

PENGATURAN PESAWAT UDARA SEBAGAI OBYEK JAMINAN KREDIT*

I Nyoman Ganang Bayu Weda**

I Made Sarjana***

Suatra Putrawan****

Program Kekhususan Hukum Bisnis Fakultas Hukum Universitas
Udayana

Abstrak

Sejak diundangkannya Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan memberikan dampak pada pembebanan jaminan, dikarenakan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan tidak mengatur mengenai pembebanan jaminan pesawat udara (norma kosong), sehingga menimbulkan suatu ketidakpastian hukum, oleh karena itu timbul perbedaan penafsiran tentang lembaga jaminan yang mana digunakan dalam pembebanan jaminan suatu pesawat udara. Berdasarkan uraian diatas, adapun permasalahan yang dibahas adalah bagaimana pengaturan pembebanan jaminan kebendaan terhadap pesawat udara di Indonesia dan bagaimanakah sistem pendaftaran pemberian jaminan kebendaan terhadap pesawat udara sebagai jaminan kredit ditinjau dari Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Metode penelitian yang digunakan dalam skripsi ini adalah penelitian hukum normatif dengan menggunakan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan analisis konsep hukum.

Hasil penelitian menunjukkan bahwa Pengaturan pembebanan jaminan kebendaan terhadap pesawat udara tidak diatur secara jelas. Jaminan Hipotek merupakan lembaga yang paling relevan untuk pesawat udara dikarenakan pesawat udara memiliki bobot ukuran yang lebih dari 20 m³ dan harus memiliki tanda pendaftaran (Pasal 24 UU Penerbangan) yang menjadikannya benda tidak

* Tulisan ini merupakan ringkasan skripsi dengan Pembimbing I Dr. I Made Sarjana, SH.,MH dan Pembimbing II Suatra Putrawan, SH.,MH

** Penulis Pertama I Nyoman Ganang Bayu Weda Mahasiswa FH Udayana, Email : ganang_bayu@yahoo.com

*** Penulis Kedua Dr. I Made Sarjana, SH.,MH adalah Dosen Fakultas Hukum Universitas Udayana

**** Penulis Ketiga Suatra Putrawan, SH.,MH adalah Dosen Fakultas Hukum Universitas Udayana

bergerak sebagaimana halnya kapal laut (Pasal 314 KUH Dagang) serta diperkuat dengan Penjelasan Pasal 15 ayat (3) UU Jabatan Notaris ditegaskan bahwa Notaris memiliki kewenangan lain yaitu membuat akta hipotek pesawat terbang. Pendaftaran jaminan sebagai pemenuhan asas publisitas untuk melindungi pihak ketiga dari kemungkinan yang merugikan sebagaimana diatur dalam Pasal 1179 KUH Perdata.

Kata Kunci : Pembebanan jaminan, pesawat udara, kredit

Abstract

Since the enactment No. 1 of 2009 about Aviation affects the imposition of collateral, amended by the enactment No. 1 of 2009 About Aviation does not clearly and clearly explain the imposition of aircraft guarantees (empty norms), resulting in a legal uncertainty, hence the different interpretation of the guarantee institution which is used in the imposition of an aircraft assurance. Based on the description above, as for the problems discussed is how the regulation of the loading of material assurance against aircraft in Indonesia and how the registration system granting material security against aircraft reviewed from the enactment No. 1 of 2009 about Aviation.

The research method used in this thesis is normative legal research using legal approach and legal concept analysis approach.

The results of the study show that the regulation of imposition of material guarantees on aircraft is not clearly regulated. Mortgage guarantees are the most relevant institutions for aircraft because aircraft have a weight size of more than 20 m³ and must be registered (Article 24 of the Aviation Law) which makes it immovable as the ship (Article 314 KUH Trade) and strengthened by Explanation of Article 15 paragraph (3) of the Notary Position Act affirms that the Notary has another authority, namely making an airplane mortgage deed. Guarantee registration as fulfillment of the principle of publicity to protect third parties from adverse consequences as stipulated in Article 1179 of the Civil Code.

