

**MEKANISME PEMBEBANAN DAN EKSEKUSI JAMINAN
FIDUSIA ATAS BAGIAN-BAGIAN PESAWAT UDARA
DALAM PERJANJIAN KREDIT**

Jilan Farras Seta¹, I Ketut Oka Setiawan²

Universitas Pancasila

Email: jillanfarras@gmail.com¹, k.okasetiawan@univpancasila.ac.id²

Abstrak

Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan menimbulkan kekosongan hukum, sehingga dalam praktiknya bagian pesawat udara seperti mesin dan rangka digunakan sebagai objek jaminan fidusia. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji mekanisme perjanjian kredit dengan jaminan fidusia atas bagian pesawat udara serta pelaksanaan eksekusi sertifikat jaminan fidusia dalam hal terjadi wanprestasi. Metode penelitian yang digunakan adalah penelitian yuridis normatif dengan pendekatan perundang-undangan dan bersifat deskriptif analitis. Hasil penelitian menunjukkan bahwa pembebanan jaminan fidusia dilakukan melalui akta notaris dan pendaftaran pada Kantor Pendaftaran Fidusia untuk memperoleh hak preferen bagi kreditur. Dalam praktik pembiayaan pesawat udara yang bersifat lintas negara, pendaftaran juga dilakukan pada International Registry berdasarkan Konvensi Cape Town. Namun, pelaksanaan eksekusi sertifikat jaminan fidusia masih menghadapi kendala yuridis dan teknis, terutama setelah Putusan Mahkamah Konstitusi Nomor 18 Tahun 2019, serta berkaitan dengan regulasi keselamatan penerbangan dan kondisi teknis pesawat udara. Oleh karena itu, diperlukan sinkronisasi regulasi guna memberikan kepastian hukum dalam pembebanan dan eksekusi jaminan atas bagian pesawat udara.

Kata Kunci : Jaminan Fidusia, Pesawat Udara, Eksekusi.

Abstract

This study examines the imposition of fiduciary security over aircraft components in credit agreements in Indonesia. The absence of regulations governing the registration of aircraft mortgages as mandated by Law Number 1 of 2009 concerning Aviation has created a legal vacuum. As a result, in practice, certain aircraft components, such as engines and airframes, are used as objects of fiduciary security. This research aims to analyze the mechanism of credit agreements secured by fiduciary guarantees over aircraft components and the execution of fiduciary security certificates in the event of default. The study employs a normative juridical method with a statutory approach and descriptive-analytical analysis. The findings indicate that the establishment of fiduciary security over aircraft components is carried out through a notarial deed and registration at the Fiduciary Registration Office in order to obtain preferential rights for creditors. In cross-border aircraft financing practices, registration is also conducted at the International Registry in accordance with the Cape Town Convention. However, the execution of fiduciary security certificates still faces juridical and technical challenges, particularly following Constitutional Court Decision Number 18 of 2019, as well as issues related to aviation safety regulations and the technical condition of the aircraft.

Keywords: Fiduciary Guarantee, Aircraft, Enforcement.

PENDAHULUAN

Penjaminan pesawat udara dalam pemberian kredit masih mengalami kompleksitas yuridis akibat didapatnya dualisme norma dan tumpang tindih regulasi. Dalam Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Fidusia (untuk selanjutnya disebut UU Fidusia) memberikan pesawat udara sebagai kategori benda bergerak yang dapat dijadikan objek fidusia karena penguasaannya tetap berada pada debitur guna menunjang operasional maskapai.¹ Namun dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (untuk selanjutnya disebut UU Penerbangan) memberikan pengenalan terhadap hipotek pesawat udara, dimana dalam kajian teori digunakan sebagai benda tidak bergerak atau benda bergerak terdaftar tertentu.² Menurut prinsip keperdataan di Indonesia, pesawat udara ini digolongkan sebagai benda tidak bergerak. Dimana hal ini mempengaruhi penetapan aturan hukum keperdataan terhadap pesawat terbang sebagai objek jaminan, yakni memiliki hubungan dengan Lembaga jaminan berupa hipotik. Namun nyatanya pembebanan hipotik atas pesawat udara sampai saat ini tidak dapat terealisasikan sehingga belum bersifat nasional.³

Dalam UU Penerbangan juga menyebutkan bahwa pesawat udara dapat dibebankan kepentingan Internasional, kepentingan ini mengacu pada Konvensi Cape Town 2001 yang telah diratifikasi. Konvensi Cape Town 2001 tersebut merupakan suatu konvensi yang terbentuk dalam menyelaraskan transaksi pembiayaan yang berkaitan dengan benda bergerak, khususnya dalam hal ini pesawat udara dan mesiu pesawat. Dengan adanya ketumpang tindihan regulasi administratif atas pendaftaran terhadap penjaminan pesawat udara, menimbulkan ketidak jelasan kekuatan hukum mana yang lebih tinggi dalam menentukan prioritas hak kreditor (*priority of interests*), terlebih jika terdapat lebih dari satu pihak mengklaim hak jaminan atas aset yang sama. Selain adanya pendaftaran penjaminan pesawat udara yang menjadi problema, ada pula efektivitas eksekusi saat debitur melakukan wanprestasi.

