

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Hukum perdata Indonesia mengenai jaminan kebendaan atau *real security* merupakan konsep fundamental yang berperan penting dalam menjamin pemenuhan suatu kewajiban melalui pengikatan benda sebagai objek jaminan. Definisi jaminan kebendaan meliputi benda nyata, baik benda bergerak maupun tidak bergerak, yang dijadikan agunan oleh debitur kepada kreditur. Hubungan hukum ini berakar pada relasi antara subjek hukum dengan objek hukum, di mana pemegang benda memiliki hak menguasai dan menggunakan benda tersebut untuk mendapatkan manfaat¹ jaminan kebendaan memiliki karakteristik khas yang membedakannya dari jaminan personal, seperti hak pemegang jaminan yang bersifat nyata dan dapat dijalankan terhadap pihak ketiga tanpa bergantung pada kontrak antara debitur dan kreditur. Selain itu, benda yang menjadi objek jaminan harus bernilai ekonomis agar dapat digunakan menunaikan kewajiban saat terjadi wanprestasi.²

Jaminan kebendaan dalam praktiknya tidak hanya mencakup hak kepemilikan benda, melainkan juga melibatkan mekanisme pengalihan hak, misalnya *cessie*, yang mengalihkan kepentingan atas aset sebagai jaminan utang

¹ Dwi D Suryantoro, "Eksistensi Hak Kebendaan Dalam Perspektif Hukum Perdata Bw," *LSJ* 3, no. 1 (2023), <https://doi.org/10.33650/lSJ.v3i1.5820>.

² *Ibid*

demikian memperkuat posisi kreditur saat terjadi wanprestasi.³ Sistem perdata Indonesia memberikan kepastian hukum kepada kreditur dengan menjadikan benda sebagai objek yang dapat diandalkan untuk pengembalian kredit. Hal ini menghubungkan konsep hak kebendaan dengan penyelesaian sengketa dan eksekusi secara integral, sehingga karakteristik jaminan kebendaan meliputi aspek kepemilikan langsung, nilai ekonomi, serta pemindahan hak yang menyertainya.⁴

Melihat konteks hukum yang lebih luas, hukum jaminan kebendaan di Indonesia berfungsi sebagai instrumen penting dalam transaksi bisnis dan keuangan dengan menyediakan kepastian dan keamanan. Mekanisme jaminan ini tumbuh dari konsep-konsep hukum perdata klasik yang diperkaya melalui regulasi modern yang dirancang untuk memperkuat hak-hak kreditur serta memberikan kepastian ekonomi.⁵ Sistem hukum Indonesia menjamin hak-hak kreditur dan debitur melalui perjanjian kontraktual yang ketat dan mekanisme pendaftaran jaminan kebendaan yang diatur secara nasional. Hal ini menjadi dasar penting dalam perlindungan kepentingan kedua pihak ketika terjadi gagal bayar. Sistem jaminan kebendaan ini menghadapi tantangan, terutama pada pembiayaan berbasis hipotek, di mana ketidakjelasan regulasi dan pelaksanaan mengakibatkan perlindungan kreditur yang belum optimal.⁶ Seiring kemajuan

³ Muhammad Fazur Rohman Trisno Fazur and Dipo W H, “Kedudukan Cessie Sebagai Objek Jaminan Berdasarkan Hukum Jaminan Di Indonesia,” *Journal Evidence of Law* 2, no. 2 (2023): 98–106, <https://doi.org/10.59066/jel.v2i2.295>.

⁴ Desi Pratiwi, “Property Rights According to the Civil Code in Indonesia,” *Journal of Law Science* 7, no. 1 (2025): 73–79, <https://doi.org/10.35335/jls.v7i1.5947>.

⁵ Yuni Andaryanti et al., “Addressing Legal Gap in Creditor Safeguards for Mortgage-Backed Loans,” *JoMW* 2025, no. 1 (2025): 711–17, <https://doi.org/10.53935/jomw.v2024i4.766>.