Keywords : Guarantee loading, aircraft, credit

I. Pendahuluan

1.1. Latar belakang

Globalisasi dalam bidang ekonomi merupakan salah satu sebab adanya suatu peningkatan kebutuhan pesawat udara sebagai alat transportasi yang cukup efektif. Kegiatan ekonomi yang terpengaruh arus globalisasi tersebut memerlukan adanya mobilisasi individu dan pendistribusian barang cepat dan juga hal tersebut dapat ditempuh dengan menggunakan transportasi udara. Semakin meningkatnya kebutuhan akan transportasi udara telah membuat maskapai penerbangan di Indonesia harus meningkatkan pula jasa layanan angkutan udaranya, hal tersebut tentu membutuhkan suatu dana yang cukup apalagi dalam pengadaan pesawat udara tentu memerlukan dana yang besar dikarenakan harga pesawat udara dewasa ini yang sangatlah mahal. Mahalnya harga pesawat udara menyebabkan kecil kemungkinan suatu maskapai penerbangan dapat membeli suatu pesawat udara secara tunai atau dengan modalnya sendiri.¹ Sehingga, dalam hal ini salah satu solusi yang dapat digunakan adalah dengan melalui pihak bank dalam membantu memberikan kredit atas pembelian pesawat udara pada perusahaan penerbangan.

Dijaminkannya pesawat udara dalam pemberian kredit oleh bank mengenai pembebanan jaminan atas pesawat udara dalam praktiknya masih adanya suatu permasalahan, yaitu dalam hal penggolongan kriteria pembebanan jaminan. Mengingat bahwa pesawat udara merupakan kendaraan yang dapat

¹ Siti Malikhatun Badriyah, 2014, *Problematika Pesawat Udara Sebagai Jaminan Pada Perjanjian Kredit Dalam Pengembangan Industri Penerbangan*, Jurnal Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, URL <https://ejournal.undip.ac.id/index.php/mmh/article/view/11086/9639>, diakses tanggal 24 Oktober 2018

berpidah/dipindahkan, maka seharusnya pesawat udara digolongkan ke dalam benda bergerak yang dibebani dengan jaminan fidusia. Sedangkan, jika dilihat dari berat bobot total yang dimiliki oleh pesawat udara, pesawat udara memiliki berat bobot yang lebih dari 20 m³, sehingga termasuk benda yang dikecualikan dalam pembebanan jaminan fidusia (Pasal 3 Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia).²

Lahirnya Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, pesawat terbang dan helikopter yang sudah memiliki tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia dapat dibebankan dengan jaminan hipotek dan harus didaftarkan sebagaimana diatur dalam Pasal 12 Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan. Seiring dengan perkembangan zaman, Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tersebut dicabut dan digantikan dengan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (selanjutnya di singkat UU Penerbangan). Dalam UU Penerbangan tersebut tidak mengatur mengenai pembebanan jaminan kebendaan berupa pesawat udara namun, UU penerbangan hanya mengatur pendaftaran kepemilikan atas pesawat udara dan helikopter. Akibatnya, kreditur tidak memiliki *hak preference* untuk melaksanakan hak-haknya apabila debitur wanprestasi.

Berdasarkan uraian diatas terdapat adanya suatu norma kosong dalam UU Penerbangan mengenai pembebanan jaminan kebendaan atas pesawat udara, maka diperlukannya suatu penelitian hukum yang bersifat normatif untuk mengkaji dengan menuangkan

² Irma Devita Purnamasari, 2014. *Hukum Jaminan Perbankan*. Cet. I, Kaifa, PT Mizan Pustaka. Ujungberung, Bandung, h. 112.

hasilnya dalam bentuk skripsi dengan judul **“Pengaturan Terhadap Pesawat Udara Sebagai obyek Jaminan Kredit”**.

1.2. Rumusan Masalah

1. Bagaimanakah pengaturan pembebanan jaminan kebendaan terhadap pesawat udara di Indonesia ?
2. Bagaimanakah sistem pendaftaran pemberian jaminan kebendaan atas pesawat udara sebagai jaminan kredit ditinjau dari Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan ?