Meskipun jaminan fidusia memiliki kekuatan eksekutorial melalui titel eksekutorial yang tercantum dalam sertifikatnya,⁴ namun dalam praktiknya, proses pengambilan kembali pesawat udara (*repossession*) seringkali terbentur pada birokrasi perizinan terbang dan kedaulatan negara tempat pesawat berada. Terlebih lagi saat ini dalam Het Herziene Indonesisch Reglemen (HIR) dan *Rechtreglement voor de Buitengewesten* (RBG) tidak mengatur secara khusus, baik sita jaminan maupun sita eksekusi terhadap pesawat terbang, padahal perkembangan industri penerbangan. Namun terdapat sedikit Solusi dalam 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

¹ Timothy Arviando Andrade, "Urgensi Pembentukan Aturan Tentang Hipotek Atas Pesawat Udara", Jurnal Fakultas Hukum, 2023, hal. 5.

² *Ibid*

³ Pradnya Paramitha Dias Rahmadhani, "Perlindungan Hukum Para Pihak Sebagai Pemegang Komponen Pesawat Udara Sebagai Jaminan Hutang Secara Fidusia Dalam Perjanjian Kredit Dalam Rangka Pengembangan Industri Penerbangan", *Privat La* (Vol. 9 No. 1), 2021, hlm. 164.

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.

terkait perlindungan hak-hak debitur dan intervensi pengadilan yang berpotensi menghambat proses pemulihan aset bagi kreditor. Ketidakjelasan ini menghasilkan kekosongan norma (norma kosong) dan ketidakpastian hukum yang diakibatkan oleh ketidaksinkronan antara regulasi jaminan fidusia nasional dengan standar hukum penerbangan internasional. Ketidakjelasan ini tidak hanya berpotensi menimbulkan sengketa kewenangan, tetapi juga menghambat akses maskapai nasional dalam memperoleh pembiayaan global.

METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang digunakan ialah yuridis normatif, yaitu penelitian yang dilakukan didasarkan pada bahan hukum utama yang mengkaji teori-teori, asas-asas, kaidah-kaidah hukum yang berlaku, dan doktrin-doktrin hukum untuk menjawab masalah hukum serta untuk menghasilkan suatu argumentasi dan dikaitkan dengan tindakan subyek hukum tersebut sesuai dengan norma hukum atau prinsip hukum. Melalui metode ini, penelitian berupaya memberikan dasar argumentatif dalam menentukan apakah suatu peristiwa hukum telah sesuai dengan ketentuan hukum serta bagaimana seharusnya peristiwa tersebut dipandang menurut hukum. Dalam pelaksanaannya, penelitian ini menitikberatkan pada studi kepustakaan sebagai sumber utama data penelitian, yang meliputi peraturan perundang-undangan, literatur hukum, serta berbagai bahan referensi yang relevan. Bahan-bahan tersebut kemudian dianalisis dan dikaji secara sistematis dengan mengaitkannya pada permasalahan yang diteliti guna memperoleh pemahaman yang komprehensif dan menghasilkan jawaban atas rumusan masalah penelitian.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Mekanisme Perjanjian Kredit dengan Jaminan Fidusia atas Bagian Pesawat Udara

Dalam Pasal 1 Ayat 3 UU Penerbangan, diterangkan bahwa Pesawat Udara merupakan setiap mesin atau alat yang mampu terbang di atas atmosfer dengan adanya gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan. Kemudian dalam Pasal 4 dilanjutkan bahwa Pesawat Udara lebih berat dari udaram bersayap tetap dan dapat terbang dengan tenaganya sendiri. Definisi lain Pesawat Udara menurut Konvensi Chicago dalam Annex 7 adalah setiap mesin yang dapat menyokong di atmosfer dari reaksi udara selain reaksi udara terhadap permukaan bumi. Selain pesawat udara, istilah lain yang digunakan dalam UU Penerbangan adalah pesawat udara dan helikopter. Dalam Protokol Konvensi Cape Town 2001 Artikel I Ayat (2) huruf a mendefinisikan Pesawat udara sebagai pesawat udara yang sesuai dengan definisi dalam Konvensi Chicago, yaitu pesawat bersayap tetap yang sudah terpasang mesin pesawat, atau berupa Helikopter. Menurut Protokol Konvensi Cape Town, Helikopter didefinisikan sebagai mesin yang lebih berat daripada udara (tidak termasuk yang digunakan oleh dinas militer, bea cukai, atau kepolisian) yang daya angkat utamanya berasal dari reaksi udara pada satu atau lebih rotor bertenaga yang berputar pada sumbu vertikal.

