

STUDI ANALISIS PERJANJIAN KREDIT DENGAN JAMINAN FIDUSIA ATAS BAGIAN-BAGIAN PESAWAT UDARA

Jilan Farras Seta, I Ketut Oka Setiawan, Astim Riyanto

Universitas Pancasila

Email: jillanfarras@gmail.com

k.okasetiawan@univpencasila.ac.id

riyantoastim@gmail.com

Abstrak:

Penelitian ini mengkaji dualisme norma pembebanan jaminan pesawat udara di Indonesia. Ketiadaan regulasi pendaftaran Hipotik pesawat sebagaimana amanat Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menyebabkan kekosongan hukum, sehingga bagian-bagian pesawat (mesin dan rangka) dijadikan objek Jaminan Fidusia. Adapun rumusan masalah dalam penelitian ini adalah bagaimana mekanisme terjadinya perjanjian kredit dengan jaminan fidusia atas bagian pesawat udara dan bagaimana prosedur eksekusi sertifikat fidusianya saat terjadi wanprestasi. Metode penelitian yang digunakan adalah yuridis normatif dengan sifat deskriptif analitis melalui pendekatan perundang-undangan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembebanan fidusia atas bagian pesawat dilakukan berdasarkan asas *constitutum possessorium* melalui akta notaris dan pendaftaran pada Kantor Pendaftaran Fidusia guna memperoleh hak preferen. Implementasi ini disempurnakan melalui pendaftaran pada *International Registry* berdasarkan Konvensi Cape Town untuk kepastian hukum lintas negara. Mengenai eksekusi, Sertifikat Jaminan Fidusia memiliki titel eksekutorial, namun pasca Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 18/2019, pelaksanaannya menghadapi kendala yuridis dan teknis. Hambatan tersebut meliputi benturan dengan regulasi keselamatan penerbangan, kebutuhan teknisi berlisensi (*Aircraft Maintenance Engineer*), ketiadaan *Log Books*, status *grounded*, serta hak penahanan (*lien*) oleh otoritas bandara. Penelitian ini merekomendasikan perlunya sinkronisasi regulasi melalui Nota Kesepahaman (MoU) antara Kementerian Hukum dan HAM dengan Kementerian Perhubungan untuk menciptakan standar prosedur eksekusi yang menjamin kepastian hukum bagi kreditur serta iklim investasi penerbangan nasional.

Kata kunci: Perjanjian Kredit, Jaminan Fidusia, Bagian Pesawat Udara, Eksekusi, Konvensi Cape Town

Abstrack:

This study examines the normative dualism in Indonesian aircraft security interests. The absence of aircraft mortgage regulations under Law No. 1/2009 created a legal vacuum, leading aircraft parts to be utilized as Fiduciary Security. Employing a normative juridical approach, the research analyzes credit agreement mechanisms and execution procedures during default. The research method employed is normative juridical with a descriptive-analytical nature, utilizing a statutory approach. Findings reveal that fiduciary charging follows the *constitutum possessorium* principle, registered locally and with the International Registry under the Cape Town Convention. Despite possessing executory

titles, execution faces hurdles following Constitutional Court Decision No. 18/2019, including safety regulations, licensed engineer requirements, missing logbooks, and airport liens. The study recommends a Memorandum of Understanding (MoU) between the Ministry of Law and Human Rights and the Ministry of Transportation to synchronize regulations. This synchronization is crucial to establish standardized execution procedures, ensuring legal certainty for creditors and fostering a stable national aviation investment climate.

Keywords: *Credit Agreement, Fiduciary Guarantee, Aircraft Parts, Execution, Cape Town Convention*

Pendahuluan

Di masa globalisasi ini yang kaitannya dengan bisnis modern dalam dunia penerbangan, keberadaan pesawat udara tidak luput dari jaminan sebagai pelunasan hutang. Pesawat udara merupakan aset strategis yang memiliki nilai ekonomis sangat tinggi dan berperan vital dalam menunjang konektivitas nasional serta pertumbuhan ekonomi global. Pengadaan aset ini, baik melalui pembelian maupun sewa jangka panjang, hampir selalu melibatkan skema pembiayaan berskala besar yang ditawarkan oleh lembaga finansial domestik maupun internasional. Pada konteks pinjaman atau kredit modal, pemberi pinjaman (kreditur) mutlak memerlukan jaminan kebendaan untuk mengamankan pelunasan utang yang diberikan. Tujuan utama dari hak jaminan ini adalah memberikan posisi istimewa (hak preferen) kepada kreditur atas hasil penjualan benda jaminan jika debitur cidera janji (wanprestasi).¹

Namun, dalam tatanan hukum positif di Indonesia, pembebanan jaminan atas pesawat udara menghadapi kompleksitas yuridis akibat adanya dualisme norma dan tumpang tindih regulasi. Di satu sisi, UU No. 42 Tahun 1999 tentang Fidusia (UU Fidusia) Pesawat terbang dianggap sebagai aset bergerak yang dapat digunakan sebagai harta fidusia karena dimiliki oleh debitur dan diperlukan untuk operasional maskapai penerbangan.² Namun, hipotek penerbangan ditetapkan oleh Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (Undang-Undang Penerbangan). Secara teori, hipotek ini sering digunakan untuk properti tidak bergerak atau properti bergerak terdaftar tertentu.³ Masalah ini menjadi lebih kompleks setelah Konvensi Cape Town diratifikasi oleh Peraturan Presiden Nomor 8 Tahun 2007 tentang kepentingan internasional dalam peralatan bergerak, yang memperkenalkan konsep "kepentingan internasional" (*international interest*). Kesenjangan antara ketentuan hukum jaminan nasional dengan standar internasional ini menciptakan ketidakpastian dalam aspek pendaftaran dan eksekusi, yang apabila tidak dikaji secara mendalam, dapat menghambat iklim investasi dan akses pembiayaan bagi industri penerbangan nasional.

Persoalan krusial yang muncul dalam praktik pembebanan jaminan fidusia pada pesawat udara adalah adanya kompleksitas dalam sistem pendaftaran atau asas publisitas. Berdasarkan UU Fidusia, pendaftaran pada Kantor Pendaftaran Fidusia di bawah Kemenkumham adalah syarat mutlak lahirnya hak kebendaan dan hak preferensi bagi

¹ Sutan Remy Sjahdeini, *Hukum Jaminan Kebendaan*, (Jakarta: Pustaka Utama Grafiti, 2007), hlm. 7.

² Timothy Arviando Andrade, "Urgensi Pembentukan Aturan Tentang Hipotek Atas Pesawat Udara", *Jurnal Fakultas Hukum*, 2023, hal. 5.

³ *Ibid.*

kreditor.⁴ Namun, sebagai objek yang memiliki mobilitas lintas negara, pesawat udara juga tunduk pada rezim pendaftaran internasional yang diatur pada konvensi *Cape Town*. Adanya kewajiban pendaftaran pada *International Registry* di Irlandia di satu sisi, dan kewajiban pendaftaran fidusia domestik di sisi lain, seringkali menimbulkan tumpang tindih administratif. Hal ini memicu ketidakjelasan mengenai pendaftaran mana yang punya kekuatan hukum lebih tinggi dalam menentukan prioritas hak kreditor (*priority of interests*), terutama apabila terdapat lebih dari satu pihak yang mengklaim hak jaminan atas aset yang sama.