⁶ *Ibid*

teknologi, bentuk jaminan pun mulai bertransformasi menjadi digital, misalnya sertifikat tanah elektronik yang mempermudah akses dan efisiensi pendaftaran, namun juga menimbulkan risiko hukum baru yang memerlukan regulasi adaptif.⁷

Terkait konteks hukum penerbangan, regulasi kepemilikan dan pendaftaran pesawat di Indonesia menggabungkan peraturan lama dan proses digitalisasi guna menjamin perlindungan hukum dan mendukung pembiayaan. Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 Tentang Penerbangan (selanjutnya disingkat UU Penerbangan) memberikan landasan hukum bagi pemberian jaminan hipotek atas pesawat, baik pesawat terbang maupun helikopter, yang sangat penting bagi kepercayaan investor asing dalam pembiayaan pesawat secara angsuran.⁸ Pentingnya perlindungan hukum bagi pesawat sebagai objek jaminan semakin diakui karena dapat menurunkan biaya pendanaan di tengah kesulitan pembiayaan nasional.⁹ Para akademisi juga mendorong model regulasi yang komprehensif mencakup lembaga jaminan, mekanisme pelaksanaan, eksekusi jaminan, hingga otoritas pelaksana guna memberikan kepastian hukum lengkap dalam transaksi pembiayaan pesawat.¹⁰

⁷ Mahrus Ali, Rendi Ismail, and Winahyu Erwiningsih, "The Vulnerabilities of Electronic Land Certificates and Legal Adaptation in Indonesia's Land Registration System," *PJC*, no. 16.2 (2024): 1095–1106, <https://doi.org/10.62271/pjc.16.2.1095.1106>.

⁸ Efran Yuniarto, "Alternative Resolution of Legal Vacances Guarantee of Aircraft Particularly Aircraft and Helicopters for The Interests of Creditors In Indonesia," *International Journal of Business, Law, and Education* 4, no. 2 (2023): 1530–36, <https://doi.org/https://doi.org/10.56442/ijble.v4i2.411>.

⁹ *Ibid*

¹⁰ Putri P R Marditia and Hans S Adiwinata, "Model of Legal Protection for Aircraft Property Guarantee in Indonesia," *International Journal of Research in Business and Social Science* (2147-4478) 11, no. 1 (2022): 68–75, <https://doi.org/10.20525/ijrbs.v11i1.1602>.

Secara hukum perdata, pesawat secara umum diklasifikasikan sebagai benda bergerak berdasarkan karakteristik teknis dan fungsinya. Pemisahan benda bergerak dan tidak bergerak memiliki implikasi penting terkait mekanisme pengalihan hak, pendaftaran, dan jaminan kebendaan.¹¹ Karena pesawat tidak melekat tetap pada tanah, maka aturan yang berlaku berkaitan dengan benda bergerak menjadi lebih relevan. Kebanyakan yurisdiksi mengatur transfer kepemilikan benda bergerak melalui perjanjian kontraktual, sedangkan benda tidak bergerak memerlukan formalitas lebih ketat, seperti pendaftaran negara.¹² Meskipun pesawat tunduk pada peraturan khusus terkait registrasi dan pengawasan penerbangan, sifat hukumnya tetap sebagai benda bergerak. Hal ini juga berimplikasi pada pembiayaan pesawat yang menggunakan jaminan kebendaan berupa hipotek dengan kesulitan tertentu yang mirip dengan aset bergerak lain.¹³ Dengan demikian, peraturan tentang pesawat sebagai benda bergerak menjadi fondasi hukum yang harus dipahami secara mendalam.¹⁴

Praktik pembiayaan pesawat di Indonesia menghadapi tantangan signifikan akibat ketidaksesuaian pelaksanaan standar internasional seperti *Cape Town Convention*. Jaminan kebendaan yang diberikan dalam bentuk hipotek dan *cessie* merupakan instrumen penting yang digunakan lembaga keuangan

¹¹ Ricardo Oliveira, "The Distinction Between Civil and State Aircraft: Does the Current Legal Framework Provide Sufficient Clarity of Law With Regard to Civil and State Aircraft in Relation to Aviation Practicalities?," *Air and Space Law* 41, no. Issue 4/5 (2016): 329–43, <https://doi.org/10.54648/aila2016025>.

¹² Haxhi Gashi and Bashkim Preteni, "Transfer of Property Based on Property Law Rules and Contract Law Rules Under Forthcoming Kosovo Draft-Civil Code," *Zbornik Pravnog Fakulteta Sveučilišta U Rijeci* 42, no. 1 (2021): 151–65, <https://doi.org/10.30925/zpfsr.42.1.8>.

¹³ LP Ali SA Rasool, "Mortgage Developments in Iraqi Law," *Qalaai Zanist Scientific Journal* 9, no. 3 (2024), <https://doi.org/10.25212/lfu.qzj.9.3.29>.

