

PENGATURAN PEMBEBANAN JAMINAN DAN EKSEKUSI PESAWAT UDARA SEBAGAI OBJEK JAMINAN DALAM MEMPEROLEH FASILITAS KREDIT

Ni Putu Dewi Intan Cahyani, Fakultas Hukum Universitas Udayana, e-mail:
cahyanidewiintan131@gmail.com

I Made Sarjana, Fakultas Hukum Universitas Udayana, e-mail:
made_sarjana@unud.ac.id

DOI: KW.2025.v14.i04.p4

ABSTRAK

Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi sejauh mana perlindungan hukum yang diberikan kepada kreditur apabila pesawat udara dijadikan jaminan untuk memperoleh fasilitas kredit, serta kejelasan aspek hukum mengenai pengaturan pemberian jaminan berupa benda-benda di atas pesawat udara dalam suatu perjanjian. upaya untuk memperoleh kredit. Kajian ini berfokus pada penelusuran hukum dan konsep hukum melalui penerapan metodologi penelitian hukum normatif. Temuan penelitian ini menunjukkan bahwa undang-undang yang berkaitan dengan jaminan pesawat masih bersifat ambigu. Hal ini terjadi karena pesawat udara memiliki kualitas yang unik, dan penggunaan agunan hipotek merupakan tindakan terbaik mengingat persyaratan UU 1/2009 mengenai tanda registrasi dan kewarganegaraan membuat pesawat udara memenuhi syarat sebagai barang tidak bergerak. Selain itu, karena berat keseluruhan pesawat melebihi 20 m³, maka pesawat tersebut dapat dianggap sebagai benda tidak bergerak, seperti kapal, untuk keperluan jaminan hipotek. Pesawat udara yang dijaminakan itu harus diasuransikan oleh debitur atau penerima hipotek, dan bilamana hilang atau musnah, kreditur berhak mengajukan klaim asuransi.

Kata Kunci: Kepastian Hukum, Jaminan Hipotek, Pesawat udara

ABSTRACT

This study aims to evaluate the extent of legal protection provided to creditors when aircraft are used as collateral to obtain credit facilities, as well as the clarity of legal aspects regarding the regulation of providing collateral in the form of objects on an aircraft in an agreement to obtain credit. This study focuses on tracing the law and legal concepts through the application of normative legal research methodology. The findings of this study show that the laws relating to aircraft collateral are still ambiguous. This is because aircraft have unique qualities, and the use of mortgage collateral is the best course of action given that the requirements of Law 1/2009 regarding registration marks and nationality qualify aircraft as immovable property. In addition, as the overall weight of the aircraft exceeds 20 m³, it can be considered an immovable object, such as a ship, for the purposes of mortgage collateral. The pledged aircraft must be insured by the debtor or mortgagee, and in case of loss or destruction, the creditor has the right to file an insurance claim.

Key Words: Legal Certainty, Mortgage Collateral, Aircraft

I. Pendahuluan

1.1. Latar Belakang Masalah

Jaminan dapat diartikan sebagai tanggung jawab yang diberikan kepada pihak yang menyediakan kredit untuk memastikan bahwa peminjam akan memenuhi kewajibannya sesuai dengan perjanjian keuangan yang telah diselesaikan. Kitab Undang-Undang Hukum Perdata sudah diatur secara rinci dalam regulasi jaminan. Pasal 1131 KUHPerdata menyatakan bahwa setiap harta, baik yang memperoleh maupun yang kehilangan nilainya, termasuk harta yang dimiliki oleh orang yang mengelola uang mau tidak mau, baik saat ini maupun di masa depan menjadi jaminan untuk kewajiban yang dimilikinya dalam transaksi individu. Oleh karena itu, ada tanggung jawab bagi peminjam untuk menjamin pembayaran utang yang telah diakui, dengan semua asetnya menjadi jaminan atas utang tersebut, baik yang telah dimilikinya serta yang akan diperoleh di masa depan. Penafsiran ini menegaskan bahwa pemberi pinjaman memiliki hak untuk menggunakan properti yang dimiliki oleh peminjam sebagai jaminan, meskipun hal itu tidak secara jelas diatur dalam perjanjian sebelumnya.

Berdasarkan situasi tersebut, fasilitas kredit dapat diperoleh dengan menggunakan pesawat udara dan helikopter terdaftar milik warga negara Indonesia sebagai jaminan. Hal ini sesuai dengan aturan yang tertuang dalam Undang-Undang Penerbangan Nomor 15 Tahun 1992. Penggunaan helikopter dan pesawat udara sebagai jaminan hipotek tunduk pada persyaratan pelaporan sebagaimana tercantum dalam Pasal 12 undang-undang tersebut. Undang-undang penerbangan belum secara tegas menyatakan bagaimana hipotek atas pesawat harus dianggap mempunyai kekuatan hukum. Pendekatan yang beragam telah diajukan mengenai badan yang sesuai untuk memberikan jaminan atas pesawat udara, mengikuti prinsip-prinsip hukum jaminan yang berlaku di Indonesia. Kekurangan pedoman ini menyebabkan ketidakpastian hukum karena sifat unik pesawat udara yang bisa dipindahkan secara fisik. Dalam konteks fisik, pesawat udara dianggap sebagai benda bergerak yang dapat dijamin melalui mekanisme fidusia. Namun, proses pemberian jaminan fidusia pada pesawat udara secara keseluruhan tidak dapat dilakukan di lembaga pendaftaran fidusia karena ketentuan dalam undang-undang yang mengecualikan pesawat udara dianggap menjadi obyek yang bisa dijamin melalui fidusia. Dengan demikian, pendaftaran jaminan fidusia melalui pesawat udara dengan menyeluruh tidak dapat direalisasikan di lembaga pendaftaran yang bersangkutan.¹