Selain persoalan pendaftaran, tantangan terbesar bagi kreditor dalam pengikatan fidusia pesawat udara adalah mengenai efektivitas eksekusi saat debitur melakukan cedera janji (*wanprestasi*). Meskipun jaminan fidusia punya kekuatan eksekutorial melalui titel eksekutorial yang tercantum dalam sertifikatnya,⁵ namun dalam praktiknya, proses pengambilan kembali pesawat udara (*repossession*) seringkali terbentur pada birokrasi perizinan terbang dan kedaulatan negara tempat pesawat berada. Instrumen IDERA (*Irrevocable De-registration and Export Request Authorization*) yang diperkenalkan oleh Protokol Pesawat Udara seharusnya menjadi solusi bagi kreditor untuk melakukan deregistrasi dan ekspor pesawat secara cepat. Akan tetapi, sinkronisasi antara eksekusi jaminan fidusia menurut hukum perdata Indonesia dengan mekanisme IDERA menurut hukum penerbangan internasional masih menyisakan celah hukum, khususnya terkait perlindungan hak-hak debitur dan intervensi pengadilan yang berpotensi menghambat proses pemulihan aset bagi kreditor.

Metode Penelitian

Sifat atau Jenis Penelitian

Studi ini menjelaskan peristiwa yang sedang diselidiki dan kemudian menganalisisnya menggunakan fakta-fakta, sehingga bersifat deskriptif dan analitis. Penelitian dalam studi ini mengikuti metodologi yuridis normatif, yang berarti bahwa penelitian ini didasarkan pada sumber hukum primer dan berupaya menjawab pertanyaan hukum dengan menganalisis teori, prinsip, aturan, dan doktrin yang relevan; kemudian menarik kesimpulan tentang perilaku hukum subjek berdasarkan temuan-temuan ini.⁶

Teknik Pengumpulan Data

Untuk melakukan studi atau penelitian, peneliti harus menggunakan prosedur pengumpulan data penelitian.⁷ Peneliti dalam studi ini menggunakan analisis dokumen sebagai metode pengumpulan data mereka. Ini termasuk menyaring dokumen-dokumen yang relevan dan sumber tekstual lainnya, seperti jurnal akademis, makalah, dan publikasi ilmiah lainnya. Studi sebelumnya, hipotesis saat ini, dan kesimpulan yang relevan dapat dinilai lebih baik dengan menggunakan analisis artikel ini.⁸

Teknik Penyajian Data

⁴ Khifni Kafa Rufaida dan Rian Sacipto, "Tinjauan Hukum Terhadap Eksekusi Objek Jaminan Fidusia Tanpa Titel Eksekutorial Yang Sah", *Jurnal Ilmu Hukum*, 2019, hal. 24.

⁵ *Ibid.*

⁶ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Prenadamedia Group, 2016, hal. 35.

⁷ Zainuddin Iba, dan Aditya Wardhana, *Metode Penelitian*, Purbalingga: Eureka Media Aksara, 2023.

⁸ *Ibid.*, hlm. 249-250.

Penyajian data dalam penelitian ini menggunakan teknik uraian naratif yaitu dalam bentuk kalimat atau narasi yang menjelaskan temuan penelitian secara detail yang bertujuan untuk memberikan penjelasan tentang keseluruhan kesimpulan yang dibuat.

Teknik Analisis Data

Untuk mempermudah pemahaman data penelitian, penulis menggunakan analisis kualitatif untuk menggambarkan atau menyajikan informasi hukum dengan cara yang teratur, kohesif, dan bebas dari kata-kata yang tumpang tindih. Untuk mengatasi masalah yang ada, analisis data kualitatif ini menggunakan strategi penelitian deskriptif, yang tujuannya adalah untuk memberikan uraian rinci tentang kejadian terkini.⁹

Pembahasan

Analisis Mekanisme Perjanjian Kredit dengan Jaminan Fidusia atas Bagian Pesawat Udara

Pesawat Udara sebagai Objek Jaminan Kredit

Berdasarkan Pasal 8 Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1998 tentang Perbankan, bank wajib mensyaratkan agunan dalam setiap pemberian fasilitas kredit kepada calon debitur. Keberadaan jaminan ini berfungsi sebagai langkah mitigasi risiko terhadap potensi wanprestasi. Dengan demikian, jika debitur gagal memenuhi kewajibannya, untuk membayar kembali pokok dan bunga pinjaman, Kreditor dapat menjual jaminan ini.

Secara prinsip, tidak semua aset dapat dikategorikan sebagai agunan yang layak bagi lembaga perbankan. Hanya benda-benda yang memenuhi kualifikasi tertentu yang dapat diterima sebagai jaminan. Adapun kriteria yang menentukan kualitas suatu benda jaminan yakni:¹⁰

- Mudah untuk membantu mendapatkan perolehan pinjaman kredit oleh pihak yang membutuhkan pinjaman;
- Tidak melemahkan potensi si pencari kredit agar dapat melakukan atau meneruskan usahanya;
- Memberikan kepastian terhadap kreditor, hal ini dimaksud bahwa suatu barang jaminan, setiap waktu dapat siap untuk dieksekusi, apabila jaminan mudah diuangkan untuk melunasi hutangnya tersebut.

Saat ini Indonesia mengenal berbagai jaminan kebendaan, antara lain:¹¹

- Gadai yang aturannya termuat dalam Pasal 1150-1160 KUHPerdara;
- Fidusia yang aturannya termuat dalam Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 Tentang Fidusia;
- Hak Tanggungan yang aturannya termuat dalam Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1996 Tentang Hak Tanggungan Atas Tanah Beserta Benda-Benda yang Berkaitan Dengan Tanah;
- Hipotik yang aturannya termuat dalam Pasal 1162-1178 KUHPerdara.

Syarat dan ketentuan untuk aset yang dapat digunakan sebagai agunan berbeda-beda di antara keempat bentuk agunan ini, yang dibedakan berdasarkan kualitasnya masing-

⁹ Bambang Sugono, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 1996.

¹⁰ Salim, *Perkembangan Hukum Jaminan di Indonesia*, Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 2017.

¹¹ Duhita Pradnya Andhanaricwari, Dkk, "Analisis Yuridis Terhadap Praktik Jaminan Pesawat Udara Ditinjau dari Hukum Jaminan Indonesia", De Lega Lata: Jurnal Ilmu Hukum, 2021.

masing. Agunan pesawat terbang seringkali mencakup hipotek dan fidusia sebagai entitas agunan.¹²

Pesawat terbang memiliki nilai yang cukup besar untuk dijamin dalam pemberian kredit. Walaupun demikian, statusnya sebagai objek jaminan tidak luput dari berbagai risiko yang dapat berdampak pada kepentingan kreditor. Perlu diperhatikan juga risiko-risiko apabila pesawat udara dijadikan objek jaminan, antara lain:¹³

- Penggunaan pesawat terbang yang terus-menerus mengurangi nilai penyusutan teknisnya, yang pada gilirannya menjadikan perawatan dan perbaikan pesawat terbang sebagai faktor utama dalam harga pesawat terbang;
- Kemungkinan besar pesawat terbang terlibat dalam kecelakaan yang disebabkan oleh faktor di luar pesawat terbang, yang dapat menyebabkan kerusakan serius atau bahkan kehancuran agunan;
- Pesawat udara selalu berpindah tempat sehingga dapat menyulitkan kreditor untuk melakukan penyitaan atas pesawat udara tersebut;
- Pasar sekunder untuk pesawat bekas di Indonesia sangat kecil;
- Hak kreditor atau pemegang agunan mungkin tidak diakui oleh hukum setempat karena ada beberapa negara yang belum memberlakukan undang-undang terkait pendaftaran wajib hak milik pesawat terbang;
- Karena pengaturan penyimpanan bukan bagian dari pesawat itu sendiri, tidak mudah untuk menjaminkan komponen pesawat menggunakan sistem jaminan yang sama dengan pesawat itu sendiri.