¹⁴ Gashi and Preteni, "Transfer of Property Based on Property Law Rules and Contract Law Rules Under Forthcoming Kosovo Draft-Civil Code."

misalnya Bank untuk mengamankan pemberian pinjaman.¹⁵ Kegagalan Indonesia dalam mengimplementasikan mekanisme deregistrasi secara penuh menimbulkan risiko finansial bagi pemberi pinjaman dan kurangnya kepastian hukum atas hak.¹⁶ Di sisi lain, mekanisme *cessie* sebagai transfer hak jaminan semakin populer dan memberikan opsi kreditur untuk mengefektifkan perlindungan melalui jalur hukum.¹⁷ Ketidakseimbangan antara perangkat hukum domestik dan standar internasional mengharuskan penyempurnaan dalam koordinasi regulasi dalam praktik perbankan agar keamanan hukum dan efisiensi pembiayaan dapat terjaga.¹⁸

Penggunaan pesawat sebagai objek jaminan kebendaan masih menghadapi ketidakpastian hukum yang cukup kritis. Pergantian aturan dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (UU Penerbangan Baru) menyebabkan hilangnya mekanisme pembiayaan yang sebelumnya diatur secara jelas dalam UU Penerbangan (peraturan sebelumnya), sehingga menimbulkan vakum hukum yang merugikan kreditur domestik.¹⁹ Secara internasional, penerapan standar pengamanan aset bergerak seperti yang diatur *Cape Town Convention* belum sepenuhnya diadopsi sehingga menimbulkan kesulitan dalam

¹⁵ Fazahra R Kuning, Adya P Prabandari, and Aju Putrijanti, "Aircraft Financing Industry: Juridical Analysis of Guarantee Agreement in the Aircraft Financing Industry," *Crepido* 5, no. 1 (2023): 54–63, <https://doi.org/10.14710/crepido.5.1.54-63>.

¹⁶ Rifaa E Novisna and Riyanto Sigit, "Implementation of Deregistration and Export Back Aircraft Based on Cape Town Convention in Indonesia," *Warta Penelitian Perhubungan* 36, no. 1 (2024), <https://doi.org/10.25104/warlit.v36i1.2364>.

¹⁷ Fazur Rohman Trisno and Dipo Wahyoeono H, "Kedudukan Cessie Sebagai Objek Jaminan Berdasarkan Hukum Jaminan Di Indonesia," *Journal Evidence Of Law* 2, no. 2 (2023): 98–106, <https://doi.org/https://doi.org/10.59066/jel.v2i2.295>.

¹⁸ *Ibid*

¹⁹ Putri Purbasari, Raharningtyas Marditia, and Hans Sebastian, "Research in Business & Social Science," *International Journal Of Research In Business And Social Science* 11(1)(2022) 68-75 11, no. 1 (2022): 68–75, <https://doi.org/https://doi.org/10.20525/ijrbs.v11i1.1602>.

penafsiran dan pelaksanaan hak kreditur.²⁰ Contoh permasalahan seperti ketidakjujuran perlakuan hukum “*without breach of peace*” yang diterapkan dalam *Common Law*, kurang diterima di *Civil Law* seperti Indonesia, menambah kompleksitas harmonisasi.²¹ Ketiadaan perlindungan hak yang jelas pada saat kepailitan makin memperkuat anggapan bahwa regulasi jaminan pesawat perlu direvisi dan disesuaikan dengan praktik terbaik internasional.²²

Pendekatan hukum komparatif mengungkapkan perbedaan antara sistem hukum Indonesia dan Singapura dalam perlindungan jaminan kebendaan atas pesawat. Di Indonesia, regulasi terkait pesawat sebagai objek jaminan masih menyisakan kekosongan hukum, khususnya setelah penerapan UU Penerbangan Baru yang tidak mengatur mekanisme jaminan penerbangan secara eksplisit.²³ Hal ini menempatkan kreditur domestik dalam posisi lemah dibandingkan kreditur asing yang menikmati perlindungan seperti *Irrevocable Deregistration and Export Request Authorization (IDERA)*.²⁴

²⁰ Thomas Keijser and Feben van der Linden van Sprankhuizen, “Enforcement of Security Rights Over Seagoing Ships, Aircraft, and Trains in International Treaties,” *Uniform Law Review* 27, no. 2 (2022): 131–62, <https://doi.org/10.1093/ulr/unac019>.