Undang-Undang Nomor 10 Tahun 1998 tentang Perbankan (Untuk selanjutnya disebut UU Perbankan), mengamanatkan bahwa 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, agunan tersebut dapat dicairkan sebagai sumber dana untuk melunasi pokok pinjaman beserta tunggakan bunganya. Indonesia sendiri saat ini mengenal beerbagai jaminan kebendaan, antara lain: (a) Gadai yang diatur dalam Pasal 1150 – Pasal

1160 KUHPerdara; (b) Fidusia yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 Tentang Jaminan Fidusia; (c) Hak Tanggungan yang diatur dalam Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1996 Tentang Hak Tanggungan Atas Tanah Beserta Benda-Benda yang Berkaitan dengan Tanah; (d) Hipotik yang diatur dalam Pasal 1162 – Pasal 1178 KUHPerdara. Keempat jaminan ini memiliki proses dan ciri yang berbeda untuk menjadi pembeda satu sama lain.⁵

Dalam Pasal 1 ayat 2 UU Fidusia dikatakan bahwa Jaminan Fidusia merupakan hak jaminan atas benda bergerak baik yang berwujud maupun yang tidak berwujud dan benda tidak bergerak terkhusus bangunan yang tidak dapat dibebani hak tanggungan. Sehingga objek kaminan Fidusia dapat dibedakan menjadi; (a) Benda bergerak yang berwujud; (b) Benda bergerak yang tidak berwujud; dan (c) Benda tidak bergerak berupa bangunan yang tidak dapat dibebani hak tanggungan.

Pesawat udara sendiri merupakan benda bergerak yang berwujud, karena Pesawat Udara digunakan sebagai alat transportasi yang dapat berpindah dan dipindahkan layaknya benda bergerak pada umumnya, namun pesawat udara sendiri memiliki sifat umum secara umum, yakni: ⁶ (a) Pesawat Udara harus didaftarkan (layaknya benda tidak bergerak seperti tanah); dan (b) Pesawat Udara mempunyai kebangsaan.

Jika dilihat dari sifat hukum Pesawat di atasn, maka Pesawat Udara wajib memiliki kebangsaan dengan didaftarkan secara nasional dan internasional. Pendaftaran pesawat udara ini perlu membuat buku pencatatan atau Rekordasi yang terbuka secara umum. Dengan mendaftarkan pesawat udara seperti benda tidak bergerak, maka pembebanannya pun layaknya pembebanan atau penjaminan benda tidak bergerak. Ketentuan pendaftaran Pesawat Udara ini ada dalam Pasal 24 dan Pasal 25 UU Penerbangan Dimana pesawat udara yan beroperasi di Indonesia wajib memiliki tanda daftar pesawat, baik secara nasional maupun internasional. Pendaftaran pesawat udara sebagaimana dimaksud dalam Pasal 25 UU Penerbangan diajukan oleh pemilik atau yang diberi kuasa dengan persyaratan: (a) Menunjukkan bukti kepemilikan atau penguasaan pesawat udara; (b) Menunjukkan bukti penghapusan pendaftaran atau tidak didaftarkan di negara lain; (c) Memenuhi ketentuan persyaratan batas usia pesawat udara yang di tetapkan oleh Menteri; (d) Bukti asuransi pesawat udara; dan (e) Bukti terpenuhinya persyaratan pengadaan pesawat udara.

Pesawat Terbang dapat menjadi jaminan sesuai dengan Pasal 71 sampai dengan Pasal 81 UU Penerbangan. Dalam Pasal 71 diterangkan bahwa objek Pesawat Udara dapat dibebankan kepentingan Internasional atas perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan, perjanjian pengikatan hak bersyaratm dan/atau perjanjian sewa guna usaha, Perjanjian ini juga harus meemenuhi syarat berikut: (a) Adanya identitas para pihak; (b) Terdapat identitas Objek Pesawat Udara; dan (c) Hak serta kewajiban para pihak. Pada tahun 2007, Pemerintah Indonesia meratifikasi Cape Town Convention melalui Peraturan Presiden Nomor 8 Tahun 2007 tentang Pengesahan Convention on International Interests in Mobile Equipment beserta *Protocol to the Convention on International Interests in Mobile*

⁵ Duhita Pradnya Andhanaricwari, Lasturi Abubakar, dan Tri Handayani, “Analisis Yuridis Terhadap Praktik Jaminan Pesawat Udara Ditinjau dari Hukum Jaminan Indonesia”, *Delegalata* (Vol. 6 No. 1), 2021, hlm. 72

⁶ Septy Milda Wahyunie, Djoni S Gozali, Rachmadi Usman, “Pesawat Udara Sebagai Jaminan Kredit dalam Hukum Jaminan di Indonesia”, *NOLAJ* (Vol. 1 No. 4), 2022, hlm 362-363.