Meskipun pesawat udara memiliki profil risiko yang tinggi, hal tersebut tidak mengurangi urgensi aset ini untuk dijadikan sebagai objek agunan. Oleh karena itu, diperlukan suatu kepastian hukum bagi kreditor dan debitur melalui pemanfaatan pranata jaminan yang secara yuridis sah dan dapat diterapkan khusus pada pesawat udara.

Agar dapat dijadikan objek jaminan kredit, pesawat udara wajib melalui proses pendaftaran untuk memperoleh tanda kebangsaan Indonesia. Namun, regulasi yang membatasi pendaftaran hanya bagi warga negara atau badan hukum Indonesia dinilai kurang mendukung percepatan pengadaan armada nasional. Hal ini dikarenakan tingginya nilai perolehan pesawat yang sering kali melampaui kapasitas finansial subjek hukum domestik.

Pendaftaran pesawat di dalam negeri secara prinsipil bertujuan agar operasional armada tersebut tunduk sepenuhnya pada hukum Indonesia, bukan hukum asing. Terkait aspek penjaminan, UU Penerbangan tidak secara eksplisit menetapkan lembaga jaminan tertentu, melainkan hanya menyebutkan konsep pembebanan kepentingan internasional. Prosedur administratif pendaftaran ini diatur lebih lanjut dalam *Civil Aviation Safety Regulations (CASR) Part 47* yang tertuang dalam KM Nomor 49 Tahun 2009.

Ketentuan mengenai pendaftaran armada pesawat sipil di Indonesia berpijak pada Pasal 24 UU Penerbangan. Lebih lanjut, setiap pesawat yang didaftarkan harus memenuhi kriteria tanda pendaftaran sebagaimana diamanatkan oleh Pasal 25 undang-undang tersebut, yaitu:¹⁴

¹² *Ibid.*

¹³ *Ibid.*

¹⁴ Pasal 25 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

- Tidak didaftarkan di Negara lain;
- Dimiliki oleh badan hukum Indonesia ataupun warga Negara Indonesia;
- Dimiliki oleh badan hukum asing atau warga Negara asing dan dapat dioperasikan oleh badan hukum Indonesia ataupun warga Negara Indonesia untuk jangka waktu pemakaiannya minimal 2 tahun secara terus menerus yang berdasarkan suatu perjanjian;
- Dimiliki oleh pemerintah daerah ataupun instansi pemerintah, dan pesawat udara tersebut tidak digunakan untuk sebuah misi penegakan hukum;
- Dimiliki oleh badan hukum asing atau warga Negara asing yang pesawat udaranya dapat dikuasai oleh badan hukum Indonesia yang berdasarkan sebuah perjanjian yang tunduk terhadap hukum yang telah disepakati oleh para pihak untuk kegiatan penyewaan, penyimpanan, atau perdagangan pesawat udara.

Setiap pemohon pendaftaran pesawat di Indonesia harus menyerahkan bukti kepemilikan, seperti kuitansi jual beli atau sertifikat yang telah disetujui oleh Dirjen Perhubungan Udara. Jika pesawat tersebut dimiliki oleh lebih dari satu pihak, maka perlu ditunjuk satu perwakilan untuk mengurus pendaftaran atas nama para pemilik tersebut.¹⁵

Secara yuridis, pesawat yang terdaftar di Indonesia dapat dibebani hak jaminan. Pendaftaran pada lembaga jaminan merupakan syarat mutlak bagi kreditor untuk mendapatkan status sebagai kreditor preferen sekaligus sebagai perwujudan asas publisitas. Sejalan dengan ratifikasi Konvensi *Cape Town* melalui Perpres Nomor 8 Tahun 2007, sistem perlindungan jaminan pesawat di Indonesia kini mengintegrasikan pendaftaran domestik dengan pendaftaran internasional (*International Registry*) untuk memperkuat kepastian hukum di mata dunia.¹⁶

Menurut hukum, pesawat udara yang telah terdaftar dikualifikasikan sebagai benda tidak bergerak. Hal ini diperkuat oleh karakteristik fisik berupa bobot atau volume di atas 20 m³, yang secara analogis menempatkan pesawat udara dalam kedudukan hukum yang sama dengan kapal laut sebagai objek jaminan yang bersifat tidak bergerak.¹⁷

Pesawat berukuran lebih dari 20 m³ secara hukum dianggap benda tidak bergerak dan dapat diikat dengan hipotik melalui akta autentik (Pasal 1179 KUHPerdata). Tetapi, dalam prakteknya tidak dapat dilakukan karena tidak adanya ketentuan dalam peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang pembebanan hipotik pesawat udara sehingga hipotik pesawat udara tidak akan pernah bisa lahir, termasuk ketidakjelasan lembaga yang berwenang melakukan registrasi serta menerbitkan Grosse Akta Hipotik bagi kepentingan kreditor.

Jaminan fidusia dapat berupa aset, baik berwujud maupun tidak berwujud, yang telah dialihkan secara sah di bawah perwalian, sebagaimana dinyatakan oleh Veenhoven. Aset tertentu, yang dikenal sebagai aset tidak bergerak, dikecualikan dari hipotek dan bentuk beban lainnya, dan ada aturan khusus yang mengatur kepemilikan dan pengalihannya.

Pada Pasal 3 UU Fidusia dijelaskan mengenai pengecualian keberlakuan undang-undang tersebut terhadap:

¹⁵ Amad Sudiro Martono, *Hukum Udara Nasional Dan Internasional Publik (Public International And National Air Law)*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2016.

¹⁶ *Ibid.*

¹⁷ Andhanaricwari, *op. cit.*

- Hak tanggungan yang berkaitan dengan tanah dan bangunan, sepanjang peraturan perundang-undangan yang berlaku menentukan jaminan atas benda-benda tersebut wajib didaftar;
- Hipotik kapal yang terdaftar dengan isi kotor paling sedikit berukuran 20 m³;
- Hipotik pesawat terbang;
- Gadai.

Berdasarkan ketentuan hukum yang berlaku, pesawat udara secara eksplisit dikategorikan sebagai objek jaminan hipotik dan tidak diperkenankan untuk dibebani jaminan fidusia. Namun, sebagai solusi atas kebutuhan pendanaan maskapai dalam pengadaan barang modal, muncul praktik pembiayaan yang menggunakan skema jaminan fidusia atas bagian-bagian pesawat. Objek pembebanan jaminan tersebut meliputi:¹⁸

- Rangka dan badan pesawat berupa sayap pesawat, hidung pesawat, kabin pesawat, dan ekor pesawat;
- Mesin pesawat (*Engine*).