²¹ Asress A Gikay and Cătălin G Stănescu, “The Reluctance of Civil Law Systems in Adopting the UCC Article 9 ‘Without Breach of Peace’ Standard Evidence From National and International Legal Instruments Governing Secured Transactions,” *SSRN Electronic Journal*, 2018, <https://doi.org/10.2139/ssrn.3135461>.

²² Zakiyah N Zuroidah and Dossy I Prasetyo, “Legal Framework and Creditor Rights in Bankruptcy: Analyzing Property Collateral Protection,” *Journal of Multidisciplinary Research* 3, no. 1 (2024): 71–83, <https://doi.org/10.56943/jmr.v3i1.636>.

²³ Yuniarto, E. Alternative Resolution of Legal Vacances Guarantee of Aircraft Particularly Aircraft and Helicopters for The Interests Of Creditors In Indonesia. *International Journal of Business, Law, and Education*, 4(2), 1530 – 1536, (2023). <https://doi.org/10.56442/ijble.v4i2.411>

²⁴ Murzal Zaidan, “Aircraft Mortgage in Indonesia: Alternative Object of Material Guarantee as a Debt Settlement,” *International Journal of Recent Technology and Engineering* 8, no. 2S9 (2019): 601–7, <https://doi.org/10.35940/ijrte.b1126.0982s919>.

Sementara kondisi kepemilikan pesawat di Singapura pun sangat beragam, mulai dari maskapai penerbangan komersial besar, kepemilikan bisnis dengan sistem *fractional ownership*, hingga kepemilikan pribadi yang diatur melalui sistem pendaftaran formal. Kompleksitas ini mencerminkan perpaduan antara faktor ekonomi, regulasi, dan kerangka operasional yang mengatur penggunaan aset penuh maupun bersama.²⁵ Maskapai seperti *Singapore Airlines* (SIA) menjadi contoh terdepan dengan strategi modernisasi armada menggunakan pesawat Airbus A350-900XWB yang memiliki kapasitas *ultra-long-range*, menandai tren penggunaan teknologi mutakhir dalam kepemilikan dan *leasing* pesawat.²⁶ Model *fractional ownership* semakin berkembang sebagai alternatif yang fleksibel dan efisien, memungkinkan berbagai pemilik untuk berbagi biaya dan risiko secara proporsional, khususnya untuk kebutuhan perjalanan bisnis dan layanan permintaan tinggi.²⁷

Sistem regulasi dan kerangka hukum di Singapura yang mendukung pendaftaran serta kepatuhan kepemilikan pesawat juga sangat kuat. Regulasi ini mengatur perjanjian *leasing*, pembagian biaya, dan kepatuhan yang bersamaan dengan standar internasional guna memastikan pengelolaan kepemilikan bersama berjalan lancar.²⁸ Dengan demikian, lanskap kepemilikan pesawat di

²⁵ Glenn Baxter and Panarat Srisaeng, "The Strategic Deployment of the Airbus A350-900xwb Aircraft in a Full-Service Network Carrier Route Network: The Case of Singapore Airlines," *Infrastructures* 3, no. 3 (2018): 25, <https://doi.org/10.3390/infrastructures3030025>.

²⁶ *Ibid*

²⁷ D S Worrells, David A NewMyer, and Jose Ruiz, "The Evolution of Fractional Ownership: A Literature Review," *The Journal of Aviation/Aerospace Education and Research*, 2001, <https://doi.org/10.15394/jaaer.2001.1277>.

²⁸ Katherine A Staton, "Hot Topics and Current Issues Related to Aircraft Ownership, Cost Sharing, and a Case in Point If the Law Is Not Followed," *Journal of Air Law and Commerce* 88, no. 3 (2023): 601, <https://doi.org/10.25172/jalc.88.3.3>.