Berdasarkan evaluasi terhadap ukuran total pesawat udara yang melebihi 20m³, dapat disimpulkan bahwa seperti halnya kapal laut, pesawat terbang tergolong benda tidak bergerak. Menurut Pasal 314 Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD), kapal Indonesia berukuran lebih dari 20 m³ harus didaftarkan dalam suatu registri kapal, sesuai dengan ketentuan hukum

¹ Andhanaricwari, Duhita Pradnya, Lastuti Abubakar, and Tri Handayani. "Analisis Yuridis Terhadap Praktik Jaminan Pesawat Udara Ditinjau Dari Hukum Jaminan Indonesia." *De Lega Lata: Jurnal Ilmu Hukum* 6, no. 1 (2021): 65-79.

yang akan ditetapkan secara khusus. Melalui proses pendaftaran ini, penting untuk memahami bahwa kapal yang sudah terdaftar akan memiliki status hukum yang serupa dengan benda tidak bergerak.² Berdasarkan interpretasi tersebut, bisa disimpulkan pesawat udara mungkin saja dianggap sebagai obyek yang dapat dijamin. Hal ini mengindikasikan bahwa belum ada regulasi yang secara tegas mengatur penggunaan pesawat udara sebagai jaminan, meskipun ada larangan terhadap penggunaan jaminan fidusia pada pesawat udara.

Penelitian ini bermula dari pemahaman yang telah ada mengenai penggunaan pesawat udara menjadi bentuk jaminan pada kerangka hukum yang mengatur jaminan yang ada di Indonesia. Meskipun topik ini telah dibahas dalam beberapa penelitian sebelumnya yang mengulas penggunaan pesawat udara menjadi obyek jaminan kredit, penelitian ini menyoroti aspek yang berbeda.

Fokus utama penelitian ini adalah untuk menyelidiki aturan yang mengatur praktik penimbunan jaminan dalam proses pemberian kredit dan pengaturan perlindungan hukum yang diberikan kepada kreditur saat menjalankan proses eksekusi terhadap pesawat udara yang dijadikan jaminan dalam transaksi kredit. Studi sebelumnya yang relevan telah dilakukan oleh: (1) I Nyoman Ganang Bayu Weda, I Made Sarjana dan Suatra Putrawan, studi yang berjudul "Pengaturan Pesawat Udara sebagai Obyek Jaminan Kredit".³ Dalam studi ini, Penelitian ini berfokus pada undang-undang yang mengatur batasan penggunaan agunan tersebut pada pesawat udara di Indonesia, serta tata cara pendaftaran pemberian agunan kebendaan pesawat udara sebagai agunan kredit; Kemudian (2) Siti Malikhatun Badriyah, studi yang berjudul "Problematika Pesawat Udara Sebagai Jaminan pada Perjanjian Kredit dalam Pengembangan Industri Penerbangan".⁴ Penelitian ini berpusat pada penggunaan pesawat udara sebagai agunan dalam transaksi kredit dianalisis dalam konteks perkembangan industri penerbangan. Perlindungan hukum yang ditawarkan kepada para pihak yang bertransaksi kredit juga dimasukkan dalam penelitian.

1.2. Rumusan Masalah

Sehubungan dengan latar belakang tersebut, dalam studi ini kajian berfokus pada 2 (dua) permasalahan, sebagai berikut:

1. Bagaimana aturan yang mengatur penggunaan pesawat terbang sebagai biaya jaminan pada saat mengajukan fasilitas pinjaman?
2. Bagaimana aspek perlindungan hukum yang diberikan kepada kreditur dalam proses eksekusi pesawat udara yang dijadikan jaminan untuk mendapatkan fasilitas kredit?

² Weda, I. N. G. B., Nyoman Ganang Bayu, I. Made Sarjana, and Suatra Putrawan. "Pengaturan Pesawat Udara Sebagai Obyek Jaminan Kredit." *Kertha Semaya: Journal Ilmu Hukum* 2 (2018).

³ Weda, I. N. G. B., Nyoman Ganang Bayu, I. Made Sarjana, and Suatra Putrawan., *loc.cit.*

⁴ Badriyah, Siti Malikhatun. "Problematika Pesawat Udara Sebagai Jaminan Pada Perjanjian Kredit Dalam Pengembangan Industri Penerbangan." *Masalah-Masalah Hukum* 43, no. 4 (2014): 546-552.