1.3. Tujuan

Berdasarkan permasalahan yang diuraikan diatas terdapat tujuan dalam penulisan ini yaitu untuk mengetahui pengaturan pembebanan jaminan kebendaan terhadap pesawat udara di Indonesia dan untuk mengetahui bagaimanakah sistem pendaftaran pemberian jaminan kebendaan atas pesawat udara sebagai jaminan kredit ditinjau dari Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

II. Isi Makalah

2.1. Metode penelitian

Penelitian ini menggunakan Penelitian hukum normatif. Peneleitian hukum yang bersifat normatif merupakan penelitian hukum kepustakaan yang dilakukan dengan meneliti bahan hukum primer dan sekunder, menggunakan pendekatan perundang-undangan dan pendekatan analisis konsep hukum, dibuat dengan

mengkaji semua undang-undang dan regulasi yang menyangkut mengenai isu hukum yang dilakukan.³

2.2. Pembahasan

2.2.1. Pengaturan Pembebanan Jaminan Kebendaan Terhadap Pesawat Udara

Pengaturan pembebanan jaminan kebendaan terhadap pesawat udara tidak diatur dalam UU Penerbangan, dalam Pasal 71 UU Penerbangan menjelaskan bahwa “Objek pesawat udara dapat dibebani dengan kepentingan internasional yang timbul akibat perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan, perjanjian pengikatan hak bersyarat, dan/atau perjanjian sewa guna usaha”. Kepentingan Internasional adalah suatu kepentingan yang didapat oleh kreditor yang timbul dikarenakan Perjanjian Pemberian Hak Jaminan Kebendaan, Perjanjian Pengikatan Hak Bersyarat dan/atau Perjanjian Hak Sewa Guna Usaha. Hal tersebut tunduk pada Konvensi Cape Town 2001.⁴ Kemudian dalam pasal 72 UU Penerbangan ditegaskan bahwa, “Perjanjian yang dilakukan sebagaimana dimaksud dalam Pasal 71 dapat dibuat berdasarkan hukum yang dipilih oleh para pihak pada perjanjian tersebut.” Ketentuan ini memberikan kemungkinan bagi para pihak untuk memilih hukum Indonesia dalam Perjanjian Pemberian Hak Jaminan Kebendaannya. Mengenai hal tersebut maka, para pihak harus memilih lembaga jaminan yang ada sesuai ketentuan hukum nasional. Dalam Buku II KUH Perdata tidak mengatur mengenai

³ R. Soejono Soekanto, 2013, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, Cet. XV, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, hal. 23.

⁴ Prita Amalia, 2016, *Industri Penerbangan Di Indonesia (Aspek Hukum Pasca Cape Town Convention 2001)*, Cet. I, Refika Aditama, Bandung, h.111.

penggolongan benda atas pesawat udara. Pasal 509 KUH Perdata menjelaskan barang bergerak karena sifatnya adalah barang yang dapat berpindah atau dipindahkan. Pesawat udara dapat berpindah atau dipindahkan sehingga tergolong benda bergerak. Namun, dikarenakan suatu pesawat udara harus memiliki tanda pendaftaran dan kebangsaan yang diatur dalam Pasal 24 UU Penerbangan seperti halnya kapal laut (314 KUH Dagang) yang menjadikan pesawat udara sebagai benda tidak bergerak, oleh karena itu masih menjadi problema mengenai penggolongan benda atas pesawat udara. Di Indonesia, terdapat 4 jenis lembaga jaminan kebendaan yaitu jaminan gadai, jaminan fidusia, jaminan hak tanggungan, dan jaminan hipotik.⁵ Dalam setiap lembaga jaminan tersebut mempunyai ciri-ciri dan obyeknya masing-masing.