Equipment on Matters Specific to Aircraft. Ratifikasi tersebut menandai komitmen Indonesia untuk mengadopsi ketentuan internasional yang mengatur kepentingan hukum atas peralatan bergerak, khususnya yang berkaitan dengan sektor penerbangan.

Selanjutnya, pada tahun 2009 diberlakukan Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang menggantikan Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan. Peraturan baru tersebut disusun dengan menyesuaikan prinsip-prinsip yang terkandung dalam Cape Town Convention, di antaranya dengan tidak lagi mencantumkan ketentuan mengenai hipotek atas pesawat udara. Dalam kerangka konvensi tersebut juga dibentuk suatu lembaga otoritas pendaftaran yang berlaku secara internasional, yaitu International Registry Authority, yang berfungsi sebagai sistem pendaftaran hak bagi para kreditor sehingga mereka dapat memperoleh dan mempertahankan hak jaminan yang termasuk dalam kategori *International Interest*. Secara substansial, Cape Town Convention memuat ketentuan-ketentuan umum mengenai pengakuan hak kebendaan atau jaminan yang berlaku secara internasional, yang dikenal sebagai *International Interest*. Hak tersebut dapat dibebankan atas beberapa jenis benda bergerak bernilai tinggi dan memiliki mobilitas lintas negara, antara lain pesawat udara, kereta api, dan satelit.

Pesawat Udara ini sebagai jaminan yang secara eksplisit dalam peraturan dikatakan sebagai kategori objek jaminan hipotik dan bukan dibebankan untuk jaminan fidusia. Namun seiring berkembangnya industri penerbangan dengan dibutuhkannya pendanaan maskapai dalam pengadaan barang modal, timbul praktik pembiataan dengan menggunakan skema jaminan fidusia atas bagian-bagian pesawat. Objek pembebanan jaminan meliputi :⁷ (a) Rangka dan badan pesawat berupa sayap pesawat, hidung pesawat, kabin pesawat, dan ekor pesawat; (b) 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. 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*.⁸ Melalui asas ini, hak kepemilikan aset dialihkan sebagai jaminan, namun debitur tetap memiliki hak penguasaan fisik untuk mengoperasikan pesawat secara fungsional.

Sesuai dengan Pasal 5 ayat 1 UU Fidusia, pengikatan jaminan fidusia wajib dituangkan dalam bentuk akta notaris dengan menggunakan bahasa Indonesia.⁷⁶ 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: (a) Identitas pihak Pemberi dan Penerima Fidusia; (b) Data perjanjian pokok yang dijamin fidusia; (c) Uraian mengenai Benda yang menjadi objek Jaminan Fidusia; - Nilai penjaminan; dan (d) Nilai Benda yang menjadi objek Jaminan

⁷ Duhita Pradnya Andhanaricwari, Op. Cit.

⁸ 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.

Fidusia.

Berdasarkan Pasal 6 UU Fidusia, akta jaminan fidusia wajib memuat uraian mengenai benda yang dijadikan sebagai objek jaminan. Oleh karena itu, akta tersebut harus mencantumkan keterangan yang jelas, terperinci, dan dapat mengidentifikasi objek jaminan secara pasti. Apabila yang dijadikan objek jaminan adalah bagian dari pesawat udara, seperti mesin pesawat (*engine*), maka uraian dalam akta umumnya meliputi informasi mengenai merek mesin, tipe mesin, nomor mesin, nomor faktur (*invoice*), tanda kebangsaan dan tanda pendaftaran pesawat udara, serta data relevan lainnya. Pencantuman informasi tersebut dimaksudkan untuk memberikan kepastian hukum bagi kreditor terhadap objek yang dijaminakan sekaligus mencegah kemungkinan terjadinya pembebanan jaminan fidusia secara berulang atas benda yang sama.