1.3. Tujuan Penulisan

Studi ini bertujuan untuk mengkaji aturan yang mengatur penggunaan biaya jaminan material sebagai jaminan pinjaman kredit pesawat terbang serta perlindungan hukum yang diberikan kepada kreditor dalam prosedur eksekusi pesawat ketika digunakan sebagai jaminan pinjaman. Dalam praktiknya, pesawat terbang sering digunakan sebagai jaminan untuk mendapatkan pembiayaan, di mana biaya jaminan material merujuk pada nilai pesawat yang dijadikan jaminan dalam perjanjian kredit. Aturan yang berlaku mencakup legalitas dan registrasi pesawat sebagai jaminan, penilaian nilai pesawat yang dilakukan oleh pihak independen, serta hak prioritas kreditor dalam klaim atas pesawat tersebut jika terjadi gagal bayar. Di sisi lain, perlindungan hukum terhadap kreditor sangat penting selama proses eksekusi jaminan. Jika debitor tidak dapat memenuhi kewajiban pembayaran, kreditor berhak untuk mengeksekusi pesawat yang dijamin, yang melibatkan prosedur penyitaan dan penjualan pesawat. Proses eksekusi ini diawasi oleh pengadilan untuk memastikan bahwa eksekusi dilakukan secara sah. Selain itu, dalam konteks pesawat yang beroperasi lintas negara, hukum internasional, seperti Konvensi *Cape Town*, turut mengatur tentang pembiayaan pesawat dan prosedur penyitaannya. Dengan demikian, studi ini akan menganalisis bagaimana aturan ini bekerja dalam praktik dan memberikan perlindungan hukum yang jelas bagi kreditor selama proses eksekusi terhadap pesawat yang dijadikan jaminan pinjaman kredit.

2. Metode Penelitian

Dalam penelitian ini digunakan metode penelitian hukum normatif. Teknik normatif yang digunakan dalam kajian hukum antara lain peninjauan terhadap seluruh peraturan perundang-undangan yang relevan, melakukan analisis menyeluruh terhadap semua sumber hukum primer dan sekunder yang relevan, menerapkan metode Legislatif dan Pendekatan Analisis Konseptual Hukum, serta mengkaji literatur. Sumber data hukum utama yang diteliti dalam penelitian ini adalah Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPerdata) dan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009. Penelitian merupakan pendekatan yang dipilih untuk mengumpulkan fakta-fakta hukum. Dalam penelitian ini digunakan metode penelitian hukum normatif. Dalam pendekatan normatif terhadap penelitian hukum, meliputi peninjauan terhadap seluruh peraturan perundang-undangan yang relevan, melakukan analisis menyeluruh terhadap semua sumber hukum primer dan sekunder yang relevan, menerapkan metode Legislatif dan Pendekatan Analisis Konseptual Hukum, serta mengkaji literatur. Dengan penekanan pada analisis kepustakaan, maka informasi hukum yang diteliti dalam penelitian ini bersumber dari sumber asli, khususnya Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUHPerdata) dan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009. Mengidentifikasi sumber-sumber hukum yang bersangkutan, menyusunnya secara metodis, dan mengelompokkannya ke dalam sumber-sumber hukum primer, kategori sekunder, dan tersier merupakan langkah-langkah dalam proses ini. Selanjutnya, kandungan hukumnya dikaji dengan menggunakan analisis deskriptif yang bersifat kualitatif.

1. Hasil dan Pembahasan

3.1 Pengaturan Pemberian Jaminan Kebendaan pada Pesawat Udara sebagai Objek Jaminan untuk Mendapatkan Fasilitas Kredit

Sesuai definisi dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (selanjutnya disebut Undang-undang 1/2009), pesawat udara adalah suatu sistem atau peralatan yang dapat digunakan untuk terbang dan mempunyai kemampuan untuk menghasilkan gaya angkat dari reaksi udara untuk tujuan penerbangan. untuk terbang di atmosfer tanpa bersentuhan dengan permukaan bumi. UU 1/2009 tidak memberikan penjelasan menyeluruh mengenai klausul yang mengatur penerapan biaya jaminan terhadap pesawat udara. Berdasarkan Pasal 71 UU 1/2009 yang dijadikan jaminan atas pesawat udara dan tidak dibahas seluruhnya dalam pasal ini, biaya jaminan material berdasarkan kepentingan asing yang dihasilkan dari perjanjian hak tanggungan properti, perjanjian pengikatan hak kepemilikan, dan perjanjian pengikatan hak bersyarat dapat berlaku untuk pesawat udara. dan/atau sewa. Artikel ini menunjukkan penggunaan pesawat terbang untuk membela kepentingan asing. Yang dimaksud dengan "kepentingan internasional" adalah hak-hak yang dimiliki kreditor sebagai konsekuensi dari hak jaminan kebendaan, perjanjian sewa-menyewa, dan/atau perjanjian dengan hak bersyarat. Konvensi Cape Town, yang dimasukkan ke dalam Undang-Undang Penerbangan setelah disetujui, mengatur kontrak-kontrak ini.⁵

