

## **KLAIM ASURANSI PESAWAT UDARA SEWA GUNA USAHA (OPERATING LEASE) SEBAGAI OBJEK JAMINAN FIDUSIA**

**Sukarmi\*, M. Sudirman\*\*, Dwi Egawati\*\*\***

\*Dosen Magister Kenotariatan, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya

\*\*Dosen Magister Kenotariatan, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya

\*\*\* Mahasiswa Magister Kenotariatan, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya

Korespondensi: [dwiegawati@gmail.com](mailto:dwiegawati@gmail.com)

Naskah dikirim: 22 Juli 2019

Naskah diterima untuk diterbitkan: 3 Oktober 2019

---

### **Abstract**

*Airlines in the process of procurement of an Aircraft, one of which is through Operating Lease with the Leasing Company. The Leasing Company (Lessor) in purchasing an Aircraft with funding mechanism from the Bank shall encumber the Aircraft with a mortgage as its securities. In the Aircraft Lease Agreement, Insurance Claim over the Aircraft shall also be encumbered with fiduciary by Airlines. Nevertheless, under Article 10 paragraph b Law of The Republic of Indonesia Number 42 of 1999 on Fiduciary (hereinafter referred to as UUJF) states that unless otherwise agreed, Fiduciary includes the Insurance Claims in the event that the Aircraft which is the object of Fiduciary has insured.*

*Keywords: Leasing, Insurance Claim, Fiduciary, Mortgage*

### **Abstrak**

Perusahaan penerbangan dalam pengadaan Pesawat Udara salah satu dengan Sewa Guna Usaha (*Operating Lease*) oleh Perusahaan *Leasing*. Perusahaan *Leasing* (*Lessor*) dalam memperoleh Pesawat Udara dengan pembiayaan dari Bank dan Pesawat Udara tersebut dibebankan *Mortgage* sebagai jaminan. Pada Perjanjian Sewa Guna Usaha Pesawat Udara, Perusahaan Penerbangan diharuskan menfidusiakan klaim asuransi atas pesawat tersebut. Namun, pada Pasal 10 huruf b UU No. 42 Tahun 1999 Tentang Jaminan Fidusia (selanjutnya disebut UUJF) menyatakan bahwa kecuali diperjanjikan lain Jaminan Fidusia meliputi klaim asuransi dalam hal benda yang menjadi objek fidusia diasuransikan.

Kata Kunci: Sewa Guna Usaha, Klaim Asuransi, Fidusia, *Mortgage*

## I. PENDAHULUAN

Bisnis di Indonesia terus mengalami perkembangan dari waktu ke waktu seiring dengan perkembangan pembangunan nasionalnya. Pembangunan nasional dilakukan pemerintah dengan menyusun rencana-rencana pembangunan, baik rencana jangka panjang maupun rencana jangka menengah. Pembangunan Nasional erat hubungannya dengan perkembangan ekonomi. Perkembangan ekonomi mempengaruhi perkembangan dunia usaha sejalan juga dengan perkembangan hukum, salah satu bidang usaha yang terus berkembang di Indonesia yakni bidang usaha penerbangan.

Di Indonesia terdapat satu-satunya perusahaan pabrikan (pembuat) Pesawat Udara yaitu PT. Dirgantara Indonesia (Persero) (PT DI), Namun PT DI belum dapat memenuhi kebutuhan Pesawat Udara untuk perusahaan penerbangan Indonesia. Hal ini membuat perusahaan penerbangan Indonesia dalam melakukan pengadaan aset berupa pesawat udara dari luar negeri. Transaksi ini merupakan bentuk globalisasi baik dari segi ekonomi maupun dari segi hukum, dimana perjanjian-perjanjian yang akan dibuat melewati batas negara-negara (*Cross Border*).<sup>1</sup>

Perusahaan penerbangan di Indonesia dalam memperoleh asset yakni pesawat udara pada umum melakukan 2 (dua) macam transaksi yakni jual beli dengan pabrikan atau pemilik pesawat udara atau Sewa Guna Usaha (*leasing*) dengan perusahaan leasing asing. Namun, karena harga pesawat yang cukup mahal menyebabkan kecil kemungkinan perusahaan penerbangan di Indonesia membeli pesawat udara secara tunai dengan modalnya sendiri.<sup>2</sup> Oleh karena itu, perusahaan penerbangan Indonesia lebih memilih Sewa Guna Usaha (*leasing*) dalam mengadakan Pesawat udara dari perusahaan *leasing* yang umumnya merupakan perusahaan asing.

*Leasing* di Indonesia diatur dalam “Peraturan Presiden Nomor 9 Tahun 2009 tentang Lembaga Pembiayaan”. Adapun definisi *Leasing* diatur dalam pada Pasal 1 angka 5 yaitu:

Sewa Guna Usaha (*Leasing*) adalah kegiatan pembiayaan dalam bentuk penyediaan barang modal baik secara Sewa Guna Usaha dengan hak opsi (*Finance Lease*) maupun Sewa Guna Usaha tanpa hak opsi (*Operating Lease*) untuk digunakan oleh Penyewa Guna Usaha (*Lessee*) selama jangka waktu tertentu berdasarkan pembayaran secara angsuran.

Berdasarkan definisi tersebut jenis pembiayaan leasing dibagi menjadi 2 (dua) yakni *Finance Lease* dan *Operating Lease*. Namun, *Operating Lease* ini yang banyak diminati oleh perusahaan penerbangan di Indonesia dalam pengadaan pesawatnya dimana dengan *Operating Lease* ini kepemilikan atas pesawat udara ini tidak beralih karena tidak adanya hak opsi untuk membeli.

Perusahaan *leasing* Pesawat udara (selanjutnya di sebut *Lessor*) ini merupakan Perusahaan asing yang memperoleh pembiayaan dari Perusahaan pembiayaan (*Bank*) asing dalam melakukan pembelian Pesawat, sehingga secara hukum kepemilikan Pesawat yang disewakan *Lessor* kepada Perusahaan penerbangan Indonesia adalah milik Bank asing tersebut.

Bidang usaha penerbangan yang merupakan bidang usaha yang memiliki resiko yang cukup besar membuat Perusahaan penerbangan mengasuransikan pesawat yang dimiliki maupun disewa dari *lessor*. Perusahaan *leasing* dan/atau Bank selaku pemilik

---

<sup>1</sup> Nike K. Rumokoy, *Strategi Pembangunan Hukum Ekonomi Indonesia*, “Jurnal Hukum Universitas Sam Ratulangi”, Vol. 18, No. 5, 2010, 14-28, hal. 21.