Bagian-bagian pesawat merupakan aset berharga tinggi yang diakui secara internasional sebagai agunan kredit yang valid. Walaupun UU Fidusia melarang pengikatan fidusia untuk satu unit pesawat utuh, tetapi tidak ditemukan klausul yang melarang penjaminan komponen secara terpisah seperti mesin (*engine*) atau badan pesawat (*body*) melalui lembaga fidusia.

Sehingga jaminan fidusia menjadi pilihan yang ideal bagi pengajuan pinjaman dengan agunan pesawat udara. Sebagai fasilitas pembiayaan jangka panjang untuk barang modal, jaminan ini mendukung kebutuhan perusahaan dalam rehabilitasi dan pengembangan bisnis. Skema ini dipilih karena fleksibilitas dan ketentuannya lebih sesuai dengan profil industri penerbangan jika dibandingkan dengan produk kredit perbankan lainnya.¹⁹

Mekanisme Pembuatan Akta Jaminan Fidusia atas Bagian-Bagian Pesawat Udara

Pemilihan jaminan fidusia dalam perjanjian kredit atas bagian-bagian pesawat udara didasari oleh efisiensi administratif dan biaya yang lebih ekonomis. Secara yuridis, skema ini sangat sesuai bagi benda bergerak karena menerapkan prinsip *constitutum possessorium*.²⁰ Melalui asas ini, hak kepemilikan aset dialihkan sebagai jaminan, namun debitur tetap memiliki hak penguasaan fisik untuk mengoperasikan pesawat secara fungsional.

Kedudukan fidusia sebagai perjanjian aksesoir menempatkannya dalam posisi yang serupa dengan hipotik, di mana siklus hidup jaminan ini mulai dari lahir hingga hapusnya terikat pada perjanjian pokok. Secara prosedural, setiap objek jaminan yang disepakati dalam perjanjian kredit menjadi landasan yuridis bagi pembuatan Akta Fidusia.²¹ Hal ini memastikan bahwa seluruh barang yang terlampir dalam dokumen kredit mendapatkan pengikatan jaminan yang sah.

¹⁸ *Ibid.*

¹⁹ Hermansyah, *Hukum Perbankan Nasional Indonesia*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2011.

²⁰ Yurisa Martanti, "Perjanjian Jaminan Dalam Perjanjian Kredit Dengan Obyek Pesawat Udara Dikaitkan Dengan IDERA Sebagai Upaya Kepastian Hukum Dalam Rangka Pembangunan Lembaga Hukum Jaminan Nasional", Disertasi Ilmu Hukum Universitas Padjajaran, 2015.

²¹ Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Fidusia.

Sesuai dengan Pasal 5 ayat 1 UU Fidusia, pengikatan jaminan fidusia wajib dituangkan dalam bentuk akta notaris dengan menggunakan bahasa Indonesia.²² Oleh karena itu, daftar barang yang menjadi agunan dalam perjanjian kredit menjadi acuan bagi notaris dalam menyusun akta tersebut. Adapun syarat materiil yang minimal harus dimuat dalam akta fidusia meliputi:²³

- Identitas pihak Pemberi dan Penerima Fidusia;
- Data perjanjian pokok yang dijamin fidusia;
- Uraian mengenai Benda yang menjadi objek Jaminan Fidusia;
- Nilai penjaminan; dan
- Nilai Benda yang menjadi objek Jaminan Fidusia.

Berdasarkan Pasal 6 UU Fidusia yang disebutkan bahwa pada akta harus memuat uraian mengenai Benda yang menjadi objek Jaminan Fidusia, sehingga akta tersebut berisi keterangan yang jelas dan detail dari objek jaminan tersebut. Jika yang dijamin bagian-bagian pesawat udara seperti mesin pesawat (*Engine*) dengan keterangan Merk Mesin, Tipe Mesin, Nomor Mesin, Nomor Invoice, Tanda Kebangsaan dan Pendaftaran pesawat udara, dll. Hal tersebut salah satu untuk menjamin kepastian hak kreditor atas objek yang dijamin dan mengantisipasi kemungkinan terjadinya jaminan fidusia yang berulang atas satu benda yang sama. Dalam hal mesin-mesin yang berjumlah puluhan atau ratusan dijamin sekaligus, pada prakteknya dibuat dengan daftar mesin yang menjelaskan mengenai jenis mesin dan nilai objek pada setiap mesin tersebut atau nilai total objek mesin yang dijamin beserta lokasi atau tempat mesin tersebut disimpan.²⁴

Setelah Akta Fidusia notaris diterbitkan, bank melalui notaris wajib mendaftarkan dokumen tersebut ke Kantor Pendaftaran Fidusia guna meresmikan lahirnya jaminan.²⁵ Pendaftaran dalam Buku Daftar Fidusia ini merupakan pemenuhan asas publisitas, yang memberikan hak preferensial dan kekuatan eksekutorial bagi bank sebagai kreditor. Sebagai bukti otentik pendaftaran, Kantor Pendaftaran Fidusia akan menerbitkan Sertifikat Jaminan Fidusia yang berisi rincian aset jaminan untuk disimpan oleh pihak bank.

Analisis Eksekusi Sertifikat Fidusia terhadap Jaminan Fidusia atas Bagian-Bagian Pesawat Udara

Mekanisme Eksekusi dan Kendala Yuridis saat Debitur Wanprestasi.

Kekuatan Eksekutorial Sertifikat Jaminan Fidusia (Titel Eksekutorial)

Ketentuan pendaftaran dalam Pasal 11 ayat (1) UU Fidusia merupakan instrumen untuk menetapkan status hak kebendaan atas objek jaminan. Hak ini mengandung sifat *Zaakgevolg* atau *Droit de Suite*, yang berarti hak kreditor tetap terlindungi dan tetap berada di tangan pemegang fidusia meskipun benda tersebut berpindah kekuasaan.²⁶ Keabsahan hak kebendaan ini secara yuridis bergantung pada pemenuhan syarat konstitutif pendaftaran, sebagaimana diatur dalam Pasal 14 ayat (3) UU Fidusia, yaitu:

²² *Ibid*, ps. 5 ayat 1.

²³ *Ibid*, ps. 6.

²⁴ Andhanaricwari, *op. cit.*

²⁵ Republik Indonesia, Undang-Undang Nomor 42..., ps. 14 ayat 1.

²⁶ Ashibly, *Hukum Jaminan...*, *op. cit.*

“Jaminan Fidusia lahir pada tanggal yang sama dengan tanggal dicatatnya jaminan Fidusia dalam Buku Daftar Fidusia.”