Singapura merupakan kombinasi integratif dari modernisasi armada dan model kepemilikan inovatif yang semuanya berada dalam bingkai regulasi yang ketat serta mendukung daya saing nasional di pasar penerbangan.²⁹

Dari sisi pembiayaan dan kredit, sektor pesawat dan kedingantaraan Singapura memiliki struktur multiaspek yang menggabungkan mekanisme perlindungan Hak Kekayaan Intelektual (HKI), insentif pemerintah, kebijakan moneter, serta inovasi teknologi. HKI, yang berada di bawah pengelolaan *Intellectual Property Office of Singapore (IPOS)*, berperan sebagai jaminan kredit penting yang meningkatkan daya tarik pembiayaan bagi perusahaan kedingantaraan yang mengandalkan teknologi dan desain paten.³⁰ Sinergi ini menurunkan risiko pemberi pinjaman sekaligus mendorong inovasi serta daya saing industri. Kebijakan pemerintah dengan skema insentif perpajakan yang koncessional dan pengembangan kredit investasi juga memperluas aksesibilitas pembiayaan, khususnya untuk kebutuhan modal besar dalam pengadaan pesawat, modernisasi armada, dan upgrade teknologi.³¹

Industri *leasing* pesawat juga menjadi bagian esensial dari ekosistem pembiayaan penerbangan global dan Singapura. *Leasing* memberikan alternatif pembiayaan yang memungkinkan maskapai mengelola armadanya tanpa perlu kepemilikan penuh, meningkatkan likuiditas dan rasio keuangan melalui *lease*

²⁹ *Ibid.*

³⁰ Rifqi Muhammad, Kholis Roisah, and Sartika N Lestari, "The Prospects of Intellectual Property Rights as a Credit Collateral: An Indonesia-Singapore Comparative Study," *Jurnal Hukum Novelty* 14, no. 2 (2023): 170, <https://doi.org/10.26555/novelty.v14i2.a27017>.

³¹ Tristan Tham and Andrew M C Sim, "Securing Investment Competitiveness: Singapore's Strategic Incentive Enhancements Amid Base Erosion and Profit Shifting 2.0," *Intl. Transfer Pricing J.* 32, no. 2 (2025), <https://doi.org/10.59403/30sywvp>.

operating yang seringkali tidak tercatat dalam neraca.³² Dengan posisi strategis sebagai hub kargo internasional dan lingkungan regulasi yang matang, Singapura menjadi lokasi ideal untuk aktivitas *leasing* dan layanan terkait.³³ Hubungan hukum yang jelas antara *lessor*, *lessee*, dan perantara keuangan mengurangi risiko sistemik serta menjadikan pasar Singapura menarik bagi pemain leasing global.³⁴

Struktur pembiayaan leasing yang kompleks dapat menghadapkan para pemangku kepentingan pada risiko hukum, terutama saat terjadi kebangkrutan atau gagal bayar, ditambah dengan tantangan dalam negosiasi perpanjangan kontrak serta keseimbangan antara arus kas jangka pendek dan nilai aset jangka panjang.³⁵ Pandemi *COVID-19* menguji daya tahan sektor *leasing* dengan gangguan operasional dan keuangan yang besar. Tetapi, fleksibilitas kontrak leasing membantu mitigasi risiko, sementara intervensi pemerintah Singapura dan sistem regulasi yang kuat memperkuat ketahanan pasar.³⁶ Dengan demikian, *leasing* pesawat tidak hanya merupakan mekanisme penting untuk ekspansi armada dan efisiensi operasional, tetapi juga mencerminkan adaptasi sektor penerbangan pada kondisi global yang berubah cepat.

³² Vitaly S Guzhva, Sunder Raghavan, and Damon J D'Agostino, "Overview of the Aircraft Leasing Industry and Market Environment," 2024, 1–17, <https://doi.org/10.1016/b978-0-443-15373-0.00006-8>.

³³ *Ibid.*

³⁴ zongwen gu, "Research on the Legal Risk of Securitization Bankruptcy in Aircraft Finance Lease," *Modern Law Research* 1, no. 1 (2020), <https://doi.org/10.37420/j.mlr.2020.002>.

³⁵ Richard D Gritta and Ellen J Lippman, "Aircraft Leasing and Its Effects on Air Carriers Debt Burdens: A Comparison Over the Past Several Decades," *Journal of the Transportation Research Forum* 49, no. 3 (2012), <https://doi.org/10.5399/osu/jtrf.49.3.2591>.

³⁶ Radoslava Hanuliaková and Matúš Materna, "Impact of the COVID-19 Pandemic on Aircraft Leasing," 2023, 24–28, <https://doi.org/10.26552/pas.z.2023.2.04>.