<sup>2</sup> Siti Malikhatus Badriyah, *Problematisasi Pesawat Udara Sebagai Jaminan pada Perjanjian Kredit dalam Pengembangan Industri Penerbangan*, “Jurnal-Jurnal Masalah Hukum”, Vol. 43, No. 4, 2014, 546-553.

pesawat juga mewajibkan perusahaan penerbangan untuk mengasuransikan pesawat yang disewa untuk mengurangi atau resiko-resiko yang harus dicegah sebagai bentuk mitigasi resiko.

Kententuan Peransuransian terdapat dalam “Undang-Undang Nomor 40 Tahun 2004 tentang Perasuransian (UU Perasuaransian)”. Asuransi merupakan salah satu mitigasi resiko yang digunakan dalam kegiatan perekonomian, objek asuransi itu sendiri meliputi “jiwa dan raga, kesehatan manusia, tanggung jawab hukum, benda dan jasa, serta semua kepentingan lainnya yang dapat hilang, rusak, rugi, dan/atau berkurang nilainya”, dengan obyek asuransi yang cukup luas tersebut membuat pelaku usaha dalam menjalankan usahanya mengasuransikan barang maupun resiko-resiko yang dapat menimbulkan kerugian.

Pada perkembangannya, *Lessor* dan *bank* pembiayaan mensyaratkan perusahaan penerbangan untuk mengikat klaim asuransi atas pesawat tersebut dengan Jaminan Fidusia baik yang berada pada perusahaan asuransi maupun perusahaan reasuransi.

Fidusia merupakan suatu jaminan kebendaan, Fidusia itu sebagaimana Pasal 1 angka (2) Undang-Undang Nomor 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia (UUJF) menyatakan bahwa:

“Jaminan Fidusia adalah hak jaminan atas benda bergerak baik yang berwujud maupun yang tidak berwujud dan benda tidak bergerak khususnya bangunan yang tidak dapat dibebani hak tanggungan sebagaimana dimaksud dalam Undang-Undang Nomor 4 Tahun 1996 tentang Hak Tanggungan yang tetap berada dalam penguasaan Pemberi Fidusia, sebagai agunan bagi pelunasan utang tertentu, yang memberikan kedudukan yang diutamakan kepada Penerima Fidusia terhadap kreditor lainnya.”

Klaim asuransi yang dijadikan objek jaminan fidusia ini merupakan benda bergerak yang tidak berwujud, yang mana klaim asuransi yang dijadikan fidusia dijelaskan juga dalam Pasal 10 huruf b UUJF yakni “kecuali diperjanjikan lain jaminan fidusia meliputi klaim asuransi, dalam hal benda yang dijadikan objek jaminan fidusia diasuransikan.” Pesawat yang *Leasing* oleh Perusahaan penerbangan dengan skema *Operating Lease* ini bukan merupakan benda yang menjadi objek dari jaminan fidusia melainkan oleh *Lessor* dan Bank, Pesawat tersebut diikat dengan *Mortgage* sebagai jaminan atas *Loan Agreement* antara *Lessor* dan Bank pembiayaan serta hanya benda yang diasuransikan oleh perusahaan penerbangan.

Jaminan atas pesawat udara itu sendiri tidak diatur secara tegas pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 (selanjutnya disebut UU Penerbangan) sebagaimana dijelaskan pada Pasal 71 yang menyatakan bahwa:

“obyek pesawat udara dapat dibebani dengan kepentingan internasional yang timbul akibat perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan, perjanjian pengikatan hak bersyarat dan/atau perjanjian Sewa Guna Usaha.”

Pada pasal tersebut tidak menegaskan jaminan kebendaan apa yang dapat dijadikan jaminan atas pesawat udara tersebut, hanya menyebutkan “dapat dibebani dengan kepentingan internasional”. Kepentingan internasional itu sendiri adalah suatu kepentingan yang didapat oleh kreditor yang timbul dikarenakan perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan, perjanjian pengikatan hak bersyarat dan/atau perjanjian Sewa Guna Usaha, hal terbut tunduk pada kovensi Cape Town yang UU Penerbangan itu sendiri merupak wujud dari ratifikasi kovensi Cape Town.<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Prita Amalia, *Industri Penerbangan di Indonesia (Aspek Hukum Pasca Cape Town Convension 2001)*, Cet. 1, (Bandung: Refika Aditama, 2016), hal. 111.

Beda halnya dengan Undang-Undang penerbangan yang lama yaitu Undang-Undang Nomor 15 tahun 1992 tentang penerbangan pada Pasal 12 ayat (1) yang menyatakan secara tegas bahwa pesawat udara yang telah mempunyai tanda daftar pesawat dan kebangsaan Indonesia dapat dibebani hipotik. Namun, dalam praktek perbankan di Indonesia pada saat ini jaminan atas pesawat udara tersebut masih menggunakan Hipotik yang disertai akta kuasa menjual meskipun UU Penerbangan tidak mengatur secara tegas.

Berdasarkan gambaran yang telah diuraikan, Apakah klaim asuransi atas Pesawat udara Sewa Guna Usaha (*Operating Lease*) yang dibebankan *mortgage* dapat dijadikan objek jaminan fidusia berdasarkan UUJF?

## II. PEMBAHASAN

Sebelum pembahasan lebih jauh, maka lebih dahulu untuk memahami perjanjian pada umumnya dan perjanjian asuransi dan perjanjian Sewa guna Usaha (*Leasing*) pada khususnya. Berdasarkan Pasal 1313 KUHPerd. memuat definisi dari perjanjian, yang menerangkan “Suatu perjanjian adalah suatu perbuatan hukum dengan mana satu orang atau lebih mengikatkan dirinya terhadap satu orang lain atau lebih.”

Timbulnya perbuatan hukum antara para pihak ini dinamakan perikatan. “Perjanjian itu menerbitkan suatu perikatan antara pihak-pihak yang membuatnya, sehingga hubungan antara perikatan dan perjanjian adalah perjanjian itu menerbitkan perikatan sedangkan perjanjian adalah sumber perikatan.”<sup>4</sup>

Terkait dengan Perjanjian asuransi berdasarkan ketentuan yang terdapat dalam “Pasal 255 KUHD”, menyatakan bahwa “perjanjian pertanggungan harus dibuat secara tertulis didalam sebuah akta yang selanjutnya disebut polis. ”Polis merupakan alat bukti tertulis yang mana telah membuktikan telah terjadinya pertanggungan antara penanggung dengan tertanggung. Polis menyebutkan bahwa semua ketentuan dan persyaratan tentang pertanggungan yang telah dibuat.<sup>5</sup>