Dalam praktiknya, apabila mesin pesawat yang dijaminakan berjumlah banyak—bahkan dapat mencapai puluhan atau ratusan unit—maka penyebutan objek jaminan biasanya dilengkapi dengan daftar tersendiri yang memuat spesifikasi setiap mesin, termasuk jenis mesin dan nilai objek masing-masing mesin atau keseluruhan nilai objek yang dijaminakan. Selain itu, daftar tersebut juga mencantumkan informasi mengenai lokasi atau tempat penyimpanan mesin-mesin tersebut. Setelah akta jaminan fidusia yang dibuat secara notariil diterbitkan, pihak bank melalui notaris berkewajiban untuk mendaftarkan akta tersebut ke Kantor Pendaftaran Fidusia agar jaminan fidusia tersebut memperoleh kekuatan hukum. Pendaftaran yang dilakukan dalam Buku Daftar Fidusia merupakan perwujudan asas publisitas, yang memberikan hak preferen serta kekuatan eksekutorial kepada bank sebagai kreditor. Sebagai bukti autentik atas pendaftaran tersebut, Kantor Pendaftaran Fidusia akan menerbitkan Sertifikat Jaminan Fidusia yang memuat rincian mengenai aset yang dijadikan sebagai objek jaminan dan selanjutnya disimpan oleh pihak bank sebagai dokumen pembuktian.

Eksekusi Sertifikat Fidusia terhadap Jaminan Fidusia atas Bagian Pesawat Udara

Dalam Bahasa Inggris eksekusi disebut *executie* atau *uitvoering* dalam Bahasa Belanda, namun kamus hukum mengartikan sebagai pelaksanaan putusan pengadilan. Subekti sendiri mengartikan eksekusi sebagai upaya dari pihak yang dimenangkan dalam putusan guna memperoleh haknya dengan bantuan kekuatan hukum guna memaksa pihak yang dikalahkan untuk menjalankan isi putusan. Sedangkan sudikno telah memberikan pengertian terhadap eksekusi sebagai pelaksanaan putusan hakim yang secara harfiah merupakan bentuk relitas dari sebuah kewajiban pihak yang bersangkutan dalam pemenuhan prestasi dalam suatu isi putusan.⁹

Eksekusi Jaminan Fidusia ini diatur dalam UU Fidusia, kemudian diperkuat dengan Keputusan Mahkamah Konstitusi Nomor 18/PUU-XVII/2019 dan juga Putusan MK No. 2/PUU-XIX/2021. Ketiga dasar hukum tersebut tentu akan membedakan proses eksekusi fidusia seiring dengan perubahan dasar hukum. Dalam Pasal 11 ayat (1) UU Fidusia menjadi dasar dari penetapan status hak kebendaan atas objek jaminan. Sifat *Zaakgevolg* atau *Droit de Suit* ini terkandung dalam hak kebendaan tersebut, yang dapat diartikan sebagai hak kreditor yang terlindungi dan tetap berada di tangan pemegang fidusia meskipun benda

⁹ Beatrix Benni, “Analisis Eksekusi Jaminan Fidusia Menurut Undang-Undang No. 42 Tahun 1999 dan Perkemabangannya”, *Ensiklopedia Social Review* (Vol. 7 No, 1), 2025, hlm. 24.

tersebut berpindah kekuasaan.¹⁰Hak kebendaan ini baru akan sah secara yuridis jika sesuai dengan pemenuhan syarat konstitutif pendaftaran, sebagaimana diatur dalam Pasal 14 ayat (3) UU Fidusia, Dimana jaminan fidusia akan lahir pada tanggal yang sama dengan tanggal tercatatnya dalam Buku Daftar Fidusia.

Sifat *droit de suite* merupakan salah satu karakter utama hak kebendaan yang memberikan perlindungan terhadap apa yang dikenal sebagai fidusia atas komponen. Dalam hal ini, meskipun suatu mesin pesawat dilepaskan dari rangka asalnya dan kemudian dipasang pada pesawat milik pihak lain, hak bank sebagai kreditor tetap melekat pada objek tersebut. Dengan kata lain, hak tersebut mengikuti bendanya, bukan keseluruhan pesawat sebagai satu kesatuan. Selain itu, karakteristik lain dari hak kebendaan adalah *droit de préférence*, yaitu hak untuk didahulukan dalam pelunasan piutang dibandingkan dengan kreditor lainnya. Melalui pendaftaran komponen pesawat udara dalam Buku Daftar Fidusia sebagaimana diatur dalam Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia, kreditor secara otomatis memperoleh hak preferensial tersebut. Dengan adanya hak ini, bank sebagai pemegang jaminan kebendaan berhak memperoleh pelunasan piutang secara penuh dari nilai objek jaminan tanpa harus berbagi dengan kreditor konkuren apabila debitur mengalami wanprestasi. Keunggulan tersebut memberikan tingkat perlindungan hukum yang lebih kuat apabila dibandingkan dengan pengikatan hipotek yang tidak didaftarkan. Oleh karena itu, pembebanan jaminan fidusia atas komponen pesawat udara dapat dipandang sebagai solusi yang efektif dalam praktik perjanjian kredit perbankan, karena mampu memberikan jaminan kepastian dan perlindungan hukum yang optimal bagi kreditor.¹¹