Lembaga jaminan dalam bentuk gadai apabila dikaitkan dengan pesawat udara sebagai objek jaminan tidaklah cocok, dikarenakan objek pembebanan gadai yang berupa benda bergerak yaitu berada di bawah kekuasaan kreditur yang tentunya merugikan bagi pihak debitur sebab, debitur tentu membutuhkan suatu pesawat udara tersebut untuk beroperasi agar mendapatkan penghasilan. Maka, lembaga jaminan gadai tidak cocok untuk dijadikan sebagai objek pembebanan jaminan kebendaan atas pesawat udara. Begitu pula dengan pembebanan jaminan hak tanggungan bahwa objek hak tanggungan adalah hak atas tanah dan benda-benda lain yang merupakan satu kesatuan dengan tanah sebagaimana disebutkan dalam Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1996 mengenai Hak Tanggungan Atas Tanah Beserta Benda-Benda yang Berkaitan

⁵ Zaeni Asyhadie dan Rahma Kusumawati, 2018, *Hukum Jaminan di Indonesia (Kajian berdasarkan Hukum Nasional dan Prinsip Ekonomi Syariah)*, Cet. I, PT Rajagrafindo Persada, Mataram, h. 283.

dengan Tanah. Maka, Pesawat udara tidak bisa dijadikan objek lembaga jaminan hak tanggungan dikarenakan bukan merupakan objek jaminan hak tanggungan.

Mengenai jaminan fidusia, dalam Pasal 3 huruf c UU Jaminan Fidusia dijelaskan secara tegas bahwa UU Jaminan Fidusia tidak berlaku bagi hipotik pesawat udara serta dilihat dari berat bobot pesawat udara yang tentunya lebih dari 20 m³ membuat pesawat udara dikecualikan dalam jaminan fidusia, sebagaimana halnya dengan kapal laut.

Mengenai jaminan hipotik, hipotik adalah suatu hak jaminan kebendaan atas benda-benda tidak bergerak untuk mengambil penggantian daripadanya bagi pelunasan suatu perikatan. Dari pengertian tersebut Objek dari hipotik adalah benda tidak bergerak serta ditegaskan kembali dalam pasal 1167 KUHPerdara yang melarang hipotik pada benda bergerak.

Jaminan Hipotek merupakan jaminan yang paling relevan, dikarenakan pesawat udara memiliki sifat kekhususan (*sui generis*). Hal tersebut dikarenakan pesawat udara mempunyai tanda pendaftaran dan tanda kebangsaan yang sebagaimana diatur dalam Pasal 24 UU Penerbangan.⁶ Diwajibkannya memiliki tanda pendaftaran dan kebangsaan menjadikan pesawat udara sebagai benda tidak bergerak. Suatu pesawat udara jika dilihat dari segi sifatnya yang berpindah atau dipindahkan memang dapat digolongkan sebagai suatu benda bergerak (Pasal 509 KUH Perdata). Namun, apabila dilihat dari segi berat bobot total pesawat udara yang lebih dari 20 m³ yang memperkuat penjelasan bahwa pesawat udara

⁶ Rachmadi usman, 2016, *Hukum Jaminan Keperdataan*, Cet. III, Sinar Grafika, Jakarta, h. 307.

dikategorikan menjadi benda tidak bergerak sebagaimana halnya Kapal laut. Pasal 314 KUHD menjelaskan bahwa Kapal Indonesia yang berukuran lebih dari 20 m³, dapat dibukukan dalam suatu register kapal menurut ketentuan Undang-undang yang akan ditetapkan tersendiri. Dengan dilakukannya pendaftaran kapal, akibat hukum yang penting adalah bahwa terhadap kapal yang terdaftar itu status hukumnya dipersamakan dengan barang-barang tak bergerak. Maka, dari penjelasan tersebut pesawat udara dapat diikatkan dengan jaminan Hipotek.