Terdapat ketimpangan efektivitas antara pengikatan pesawat udara melalui Hipotik dengan Fidusia komponen. Ketidakterlaksanaan pendaftaran Hipotik mengakibatkan belum lahirnya hak kebendaan yang sah bagi kreditur. Sebaliknya, penjaminan melalui mekanisme Fidusia atas setiap bagian-bagian pesawat menawarkan kepastian hukum karena dapat didaftarkan secara konstitutif. Hal ini memberikan kedudukan istimewa bagi pemegang jaminan untuk melakukan eksekusi langsung terhadap aset jaminan saat terjadi cedera janji, selaras dengan ketentuan Pasal 15 UU Fidusia yang menyatakan:

(1) Dalam sertifikat Jaminan fidusia sebagaimana dimaksud dalam pasal 14 ayat (1) dicantumkan kata-kata "DEMI KEADILAN BERDASARKAN KETUHANAN YANG MAHA ESA".

(2) Sertifikat Jaminan fidusia sebagaimana dimaksud dalam ayat (1) mempunyai kekuatan eksekutorial yang sama dengan putusan pengadilan yang telah memperoleh kekuatan hukum tetap.

(3) Apabila debitur cidera janji, Penerima Fidusia mempunyai hak untuk menjual Benda yang menjadi obyek Jaminan Fidusia atas kekuasaannya sendiri.

Sifat *Droit de Suite* inilah yang memberikan perlindungan bagi "Fidusia Komponen". Meskipun mesin dicopot dari rangka asli dan dipasang ke rangka pesawat milik pihak ketiga, hak bank tidak hilang karena hak tersebut "mengikuti" mesinnya, bukan pesawatnya secara keseluruhan.

Karakteristik kedua dari hak kebendaan adalah *Droit de Preference*, yang memberikan kedudukan diutamakan bagi pemegang jaminan dalam pelunasan piutang dibandingkan kreditur lainnya. Melalui pendaftaran komponen pesawat udara dalam Buku Daftar Fidusia, kreditur secara otomatis memperoleh hak preferensial tersebut. Hal ini memungkinkan bank sebagai pemegang hak kebendaan untuk mendapatkan pelunasan utang secara penuh dari nilai objek jaminan tanpa harus berbagi dengan kreditur konkuren jika debitur wanprestasi. Keunggulan ini memberikan proteksi hukum yang jauh lebih kuat dibandingkan pengikatan Hipotik yang tidak terdaftar. Oleh karena itu, pembebanan fidusia atas komponen penyusun pesawat udara menjadi solusi praktis dalam perjanjian kredit perbankan yang menawarkan perlindungan hukum maksimal.²⁷

Prosedur Pelaksanaan Eksekusi

Prosedur pelaksanaan eksekusi jaminan fidusia atas bagian-bagian pesawat udara harus dilakukan dengan sangat hati-hati karena melibatkan aspek hukum (UU Fidusia dan Putusan Mahkamah Konstitusi) serta aspek teknis keselamatan penerbangan (Standar Kemenhub).

Tahapan prosedural untuk eksekusi dilakukan ialah sebagai berikut:

- Tahap Administrasi dan Penetapan Wanprestasi

Sebelum eksekusi dilakukan, kreditur harus memastikan status gagal bayar debitur secara sah, yaitu dengan

- 1) Surat peringatan atau somasi yang memberikan somasi minimal 3 kali sesuai dengan jangka waktu dalam perjanjian kredit;

²⁷ *Ibid.*

- 2) Melakukan pengecekan sertifikat untuk memastikan sertifikat jaminan fidusia telah terdaftar dan memiliki frasa “Demi Keadilan Berdasarkan Ketuhanan Yang Maha Esa”;²⁸
- 3) Verifikasi wanprestasi (pasca Putusan MK Nomor 18 tahun 2019, jika debitur mengakui wanprestasi maka eksekusi bisa langsung dilakukan (*parate executie*). Namun jika debitur menolak wanprestasi maka kreditor wajib memohon penetapan eksekusi ke Pengadilan Negeri.²⁹

Tahap Koordinasi Otoritas Penerbangan

Dikarenakan objek bagian pesawat berada di area bandara dan merupakan bagian dari alat transportasi, maka bank wajib berkoordinasi dengan Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara (DKPPU) untuk melaporkan bahwa mesin tersebut akan dieksekusi agar status kelaikudaraan pesawat diperbarui, dan Otoritas Bandara serta Pengelola Bandara untuk mendapatkan izin akses ke hangar ataupun apron bandara bagi tim eksekusi.³⁰

Tahap Penjualan

Setelah objek dikuasai secara fisik, maka kreditor melakukan penjualan melalui dua cara, yaitu dengan pelelangan umum dan penjualan di bawah tangan. Pelelangan umum dilaksanakan melalui Kantor Pelayanan Kekayaan Negara dan Lelang (KPKNL), sedangkan penjualan di bawah tangan bisa dilakukan jika disepakati oleh kedua belah pihak dan dianggap akan menghasilkan harga tertinggi. Penjualan ini hanya boleh dilakukan setelah lewat 1 bulan sejak pengumuman tertulis kepada pihak terkait.

Jika bagian-bagian pesawat ingin dijual ke luar negeri, maka kreditor menggunakan instrument IDERA. Pengajuan IDERA dilakukan oleh kreditor dengan mengajukan permohonan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Udara untuk menghapus pendaftaran pesawat dari register Indonesia.³¹ Pelaporan ke *International Registry* mengenai pencoretan pelaksanaan hak jaminan atas nomor seri mesin tersebut.

Selanjutnya jika bagian-bagian pesawat yang dijaminan tersebut berada di luar wilayah atau berada di luar negeri maka pelaksanaan eksekusi bagian-bagian pesawat tersebut menjadi jauh lebih kompleks karena bersinggungan dengan kedaulatan hukum negara lain. Dalam kondisi ini, Konvensi Cape Town menjadi instrumen hukum yang paling utama, mengalahkan hukum nasional (UU Fidusia) yang jangkauannya hanya terbatas di wilayah Indonesia.

Dengan didaftarkannya mesin/komponen pesawat di *International Registry*, hak jaminan diakui di seluruh negara yang meratifikasi Konvensi Cape Town.³² Sehingga, prosedur pelaksanaan eksekusi lintas batas negara (*Cross-Border Enforcement*) sebagai berikut:

- Pemanfaatan IDERA

²⁸ Pasal 15 ayat (2) UU No. 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia.

²⁹ Putusan Mahkamah Konstitusi No. 18/PUU-XVII/2019 dan Putusan MK No. 2/PUU-XIX/2021.

³⁰ Alif Nurfakhri Muhammad, dkk, *Kapita Selekta: Hukum Transnasional Penerbangan Dua Bahasa Indonesia & Inggris*, Jawa Tengah: Eureka Media Aksara, 2022.

³¹ Pasal XIII Protokol Cape Town (Protokol khusus Masalah Pesawat Udara) jo. Peraturan Presiden (Perpres) No. 8 Tahun 2007 (Ratifikasi Konvensi Cape Town).

³² Pasal 8 dan 10 Konvensi Cape Town (Mengenai upaya hukum bagi kreditor) serta Pasal IX dan X Protokol Cape Town.

Pada hal ini kreditor tidak perlu melakukan gugatan baru di negara tempat pesawat berada. Kreditor cukup menggunakan surat kuasa IDERA ke otoritas penerbangan di negara tempat pesawat berada (misal: FAA di Amerika atau EASA di Eropa). Berdasarkan Pasal XIII Protokol Cape Town, otoritas negara tersebut wajib membantu deregistrasi dan ekspor pesawat/komponen dalam waktu singkat (biasanya 60 hari jika negara tersebut memilih *Alternative A*).