Perjanjian asuransi atau perjanjian pertanggungan adalah satu secara material. “Apabila tercapai kata sepakat diantara para pihak, Penanggung maupun tertanggung keduanya sudah sepakat atas syarat-syarat yang sudah disepakati bersama. Sehingga, kata sepakat pada perjanjian asuransi atau perjanjian pertanggungan merupakan dasar atau landasan ada atau tidaknya perjanjian asuransi.”<sup>6</sup> Oleh karena itu, polis merupakan suatu hal yang penting bagi pihak tertanggung, karena polis merupakan bukti yang sempurna tentang apa yang terdapat di dalam perjanjian pertanggungan. Tanpa polis maka pembuktian menjadi sulit dan terbatas.<sup>7</sup>

Pengaturan syarat-syarat formal polis lebih lanjut terdapat pada Pasal 256 KUHD. Agar suatu akta dapat disebut sebagai polis, pasal tersebut mengatur syarat-syarat umumnya yang harus dipenuhi yaitu setiap polis, kecuali mengenai pertanggungan jiwa harus memuat hal-hal:

- a. “Hari ditutupnya pertanggungan;
- b. Nama orang yang menutup pertanggungan, atas pertanggungan sendiri atau atas tanggungan orang ketiga;

---

<sup>4</sup> R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, (Jakarta: PT intermasa, 2005), hal. 1.

<sup>5</sup> Abdulkadir Muhammad, *Pokok-pokok Hukum Pertanggungan*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1990), hal. 58.

<sup>6</sup> Sri Redjeki Hartono, *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2001), hal. 123.

<sup>7</sup> Emmy Pangaribuan Simanjuntak, *Hukum Pertanggungan: Pokok-pokok Pertanggungan Kerugian, kebakaran dan jiwa*, (Yogyakarta: Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum UGM, 1990), hal. 20.

- c. Suatu uraian yang cukup jelas mengenai barang yang dipertanggungkan;
- d. Jumlah uang untuk berapa diadakan pertanggunggan;
- e. Bahaya-bahaya yang ditanggung oleh si penanggung dan saat berakhirnya itu;
- f. Premi pertanggunggan tersebut; dan
- g. Pada umumnya, semua keadaan yang kiranya penting bagi si penanggung untuk diketahuinya, dan segala syarat yang diperjanjikan antara para pihak. Polis tersebut harus ditandatangani oleh tiap-tiap penanggung.”

Pada Pasal 246 KUHD berisi kalimat “dengan mana seorang penanggung mengikatkan diri kepada seorang tertanggung dengan menerima suatu premi”. Premi merupakan unsur penting dalam pertanggunggan berdasarkan ketentuan tersebut, karena premi merupakan kewajiban yang dipenuhi oleh tertanggung kepada penanggung.<sup>8</sup>

Pertanggunggan dalam asuransi memiliki hubungan hukun dimana penanggung menerima peralihan risiko sebagai bentuk mitigasi dari tertanggung dan tertanggung dengan membayar sejumlah premi kepada penanggung sebagai imbalannya. Perjanjian Asuransi merupakan suatu perjanjian timbal balik yang mana perjanjian pertanggunggan tersebut bersifat konsensual, artinya sejak terjadinya kata sepakat, maka timbullah hak dan kewajiban diantara para pihak.

Selanjutnya pembahasan terikait Sewa Guna Usaha (*Leasing*) yaitu *Leasing* barasal dari kata “*to Lease*” yang artinya menyewakan, tetapi *leasing* itu sendiri berbeda dengan sewa menyewa pada umumnya karena *leasing* mempunyai persyaratan tertentu. Berdasarkan sifat hukum perdata *leasing* tersebut terdapat 2 (dua) pendapat yang pertama berpendapat bahwa *leasing* dalam pengertian yuridis yaitu sewa menyewa, sedangkan pendapat kedua menyatakan bahwa perjanjian *leasing* berdasarkan hukum perdata tidak dapat ditetapkan dibawah satu penyebutan (*noemen*).<sup>9</sup>

*Leasing* atau disebut juga sewa guna usaha ini merupakan “setiap kegiatan pembiayaan yang dilakukan perusahaan dalam bentuk penyediaan barang modal untuk digunakan suatu perusahaan selama jangka waktu tertentu berdasarkan pembayaran-pembayaran secara berkala disertai hak pilih (opsi) bagi perusahaan tersebut untuk membeli barang modal yang bersangkutan dengan nilai sisa yang telah disepakati bersama atau tidak.”<sup>10</sup> Selanjutnya menurut *Equipment Leasing Association*, “*Leasing* adalah Perjanjian antara *Lessor* dan *Lessee* untuk menyewa suatu jenis barang modal tertentu yang dipilih oleh *lessee*.”<sup>11</sup>

Peraturan terkait *Leasing* di Indonesia diatur dalam “Peraturan Presiden Nomor 9 Tahun 2009 tentang Lembaga Pembiayaan”. Adapun definisi *Leasing* diatur dalam pada Pasal 1 angka 5 yaitu:

Sewa Guna Usaha (*Leasing*) adalah kegiatan pembiayaan dalam bentuk penyediaan barang modal baik secara Sewa Guna Usaha dengan hak opsi (*Finance Lease*) maupun Sewa Guna Usaha tanpa hak opsi (*Operating Lease*) untuk digunakan oleh Penyewa Guna Usaha (*Lessee*) selama jangka waktu tertentu berdasarkan pembayaran secara angsuran.

<sup>8</sup>Abdulkadir Muhammad, *Hukum Asuransi Indonesia*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 1999), hal. 101.

<sup>9</sup>Komar Andasmita, *Serba-serbi tentang Leasing (Teori dan Praktek)*, (Bandung: Ikatan Notaris Indonesia, 1993), hal. 77.

<sup>10</sup>Agnes Sawir, *Kebijakan Pendanaan dan Restrukturisasi Perusahaan*, (Jakarta: Gramedia Utama, 2004), hal. 169.

<sup>11</sup>Aprilianti, *Perjanjian Sewa Guna Usaha antara Lessee dan Lessor*, “*Fiat Justisia Jurnal Ilmu Hukum*”, Vol. 5, No. 3, 2011, 315-323, hal. 317.

Berdasarkan definisi tersebut terdapat 2 (dua) jenis *Leasing*, yaitu:<sup>12</sup>

a. *Financial Lease*

“Pembiayaan berdasarkan *Financial Lease* ini, *Lessor* adalah pihak yang membiayain penyedia barang modal. *Lessee* memilih barang modal yang diperlukan dan atas nama *Lessor* sebagai pemilik modal, pemesanan, pemeriksaan serta pemeliharaan barang yang menjadi objek *Leasing*. Selanjutnya selama masa *leasing* *Lessee* melakukan pembayaran nilai sisa (*residual value*).”

b. *Operating Lease*.