Di Indonesia, sistem hukum tentang kepemilikan barang masih mengikuti konsep yang tercantum dalam KUHPerdara, atau BW. Apakah suatu produk dapat diangkut, dikonsumsi, dapat dipasarkan, saat ini atau di masa depan, dapat diganti atau tidak, BW memberikan gambaran komprehensif tentang berbagai jenis produk. Dari berbagai klasifikasi tersebut, dua jenis utama yang penting dalam konteks hukum agunan adalah barang yang boleh dibawa (*roerende zaak*) dan barang yang tidak dapat dipindahkan (*onroerend zaak*):⁶

- a. Berdasarkan sifatnya (Pasal 509 KUH Perdata)

Apabila dianalisis dari karakteristiknya, objek yang dapat dipindahkan adalah objek yang secara alami memiliki kapasitas untuk melakukan perjalanan atau diangkut antar lokasi.

- b. Berdasarkan ketentuan undang-undang (Pasal 511 KUH Perdata)

Dalam tinjauan hukum, entitas fisik atau konsep abstrak yang diidentifikasi oleh peraturan hukum diakui sebagai subjek hukum yang legal dan sah.

⁵ Sukarmi, sukarmi, m. Sudirman, and dwi egawati. "klaim asuransi pesawat udara sewa guna usaha (operating lease) sebagai objek jaminan fidusia." *jurnal hukum & pembangunan* 50, no. 3: 549-562.

⁶ putri, serly amanda. "problem hukum hak jaminan kebendaan atas pesawat udara dalam hukum indonesia." (2018).

Sementara itu, barang tidak bergerak termasuk dalam tiga (tiga) golongan, yaitu:

- a. Berdasarkan sifatnya (Pasal 506 KUH Perdata)
Menurut karakteristiknya, benda statis merujuk pada benda-benda yang secara alami tidak dapat dipindahkan atau diangkut dari satu lokasi ke lokasi lain.
- b. Menurut peruntukannya atau tujuannya (Pasal 507 KUH Perdata)
Benda statis digambarkan sebagai benda yang dipasang pada tanah atau struktur bangunan, terkadang secara permanen, dengan tujuan untuk berada di sana dalam waktu lama, bergantung pada fungsi dan tujuannya. Tujuan atau fungsi objek menjadi dasar kategorisasi ini.
- c. Menurut ketentuan undang-undang (Pasal 508 KUH Perdata)
Menurut definisi hukum, Barang bergerak secara hukum didefinisikan sebagai suatu kesatuan yang tidak tetap dan tidak dapat dipindahkan, dan dapat berupa materi maupun non materi. Contohnya adalah kemampuan untuk memanfaatkan dan memperoleh uang dari harta tidak bergerak, serta kemampuan untuk menjaminkan aset sebagai jaminan, seperti kapal atau pesawat terbang dengan volume lebih dari 20 m³ yang terdaftar pada lembaga yang disetujui. Perhatikan bahwa pesawat terbang dan kapal laut yang tidak terdaftar masih dianggap sebagai benda bergerak.

Jika dipertimbangkan dari sifatnya yang tidak terikat pada lokasi tetap, pesawat udara dapat dikelompokkan sebagai objek bergerak, sehingga regulasi yang mengaturnya adalah hukum perdata yang berhubungan dengan objek bergerak. Meskipun pandangan ini masuk akal secara fisik, Mieke Komar Kantaatmadja menegaskan, status hukum pesawat terbang berbeda dengan benda bergerak. Alasan terjadinya perbedaan ini adalah karena pesawat terbang pada umumnya diwajibkan oleh undang-undang untuk mendaftarkan dan memiliki merek nasional. Semua pesawat udara yang beroperasi di wilayah udara Indonesia wajib memiliki tanda registrasi dan terdaftar. Penggunaan pesawat udara untuk perjalanan udara tanpa surat tanda registrasi ini adalah tindakan ilegal, dan tanpa surat tanda registrasi ini, memperoleh kewarganegaraan Indonesia juga tidak mungkin dilakukan. Registrasi pesawat udara ialah tindakan yang wajib dilakukan oleh pengelola pesawat sesuai dengan peraturan yang berlaku, agar pesawat tersebut dapat dioperasikan secara legal.⁷ Proses pendaftaran pesawat udara di luar konteks keperluan fungsionalnya berpotensi menghasilkan dampak pada aspek-aspek perdata yang terkait dengan status hukum pesawat sebagai subjek hukum. Hal ini disebabkan adanya keharusan yang tertuang dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, Pasal 24, tentang Identifikasi Kewarganegaraan dan Pendaftaran Pesawat Udara. Aturan ini sesuai dengan tata cara yang digariskan dalam Pasal

⁷ febriyanti, andi yunisa, and marwah marwah. "penggabungan wanprestasi dan perbuatan melanggar hukum dalam perjanjian jaminan fidusia." phd diss., universitas hasanuddin, 2023. hal.135

314 Kitab Undang-undang Hukum Dagang untuk kapal laut. Sebagai akibat, pesawat udara dianggap sebagai benda tidak bergerak, sehingga muncul perdebatan mengenai status klasifikasinya.