- Penguasaan Fisik (*Taking Possession*)
Berdasarkan Pasal 8 ayat (1) Konvensi Cape Town, kreditor memiliki hak untuk:
 - 1) Mengambil alih penguasaan atau control atas objek tersebut;
 - 2) Menjual atau menyewakan objek tersebut;
 - 3) Menerima pendapatan atau keuntungan dari pengelolaan objek tersebut.
- Bantuan Pengadilan Setempat (*Interim Relief*)
Jika debitur menghalangi secara fisik, kreditor dapat meminta bantuan pengadilan di negara tempat objek berada untuk mendapatkan "Perlindungan Sementara" (*Interim Relief*). Bentuk bantuan tersebut berupa perintah pengadilan untuk menahan pesawat agar tidak terbang (*grounded*) atau perintah penyerahan mesin segera.³³

Perbedaan Eksekusi Pesawat Udara melalui Sertifikat Fidusia dan melalui Kemenhub/IDERA

- 1) Eksekusi melalui Sertifikat Fidusia (Perspektif Keperdataan)
Sertifikat Fidusia memberikan hak kepada kreditor untuk melakukan Parate Eksekusi, yang berarti kreditor bisa langsung menjual pesawat melalui pelelangan umum tanpa putusan pengadilan.³⁴ Tetapi dalam praktiknya eksekusi fisik pesawat udara sangat sulit karena jika maskapai (debitur) tidak kooperatif, kreditor tetap butuh bantuan Pengadilan untuk melakukan penyitaan fisik di hanggar. Permasalahan yuridis lain jika pesawat difidusiakan tetapi tidak terdaftar di Kemenhub sebagai jaminan, maka Kemenhub bisa menolak permintaan kreditor untuk melarang pesawat itu terbang.
- 2) Eksekusi melalui Kemenhub/IDERA (Perspektif Hukum Penerbangan)
Berdasarkan Konvensi Cape Town, kreditor biasanya memegang IDERA. Hal ini ketika debitur wanprestasi, kreditor datang ke Kemenhub membawa IDERA kemudian Kemenhub wajib (dalam waktu singkat, biasanya 5 hari kerja) mencabut tanda pendaftaran pesawat tersebut. Sehingga, pesawat yang sudah dicabut registrasinya secara otomatis kehilangan "kewarganegaraan" dan izin terbang (*grounded*). Ini adalah senjata paling ampuh untuk memaksa debitur menyerahkan pesawat.

Kendala Yuridis dan Teknis dalam Eksekusi Komponen Pesawat

Secara regulatif, pesawat udara beroperasi dalam ekosistem keselamatan yang sangat ketat di bawah otoritas Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara (DKPPU). Hal ini memicu pertentangan norma antara hak eksekutorial kreditor berdasarkan UU Fidusia dengan mandat keselamatan dalam UU Penerbangan. Secara

³³ Pasal 13 Konvensi Cape Town.

³⁴ Ni Putu Natasya Angela Diputri dan Gusti Ayu Arya Prima Dewi, *Perlindungan Hukum Bagi Debitur Dalam Eksekusi Jaminan Fidusia Berdasarkan Putusan MK No. 18/PUU-XVII/2019*, Jurnal Kertha Wicara Vol. 15 No. 9, 2025, hal. 536-549.

yuridis, tindakan pelepasan komponen tanpa pengawasan otoritas terkait berisiko diklasifikasikan sebagai pelanggaran standar keselamatan udara (*safety regulation*).

Lebih lanjut, terdapat pembatasan mengenai subjek hukum yang berwenang melakukan tindakan fisik terhadap objek jaminan. Aparat penegak hukum, seperti Juru Sita atau Kepolisian, secara teknis dan yuridis tidak memiliki kapasitas untuk menyentuh mesin pesawat. Otoritas tersebut secara eksklusif berada pada *Aircraft Maintenance Engineer* (AME) berlisensi. Di sisi lain, hambatan administratif sering muncul dalam proses deregistrasi dan ekspor komponen. Ketergantungan pada kerja sama debitur dalam pengurusan izin memaksa kreditur menempuh mekanisme IDERA, yang dalam praktiknya sering kali terhambat birokrasi nasional sehingga melampaui batas waktu (*waiting period*) yang telah diamanatkan oleh Konvensi Cape Town.³⁵

Pelepasan komponen vital, khususnya mesin, secara otomatis mengakibatkan pesawat berstatus *grounded* (tidak laik terbang), yang sering kali diikuti dengan pembekuan sertifikat kelaikudaraan oleh otoritas terkait. Kondisi ini memicu konsekuensi finansial berupa akumulasi biaya parkir (*parking fee*) dan biaya perawatan dasar yang harus ditanggung, meskipun aset tidak lagi produktif. Secara ekonomi, objek jaminan rentan mengalami penyusutan nilai yang drastis apabila tidak segera direlokasi ke fasilitas penyimpanan yang memenuhi standar teknis (*controlled environment*), seperti hanggar dengan sistem pengatur kelembapan.³⁶

Lebih lanjut, eksekusi fisik terhadap mesin pesawat mensyaratkan pemenuhan standar logistik yang sangat spesifik. Penggunaan alat penyangga khusus (*engine stand* atau *cradle*) yang sesuai dengan spesifikasi pabrikan menjadi prasyarat mutlak yang tidak dapat diabaikan. Ketidaksiapan infrastruktur teknis ini di lokasi eksekusi sering kali menjadi faktor penghambat utama bagi kreditur. Terakhir, kompleksitas logistik di area *airside* (apron atau hanggar) memerlukan koordinasi lintas sektoral yang rumit dengan pihak *Aviation Security* (Avsec) dan pengelola bandara (Angkasa Pura). Dalam praktiknya, sering kali muncul kendala administratif di mana izin pengeluaran aset baru diberikan setelah seluruh kewajiban finansial debitur terhadap pengelola bandara dilunasi sepenuhnya.³⁷

Meskipun secara yuridis Sertifikat Fidusia memberikan hak eksekusi langsung (*parate eksekusi*), namun secara praktis dan teknis, hak tersebut sering kali terhambat oleh regulasi keselamatan dan kendala logistik bandara.

Untuk mengatasi kendala yuridis terkait izin otoritas dan hambatan teknis akibat status *grounded*, diperlukan adanya Nota Kesepahaman (*Memorandum of Understanding*) antara Kementerian Hukum dan HAM (selaku otoritas pendaftaran fidusia) dengan Kementerian Perhubungan (selaku otoritas penerbangan). Sinkronisasi ini bertujuan untuk menciptakan SOP Eksekusi Khusus Barang Modal Penerbangan yang memberikan kepastian bahwa Sertifikat Jaminan Fidusia merupakan dasar yang sah bagi DKPPU untuk menerbitkan izin pencopotan komponen tanpa harus menunggu putusan pengadilan yang memakan waktu lama, sepanjang syarat wanprestasi telah terpenuhi sesuai ambang batas Konvensi Cape Town.