“Pembiayaan *Operating Lease* ini, *lessor* sengaja membeli barang modal dan selanjutnya dileasekan kembali, berbeda dengan *Financial Lease* jumlah seluruh pembayaran berkala tidak mencakup biaya yang dikeluarkan untuk memperoleh barang modal tersebut berikut dengan bunganya.”

Pada *Lease Pesawat Udara Operating Lease* ini terdapat 2 (dua) skema yaitu *Wet Lease* dan *Dry Lease*. Adapun *Wet Lease* dan *Dry Lease* diartikan sebagai berikut:

a. *Lease Pesawat Udara* dengan skema *Wet Lease* ini memiliki definisi sebagai berikut:

“An aircraft lease where the aircraft is operated by the lessor, on behalf of the lessee. Also known as an ACMI Lease-Aircraft, crew, maintenance and insurance lease”.<sup>13</sup>

Berdasarkan definisi tersebut *Wet Lease* merupakan bentuk sewa dimana *Lessor* menyediakan Pesawat Udara, *Crew* (Personil), *Maintenance*, dan Asuransi.

b. *Lease Pesawat Udara* dengan skema *Dry Lease* ini memiliki definisi sebagai berikut:

“An operating lease where the lessee is responsible for operating the aircraft, providing the crew, maintenance and providing insurance”.<sup>14</sup>

Berbeda dengan skema *Wet Lease*, berdasarkan definisi tersebut skema *Dry Lease* dimana pesawat udara dioperasikan oleh *lessee* dan *crew* (personil), perawatan (*maintenance*), serta asuransi menjadi tanggung jawab *Lessee*.

Pada umumnya perjanjian sewa guna usaha (*Lease Agreement*) terdiri dari beberapa Pihak yang yaitu:<sup>15</sup>

- a. Pemberi Sewa (*Lessor*) merupakan pihak yang menyewakan barang dapat berupa satu perusahaan atau beberapa perusahaan.
- b. Penyewa (*Lessee*) yaitu pihak yang menikmati barang tersebut dengan membayar sewa guna dan mempunyai hak opsi.
- c. Kreditur atau *Leader* atau disebut juga *debt-holders* atas *loan participant* dalam transaksi leasing umumnya berupa bank, perusahaan asuransi dan *trust*.
- d. Supplier adalah penjual dan pemilik barang yang akan disewakan dapat berupa perusahaan *manufacturer* baik perusahaan dalam maupun luar negeri.

Meskipun banyak pihak yang terlibat dalam perjanjian sewa guna usaha (*lease agreement*) ini, tetapi pada umumnya perjanjian ini dibuat dan ditandatangani oleh *lessor* dan *lessee* saja.

<sup>12</sup>Agnes sawir, *Kebijakan Pendanaan*, hal. 169.

<sup>13</sup> Airfinance Journal, *Glossary*, <<https://www.airfinancejournal.com/glossary>>, diakses tanggal 1 Maret 2019.

<sup>14</sup>*Ibid.*

<sup>15</sup>Achmad Anwari, *Leasing di Indonesia*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1987), hal. 10.

## 2.1. Ketentuan Fidusia atas Klaim Asuransi Pesawat Udara Sewa Guna Usaha (*Operating Lease*)

Pengadaan pesawat udara secara *leasing* terdapat beberapa skema yaitu dengan cara *financial lease* dan *operating lease*. Berbeda dengan *financial lease* pada *operating lease* kepemilikan pesawat tidak beralih karena skema *leasing* ini tidak disertai dengan hak opsi pembelian, sehingga membuat beberapa perusahaan penerbangan Indonesia memakai skema ini dalam pengadaan pesawat udaranya.

Perusahaan penerbangan Indonesia sebagai penyewa (*lessee*) menyewa pesawat udara kepada perusahaan *leasing* pesawat udara (*lessor*), namun *lessor* membutuhkan pembiayaan dalam pembelian pesawat udara yang akan disewakan kepada *lessee*. Pembiayaan dalam *leasing* pesawat udara ini adalah Bank (pemilik pesawat). Sehingga pihak-pihak yang terlibat dalam transaksi *leasing* ini adalah Bank, *lessor* dan *lessee*, tetapi dalam praktek pihak dalam perjanjian *leasing* hanya antara *Lessor* dan *lessee*.

Bank sebagai lembaga pembiayaan tidak serta merta memberikan pinjaman kepada *lessor* tanpa sebuah jaminan, jaminan atas perjanjian kredit tersebut adalah objek yang dibeli yaitu pesawat udara yang selanjutnya diikat oleh *mortgage*.<sup>16</sup>

Sebagai contoh sebuah perusahaan penerbangan Indonesia melakukan *leasing* pesawat udara dengan skema *operating lease dry lease* dengan perusahaan *leasing* yang dalam pengadaan pesawat udara tersebut melakukan pembiayaan dengan bank. Dalam transaksi tersebut terdapat beberapa perjanjian yang timbul, yaitu:

- a. *Loan Agreement*
- b. *Aircraft Mortgage*
- c. *Aircraft Lease Agreement*

Pada Perjanjian sewa guna usaha (*operating lease*) pesawat udara (*Aircraft Lease Agreement*), *lessor* mewajibkan *lessee* untuk mengasuransikan pesawat udara yang disewa. Hal ini merupakan bentuk mitigasi apabila pesawat tersebut mengalami kecelakaan. Asuransi merupakan persyaratan yang mutlak yang merupakan suatu kondisi *preseden (condition precedent)*<sup>17</sup> harus dipenuhi oleh *lessee* sebelum pesawat tersebut dikirim oleh *lessor*, sebagaimana diatur di dalam perjanjian sewa guna Pesawat Udara (*Aircraft Lease Agreement*).

Adapun kewajiban *lessee* untuk mengasuransikan pesawat udara tersebut dituangkan didalam klausul terkait dengan asuransi pada *Aircraft Lease Agreement*. Selanjutnya, kewajiban untuk memasukan *owner* atau *financier* yaitu bank sebagai pihak tambahan yang masuk didalam polis asuransi (*Additional Insured parties*) atau *contact party* di dalam sertifikat dan/atau polis asuransi.

Adapun asuransi dibuktikan dengan polis asuransi sebagaimana diatur dalam Pasal 255 KUHD yang menyatakan bahwa "suatu pertanggungan harus dibuat secara tertulis dalam suatu akta yang bernama polis". Selain itu, *Lessor* mensyaratkan *Lesese* untuk mengikat asuransi atas pesawat udara tersebut dengan Jaminan Fidusia. Klaim asuransi yang tidak difidusiakan dan yang difidusiakan memiliki akibat hukum yang berbeda apabila terjadi klaim asuransi atas insiden dan/atau kecelakaan pesawat udara,

<sup>16</sup>*Mortgage* merupakan jaminan kebendaan untuk pesawat udara, istilah *mortgage* ini digunakan pada negara-negara dengan sistem hukum *common law*, seperti: Inggris, Irlandia, Amerika Serikat dan sebagainya.