Hal tersebut dipertegas lagi pada Pasal 1171 KUH Perdata lembaga jaminan hipotek harus dibebankan atas akta autentik yang dibuat dihadapan pejabat berwenang dalam hal ini adalah notaris, untuk memperjelas hal tersebut, jika dilihat dalam Penjelasan Pasal 15 ayat (3) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2014 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2004 Tentang Jabatan Notaris menjelaskan kewenangan lain Notaris yaitu salah satunya membuat akta hipotek pesawat terbang. Dari penjelasan tersebut, Notaris secara tegas berwenang membuat suatu akta hipotek pesawat terbang. Kewenangan notaris dalam membuat akta hipotek pesawat terbang memberikan suatu perlindungan hukum dan kepastian hukum bagi para pihak. Oleh karena itu, lembaga jaminan yang paling relevan untuk pesawat udara adalah jaminan hipotek.

2.2.2.Sistem Pendaftaran Pemberian Jaminan Kebendaan Terhadap Pesawat Udara Sebagai Jaminan Kredit Ditinjau Dari Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

Pengaturan terhadap sistem pendaftaran pemberian jaminan kebendaan terhadap pesawat udara sebagai jaminan kredit tidak diatur dalam UU Penerbangan, namun mengikuti pengaturan pembebanan jaminan atas pesawat udara yaitu hipotek yang diatur dalam Pasal 1162 sampai dengan 1232 KUH Perdata.

Dalam Pasal 1171 KUH Perdata menjelaskan bahwa pembebanan hipotek harus dilakukan dengan akta autentik yang dibuat di hadapan pejabat yang berwenang dalam hal ini adalah notaris. Kepentingan debitur terlindungi apabila perjanjian hipotek dilakukan dengan akta hipotek, hal tersebut termuat dalam Penjelasan Pasal 15 ayat (3) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 Tahun 2014 Tentang Perubahan Atas Undang-Undang Nomor 30 Tahun 2004 Tentang Jabatan Notaris menjelaskan bahwa notaris berwenang dalam pembuatan akta hipotek pesawat udara.

Pasal 1179 KUH Perdata menjelaskan bahwa pendaftaran hipotek harus dilakukan dalam daftar-daftar umum yang disediakan untuk itu. dalam hal itu yaitu, dilakukan dalam “Buku Daftar Hipotek Pesawat Udara” yang disediakan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Udara, atau pejabat yang ditunjuk oleh Menteri dengan ancaman batal demi hukum. Perjanjian hipotek pesawat udara baru mengikat pada pihak ketiga pada saat didaftarkan dalam “Buku Daftar Hipotek Pesawat Udara”, sedangkan kreditor dan debitor terikat terhitung sejak ditandatangani para pihak di depan notaris.⁷ Pendaftaran perjanjian hipotek pesawat udara dilakukan oleh pejabat Direktorat Jendral Perhubungan Udara atau Pejabat yang ditunjuk oleh Menteri serta memiliki fungsi dan tugas untuk memberikan

⁷ H. K. Martono dan Agus Pramono, 2016, *Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional*, Cet. II, PT RajaGrafindo Perdata, Jakarta, h. 282.

sertifikat hipotek pesawat udara (SHPU), menyimpan dan memelihara serta menghapuskan pendaftaran perjanjian hipotek pesawat udara. Pendaftaran yang dilakukan harus memuat tanggal pendaftaran, alamat terakhir Kreditor maupun Debitor secara lengkap, jangka waktu pelunasan utang, dan persyaratan-persyaratan pembebanan utang. Pendaftaran hipotek pesawat udara merupakan kewajiban dengan ancaman batal demi hukum.

Pendaftaran perjanjian hipotek diatur didalam Pasal 1179 KUH Perdata dilakukan untuk memenuhi asas publisitas dan spesialisitas sebagai perlindungan kepentingan pihak ketiga. Pendaftaran dilakukan agar pihak ketiga dapat mengetahui berapa nilai sisa harga pesawat udara yang dihipotekkan, sehingga pihak ketiga dapat mengantisipasi dan dapat menghindari apabila terjadi suatu kerugian.

