamina Kebendaan atas Pessawat Terbang Sebagai Obyek Jaminan Hutang dalam Kredit Perbankan". *Jurnal Fakultas Hukum Universitas Sebelas Maret Surakarta* Vol 48.
- Gerald G. Thain, 1998, "A Basic Outline of the Law of Secured Transaction". *International Journal of Law* Vol 5.
- John C. Cooper, 1950 "Journal International of Air Law and Commerce." Vol 17 Issue 3.
- J.P Honig, 1957 "Jurnal International The Legal Status Of Aircraft" Vol 61 Issues 553.
- La Porta, 2014 "Jurnal of Financial Economics". *International Journal of Business, Economics, and Law*. Vol. 2 Issue I ( June).
- Leonard J. Theberge, 1980. "Law and Economic Development, *Journal of International Law and Policy*". Vol 9. dalam *Jurnal Hukum Bisnis*, Vol 22, Jakarta, 2003
- Thobby Wakarmamu. 2015 ."Legal Protection For Creditors in Credit bank Agreement With Guarantee on The Liability Rights That have Not been officialy Registered". artikel pada *Journal of law, Policy and globalization*. Vol 44.
- Siti Malikhatun Badriyah..2014" Problematika Pesawat Udara Sebagai Jaminan pada Perjanjian Kredit dalam Industri Penerbangan". *Jurnal Fakultas Hukum Universitas Diponegoro* Jilid 43 Nomor 4.

#### **Artikel**

- PT. Dirgantara Indonesia (Persero), <http://www.indonesianareospace.com> diakses pada 16 Maret 2019 Pukul 14.42 WIB