³⁵ Martanti, "Perjanjian Jaminan Dalam.... *Op. cit.*

³⁶ Muhammad, *Kapita Selekt: Hukum Transnasional Penerbangan... Op.cit.*

³⁷ *Ibid.*

Selain itu, secara teknis, kreditur disarankan untuk mencantumkan klausul 'Mandatory Access to Technical Records' dalam perjanjian kredit, yang mewajibkan debitur menempatkan dokumen kelaikudaraan (*Log Books*) pada pihak ketiga yang netral (*escrow agent*) atau memberikan hak akses digital kepada kreditur. Hal ini untuk memastikan bahwa saat pesawat berstatus *grounded* dan komponen dieksekusi, nilai ekonomi aset tetap terjaga karena riwayat perawatannya dapat terverifikasi secara instan untuk kepentingan penjualan kembali.³⁸

Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang telah dilakukan, maka kesimpulan penelitian ini dirumuskan sesuai dengan rumusan masalah sebagai berikut:

1. Kasus penyebaran dokumen internal oleh notaris merupakan pelanggaran kerahasiaan jabatan yang menimbulkan pertanggungjawaban administratif dan etik bagi notaris sebagaimana diatur dalam Pasal 16 ayat (1) huruf f Undang-Undang Jabatan Notaris yang mewajibkan menjaga kerahasiaan akta dan informasi jabatan, notaris dapat dikenakan sanksi administratif berupa peringatan tertulis oleh Majelis Pengawas Wilayah (MPW). Selain itu, tindakan tersebut juga berpotensi bertentangan dengan ketentuan dalam Undang-Undang Nomor 27 Tahun 2022 tentang Perlindungan Data Pribadi, khususnya terkait kewajiban menjaga kerahasiaan dan keamanan data pribadi, serta dapat dikualifikasikan sebagai pelanggaran terhadap Pasal 65 UUPDP apabila terbukti terdapat unsur pengungkapan data tanpa hak.
2. Perlindungan hukum bagi pihak yang dirugikan atas dugaan pelanggaran oleh notaris diwujudkan melalui perlindungan preventif dan represif. Perlindungan preventif tercermin dalam pengaturan kewajiban kerahasiaan jabatan dan pengawasan oleh Majelis Pengawas Notaris, sedangkan perlindungan represif dilakukan melalui pemeriksaan oleh MPD hingga MPW yang dapat menimbulkan

³⁸ *Ibid.*

sanksi administratif seperti peringatan tertulis. Namun demikian, perlindungan tersebut belum mencakup pemulihan kerugian secara langsung, sehingga pihak yang dirugikan tetap dapat menempuh upaya hukum lain untuk memperoleh pemulihan haknya. seperti gugatan perdata untuk memperoleh ganti rugi, serta mekanisme pidana apabila terpenuhi unsur-unsur yang ditentukan oleh peraturan perundang-undangan.

Daftar Pustaka

- Ahyani, Enny Purnomo, *Dampak Disahkannya Konvensi Cape Town 2001 Terhadap Pelaksanaan Perjanjian Sewa Guna Usaha (Leasing) Pesawat Indonesia di Indonesia*, Depok: Fakultas Hukum Universitas Indonesia, 2007.
- Andhanaricwari, Duhita Pradnya, Dkk, *Analisis Yuridis Terhadap Praktik Jaminan Pesawat Udara Ditinjau dari Hukum Jaminan Indonesia*, Lega Lata: Jurnal Ilmu Hukum, 2021.
- Andrade, Timothy Arviando, *Urgensi Pembentukan Aturan Tentang Hipotek Atas Pesawat Udara*, Jurnal UNPAR, 2023.
- Ashibly, *Buku Ajar Hukum Jaminan*, Bengkulu: MIH Unihaz, 2018.
- Asmaniar dan Fiter Jonson Sitorus, “ *Pendaftaran Objek Fidusia Sebagai Jaminan Utang*”, Jurnal Justice Voice, 2022.
- Balaati, Cesar Fabian Geraldo, dkk, *Kedudukan Para Pihak Dalam Perjanjian Kredit Antara Bank dan Nasabah*, Jurnal Unsirat.
- Dewi, Cokorde Istri Dian Laksmi, “ *Pengikatan Jaminan Kebendaan dengan Fidusia*”, Jurnal Fakultas Hukum Universitas Ngurah Rai, 2019.
- Diputri, Ni Putu Natasya Angela dan Gusti Ayu Arya Prima Dewi, *Perlindungan Hukum Bagi Debitur Dalam Eksekusi Jaminan Fidusia Berdasarkan Putusan MK No. 18/PUU-XVII/2019*, Jurnal Kertha Wicara Vol. 15 No. 9, 2025.
- Fauziah dan Albetris, *Analisis Sistem Dan Prosedur Akuntansi dalam Pemberian Kredit Produktif pada PT. Bank Pembangunan Daerah Jambi Cabang Muara Bulian*, Jurnal Ilmiah Universitas Batanghari, Jambi, 2021.
- Fuadi, Munir, *Hukum perkreditan kontenporer*, Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2003.
- Gultom, Hamonangan Justinus, Erna Susilawaty Sebayang, *Aspek Hukum Akta Pengakuan Hutang Dalam Perjanjian Kredit Konsumtif*, Jurnal Ilmiah Skylandsea Vol. 2, No. 1, 2018.
- Rachmat Firdaus, *Manajemen Perkreditan Bank Umum*, Bandung: Alfabeta: 2009.
- Hermansyah, *Hukum Perbankan Nasional Indonesia*, Jakarta: Kencana Prenada

- Media Group, 2011.
- Iba, Zainuddin, Aditya Wardhana, *Metode Penelitian*, Purbalingga: Eureka Media Aksara, 2023.
- Isnaeni, Moch., *Hipotek Pesawat Udara di Indonesia*, Dharma Muda, Surabaya, 1996.
- Juwana, Hikmahanto, *Kewajiban Negara Mentransformasikan Ketentuan Perjanjian Internasional ke Dalam Peraturan Perundang-undangan: Studi Kasus Pasca Keikutsertaan Dalam Cape Town Convention*, *Jurnal Hukum Bisnis*, Vol. 28 No. 24, 2009.
- Kantaatmadja, Mieke Komar, *Lembaga Jaminan Kebendaan Pesawat Udara Indonesia Ditinjau Dari Hukum Udara*, Bandung: Alumni, 1989.
- Kusuma, Olivia Agatha, "Optimalisasi Industri Penerbangan dan Perbankan Nasional Melalui Pengaturan Jaminan Pesawat Udara di Indonesia", *Jurnal Fakultas Hukum UNPAR*, 2023.
- Eldbert Christanto Anaya Marbun, "Mengkaji Kepastian Hukum dan Perlindungan Hukum Terhadap Investasi di Indonesia Melalui Lembaga Perizinan Online Single Submission (OSS)", *Jurnal Dharmasiswa Fakultas Hukum Universitas Indonesia* Vol. 1, 2022.
- Margono, *Asas Keadilan, Kemanfaatan, dan Kepastian Hukum dalam Putusan Hakim*, Jakarta: Penerbit Sinar Grafika, 2019.
- Martanti, Yurisa, *Perjanjian Jaminan Dalam Perjanjian Kredit Dengan Obyek Pesawat Udara Dikaitkan Dengan IDERA Sebagai Upaya Kepastian Hukum Dalam Rangka Pembangunan Lembaga Hukum Jaminan Nasional*, Disertasi Ilmu Hukum Universitas Padjajaran, Bandung, 2015.
- Martono, Amad Sudiro, *Hukum Udara Nasional Dan Internasional Publik (Public International And National Air Law)*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2016.
- Marzuki, Peter Mahmud, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Prenadamedia Group, 2016.
- Merdekawati, Laurencia Ika, "Pesawat Udara Sebagai Objek Jaminan Dalam Pemberian Kredit Perbankan", Tesis Fakultas Hukum Universitas Airlangga, Surabaya, 2008.
- Muhammad, Abdulkadir, *Hukum Perusahaan Indonesia*, Bandung: PT Citra Aditya Bakti, 2010.
- Alif Nurfakhri Muhammad, dkk, *Kapita Selekt: Hukum Transnasional Penerbangan Dua Bahasa Indonesia & Inggris*, Jawa Tengah: Eureka Media Aksara, 2022.
- Nugroho, Satrio, Siti Malikhatun Badriyah, *Tinjauan Yuridis Perjanjian Kredit Perbankan dengan Nasabah Pelaku Usaha Mikro Kecil dan Menengah*, *Jurnal*