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 kreditor lainnya. Melalui pendaftaran komponen pesawat udara dalam Buku Daftar Fidusia, kreditor 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 kreditor 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.¹²

Putusan Pengadilan yang dapat dilaksanakan adalah putusan yang mempunyai kekuatan eksekutorial. Ada pun yang memberikan kekuatan eksekutorial pada putusan Pengadilan terletak pada kepada putusan yang berbunyi "Demi Keadilan Berdasarkan Ketuhanan Yang Maha Esa". Putusan Pengadilan yang mempunyai titel eksekutorial adalah putusan yang bersifat atau yang mengandung amar "condemnatoir", sedangkan putusan Pengadilan yang bersifat deklaratoir dan konstitutif tidak dilaksanakan eksekusi karena tidak

¹⁰ Ashibly, Buku Ajar Hukum Jaminan. Bengkulu: MIH Unihaz, 2018.

¹¹ *Ibid.*

¹² *Ibid.*

memerlukan eksekusi dalam menjalankannya. 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). Dalam pelaksanaan eksekusi, terdapat beberapa procedural yang penuh kehati-hatian dan melibatkan aspek hukum serta aspek keselamatan. Terdapat 3(tiga) tahapan procedural untuk eksekusi yakni : (1) Tahap administrasi dan penetapan wanprestasi; (2) Tahap koordinasi otoritas penerbangan; (3) Tahap penjualan.

Pada tahap administrasi dan penetapan wanprestasi kreditur wajib memastikan status gagal bayar debitur telah sah, dengan pemberian somasi, pengecekan sertifikat dan verifikasi wanprestasi. Kemudian dalam koordinasi otoritas penerbangan wajib melakukan koordinasi antar bank dan Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara (DKKPU) dalam pelaporan mesin yang akan dieksekusi statusnya untuk diperbarui dan tim eksekusi memperoleh izin akses ke hangar ataupun apron.¹³ Terakhir tahap penjualan, ini dapat dilakukan dengan dua cara yakni 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.

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. Untuk procedural pelaksanaan eksekusi lintas batas negara (*Cross-Border Enforcement*) juga akan berbeda, dalam prosedurnya ada (1) Pemanfaatan IDERA dengan surat kuasa ke otoritas penerbangan di negara tempat pesawat berada, (2) Penguasaan Fisik (*Taking Possession*) oleh kreditor atas hak mengambil alih penguasaan; menjual atau menyewakan objek; dan/atau menerima pendapatan atau keuntungan dari pengelolaan objek tersebut, dan (3) Bantuan Pengadilan Setempat (*Interim Relief*) untuk memperoleh perlindungan sementara dalam bentuk perintah pengadilan untuk menahan pesawat agar tidak terbang (*grounded*) atau perintah penyerahan mesin segera.

Eksekusi jaminan pesawat udara dalam praktik hukum Indonesia dapat ditempuh melalui dua mekanisme utama, yakni melalui Sertifikat Fidusia dalam perspektif keperdataan dan melalui Kementerian Perhubungan (Kemenhub) dengan instrumen IDERA dalam perspektif hukum penerbangan. Secara keperdataan, Sertifikat Fidusia memberikan hak parate eksekusi kepada kreditor untuk menjual objek jaminan melalui pelelangan umum tanpa memerlukan putusan pengadilan;¹⁴ namun demikian, implementasi di lapangan menghadapi kendala signifikan, khususnya terkait eksekusi fisik pesawat yang tetap

¹³ Alif Nurfakhri Muhammad, dkk, *Kapita Selekta: Hukum Transnasional Penerbangan Dua Bahasa Indonesia & Inggris*, Jawa Tengah: Eureka Media Aksara, 2022.

¹⁴ 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.

memerlukan bantuan pengadilan apabila debitur tidak kooperatif, serta potensi hambatan administratif apabila jaminan fidusia tidak terdaftar pada Kemenhub sehingga otoritas dapat menolak permintaan pembatasan operasional pesawat. Di sisi lain, dalam perspektif hukum penerbangan, keberadaan IDERA berdasarkan Konvensi Cape Town memberikan mekanisme yang lebih efektif, di mana kreditor dapat meminta Kemenhub untuk mencabut pendaftaran pesawat dalam waktu relatif singkat, yang berimplikasi pada hilangnya status registrasi dan izin terbang pesawat (*grounded*), sehingga menjadi instrumen yang kuat untuk memaksa debitur memenuhi kewajibannya.