III. Penutup

3.1. Kesimpulan

1. Pengaturan pembebanan jaminan kebendaan atas pesawat udara di Indonesia berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan tidak menjelaskan mengenai lembaga jaminan apa yang dibebankan untuk pesawat udara. Jaminan Hipotek merupakan lembaga yang paling relevan untuk pesawat udara dikarenakan pesawat udara merupakan benda tidak bergerak yang memiliki bobot yang lebih dari 20 m³ dan bersifat *sui generis*, dikarenakan harus didaftarkan (Pasal 24 UU Penerbangan) serta diperkuat dengan Penjelasan Pasal 15 ayat (3) UU Jabatan Notaris ditegaskan bahwa Notaris memiliki kewenangan lain yaitu membuat akta hipotek pesawat terbang.

2. Sistem pendaftaran pemberian jaminan kebendaan atas pesawat udara sebagai jaminan kredit tidak diatur di dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, sehingga apabila dilihat dari pembebanan jaminan atas pesawat udara, yaitu dijamin dengan cara hipotek, maka untuk pendaftaran pemberian jaminan kebendaan atas pesawat udara adalah dengan dibuatkan akta hipotek pesawat udara oleh Notaris yang didaftarkan pada Buku Daftar Hipotek Pesawat Udara oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara atau pejabat yang ditunjuk oleh Menteri sebagai pemenuhan asas publisitas untuk melindungi pihak ketiga dari kemungkinan yang merugikan sebagaimana diatur dalam Pasal 1179 KUH Perdata.

3.2. Saran

1. Pembentuk Undang-Undang sebaiknya segera membuat suatu peraturan yang secara khusus mengatur mengenai pembebanan jaminan pesawat udara, agar dalam pelaksanaan suatu pembebanan pesawat udara sebagai jaminan kredit dalam pengadaan pesawat udara untuk pengembangan industri penerbangan lebih memberikan kepastian hukum kepada para pihak.
2. Sebaiknya perlu suatu pengaturan terkait pendaftaran pemberian jaminan atas pesawat udara dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan guna memberikan perlindungan hukum kepada pihak kreditur sebagai kreditur preferen dalam suatu pelunasan utang.

IV. Daftar Pustaka

Buku

- Amalia, Prita, 2016, *Industri Penerbangan Di Indonesia (Aspek Hukum Pasca Cape Town Convention 2001)*, Cet. I, Refika Aditama, Bandung.
- Asyhadie, Zaeni dan Rahma Kusumawati, 2018, *Hukum Jaminan di Indonesia (Kajian berdasarkan Hukum Nasional dan Prinsip Ekonomi Syariah)*, Cet. I, PT Rajagrafindo Persada, Mataram.
- Fakultas Hukum Universitas Udayana*, Universitas Udayana, Denpasar.
- Martono, H. K. dan Agus Pramono, 2016, *Hukum Udara Perdata **Internasional** dan Nasional*, Cet II, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta.
- Punamasari, Irma Devita, 2014. *Hukum Jaminan Perbankan*. Cet. I, Kaifa, PT Mizan Pustaka. Ujungberung, Bandung.
- Soekanto, R. Soejono, 2013, *Penelitian Hukum Normatif (Suatu Tinjauan Singkat)*, Cet. XV, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, Universitas Udayana, 2014, *Pedoman Pendidikan*
- Usman, Rachmadi, 2016, *Hukum Jaminan Keperdataan*, Cet. III, Sinar Grafika, Jakarta.

Peraturan Perundang-Undang

- Indonesia. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata
- Indonesia. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956).
- Indonesia. Undang-undang Nomor 4 Tahun 1996 tentang Hak Tanggungan Atas Tanah Beserta Benda-Benda Yang Berkaitan Dengan Tanah (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 42 Tahun 1996. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3632).
- Indonesia. Undang-undang Nomor 10 Tahun 1998 tentang Perubahan Atas Undang-undang Nomor 7 Tahun 1992 Tentang Perbankan (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor

182Tahun 1998.Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3790).

Indonesia. Undang-undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia (Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 168 Tahun 1999. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 3889).

Karya Ilmiah

Siti Malikhatun Badriyah, 2014, *Problematika Pesawat Udara Sebagai Jaminan Pada Perjanjian Kredit Dalam Pengembangan Industri Penerbangan*, Jurnal Fakultas Hukum Universitas Diponegoro.