Terkait proses pembelian pesawat, Singapura menerapkan pendekatan strategis yang mencakup pembaruan armada komersial dan eksplorasi potensi mobilitas udara perkotaan (*urban air mobility*). *Singapore Airlines* aktif mengakuisisi pesawat terbaru seperti *Airbus A350-900XWB* yang mendukung layanan jarak jauh serta efisiensi bahan bakar, penting untuk mengimbangi pertumbuhan permintaan penumpang dan persaingan global.³⁷ Proses pengadaan ini didukung oleh kerangka kerja terpusat dan transparan yang memastikan akuntabilitas serta efisiensi biaya, mengharmoniskan pengelolaan kontrol pusat dengan delegasi tanggung jawab ke unit terkait.³⁸

Dari uraian tersebut, pendekatan legislatif dan harmonisasi internasional menjadi jalan penting. Reformasi hukum yang mengintegrasikan aturan domestik dengan konvensi internasional seperti *Cape Town Convention* diharapkan dapat memberikan kepastian dan efektivitas perlindungan kreditur.³⁹ Penetapan standar pelaksanaan pengambilan jaminan yang disepakati bersama, termasuk solusi kompromi atas perbedaan *Civil Law* dan *Common Law* dalam hal ini negara Indonesia dan Singapura, sangat diperlukan.⁴⁰ Kolaborasi antarnegara dan lembaga hukum internasional menjadi kunci dalam membangun

³⁷ Glenn Baxter, Panarat Srisaeng, *Lok. Cit*

³⁸ David S Jones, "Procurement Practices in the Singapore Civil Service: Balancing Control and Delegation," *Journal of Public Procurement* 2, no. 1 (2002): 29–53, <https://doi.org/10.1108/jopp-02-01-2002-b002>.

³⁹ Marditia and Adiwinata, *Lok. Cit*

⁴⁰ Asress Adimi Gikay and Cătălin Gabriel Stănescu, The Reluctance of Civil Law Systems in Adopting the UCC Article 9 "Without Breach of Peace" Standard—Evidence from National and International Legal Instruments Governing Secured Transactions, *Journal Of Civil Law Studies*, Vol. 10, No. 1, (2017) <https://digitalcommons.law.lsu.edu/jcls/vol10/iss1/7>

kerangka hukum global yang memfasilitasi kelancaran transaksi pembiayaan dan keamanan aset pesawat di seluruh dunia.⁴¹

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, rumusan masalah yang dikaji dalam penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Bagaimana penerapan penggolongan pesawat terbang sebagai objek jaminan kebendaan negara Indonesia dan Singapura?
2. Bagaimana peraturan hukum di Indonesia dan Singapura memberikan kepastian hukum terkait status pesawat terbang sebagai objek jaminan kebendaan?

C. Tujuan Penelitian

Penelitian ini bertujuan untuk:

1. Mengetahui dan menganalisis penerapan penggolongan pesawat terbang sebagai objek jaminan kebendaan negara Indonesia dan Singapura.
2. Mengetahui dan menganalisis peraturan hukum di Indonesia dan Singapura memberikan kepastian hukum terkait status pesawat terbang sebagai objek jaminan kebendaan.

D. Orisinalitas Penelitian

Pada bagian ini menjelaskan tentang keaslian penelitian dengan membandingkan adanya perbedaan antara penelitian terdahulu dengan

⁴¹ Zuroidah and Prasetyo, "Legal Framework and Creditor Rights in Bankruptcy: Analyzing Property Collateral Protection." *Journal of Multidisciplinary Research* 3, no. 1 (2024): 71–83. <https://doi.org/10.56943/jmr.v3i1.636>

penelitian yang penulis lakukan. Berikut beberapa penelitian terdahulu yaitu sebagai berikut:

1. Serly Amanda Putri dengan judul Skripsi “Problem Hukum Hak Jaminan Kebendaan Atas Pesawat Udara Dalam Hukum Indonesia” dari Fakultas Hukum, Universitas Islam Indonesia (2018). Menggunakan metode normatif dengan analisis kualitatif, berfokus pada data sekunder seperti peraturan perundang-undangan, konvensi internasional, dan teori hukum. Skripsi ini menyoroti kurangnya ketentuan spesifik dalam Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan mengenai jenis hak jaminan kebendaan yang dibebankan atas pesawat udara. Untuk memahami dan mengkaji pengaturan hukum jaminan kebendaan atas pesawat udara, serta membandingkannya dengan hukum internasional dan praktik di Inggris.
2. Anodya Sangun Gagahdo dengan judul Skripsi “Perbandingan Hukum Jaminan Terhadap Pesawat Udara di Indonesia Dengan Perancis” dari Fakultas Hukum, Universitas Indonesia (2018). Penelitian ini bertolak dari kebutuhan mendesak untuk merumuskan sistem jaminan pesawat udara yang komprehensif dan ideal bagi Indonesia di masa depan. Guna mencapai tujuan tersebut, fokus utama diarahkan pada kajian mendalam terhadap pengaturan jaminan pesawat udara di Prancis. Melalui pendekatan perbandingan hukum, di mana Indonesia berperan sebagai titik referensi awal dan hukum positif Prancis sebagai tolok ukur pembanding, tulisan ini mengurai secara rinci berbagai aspek krusial. Pembahasan meliputi identifikasi jenis-jenis jaminan spesifik yang berlaku untuk pesawat udara