Di dalam konteks Indonesia, terdapat empat jenis lembaga yang menjamin keamanan atas benda, khususnya hipotek, fidusia, gadai, dan hak tanggungan. Setiap jenis pendirian memiliki ciri khas dan benda yang dijamin yang berbeda-beda:⁸

- a. Lembaga Jaminan dalam Bentuk Gadai
Jika dipertimbangkan dalam konteks penggunaan pesawat udara sebagai bentuk jaminan, hal ini tidaklah tepat, karena benda yang biasanya digunakan sebagai jaminan dalam gadai umumnya adalah barang-barang bergerak yang dimiliki oleh kreditur. Situasi ini menjadi merugikan bagi pihak yang meminjam karena pesawat udara merupakan aset penting dalam menjalankan operasional dan mendapatkan penghasilan. Dengan demikian, menggunakan lembaga gadai sebagai jaminan untuk menjadikan pesawat udara sebagai objek jaminan kebendaan tidaklah sesuai.
- b. Lembaga Jaminan dalam Bentuk Hak Tanggungan
Sesuai dengan ketentuan Undang-undang Nomor 4 Tahun 1996 tentang Hak Tanggungan atas Tanah dan Barang yang berkaitan dengannya, maka pelaksanaan hak tanggungan menjamin hak atas tanah dan segala sesuatu yang berkaitan dengan alam. Pesawat udara tidak memenuhi syarat untuk dijadikan objek jaminan dalam rangka lembaga hak tanggungan karena tidak termasuk dalam kategori barang yang dapat dijamin dengan hak tanggungan.
- c. Lembaga Jaminan dalam Bentuk Fidusia
Terkait dengan janji fidusia, UU Jaminan Fidusia diatur dalam Pasal 3 Bagian C, aturan yang dikandungnya tidak berlaku untuk hipotek pesawat udara. Selain itu, mengingat ukuran dan massa pesawat udara yang melebihi 20 m³, penggunaan jaminan fidusia untuk pesawat udara dikecualikan, sesuai dengan ketentuan yang berlaku untuk kapal laut.
- d. Lembaga Jaminan dalam Bentuk Hipotek
Berdasarkan konsep hak jaminan hipotek, ini merujuk pada bentuk perlindungan atas properti tanah yang digunakan sebagai jaminan terhadap pembayaran kewajiban. Menurut prinsip ini, hipotek bertujuan untuk menjamin properti yang tidak dapat dipindahkan, sesuai dengan ketentuan yang dijelaskan dalam Pasal 1167 Kode Hukum Perdata yang mengatur larangan penggunaan hipotek pada aset yang dapat dipindahkan..

⁸ weda, i. n. g. b., nyoman ganang bayu, i. made sarjana, and suatra putrawan., *loc.cit.*

Dalam konteks klasifikasi lembaga jaminan, mengingat bahwa pesawat terbang itu istimewa (*sui generis*), dapat dikatakan bahwa jenis jaminan hipotek adalah yang paling penting. Sebab, Persyaratan tanda kewarganegaraan dan registrasi pesawat udara dituangkan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009, Pasal 24. Pesawat udara termasuk dalam kategori barang tidak bergerak karena adanya persyaratan tanda registrasi dan kewarganegaraan. Dengan mempertimbangkan ukuran dan massa keseluruhan pesawat udara yang melebihi 20 m³, dapat diperkuat pendapat bahwa pesawat udara seharusnya diklasifikasikan sebagai benda tak bergerak, sebagaimana yang berlaku untuk kapal laut. Ini sesuai dengan Pasal 314 KUHD yang mengatur pendaftaran kapal Indonesia yang memiliki volume lebih dari 20 m³ dalam register kapal, sesuai dengan regulasi yang akan ditetapkan melalui undang-undang terpisah.⁹ Salah satu aspek hukum yang penting dalam prosedur pendaftaran kapal adalah bahwa kapal yang didaftarkan mempunyai kedudukan hukum yang sama dengan harta benda sebenarnya. Oleh karena itu, dengan penjelasan tersebut, pesawat udara dapat dijadikan sebagai jaminan melalui hipotek.¹⁰

UU Penerbangan tidak secara khusus mengatur tata cara pendaftaran penggunaan pesawat terbang sebagai jaminan pinjaman. Meski demikian, proses ini tetap berpegang pada pedoman yang tertuang dalam Pasal 1162 hingga 1232 KUH Perdata tentang pendaftaran hipotek pesawat udara. Menurut Pasal 1179 KUHPerdata, pencatatan hak tanggungan perlu dilakukan dalam buku pendaftaran umum yang khusus dibuat untuk itu. Dalam hal ini prosesnya diselesaikan melalui layanan "Pendaftaran Hak Tanggungan Pesawat Udara" disediakan oleh wakil Menteri yang ditunjuk atau Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, dan dapat dicabut secara hukum jika dilakukan secara sembarangan. Perjanjian hipotek pesawat udara hanya memiliki kekuatan hukum yang mengikat pihak ketiga setelah dilakukan pendaftaran dalam "Registrasi Hipotek Pesawat Udara", sementara kedua pihak, kreditor dan debitur, terikat setelah perjanjian tersebut ditandatangani di hadapan notaris.