Secara regulatif, pesawat udara beroperasi dalam rezim keselamatan yang ketat di bawah otoritas Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara (DKPPU), sehingga memunculkan disharmoni normatif antara hak eksekutorial kreditor berdasarkan Undang-Undang Jaminan Fidusia dan mandat keselamatan dalam Undang-Undang Penerbangan. Secara yuridis, tindakan pelepasan komponen pesawat tanpa pengawasan otoritas berpotensi dikualifikasikan sebagai pelanggaran standar keselamatan, terlebih karena subjek hukum yang berwenang melakukan tindakan teknis tersebut terbatas pada tenaga profesional berlisensi seperti Aircraft Maintenance Engineer (AME), sementara aparat penegak hukum tidak memiliki kapasitas teknis maupun kewenangan untuk melakukannya. Di samping itu, hambatan administratif dalam proses deregistrasi dan ekspor komponen, serta ketergantungan pada kerja sama debitur, sering kali menghambat efektivitas mekanisme IDERA, bahkan melampaui batas waktu yang ditentukan oleh Konvensi Cape Town. Pelepasan komponen vital seperti mesin juga secara otomatis menyebabkan pesawat berstatus *grounded* dan berimplikasi pada pembekuan sertifikat kelaikudaraan, yang pada akhirnya memicu beban finansial tambahan berupa biaya parkir dan perawatan, serta risiko penurunan nilai aset akibat tidak ditempatkan pada fasilitas penyimpanan yang memenuhi standar teknis.¹⁵

Lebih lanjut, eksekusi fisik terhadap komponen pesawat mensyaratkan kesiapan infrastruktur logistik yang spesifik, seperti penggunaan alat penyangga sesuai standar pabrikan, serta koordinasi lintas sektoral di area *airside* dengan pihak Aviation Security (*Avsec*) dan pengelola bandara, yang kerap menimbulkan kendala administratif, termasuk persyaratan pelunasan kewajiban debitur sebelum aset dapat dikeluarkan. Dengan demikian, meskipun secara normatif Sertifikat Fidusia memberikan hak *parate* eksekusi, implementasinya di lapangan tetap menghadapi berbagai hambatan teknis dan regulatif. Untuk mengatasi permasalahan tersebut, diperlukan sinkronisasi kelembagaan melalui Nota Kesepahaman antara Kementerian Hukum dan HAM dan Kementerian Perhubungan guna membentuk standar operasional prosedur (SOP) eksekusi khusus barang modal penerbangan yang memberikan kepastian hukum bagi kreditor. Selain itu, penguatan aspek kontraktual melalui pencantuman klausul *Mandatory Access to Technical Records*, baik melalui *escrow agent* maupun akses digital, menjadi langkah strategis untuk menjaga nilai ekonomi aset dengan memastikan ketersediaan dan verifikasi riwayat perawatan secara cepat dalam proses eksekusi dan penjualan kembali.¹⁶

¹⁵ Alif Nurfakhri Muhammad, dkk, *Kapita Selekta: Hukum Transnasional Penerbangan Dua Bahasa Indonesia & Inggris*, Jawa Tengah: Eureka Media Aksara, 2022.

¹⁶ *Ibid*

KESIMPULAN

Meskipun UU Penerbangan mengarahkan pesawat udara sebagai objek Hipotik, kekosongan regulasi pendaftaran Hipotik pesawat menyebabkan skema tersebut tidak dapat diimplementasikan (*non-executable*). Sebagai solusi yuridis, bagian-bagian pesawat (mesin dan rangka) dikategorikan sebagai benda bergerak yang dapat dibebani Jaminan Fidusia secara terpisah. Lahirnya jaminan ini bergantung mutlak pada pendaftaran akta notaris ke Kantor Pendaftaran Fidusia untuk memperoleh Sertifikat Jaminan Fidusia. Pendaftaran ini memberikan kepastian hukum melalui asas publisitas, hak preferensi (*Droit de Preference*), dan hak yang terus mengikuti benda (*Droit de Suite*), serta disempurnakan dengan pendaftaran internasional melalui International Registry sesuai Konvensi Cape Town.

Sertifikat Jaminan Fidusia memiliki titel eksekutorial yang setara dengan putusan pengadilan yang berkekuatan hukum tetap. Eksekusi dapat dilakukan melalui lelang publik atau penjualan di bawah tangan. Untuk aset di luar negeri, kreditur dilindungi oleh instrumen IDERA yang memfasilitasi deregistrasi dan repatriasi tanpa gugatan baru. Pelaksanaan eksekusi menghadapi hambatan yuridis (putusan MK No. 18/2019 yang membatasi eksekusi mandiri dan benturan dengan regulasi keselamatan penerbangan) serta hambatan teknis (kebutuhan teknisi AME berlisensi, ketiadaan Log Books, status grounded yang menurunkan nilai aset, dan hak penahanan/lien oleh otoritas bandara atas tunggakan biaya parkir).