Notarius Vol 17, No. 1, 2024.

Peter Thome, *The Cape Town Convention Its Impact in Realtion to Interests in Aircraft Object*, Norton Rose, 2006.

Putri, Serly Amanda, "Problem Hukum Hak Jaminan Kebendaan Atas Pesawat Udara Dalam Hukum Indonesia", Skripsi Ilmu Hukum Universitas Islam Indonesia, 2018.

Salim, *Perkembangan Hukum Jaminan di Indonesia*, Jakarta: PT. RajaGrafindo Persada, 2017.

Satjipto Raharjo, *Ilmu Hukum*, Bandung: PT. Citra Aditya Bakti, 2000.

Rufaida, Khifni Kafa, Rian Sacipto, "*Tinjauan Hukum Terhadap Eksekusi Objek Jaminan Fidusia Tanpa Titel Eksekutorial Yang Sah*", Jurnal Ilmu Hukum, 2019.

Selamat Sidauruk, Retno Kus Setyowati, dan Yessy Kusumadewi, "*Penyelesaian Wanprestasi di Dalam Perjanjian Dengan Jaminan Fidusia Berdasarkan Kasus Putusan Pengadilan Negeri Bengkayang Nomor 10/Pdt.G/BPSK/2015/PN.Bek*", Krisna Law 2, no. 2, 2020.

Silondae, Arus Akbar, Wirawan B.Ilyas, *Pokok-pokok Hukum Bisnis*, (Jakarta: Salemba Empat, 2012).

Sugono, Bambang, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 1996.

Sutarno, *Aspek-aspek Hukum Perkreditan pada Bank*, Bandung : Alfabeta, 2009.
Sutarno, Sri Indah Sari, "Kepastian Hukum Pendaftaran Pesawat udara Sebagai Objek Jaminan Kredit", Skripsi Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, Malang, 2018).

Sjahdeini, Sutan Remy, *Hukum Jaminan Kebendaan*, Jakarta: Pustaka Utama Grafiti, 2007.

Usman, Rachmadi, *Hukum Jaminan Keperdataan*, Jakarta: Sinar Grafika, 2008.

Wahyunie, Septy Milda, dkk, *Pesawat Udara sebagai Jaminan Kredit dalam Hukum Jaminan di Indonesia*, Notary Law Journal Vol. 1, 2022.

Widiyono, Tri, *Aspek Hukum Operasional Transaksi Produk Perbankan di Indonesia*, Bogor: Ghalia Indonesia, 2006.

Wignjosobroto, Soetandyo, *Hukum: Paradigma, Metode, dan Dinamika Masalah-Masalahnya*, Jakarta: Huma, 2002.

- Adjie, Habib, "*Kerahasiaan Jabatan Notaris sebagai Perlindungan Hukum bagi Para Pihak*", Jurnal Notarius, Vol. 10 No. 2, 2017.
- Darus, M. Luthfan Hadi, "*Kerahasiaan Jabatan Notaris dan Konsekuensi Hukumnya*", Jurnal Notarius, Fakultas Hukum Universitas Diponegoro, Vol. 12 No. 2, 2019.
- Dewi, Sinta, "*Konsep Perlindungan Hukum atas Privasi dan Data Pribadi Dikaitkan dengan Penggunaan Cloud Computing di Indonesia*", Jurnal Yustisia, Fakultas Hukum Universitas Padjadjaran, Vol. 5 No. 1, 2016.
- Djafar, Wahyudi, "*Prinsip-Prinsip Perlindungan Data Pribadi dalam Hukum Indonesia*", Jurnal HAM, Vol. 11 No. 1, 2020.
- Indriastuti, Dwi Ratna, "*Pertanggungjawaban Perdata Notaris terhadap Akta Autentik*", Jurnal RechtsVinding, Vol. 10 No. 1, 2021.
- Kang, Jerry, "*Information Privacy in Cyberspace Transaction*", Stanford Law Review, Vol. 50 No. 4, 1998.
- La Porta, Rafael et al., "*Law and Finance*", Journal of Financial Economics, Vol. 52 No. 1, 1999.
- Lawa, R. W., "*Kerahasiaan Notaris dalam Penerapan Prinsip Mengenali Pengguna Jasa*", Jurnal Proyuris, Vol. 3 No. 1, 2021.
- Mahendra, Akbar Tri dan Aisyah Ayu Musyafah, "*Hak Ingkar Notaris dalam Kewajibannya Merahasiakan Akta*", Law Review, Vol. 6 No. 2, 2023.
- Mannas, Yussy A., "*Kriminalisasi Jabatan Notaris dalam Praktik Peradilan*", Jurnal RechtsVinding, Vol. 10 No. 3, 2021.
- Mulyono, R., "*Kedudukan Notaris sebagai Pejabat Umum dalam Sistem Hukum Indonesia*", Jurnal RechtsVinding, Vol. 10 No. 2, 2021.
- Riswandi, Budi Agus, "*Pembatasan dan Perlindungan Hak Privasi*", Jurnal Hukum Ius Quia Iustum, Fakultas Hukum Universitas Islam Indonesia, Vol. 22 No. 4, 2015.
- Siregar, D., "*Eksistensi Jabatan Notaris dalam Dinamika Hukum Nasional*", Jurnal Yuridika, Vol. 38 No. 3, 2023.
- Sjaifurrachman dan Habib Adjie, "*Tanggung Jawab Notaris dalam Menjaga Rahasia Jabatan*", Jurnal Hukum Ius Quia Iustum, Vol. 23 No. 2, 2016.
- Wiranata, I Gede A.B., "*Kedudukan Notaris sebagai Pejabat Umum dalam Perspektif Hukum Publik*", Jurnal RechtsVinding, Vol. 10 No. 2, 2021.
- Yuniarti, "*Pertanggungjawaban Perdata Notaris atas Akta Autentik*", Jurnal Hukum Ius Quia Iustum, Vol. 30 No. 1, 2023