Pasal 1179 dalam KUH Perdata menjelaskan prosedur pencatatan perjanjian hipotek dengan tujuan mematuhi prinsip-prinsip publisitas dan spesialisitas, yang bertujuan untuk melindungi kepentingan pihak ketiga. Pencatatan ini dimaksudkan agar pihak ketiga memiliki akses informasi terkait nilai tersisa dari harga pesawat udara yang dijamin dengan hipotek,

⁹ Putra, Agus Jerry Suarjana, AA Istri Ari Atu Dewi, Dewa Kadek Dwi Naro Sigitto, I. Ketut Rai Setiabudhi, I. Gusti, Ngurah Parwata, Luh Komang Ary Widianthi, I. Nengah Suharta, AA Gde Yoga Putra, and Ida Bagus Surya Dharma Jaya. "Bayu Anggara, I Nyoman Darmadha." Hal.3

¹⁰ Sinaga, Prisilia Angelin L. "Kedudukan Hukum Kreditur Penerima Fidusia yang Tidak Didaftarkan Berdasarkan Tinjauan Undang-Undang No. 42 Tahun 1999." PhD diss., Universitas Kristen Indonesia, 2023.

Rahmawati, Anis. "Eksekusi Pesawat Udara Sebagai Objek Jaminan Menurut Hukum Indonesia." Hal. 215

sehingga mereka dapat mengantisipasi dan menghindari potensi kerugian di masa depan.¹¹

3.2 Perlindungan Hukum Terhadap Kreditur dalam Eksekusi Pesawat Udara yang Dijaminkan untuk Memperoleh Fasilitas Kredit

Pesawat udara, termasuk helikopter dan pesawat terbang, berada di bawah lingkup hukum dan dianggap sebagai aset yang dapat digunakan sebagai jaminan untuk membayar utang (dikenal sebagai agunan) setelah didaftarkan dan memiliki kewarganegaraan Indonesia. Dengan demikian, pengamanan pesawat terbang dan helikopter dilakukan dengan memberlakukan hipotek. Di Indonesia, berbagai organisasi, termasuk pergadaian, fidusia, hipotek, dan hipotek, memperbolehkan jaminan atas suatu barang. Barang bergerak adalah barang yang dijadikan jaminan dalam suatu hipotek, tetapi menurut Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia, Pasal 1 Ayat 2 Objek hak tanggungan meliputi hak atas tanah dan segala sesuatu yang melekat yang merupakan bagian penting dari tanah tersebut, sesuai dengan ketentuan Pasal 1 ayat 1 Pasal 4 UU tersebut. . Barang bergerak dan barang tidak bergerak yang tidak dijamin dengan hipotek atau hipotek disebut jaminan fidusia. Barang tidak bergerak menjadi obyek hipotek, kecuali tanah. Undang-undang Nomor 4 tentang Hak Tanggungan Tahun 1996. Terinspirasi dari konsep hukum perdata Indonesia yang berlaku dan sebagian besar negara lainnya, pesawat udara dianggap sebagai aset yang tidak bergerak. Konsekuensi dari prinsip ini adalah penerapan peraturan hukum perdata yang mengatur pesawat udara sebagai objek jaminan, yang sering kali terhubung dengan lembaga jaminan seperti hipotek. Di negara-negara maju, sistem jaminan untuk pesawat udara sering diatur melalui regulasi yang terkait dengan hipotek.¹²

droit de suite adalah jenis jaminan kebendaan yang berlaku untuk hipotek pesawat terbang, yang menandakan bahwa hak tersebut selalu terikat pada pesawat yang dijaminkan, tidak peduli di mana lokasi pesawat tersebut berada. Sifat ini dari hak kebendaan hipotek pesawat menghapus kemungkinan bagi pihak ketiga untuk mengajukan klaim atas kepemilikan pesawat yang telah dijaminkan dengan hipotek. Menurut ketentuan yang tercantum dalam Pasal 197 Hukum Acara Perdata (HIR), jika debitur tidak memenuhi kewajibannya dalam jangka waktu yang ditentukan, atau jika debitur tidak mampu atau menolak untuk melaksanakan kewajibannya setelah dipanggil, Ketua Pengadilan Negeri memiliki kewenangan untuk menerbitkan perintah tertulis untuk menyita barang-barang bergerak yang dimiliki oleh debitur. Apabila tidak mungkin menggunakan benda bergerak sebagai jaminan atau jika nilainya tidak mencukupi, barang tetap yang dimiliki oleh peminjam dapat diambil dan

¹¹ H. K. Martono dan Agus Pramono (2016). *Hukum Udara Perdata Internasional dan Nasional*. Jakarta: PT Raja Grafindo Perdata. hal. 282.