<sup>17</sup>Pesyaratan-persyaratan baik berupa dokumen dan/atau pembayaran yang harus dipenuhi oleh *lessee* terlebih dahulu sebelum dikirimkannya pesawat udara dan/atau dimulainya perjanjian sewa guna Pesawat Udara (*Aircraft Lease Agreement*).

perbedaan tersebut terlihat dalam pengajuan dan pihak mana yang akan menerima klaim atas asuransi pesawat udara tersebut.

## 2.2. Hubungan Hukum Para Pihak dalam Fidusia Klaim Asuransi Pesawat Udara Sewa Guna Usaha (*Operating Lease*)

Hubungan hukum Para Pihak dalam Perjanjian Sewa Guna Usaha Pesawat Udara (*Aircraft Lease Agreement*) dalam skema *Operating Lease* ini akan berbeda apabila asuransi pesawat udarnya diikat Fidusia atau tidak difidusiakan. Adapun apabila asuransi tersebut tidak difidusiakan, maka hubungan hukum yang terjadi adalah sebagai berikut:

- a. *Loan Agreement* antara *Lessor* dan Bank;
- b. *Aircraft Mortgage* antara *Lessor* dan Bank;
- c. *Aircraft Lease Agreement* antara *Lessee* dan *Lessor*;
- d. Perjanjian Asuransi (Polis) antara Tertanggung/*Lessee*/Perusahaan penerbangan Indonesia dengan Penanggung/Perusahaan asuransi Indonesia
- e. Bank dan *Lessor* merupakan *contract party* dalam sertifikat maupun polis asuransi pesawat udara, *contract party* memiliki hak sebagai berikut:
  1. Mengetahui dan menyetujui klaim asuransi yang diajukan tertanggung kepada penanggung;
  2. *Contract party* berhak untuk mengajukan klaim asuransi kepada penanggung asuransi apabila terjadi resiko/kecelakaan terhadap pesawat udara dengan diketahui dan disetujui oleh tertanggung;
  3. Tidak berkewajiban membayar premi asuransi pesawat udara;
  4. Berhak atas seluruh klaim asuransi apabila pesawat udara hilang dan/atau kecelakaan keseluruhan yang membuat pesawat udara tidak bisa dioperasikan kembali (*total loss*).

Berdasarkan hal tersebut, baik tertanggung (perusahaan penerbangan Indonesia) maupun *contract party* dapat melakukan klaim atas asuransi pesawat udara kepada penanggung (perusahaan asuransi Indonesia) dengan diketahui dan disetujui oleh pihak lainnya, namun apabila pesawat udara hilang dan/atau kecelakaan keseluruhan yang membuat pesawat udara tidak bisa dioperasikan kembali (*total loss*), maka yang berhak atas klaim asuransi tersebut adalah *contract party* baik *lessor* atau bank (pemilik pesawat udara) tersebut.

Sedangkan apabila asuransi pesawat udara tersebut difidusiakan, maka hubungan hukum yang terjadi adalah sebagai berikut:

- a. *Loan Agreement* antara *Lessor* dan Bank;
- b. *Aircraft Mortgage* antara *Lessor* dan Bank;
- c. *Aircraft Lease Agreement* antara *Lessee* dan *Lessor*;
- d. Perjanjian Asuransi (Polis) antara Tertanggung/*Lessee*/Perusahaan penerbangan Indonesia dengan Penanggung/Perusahaan asuransi Indonesia;
- e. Akta Jaminan Fidusia antara *Lessee* dan Bank.

Berdasarkan tersebut tersebut Bank selaku Pemberi Pinjaman dan Penerima Fidusia, telah menyetujui untuk memberikan fasilitas kredit (*Loan Agreement*) kepada *Lessor* untuk membeli Pesawat udara yang selanjutnya disewakan kepada Pemberi Fidusia/*Lessee*, selanjutnya sebagai jaminan atas kewajiban *Lessor* kepada Bank/Penerima Fidusia berdasarkan *Loan Agreement* Peminjam/*Lessor* telah mengalihkan seluruh hak, hak kepemilikan dan kepentingan Pemilik kepada Bank/Penerima Fidusia, baik yang ada sekarang atau pun yang akan datang berdasarkan Perjanjian Sewa pesawat udara (*Aircraft Lease Agreement*). Oleh karena itu, setelah Pemberi Fidusia/*Lessee* menerima pemberitahuan dari Bank/Penerima



Fidusia, maka diwajibkan untuk membayar seluruh jumlah yang harus dibayar dalam Perjanjian Sewa pesawat udara (*Aircraft Lease Agreement*) kepada Bank/Penerima Fidusia dan berdasarkan Perjanjian sewa tersebut, Pemberi Fidusia/*Lessee* diharuskan untuk mengasuransikan dan menjaga kelangsungan asuransi atas Pesawat udara.

Sebagai bentuk pertimbangan atas manfaat yang akan diterima oleh Pemberi Fidusia/*Lessee* atas penyewaan pesawat udara dari Peminjam berdasarkan Perjanjian sewa pesawat udara *Aircraft Lease Agreement*, maka dibuatlah Akta jaminan Fidusia atas klaim asuransi pesawat udara tersebut, sebagai jaminan berkelanjutan bagi pembayaran secara tepat dan pada waktunya atas setiap dan seluruh kewajiban yang dijamin.

Berdasarkan hubungan hukum Para Pihak diatas, terlihat perbedaan dimana apabila klaim asuransi pesawat udara tidak difidusiakan atau difidusiakan. Perbedaan tersebut terlihat apabila terjadinya klaim atas asuransi tersebut, apabila klaim asuransi tersebut tidak difidusiakan, maka Pihak yang dapat mengajukan klaim asuransi adalah tertanggung (perusahaan penerbangan Indonesia) maupun *contract party* dapat melakukan klaim atas asuransi pesawat udara kepada penanggung (perusahaan asuransi Indonesia) dengan diketahui dan disetujui oleh pihak lainnya. Namun, apabila klaim asuransi tersebut difidusiakan, maka yang berhak mengajukan klaim asuransi tersebut adalah Bank selaku penerima fidusia dan pemilik atas pesawat udara yang disewa guna usahakan oleh *Lessor* kepada *Lessee* (perusahaan penerbangan).

### **2.3. Analisis Kedudukan Hukum Mortgage pada Jaminan Fidusia Klaim Asuransi Pesawat Udara**

Perjanjian asuransi yang berupa polis mengatur dimana Tertanggung wajib membayar sejumlah premi kepada Penanggung, dan Penanggung memiliki kewajiban untuk memberikan sejumlah penggantian kepada Tertanggung pada saat terjadinya resiko dan/atau kecelakaan berupa klaim. Adapun resiko yang ditanggung oleh penanggung (perusahaan asuransi) adalah apabila pesawat udara yang disewa oleh tertanggung (*Lessee*) mengalami kecelakaan dan/atau hal-hal lain yang diatur didalam polis.

Sebagaimana telah diuraikan diatas, apabila resiko dalam asuransi pesawat udara tersebut terjadi, maka prinsipnya Tertanggung memiliki piutang kepada Penanggung (Perusahaan asuransi Indonesia), klaim atas asuransi tersebut dapat dijadikan objek fidusia yang dikategorikan sebagai piutang. Selanjutnya piutang dapat dijadikan jaminan fidusia terdapat didalam ketentuan Pasal 9 ayat (1) UUF yang menyatakan:

“Jaminan Fidusia dapat diberikan terhadap satu atau lebih satuan atau jenis benda, termasuk piutang, baik yang telah ada pada saat jaminan diberikan maupun yang diperoleh kemudian”

Berdasarkan ketentuan pasal tersebut jelas bahwa klaim asuransi yang dianalogikan sebagai piutang ini dapat dijadikan jaminan fidusia yang mana sesuai dengan penjelasan pasal tersebut dipandang penting dari segi komersial dimana untuk menjamin fleksibilitas terkait benda yang di jaminkan fidusia untuk pelunasan hutang.

Berdasarkan Pasal 511 ayat (3) KUHPd.tersebut, klaim asuransi tersebut dapat digolongkan sebagai benda bergerak berupa piutang. Selanjutnya klaim asuransi yang dijadikan objek jaminan fidusia yang merupakan benda bergerak yang tidak berwujud, dipertegas pada Pasal 1 angka 2 UUF yang menerangkan bahwa “*Jaminan fidusia adalah hak jaminan atas benda bergerak baik yang berwujud maupun tidak berwujud ....dsb*”, sehingga berdasarkan definisi jaminan fidusia tersebut klaim asuransi dapat dijadikan objek fidusia.

Namun demikian, perlu diperhatikan bahwa sesuai dengan sifat asuransi, klaim asuransi hanya dapat dirasakan oleh Tertanggung pada saat terjadinya resiko. Oleh

karena itu, manfaat klaim asuransi yang dijaminakan tersebut akan berlaku pada saat resiko terjadi.

Klaim asuransi yang difidusiakan bertujuan agar apabila musnah obyek jaminan fidusia maka klaim asuransi tersebut menggantikan objek jaminan fidusia sebagaimana dijelaskan pada pasal 25 UUJF, yang intinya menyebutkan bahwa hapusnya jaminan fidusia salah satunya karena Musnahnya benda yang menjadi obyek jaminan fidusia. Namun, hapusnya fidusia akibat musnahnya benda jaminan karena obyek jaminan fidusia dapat dicegah/dimitigasi apabila benda yang menjadi obyek jaminan fidusia benda tersebut diasuransikan, maka klaim asuransi akan menjadi pengganti obyek jaminan fidusia tersebut.

Namun, klaim asuransi yang dapat dijadikan objek fidusia tidaklah semua sebagaimana dijelaskan juga dalam Pasal 10 huruf b UUJF, yakni "*kecuali diperjanjikan lain jaminan fidusia meliputi klaim asuransi, dalam hal benda yang dijadikan objek jaminan fidusia diasuransikan.*" Berdasarkan hal tersebut dapat diartikan bahwa klaim asuransi yang menjadi jaminan fidusia apabila objek atau benda tersebut dijaminakan fidusia.

Jaminan atas Pesawat udara disetiap negara berbeda-beda sesuai dengan sistem hukum negara tersebut, sebagaimana salah satu jurnal menuliskan sebagai berikut:

*"the three main type of security in aircraft, the preda (pledge), hipoteca and charttel mortgage must first indetified. Historically, these institutions developed differently in both legal system in force in the western Hemisphere, retaining characteristics inherent in the civil law on the one side and the common law on other".<sup>18</sup>*

Sistem hukum suatu negara mempengaruhi jaminan yang akan digunakan untuk dibebankan pada objek jaminan yaitu pesawat udara. Hal ini sejalan dengan Konvensi Geneva 1948 tersebut tentang *Convention on the International recognition of rights in aircrafts*, berdasarkan Pasal ayat (1) d. konvensi tersebut menerangkan bahwa "*mortgages, hypotheques and similar rights in aircraft which are contractually created as security for payment of an indebtedness.*"

Ketentuan tersebut jelas menyebutkan bahwa jaminan untuk pesawat udara adalah mortgage, hipotik dan jaminan yang serupa untuk pesawat udara. Selanjutnya pada paragraf kedua ayat (1) pasal tersebut menjelaskan bahwa:

*provided that such rights:*

*1) have been constituted in accordance with the law of the Contracting State in which the aircraft was registered as to nationality at the time of their constitution, and*

*2) are regularly recorded in a public record of the Contracting State in which the aircraft is registered as to nationality.*

*The regularity of successive recordings in different Contracting States shall be determined in accordance with the law of the State where the aircraft was registered as to nationality at the time of each recording.*

Pada paragraf kedua ketentuan tersebut pada intinya menjelaskan bahwa terkait dengan jaminan pesawat udara tergantung pada di negara mana pesawat udara tersebut didaftar, sebagai contoh Irlandia yang merupakan negara dengan sistem hukum *common law* ini menggunakan *mortgage* untuk jaminan pesawat udara dinegaranya, sebagaimana terdapat pada website otoritas penerbangan Irlandia (*Irish Aviation*

<sup>18</sup>S.A Bayitch, *Aircraft Mortgage: A Study in Comparative Aviation Law of the Western Hemisphere*, "University of Miami Law Review", Vol. 13, No. 2, 1958, 152-188.

Authority) (<https://www.iaa.ie/>). Irlandia merupakan salah satu negara dimana perusahaan *leasing* pesawat udara yang menyewakan pesawat udaranya ke perusahaan penerbangan di Indonesia. Sedangkan di Indonesia pengaturan terkait jaminan kebendaan atas pesawat udara diatur pada UU penerbangan yang lama yaitu Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan.

Dalam Pasal 13 Undang-Undang No. 15 tahun 1992 tentang Penerbangan yang secara lengkap berbunyi sebagai berikut:

- 1) “Pesawat udara dan helikopter yang telah mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia dapat dibebani Hipotek.
- 2) Pembebanan Hipotek pada pesawat udara dan helikopter sebagaimana dimaksud pada ayat (1) harus didaftarkan.
- 3) Ketentuan lebih lanjut mengenai pendaftaran hipotek pesawat udara sebagaimana dimaksud pada ayat (2) diatur dalam Peraturan Pemerintah.”

Berdasarkan penjelasan tersebut, pada Pasal 13 UU penerbangan lama mengatur bahwa pengikatan pesawat udara dapat dilaksanakan melalui pembebanan hipotik, namun setelah diundangkannya Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan (UU Penerbangan), terkait dengan pendaftaran dan kebangsaan pesawat udara serta lembaga jaminan pesawat udara selanjutnya didasarkan pada UU Penerbangan yang baru.

Pasal 24 UU Penerbangan diatur bahwa setiap pesawat udara yang dioperasikan di Indonesia wajib mempunyai tanda pendaftaran. Selain tanda pendaftaran Indonesia, sesuai dengan ketentuan dalam Pasal 27 ayat (1) UU Penerbangan pesawat udara yang telah mempunyai sertifikat pendaftaran Indonesia diberikan tanda kebangsaan Indonesia. Tanda kebangsaan Indonesia dimaksud hanya akan diberikan kepada pesawat udara yang telah mempunyai tanda pendaftaran Indonesia.

Dengan diterapkannya pendaftaran terhadap pesawat udara, maka memberikan sifat hak kebendaan yang kuat kepada pemilik dan hak itu mengikuti bendanya ditangan siapapun benda itu berada. Dengan kewajiban pendaftaran akan memberikan perlindungan yang kuat kepada pemilik, karena pendaftaran tersebut merupakan bentuk publisitas atas kepemilikan pesawat udara tersebut, sehingga secara yuridis pesawat udara merupakan benda yang dapat dijadikan sebagai jaminan pelunasan suatu utang (agunan) sepanjang pesawat udara tersebut telah mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia.<sup>19</sup>

Jaminan atas pesawat udara itu sendiri tidak diatur secara tegas pada UU Penerbangan sebagaimana dijelaskan pada Pasal 71 yang menyatakan bahwa:

“obyek pesawat udara dapat dibebani dengan kepentingan internasional yang timbul akibat perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan, perjanjian pengikatan hak bersyarat dan/atau perjanjian sewa guna usaha.”

Pada pasal tersebut tidak menegaskan jaminan kebendaan apa yang dapat dijadikan jaminan atas pesawat udara tersebut, sedangkan pada penjelasan pasal tersebut hanya memberikan definisi atas pemberian jaminan hak kebendaan, yakni:

“pemberian hak jaminan kebendaan (*security agreement*) adalah suatu perjanjian dimana pemberi hak jaminan kebendaan (*chargor*) memberikan atau menyetujui untuk memberikan kepada penerima hak jaminan kebendaan (*chargee*) suatu kepentingan (termasuk kepentingan kepemilikan) atas objek pesawat udara

---

<sup>19</sup> Badan Pembinaan Hukum Nasional Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia RI, *Naskah Akademik Rancangan Undang-Undang tentang Perubahan Atas Undang-Undang No. 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia*, hal. 42, diakses melalui [https://bphn.go.id/data/documents/jaminan\\_fidusia.pdf](https://bphn.go.id/data/documents/jaminan_fidusia.pdf)

untuk menjamin pemenuhan kewajiban yang terjadi atau yang akan terjadi dari pemberian hak jaminan kebendaan atau pihak ketiga”.

Pemberian jaminan hak kebendaan ini untuk kepentingan Internasional, dimana setiap pemilik pesawat udara yang terdaftar disuatu negara termasuk Indonesia maupun Irlandia harus mengurus Surat Kuasa yang tidak dapat dicabut kembali untuk memohon penghapusan pendaftaran dan ekspor dengan IDERA (*Irrevocable deregistration and export request authorization*) yang merupakan hak jaminan kebendaan untuk kepentingan Internasional disamping jaminan kebendaan atas pesawat udara yang berdasarkan hukum negara tersebut.

Pengaturan tersebut mengacu pada Konvensi Internasional dalam peralatan bergerak (*Convention on international interest in mobile equipment*) dan protokol mengenai masalah-masalah khusus pada peralatan pesawat udara (*Protocol to the convention on interest in immobile equipment on matters specific to Aircraft equipment*), sebagai konsekuensi diratifikasinya konvensi dan protokol yang biasa disebut *Cape Town Convention*.

Indonesia telah meratifikasi Konvensi Cape Town 2001 dengan Peraturan Presiden nomor 8 tahun 2007. Konvensi Cape Town 2001 bertujuan untuk membentuk suatu perangkat hukum yang berlaku diantara negara peserta atas benda-benda bergerak pada umumnya dan terhadap pesawat udara.

Pada perjanjian sewa guna usaha Pesawat Udara (*Aircraft Lease Agreement*), pengurusan IDERA merupakan bentuk jaminan untuk *owner* maupun *lessor* yang sewaktu-waktu dapat menarik dan mendaftarkan (penghapusan pendaftaran) pesawat udara yang disewa perusahaan penerbangan Indonesia (*lessee*) apabila melakukan wanprestasi. sehingga dimungkinkan agar suatu pesawat udara yang terdaftar dan dioperasikan di Indonesia dapat dibebani Jaminan berdasarkan hukum jaminan di Negara asing.

Selanjutnya, dalam Pasal 3 UUFJ mempertegas bahwa Pesawat udara tidak dapat dididusiakan sebagaimana dinyatakan bahwa ketentuan dalam UUFJ ini tidak berlaku terhadap Hak Tanggungan yang berkaitan dengan tanah dan bangunan, sepanjang peraturan perundang-undangan yang berlaku menentukan jaminan atas benda-benda tersebut wajib didaftar, antara lain;

- a. Hipotik atas kapal yang terdaftar dengan isi kotor berukuran 20 (dua puluh) M<sup>3</sup> atau lebih;
- b. Hipotik atas pesawat udara dan
- c. Gadai.

Pesawat udara dikecualikan dari objek yang dapat dibebankan oleh fidusia, pesawat udara dimasukan sebagai benda yang dapat dibebankan oleh Hipotik.

Pengaturan mengenai penjaminan pesawat udara diatur dalam Pasal 71 sampai dengan Pasal 82 UU Penerbangan, namun ternyata UU Penerbangan tidak menyentuh sama sekali pengaturan mengenai pembebanan hipotik pesawat udara dan juga tidak menyebutkan lembaga jaminan apa yang digunakan dan bagaimana sistem penjaminannya. Namun, dalam praktik perbankan di Indonesia pada saat ini jaminan atas pesawat udara tersebut masih menggunakan Hipotik yang disertai akta kuasa menjual.

Dampak dari pengaturan dua Undang-Undang baik UUFJ maupun UU Penerbangan tersebut adalah kekosongan hukum, dimana penjaminan pesawat udara adalah dengan hipotek namun saat ini tidak ada pengaturan mengenai hipotek pesawat udara termasuk lembaga yang dapat menerima hipotek pesawat udara. Sehingga diperlukan kejelasan pengaturan jaminan kebendaan apa yang dapat diterapkan terhadap pesawat udara.

Sebagaimana diuraikan diatas, Pesawat udara yang disewa oleh Perusahaan penerbangan (*Lessee*) dengan skema *operating lease dry lease* ini bukan merupakan benda yang menjadi objek dari jaminan fidusia melainkan oleh *Lessor* dan Bank, pesawat tersebut diikat dengan *Mortgage* sebagai jaminan atas *Loan Agreement* antara *Lessor* dan Bank. Perusahaan penerbangan (*Lessee*) hanya mengasuransikan Pesawat udara tersebut, sehingga berdasarkan Pasal 10 huruf b UUF klaim asuransi pesawat udara yang dibebankan *mortgage* tidak dapat dijaminan fidusia, mengingat obyek (pesawat udara) tersebut tidak dijaminan fidusia dan *mortgage* itu sendiri tidak dapat dianalogikan fidusia apabila dianalogikan persamaan *mortgage* lebih tepat adalah hipotik sesuai Pasal 1 *Convention on the International recognition of rights in aircrafts* (konvensi Geneva 1948). Hal ini pula dipertegas oleh Pasal 3 ayat (3) UUF secara tegas menyebutkan bahwa UUF tidak berlaku terhadap hipotek atas pesawat udara.

### III. PENUTUP

#### 31. Kesimpulan

Klaim asuransi pesawat udara yang dibebankan *Mortgage* tidak dapat dijadikan jaminan fidusia, mengingat obyek (pesawat udara) tersebut tidak dijaminan fidusia dan *Mortgage* itu sendiri tidak dapat dianalogikan fidusia apabila dianalogikan persamaan *mortgage* lebih tepat adalah hipotik sesuai Pasal 1 *Convention on the International recognition of rights in aircrafts* (konvensi Geneva 1948). Hal ini pula dipertegas oleh Pasal 3 ayat (3) UUF secara tegas menyebutkan bahwa UUF tidak berlaku terhadap Hipotek atas pesawat udara.

#### 3.2. Saran

Pembuat undang-undang dalam hal ini legislatif (Dewan Perwakilan rakyat (DPR)) bersama Presiden untuk mencantumkan baik di dalam Naskah Akademik ataupun Rancangan Undang-Undang Jaminan Fidusia yang baru agar memperluas ketentuan Pasal 10 huruf b UUF yaitu klaim asuransi dapat difidusiakan apabila obyek yang dijaminan tidak spesifik hanya Jaminan Fidusia saja, melainkan klaim asuransi atas rumah yang dijaminan Hak Tangungan ataupun pesawat udara dan kapal yang dijaminan dengan Hipotik dan sebagainya, klaim atas asuransinya dapat difidusiakan, mengingat Asuransi merupakan pencegah/mitigasi resiko apabila barang yang dijaminan musnah dan mengganti kedudukan jaminannya. Hal tersebut juga untuk melindungi kreditor (perbankan) sebagai pihak yang memberikan pinjaman kepada debitor, *lessor* dan sebagainya apabila barang/objek jaminannya musnah.

### DAFTAR PUSTAKA

#### Buku

- Amalia, Prita. *Industri Penerbangan di Indonesia (Aspek Hukum Pasca Cape Town Convension 2001)*. Cetakan 1. Bandung: Refika Aditama, 2016.
- Andasmita, Komar. *Serba-Serbi tentang Leasing (Teori dan Praktek)*. Bandung: Ikatan Notaris Indonesia, 1993.
- Anwari, Achmad dan Achmad Anwari. *Leasing di Indonesia*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 1987.
- Hartono, Sri Redjeki. *Hukum Asuransi dan Perusahaan Asuransi*. Jakarta: Sinar Grafika, 2001.

- Muhammad, Abdulkadir. *Hukum Asuransi Indonesia*. Bandung: Citra Aditya Bakti, 1999.
- \_\_\_\_\_, *Pokok-pokok Hukum Pertanggungan*, Bandung Citra Aditya Bakti, 1990.
- Sawir, Agnes. *Kebijakan Pendanaan dan Restrukturisasi Perusahaan*, Jakarta: Gramedia Utama, 2004.
- Simanjuntak, Emmy Pangaribuan. *Hukum Pertanggungan: Pokok-pokok Pertanggungan Kerugian, Kebakaran dan Jiwa*. Yogyakarta: Seksi Hukum Dagang Fakultas Hukum UGM, 1990.
- Subekti, R. *Hukum Perjanjian*. Jakarta: PT. Intermasa, 2005.

### **Jurnal**

- Rumokoy, Nike K. *Strategi Pembangunan Hukum Ekonomi Indonesia*. "Jurnal Hukum Universitas Sam Ratulangi", Vol. 18, No. 5, 2010, 14-28.
- Badriyah, Siti Malikhatun. *Problematika Pesawat Udara Sebagai Jaminan pada Perjanjian Kredit dalam Pengembangan Industri Penerbangan*. "Jurnal-Jurnal Masalah Hukum", Vol. 43, No. 4, 2014, 546-553.
- Aprilianti. *Perjanjian Sewa Guna Usaha antara Lessee dan Lessor*. "Fiat Justisia Jurnal Ilmu Hukum", Vol. 5, No. 3, 2011, 315-323,
- Bayitch, S.A. *Aircraft Mortgage: A Study in Comparative Aviation Law of the Western Hemisphere*. "University of Miami Law Review", Vol. 13, No. 2, 1958, 152-188.

### **Internet**

- Badan Pembinaan Hukum Nasional Kementerian Hukum dan Hak Asasi Manusia RI. *Naskah Akademik rancangan Undang-Undang tentang Perubahan Atas Undang-Undang No. 42 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia*. Hal. 42. Diakses melalui [https://bphn.go.id/data/documents/jaminan\\_fidusia.pdf](https://bphn.go.id/data/documents/jaminan_fidusia.pdf).
- Airfinance Journal. *Glossary*. <<https://www.airfinancejournal.com/glossary>>. Diakses tanggal 1 Maret 2019.