di Prancis, penjabaran mengenai mekanisme dan tahapan dalam proses penjaminan tersebut, serta pemaparan mengenai prosedur eksekusi yang ditempuh apabila terjadi wanprestasi oleh pihak debitur. Hasil analisis komparatif antara praktik di Prancis dan kondisi yang berlaku di Indonesia ini diharapkan dapat menyingkap celah-celah pengaturan yang perlu diperbaiki serta mengidentifikasi elemen-elemen kunci yang patut diintegrasikan ke dalam kerangka hukum jaminan pesawat udara di Indonesia di kemudian hari. Temuan mendasar dari studi ini adalah adanya kesenjangan yang signifikan: sementara Prancis telah memiliki kerangka hukum yang jelas dan terstruktur, termasuk adanya jaminan hipotek pesawat udara yang didukung oleh lembaga pendaftaran tersendiri, Indonesia saat ini masih bergulat dengan ketidakjelasan bentuk hukum jaminan pesawat udara, di mana praktik yang ada terbatas pada penjaminan fidusia terhadap bagian-bagian tertentu dari pesawat.

3. Dwi Gustiani Fazsah dengan judul Skripsi “Perbandingan Hukum Jaminan Atas Pesawat Udara di Negara Indonesia dan Inggris” dari Fakultas Hukum, Universitas Indonesia (2021). Kajian ini menyoroti kekosongan pengaturan hukum yang signifikan dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan di Indonesia, khususnya terkait lembaga jaminan yang secara spesifik dapat dibebankan pada pesawat udara. Berdasarkan temuan dari Naskah Akademik Badan Pembinaan Hukum Nasional, praktik yang umum dilakukan saat ini adalah pemanfaatan Lembaga Jaminan Fidusia oleh debitur untuk menjamin komponen-komponen pesawat udara. Hal ini

dimungkinkan karena Undang-Undang No. 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia tidak secara eksplisit melarang penggunaan komponen pesawat sebagai objek jaminan fidusia. Meskipun demikian, keberadaan praktik ini menegaskan kebutuhan mendesak akan pengaturan hukum yang lebih jelas dan terarah mengenai jaminan pesawat udara, yang paling relevan dengan kebutuhan spesifik di Indonesia. Untuk mengatasi kesenjangan ini dan melakukan pembaharuan pengaturan, Indonesia perlu mengadopsi dan mempertimbangkan praktik hukum jaminan dari negara lain, salah satunya adalah Inggris. Oleh karena itu, skripsi ini menginisiasi sebuah analisis komparatif hukum jaminan atas pesawat udara antara Indonesia dan Inggris, dengan menggunakan metode perbandingan yang menghasilkan penelitian bersifat yuridis-normatif. Hasil perbandingan ini mengungkapkan adanya kesamaan, namun juga perbedaan fundamental, terutama dalam hal cakupan objek jaminan. Di Inggris, seluruh bagian pesawat udara, baik dalam keadaan utuh maupun suku cadangnya, dapat secara sah dijadikan objek jaminan. Lebih lanjut, Inggris telah memiliki lembaga khusus yang berfungsi untuk mendaftarkan jaminan pesawat udara, sebuah mekanisme yang menunjukkan betapa peraturan di Inggris sangat mengakomodir dan memfasilitasi pesawat udara sebagai instrumen jaminan.