¹² Badriyah, Siti Malikhatun., *loc.cit.*

dilelang untuk membayar hutangnya. Peminjam atau pemberi hipotek harus mengasuransikan pesawat udara yang dijadikan jaminan hipotek. Jika pesawat udara mengalami kerusakan atau kehancuran dan klaim asuransinya disetujui, pembayaran tersebut akan menjadi hak kreditor. Hak keamanan hipotek pada pesawat udara memberikan keutamaan khusus bagi kreditor.¹³ Karena statusnya sebagai kreditor preferensi, maka mereka berhak menerima pembayaran langsung dari hasil penjualan harta yang dijamin apabila debitur wanprestasi dan merugikan kreditor. Kedudukan kreditor preferensial menjamin prioritasnya yang lebih tinggi daripada kreditor yang bersaing, yaitu kreditor tanpa jaminan kebendaan.

Namun, penerapan hak prioritas atau *preferensi* bagi kreditor *preferen* tidak selalu dapat konsisten diterapkan pada semua kreditor *preferen*. Kondisi semacam ini mungkin muncul ketika pesawat dijamin oleh beberapa hipotek, di mana penentuan prioritas kreditor preferen akan dipengaruhi oleh urutan atau tingkat prioritas dari masing-masing hipotek. Pendekatan ini, yang berupaya memberikan perlindungan hukum kepada kreditor sebagai pemegang hipotek atas pesawat udara, didasarkan pada kualitas intrinsik agunan hipotek pesawat terbang.¹⁴ Memberikan hak kebendaan yang luar biasa kepada kreditor, seperti hak total dan hak eksklusif, ketika mereka menggunakan pesawat terbang sebagai jaminan hipotek memberi mereka jaminan kebendaan khusus. Hak ini memberikan kewenangan langsung dan dapat dipertahankan oleh kreditor terhadap pesawat yang dijamin, bahkan ketika pesawat tersebut secara fisik tidak berada di bawah kendali langsung kreditor.¹⁵ Kreditor yang mempunyai hak tanggungan atas pesawat udara mempunyai hubungan langsung dengan pesawat udara yang dijadikan jaminan, sehingga merupakan hak mutlak yang dapat dipertahankannya terhadap siapapun. Meskipun begitu, kepemilikan dan kendali fisik atas pesawat tetap berada di tangan debitur atau pihak yang memberikan hipotek. Ketika sebuah pesawat dijadikan sebagai jaminan untuk melunasi utang, hal ini menandakan bahwa sebagian dari hak dan kekuasaan harus dialihkan oleh pemilik pesawat (debitur). Secara esensial, peralihan hak dan kekuasaan ini

¹³ yudhaprawira, mochamad rafly, yuhelson yuhelson, and sudirman sudirman. "kepastian hukum terhadap pengikatan jaminan pesawat udara sebagai objek jaminan dalam pemberian fasilitas kredit perbankan." *sentri: jurnal riset ilmiah* 2, no. 6 (2023): 2001-2009. hal. 159

¹⁴ periani, aniek, agoes djatmiko, and haris kusumawardana. "strategi peningkatan keamanan ruang udara indonesia di era digital dalam perspektif hukum." *unes law review* 6, no. 1 (2023): 2848-2858.

¹⁵ syahputra, robert dicky, ahmad syaifudin, and abid zamzami. "perlindungan hukum terhadap korban kecelakaan pesawat menurut undang-undang nomor 1 tahun 2009 tentang penerbangan (kecelakaan lion jt-610 tanggal 29 oktober 2018)." *dinamika* 29, no. 2 (2023): 8209-8222. hal. 198

mencakup kemampuan untuk memindahkan kepemilikan pesawat, seperti melalui penjualan, pertukaran, atau pemberian sebagai hadiah.¹⁶

4. Kesimpulan

Uraian mengenai lembaga penjaminan yang seharusnya diterapkan terhadap pesawat udara dalam Peraturan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Perlindungan Hukum Penerbangan di Indonesia belum memadai. Dalam situasi ini, Jaminan Hipotek adalah opsi yang paling cocok untuk diterapkan pada pesawat udara karena pesawat udara adalah jenis benda tak bergerak dengan volume lebih dari 20 m³, memiliki karakteristik khas, dan harus didaftarkan sesuai dengan petunjuk Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Pasal 24. Mengingat klausul ini, debitur atau pihak yang memberikan jaminan hipotek diharuskan untuk mengasuransikan pesawat udara yang dijamin. Jika terjadi kerusakan atau kerugian yang menghasilkan klaim asuransi, maka pembayaran klaim tersebut menjadi hak bagi kreditur.

DAFTAR PUSTAKA

Jurnal Ilmiah

Andhanaricwari, Duhita Pradnya, Lastuti Abubakar, and Tri Handayani. "Analisis Yuridis Terhadap Praktik Jaminan Pesawat Udara Ditinjau Dari Hukum Jaminan Indonesia." *De Lega Lata: Jurnal Ilmu Hukum* 6, no. 1 (2021): 65-79.