Saran

Dalam pembuatan Akta Jaminan Fidusia, Notaris harus memastikan pencantuman identitas objek secara sangat detail (tidak hanya nomor seri, tetapi juga status dokumen kelaikudaraan komponen) guna menghindari cacat formil saat eksekusi di lapangan. Kemudian dalam mengoptimalkan penjaminan kepastian industri pembiayaan penerbangan di Indonesia, Kreditur harus memastikan bahwa setiap pengikatan jaminan tidak hanya berhenti pada pendaftaran domestik, tetapi juga mencakup pendaftaran di International Registry. Lebih lanjut Pemerintah Indonesia melalui DKPPU diharapkan lebih proaktif dalam menjalankan amanat Konvensi Cape Town terkait waiting period 60 hari, sehingga daya saing industri penerbangan nasional di mata pendonor kredit internasional tetap terjaga. Pemerintah perlu segera menerbitkan Nota Kesepahaman (MoU) atau Peraturan Bersama antara Kementerian Hukum dan HAM dengan Kementerian Perhubungan. Regulasi ini harus menetapkan SOP khusus yang mengakui Sertifikat Jaminan Fidusia sebagai dokumen dasar yang sah bagi DKPPU untuk memberikan izin pencopotan komponen dan akses

DAFTAR PUSTAKA

- Andhanaricwari, Duhita Pradnya, dkk. "Analisis Yuridis Terhadap Praktik Jaminan Pesawat Udara Ditinjau dari Hukum Jaminan Indonesia". *Delegalata* (Vol. 6 No. 1). 2021.
- Andrade, Timothy Arviando. "Urgensi Pembentukan Aturan Tentang Hipotek Atas Pesawat Udara", *Jurnal Fakultas Hukum* (Vol.2 No.1). 2023.
- Ashibly. *Buku Ajar Hukum Jaminan*. (Bengkulu: MIH Unihaz). 2018.
- Benni, Beatrix. "Analisis Eksekusi Jaminan Fidusia Menurut Undang-Undang No. 42 Tahun 1999 dan Perkembangannya", *Ensiklopedia Social Review* (Vol. 7 No, 1). 2025.
- 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.
- Fajar, Mukti dan Yulianto Achmad. *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Cet. IV. (Yogyakarta: Pustaka Pelajar). 2017.
- International Institute for the Unification of Private Law (UNIDROIT). *Protocol to the Convention on International Interests in Mobile Equipment on Matters Specific to Aircraft Equipment*. Cape Town. 16 November 2001.
- Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (Burgerlijk Wetboek) Staatsblaad 1847 Nomor 23.
- 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*. 2015.

- Marzuki, Peter Mahmud. *Penelitian Hukum*. (Jakarta: Prenadamedia Group). 2016.
- Muhammad, Alif Nurfakhri, dkk, *Kapita Selekta: Hukum Transnasional Penerbangan Dua Bahasa Indonesia & Inggris*. (Jawa Tengah: Eureka Media Aksara). 2022.
- Peraturan Presiden (Perpres) No. 8 Tahun 2007 (Ratifikasi Konvensi Cape Town).
- Putusan Mahkamah Konstitusi No. 18/PUU-XVII/2019 dan Putusan MK No. 2/PUU-XIX/2021.
- Rahmadhani, Pradnya Paramitha Dias. “Perlindungan Hukum Para Pihak Sebagai Pemegang Komponen Pesawat Udara Sebagai Jaminan Hutang Secara Fidusia Dalam Perjanjian Kredit Dalam Rangka Pengembangan Industri Penerbangan”. *Privat La* (Vol. 9 No. 1). 2021.
- Rufaida, Khifni Kafa dan Rian Sactpto. “Tinjauan Hukum Terhadap Eksekusi Objek Jaminan Fidusia Tanpa Titel Eksekutorial Yang Sah”. *Jurnal Ilmu Hukum*(Vo. 4 No.1). 2019.
- Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1996 tentang Hak Tanggungan Atas Tanah Beserta Benda-Benda yang Berkaitan dengan Tanah (Lembaran Negara Tahun 1996 Nomor 42, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3632).
- Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 Tentang Jaminan Fidusia (Lembaran Negara Tahun 1999 Nomor 168, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3889).
- Undang - Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4956).
- Wahyunie, Septy Milda, dkk. “Pesawat Udara Sebagai Jaminan Kredit dalam Hukum Jaminan di Indonesia”, *NOLAJ* (Vol. 1 No. 4). 2022.