4. Stella Cindamora dengan judul Skripsi “Perbandingan hukum jaminan terhadap pesawat udara di Indonesia dan Amerika Serikat” dari Fakultas Hukum, Universitas Indonesia (2017). Penelitian ini mengupas isu krusial mengenai ketidakjelasan dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang

Penerbangan di Indonesia, khususnya terkait lembaga jaminan yang sah untuk pesawat udara. Saat ini, praktik yang umum terjadi adalah debitur memanfaatkan Lembaga Jaminan Fidusia untuk menjaminkan komponen-komponen pesawat, sebuah pendekatan yang dimungkinkan karena Undang-Undang No. 42 tentang Jaminan Fidusia tidak secara eksplisit melarang menjadikan bagian dari pesawat sebagai objek fidusia. Kendati demikian, kondisi ini menggarisbawahi perlunya pembaruan regulasi hukum jaminan pesawat udara agar lebih selaras dengan kebutuhan spesifik Indonesia. Proses perancangan ulang tersebut, menjadi penting bagi Indonesia untuk menelaah dan mengadopsi praktik hukum jaminan dari negara lain, terutama dari negara-negara yang merupakan pemasok utama pesawat udara, seperti Amerika Serikat. Dengan tujuan memberikan inspirasi dan kerangka perbandingan, studi ini melakukan analisis komparatif hukum jaminan pesawat udara antara Indonesia dan Amerika Serikat melalui metode penelitian yuridis-normatif. Hasil perbandingan ini mengungkap adanya persamaan, namun yang lebih menonjol adalah perbedaan signifikan dalam pengaturan hukumnya. Amerika Serikat, seluruh elemen pesawat udara, baik dalam bentuk utuh maupun bagian-bagiannya, dapat secara sah dijadikan objek jaminan. Selain itu, Amerika Serikat memiliki sistem kelembagaan yang memfasilitasi pendaftaran terhadap jaminan pesawat udara. Temuan ini secara jelas menunjukkan bahwa peraturan di Amerika Serikat sangat mendukung dan mengakomodir pesawat udara sebagai instrumen jaminan yang efektif.

Berikut tabel perbandingan dari penelitian sebelumnya:

No	Nama Penulis	Instansi/Kampus	Persamaan	Perbedaan
1	Serly Amanda Putri	Fakultas Hukum, Universitas Islam Indonesia	Masing-masing penelitian menyoroti kekosongan dalam pengaturan hukum jaminan kebendaan atas pesawat udara di Indonesia.	Fokus pada kurangnya ketentuan dalam Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 dan perbandingan dengan hukum internasional, khususnya praktik di Inggris, tidak mengitikberatkan pada penggolongan objek jaminan.
2	Anodya Sangun Gagahdo	Fakultas Hukum, Universitas Indonesia	Menggunakan pendekatan perbandingan hukum untuk mengidentifikasi celah dalam regulasi jaminan pesawat udara di Indonesia.	Berfokus pada sistem jaminan pesawat di Prancis sebagai tolok ukur, dengan pembahasan mendetail tentang mekanisme jaminan. Penelitian ini kurang menekankan pada penggolongan objek jaminan.

3	Dwi Gustiani Fazsah	Fakultas Hukum, Universitas Indonesia	Menyoroti adanya kekurangan dalam pengaturan jaminan pesawat dan penggunaan Lembaga Jaminan Fidusia di Indonesia.	Membandingkan praktik dengan Inggris, dengan analisis lebih dalam mengenai objek jaminan. Penelitian ini tidak memfokuskan pada penggolongan objek jaminan
4	Stella Cindamora	Fakultas Hukum, Universitas Indonesia	Membahas ketidakjelasan dalam Undang-Undang Penerbangan dan dasar hukum jaminan di Indonesia.	Berorientasi pada pengalaman hukum di Amerika Serikat, yang menunjukkan bagaimana seluruh elemen pesawat dapat dijadikan objek jaminan. Penelitian ini lebih menekankan pada aspek hukum di negara pemasok utama pesawat dibandingkan dengan perspektif penggolongan objek jaminan

Pada penelitian ini penulis berupaya mengisi kekosongan hukum dan memberikan analisis kritis terhadap penerapan penggolongan pesawat sebagai objek jaminan kebendaan di negara Indonesia dibandingkan dengan negara Singapura yang dapat menjadi bahan pertimbangan dalam pengembangan regulasi di masa depan. Temuan dari studi ini diharapkan dapat memberikan kontribusi signifikan terhadap peningkatan kepastian hukum dalam sistem

jaminan kebendaan atas pesawat udara, mendukung iklim investasi dan pembiayaan yang lebih transparan, serta memperkuat perlindungan hukum bagi pelaku usaha di sektor penerbangan Indonesia.

PERPUSTAKAAN
UNIVERSITAS JENDERAL ACHMAD YANI
YOGYAKARTA