Badriyah, Siti Malikhatun. "Problematika Pesawat Udara Sebagai Jaminan Pada Perjanjian Kredit Dalam Pengembangan Industri Penerbangan." *Masalah-Masalah Hukum* 43, no. 4 (2014): 546-552.

Febriyanti, Andi Yunisa, and Marwah Marwah. "PENGABUNGAN WANPRESTASI DAN PERBUATAN MELANGGAR HUKUM DALAM PERJANJIAN JAMINAN FIDUSIA." PhD diss., Universitas Hasanuddin, 2023.

Kurniawan, Muhammad Arif, and Ardiansyah Ardiansyah. "Perlindungan Hukum dalam Perjanjian Kredit Secara Daring Berdasarkan Pasal 1365 Kuhperdata Mengenai Perbuatan Melawan Hukum." (2022): 131-142.

Periani, Aniek, Agoes Djatmiko, and Haris Kusumawardana. "Strategi Peningkatan Keamanan Ruang Udara Indonesia di Era Digital Dalam Perspektif Hukum." *UNES Law Review* 6, no. 1 (2023): 2848-2858.

Putra, Agus Jerry Suarjana, AA Istri Ari Atu Dewi, Dewa Kadek Dwi Naro Sigito, I. Ketut Rai Setiabudhi, I. Gusti, Ngurah Parwata, Luh Komang Ary Widianthi, I.

¹⁶ Yasin, Zainuddin. "Pengaturan Perlindungan Hukum Terhadap Kreditur Dalam Eksekusi Objek Hipotek Kapal Laut Yang Dijamin Ke Bank Berdasarkan Perspektif Perundang-Undangan." *Recital Review* 4, no. 1 (2022): 114-139.

- Nengah Suharta, AA Gde Yoga Putra, and Ida Bagus Surya Dharma Jaya. "Bayu Anggara, I Nyoman Darmadha."
- Putri, Serly Amanda. "Problem Hukum Hak Jaminan Kebendaan atas Pesawat Udara Dalam Hukum Indonesia." (2018).
- Rahmawati, Anis. "Eksekusi Pesawat Udara Sebagai Objek Jaminan Menurut Hukum Indonesia."
- Setiadi, Wahyu Tantra, and Putu Tuni Cakabawa Landra. "Eksekusi Jaminan Fidusia Yang Tidak Didaftarkan Dalam Likuidasi Bank." *Acta Comitatus Jurnal Hukum Kenotariatan* 7, no. 02 Agustus (2022): 267-278.
- Sinaga, Prisilia Angelin L. "Kedudukan Hukum Kreditur Penerima Fidusia yang Tidak Didaftarkan Berdasarkan Tinjauan Undang-Undang No. 42 Tahun 1999." PhD diss., Universitas Kristen Indonesia, 2023.
- Sukarmi, Sukarmi, M. Sudirman, and Dwi Egawati. "Klaim Asuransi Pesawat Udara Sewa Guna Usaha (Operating Lease) Sebagai Objek Jaminan Fidusia." *Jurnal Hukum & Pembangunan* 50, no. 3: 549-562.
- Syahputra, Robert Dicky, Ahmad Syaifudin, and Abid Zamzami. "Perlindungan Hukum Terhadap Korban Kecelakaan Pesawat Menurut Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Kecelakaan Lion Jt-610 Tanggal 29 Oktober 2018)." *Dinamika* 29, No. 2 (2023): 8209-8222.
- Wahyunie, Septy Milda, Djoni S. Gozali, and Rachmadi Usman. "Pesawat Udara sebagai Jaminan Kredit dalam Hukum Jaminan di Indonesia." *Notary Law Journal* 1, no.4 (2022).
- Weda, I. N. G. B., Nyoman Ganang Bayu, I. Made Sarjana, and Suatra Putrawan. "Pengaturan Pesawat Udara Sebagai Obyek Jaminan Kredit." *Kertha Semaya: Journal Ilmu Hukum* 2 (2018).
- Yasin, Zainuddin. "Pengaturan Perlindungan Hukum Terhadap Kreditur Dalam Eksekusi Objek Hipotek Kapal Laut Yang Dijaminkan Ke Bank Berdasarkan Perspektif Perundang-Undangan." *Recital Review* 4, no. 1 (2022): 114-139.
- Yudhaprawira, Mochamad Rafly, Yuhelson Yuhelson, and Sudirman Sudirman. "Kepastian Hukum Terhadap Pengikatan Jaminan Pesawat Udara Sebagai Objek Jaminan Dalam Pemberian Fasilitas Kredit Perbankan." *Sentri: Jurnal Riset Ilmiah* 2, no. 6 (2023): 2001-2009.
- Yuliana, Ida Ayu Dian Putri, and AA Ketut Sukranatha. "Tanggung Jawab Jasa Angkutan Udara Terhadap Kecelakaan Pesawat Melalui Penelitian di PT Garuda Angkasa Denpasar."

Peraturan Perundang-Undangan

Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 Tentang Jaminan

Fidusia Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1996 Tentang

Hak Tanggungan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan