JURNAL HUKUM DAN KEBIJAKAN PUBLIK
Volume 8, No. 4, November 2026
https://journalversa.com/s/index.php/jhkp

OBJEK PESAWAT UDARA SEBAGAI SUI GENERIS DAN JAMINAN PEMBIAYAAN DI INDONESIA

Bayu Aryanto[1], Handika Surya Iman[2], Yulio Sempris Opa Talan[3], Risdo Pakpahan[4], Nailul Masyhudah[5]

[1,2,3,4,5]Universitas Dirgantara Marsekal Suryadarma Jakarta

toufiqradit@gmail.com[1], handika.surya.iman@gmail.com[2], yuliosempristalan@gmail.com[3], rumintangpakpahna88@gmail.com[4], iluln157@gmail.com[5]

ABSTRACT; *Indonesian property law classifies assets into various categories, such as tangible and, movable and immovable, consumable and non-consumable, and existing versus previously existing assets. The creation of security interests over assets is closely linked to the distinction between movable and immovable property. Article 71 of Law No. 1 of 2009 concerning Aviation allows for the creation of international interests based on security agreements, title reservation agreements, or leasing agreements. This study employs a normative juridical approach to examine the regulation of aircraft as security objects, specifically assessing the effectiveness of the Irrevocable Deregistration and Export Request Authorization (IDERA) mechanism in ensuring legal certainty for creditors. The findings indicate that aircraft possess characteristics akin to immovable property (sui generis); consequently, an aircraft in its entirety does not qualify for Fiduciary Security but is more appropriately classified as an object of a Mortgage.*

Keywords: *Aircraft, Mortgages, Fiduciary Guarantees.*

ABSTRAK; Dalam Hukum Kebendaan di Indonesia, terdapat beberapa penggolongan benda seperti benda berwujud dan tidak berwujud, benda bergerak dan tidak bergerak, benda yang habis di pakai dan tidak habis di pakai, dan benda yang sudah ada dan pernah ada. Sementara dalam konteks pembebanan jaminan terhadap benda memiliki kaitan erat dengan penggolongan benda bergerak dan benda tidak bergerak. Pada Pasal 71 Undang-undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan membuka ruang pembebanan kepentingan Internasional berdasarkan perjanjian jaminan kebendaan, pengikatan hak bersyarat ata sewa guna usaha. Kajian ini menggunakan penelitian yuridis normatif untuk menelaah pengaturan jaminan pewasawat udara sebagai objek jaminan secara efektivitas sesuaid dengan mekanisme *Irrevocable Deregistration and Export Request Authorization* (IDERA) dalam menjamin kepastian hukum bagi kreditur. Hasil penelitian ini menerangkan bahwa pesawat udara memenuhi karakteristik sebgai benda tidak bergerak (Sui Generalis) sehingga pesawat udara secara utuh tidak termasuk di dalam jaminan Fidusia melainkan secara substansial lebih tepat dijadikan sebagai objek Hipotek.

Kata Kunci: Pesawat Udara, Hipotek, Jaminan Fidusia.

PENDAHULUAN

Pesawat Udara adalah salah satu moda transportasi yang relatif dapat menyingkatkan waktu dalam mengangkut penumpang maupun barang dari satu wilayah ke wilayah yang lain, di bandingkan dengan transportasi lainnya. Hal tersebut dikarenakan pesawat udara dilengkapi teknologi tinggi di dalam pengoperasiannya. Adapun pendapat yang dikemukakan oleh E.Saefullah Wiradipradja, setiap pengoperasian pesawat udara baik sipil maupun pesawat udara negara memiliki potensi untuk menimbulkan resiko bagi operator maupun pihak lain, kendatipun pesawat udara merupakan moda angkutan yang menggunakan teknologi tinggi.

Indonesian Sebagai Negara Kepulauan dengan wilayah yang sangat luas, memiliki total luas sebesar 8.400.000, Km2 dengan panjang garis pantai mencapai 108.000 Km dan luas laut sekitar 5.800.0000 Km2. Negara ini terdiri dari 17.504 pulau yang tersebar dari sabang di barat hingga Merauke di timur. Kedualatan negara Kesatuan Republik Indonesia meliputi wilayah udara yang membentang dari sabang di utara hingga rote di selatan yang mencakup seluruh wilayah Nusantara untuk memfasilitasi integrasi antar pulau. Indonesia berfokus pada pembangunan infrastruktur transportasi pesawat udara yang bersifat vital.

Pengadan transportasi udara khususnya pesawat, memerlukan investasi yang sangat besar. Kesulitan utama dalam pengadaan pesawat udara adalah terletak pada tingginya biaya investasi yang menuntut adanya kerjasama antara berbagai pihak seperti, produsen pesawat, maskapai penerbangan, pihak perbankan serta dukungan pemerintah. Dalam konteks bisnis, perusahaan penerbangan membutuhkan modal yang besar, tidak hanya untuk pengadaan peswat udara, tetapi juga biaya operasional perusahaan sehingga permodalan ini umumnya dapat disediakan oleh perusahaan perbankan baik dalam bentuk modal investasi untuk pengadaan pesawat udara maupun modal melalui pinjaman.

Meskipun Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang menggantikan Undang-Undang No.15 Tahun 1992, tidak secara eksplisit mengatur tentang jaminan yang dapat diberikan pada pesawat udara. Terdapat perbedaan penting. Didalam Undang-Undang No.15 Tahun 1992 Pasal 12 ayat (1) dan (2) menyatakan bahwa pembebanan jaminan atas pesawat terbang dan helikopter dapat dilakukan pendaftaran melalui hipotik. Namun meskipun terdapat ketentuan ini, kantor pendaftaran hipotik untuk pesawat dan helikopter belum tersedia hingga dicabutnya Undang-Undang tersebut.

Sistem hukum jaminan yang cukup banyak mengalami perkembangan adalah objek jaminan itu sendiri. Berdasarkan sifatnya jaminan di bedakan menjadi 2 (dua), yaitu jaminan perorangan dan jaminan kebendaan. Selanjutnya jaminan terdiri dari 2 (dua) bagian, yakni benda bergerak dan benda tidak bergerak. Adapun yang dimaksud dengan benda bergerak dapat berupa seperti sepeda motor, mobil dan lain-lain, sedangkan benda tidak bergerak dapat berupa rumah dan tanah. Adapun jaminan benda tidak bergerak yang bukan termasuk dalam jenis jaminan rumah atau tanah adalah jaminan berupa Hipotik yang di atur didalam pasal 1162

Bentuk jaminan berupa Hipotik adalah Kapal Laut dan Pesawat Udara. Namun seiring dengan berkembangnya zaman dengan pesat, status pesawat udara sebagai jaminan Hipotik semakin berkembang dikarenakan pada prakteknya dalam penjaminan pesawat terbang yang di pakai adalah dengan bentuk Fidusia. Status jaminan Fidusia diberlakukan karena yang di jaminkan bukanlah pesawat terbang secara utuh, melainkan beberapa bagian atau komponen dari pesawat seperti bagian sayap yang terdapat didalamnya mesin yang memiliki nilai ekonomis dan dapat diperjual belikan. Namun permasalahannya muncul apabila melakukan eksekusi atas bagian atau komponen pesawat terbang tersebut yang sudah jaminkan. Sedangkan menurut pasal 13 Undang-Undang No. 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan yang jelas menyatakan:

1. Pesawat terbang dan helikopter yang telah mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia dapat di bebani Hipotek.
2. Pembebanan Hipotek pada pesawat terbang dan helikopter sebagaimana disebut pada ayat (1) harus d daftarkan.

Penjaminan Pesawat Terbang merupakan satu kesatuan yang utuh, tetapi pada faktanya penjaminan dilakukan dengan Fidusia yang penjaminannya dilakukan dengan beberapa bagian pesawat, seperti bagian pada sayap pesawat,ekor pesawat dan bagian lainnya secara terpisah.

METODE PENELITIAN

Metode yang digunakan dalam penelitian ini menggunakan metode yuridis normatif, dimana metode yuridis normatif yaitu metode penelitian hukum yang dilakukan dengan meneliti bahan pustaka atau data sekunder. Penelitian ini bersifat deskriptif analisis yang menggambarkan peristiwa yang sedang diteliti dan melakukan analisis berdasarkan fakta-fakta berupa data sekunder yang diperoleh dari bahan hukum primer dan sekunder adalah data yang

diperoleh dari penelitian dan pengolahan orang lain yang sudah tersedia dalam bentuk buku dan dokumen yang disediakan di perpustakaan atau milik pribadi seperti data yang diperoleh dari beberapa Literatur, Jurnal dan Undang-Undang.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Pada Pesawat Udara memiliki karakteristik khusus dan unik pada sifat nya didalam jaminan pembiayaan yaitu Sui Generis, artinya dimana pesawat udara memiliki sifat secara fisik sebagai benda bergerak, akan tetapi diperlukan secara khusus dan di persamakan dengan benda tidak bergerak karena pesawat udara wajib terdaftar serta memiliki tanda kebangsaan yang di melekat pada pesawat udara tersebut. Pesawat udara di dalam hukum dikategorikan sebagai benda tidak bergerak karena adanya pengecualian dari aturan benda bergerak biasa, walaupun secara fisik dapat berpindah-pindah.pesawat udara wajib memiliki tanda registrasi/pendaftaran serta tanda kebangsaan peswat udara tersebut. Jika dilihat dari ketentuan dan aturan mengenai Objek Fidusia, Pesawat Terbang secara keseluruhan atau utuh tidak dapat dibebani sebagai jaminan Fidusia, meskipun sebagaian komponen Pesawat Terbang atau dalam hal ini seperti mesin-mesin yang ada di dalam pesawat tersebut dapat dijadikan sebagai Jaminan Fidusia secara terpisah.

Pembebanan jaminan terhadap benda erat kaitannya dengan penggolongan suatu benda, yakni benda bergerak dan tidak bergerak. Dalam pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Penerbangan disebutkan pengertian pesawat udara adalah setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan. Selain pesawat udara, istilah lain yang digunakan dalam Undang-Undang Penerbangan adalah pesawat terbang dan helikopter adalah pesawat udara yang lebih berat dari udara, bersayap putar yang rotornya digerakkan oleh mesin.

Pesawat Udara yang di jaminkan dalam pemberian kredit oleh kreditur mengenai pembebanan jaminan atas pesawat udara tersebut masih ada suatu permasalahan, yaitu dalam hal penggolongan kriteria pembebanan jaminan. Mengingat bahwa pesawat udara merupakan kendaraan yang dapat berpindah-pindah yang mana seharusnya digolongkan dalam benda bergerak yang dibebankan dengan Jaminan Fidusia, sedangkan jika dilihat dari berat bobot yang lebih dari 20 M3 (dua puluh meter kubik), sehingga termasuk dalam benda yang dikecualikan dalam pembebanan jaminan fidusia, karena mnurut pasal 3 Undang-Undang

No.24 Tahun 1999 tentang Jaminan Fidusia tidak berlaku bagi kapal yang terdaftar dengan isi kotor berukuran 20 M3 (dua puluh meter kubik) atau lebih dan Hipotek untuk pesawat terbang.

Dengan demikian, pesawat udara pada dasarnya dapat dibebankan dengan Hipotek karena pesawat udara termasuk dalam kategori benda tidak bergerak yang merupakan syarat mutlak untuk menjadi objek jaminan hipotek, tetapi dalam pelaksanaan tidak dapat dilakukan disebabkan tidak adanya ketentuan dalam peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai pembebanan hipotek pesawat udara, sehingga hipotek pesawat udara tidak akan pernah bisa lahir. Veenhoven mengemukakan pada dasarnya semua benda baik bergerak maupun tidak bergerak secara yuridis dapat di alihkan hak miliknya atas kepercayaan dapat dijadikan sebagai objek jaminan fidusia. Benda tidak bergerak yang dimaksud adalah benda yang tidak dapat dibebani dengan hak tanggungan, benda yang tidak dapat dibebani dengan hipotek, dan dengan keyentuan benda tersebut dapat dimiliki dan dipindahtangankan.

Apabila menilai pesawat udara dari wujud dan sifatnya, maka dengan itu pesawat udara dapat di klasifikasikan sebagai suatu benda berwujud yang dapat pindah dan dipindahkan sehingga memenuhi ketentuan sebagai objek jaminan fidusia. Namun Pasal 3 Undang-Undang No.42 Tahun 1999 secara tegas mengatur larangan untuk melaksanakan pengikatan jaminan terhadap pesawat udara secara keseluruhan. Sebagai suatu solusi atas hal tersebut pesawat udara tidak dibebankan dengan fidusia atas keseluruhan pesawat udara, melainkan komponen-komponen pesawat udara secara terpisah. Dalam ketentuan Undang-Undang No.42 Tahun 1999 tidak ditemukan larangan untuk melakukan pembebanan jaminan atas seluruh barang bergerak yang membentuk pesawat udara. Artinya komponen dalam suatu struktur pesawat udara dapat dijadikan objek jaminan fidusia, namun terdapat asas spesialis yang harus dipenuhi, seperti adanya suatu barang dan dapat didefinisikan bentuk dan kepemilikannya . Dengan demikian dalam praktik pengikatan setiap komponen-komponen pada pesawat udara sebagai objek jaminan yang dibebankan dalam jaminan fidusia yang harus dilengkapi dengan identitas pada setiap komponen pesawat udara yang dimaksud beserta bukti kepemilikannya, baik rangka dan badan pesawat udara maupun komponen mesin-mesin dan peralatan pendukung beserta seluruh faktur dan *invoice* yang menjadi bukti kepemilikan atas pesawat udara tersebut.

Adapun konsep fidusia secara yuridis pesawat terbang atau helikopter merupakan benda yang dapat dijadikan sebagai jaminan pelunasan suatu utang (agunan) sepanjang pesawat terbang atau helikopter telah mempunyai daftar tanda registrasi dan kebangsaan Indonesia

sesuai dengan Pasal 13 Undang-Undang No.15 Tahun 1999 tentang Penerbangan), sehingga dapat disimpulkan bahwa pengikatan pesawat terbang dan helikopter dilaksanakan melakukan pembebanan hipotek. Sebagai pelaksananya, Undang-Undang tersebut menunjuk peraturan pemerintah. Namun demikian, peraturan pemerintah yang mengatur mengenai pembebanan hipotek atas pesawat sampai saat ini belum direalisasikan, sehingga pelaksanaan pembebanan hipotek atas pesawat terbang belum jelas dan belum bersifat nasional. Dengan demikian tidak dapat dilakukan pengikatan jaminan fidusia terhadap pesawat terbang secara utuh, tetapi dengan pengikatan hipotek. UU Penerbangan tidak mengatur mengenai pembebanan hipotek pesawat terbang. Dalam ketentuan tersebut pengaturan mengenai penjaminan pesawat terbang diatur dalam pasal 71 hingga 82, akan tetapi tidak menyebutkan lembaga jaminan apa yang digunakan dan bagaimana sistemnya. Dikarenakan kurang jelasnya hukum yang mengatur tentang penjaminan pesawat terbang dalam perjanjian kredit mengakibatkan terjadinya perbedaan penafsiran lembaga mana yang digunakan serta bagaimna pelaksanaannya di dalam kehidupan masyarhay. Maka itu para peneliti menyimpulkan bahwa pesawat udara sebagai alat yang digunakan untuk penerbangan dan transportasi menurut sifatnya yang dapat berpindah dan dipindahkan adalah benda bergerak,akan tetapi sifat hukum pesawat terbang berbeda dari benda bergerak pada umumnya.

Maka dengan adanya 4 (empat) jenis sistem hukum jaminan yang ada di Indonesia yakni gadai, hipotek, fidusia dan hak tanggungan, maka pesawat udara tidak dapat dijadikan objek gadai karena bentuknya yang terlalu besar dan pengurusannya yang sulit. Terkait dengan hipotek merujuk pada pasal 12 Undang-Undang Penerbagan mengatur antara lain sebagai berikut :

1) Pesawat Udara dan helikopter yang telah mempunyai tanda pendaftaran dan kebangsaan Indonesia dapat dibebani dengan hipotek;
2) Pembebanan hipotek pada pesawat udara dan helikopter sebagaimana dimaksud ayat (1) harus di daftarkan;
3) Ketentuan sebagaimana dimaksud dalam ayat (2) di atur lebih lanjut dengan Peraturan Pemerintah.

Maka dapat disimpulkan bahwa pengaturan pembebanan jaminan kebendaan terhadap pesawat udara tidak diatur dalam UU Penerbangan, dalam pasal 71UU Penerbangan menjelaskan bahwa “Objek pesawat udara dapat dibebani dengan kepentingan Internasional

yang timbul akibat perjanjian pemberian hak jaminan kebendaan, perjanjian pengikatan hak benda bersyarat dan/atau perjanjian sewa guna usaha.

Pada pasal 1168 BW menyatakan lebih lanjut bahwa hipotek tidak dapat diletakkan selain oleh siapa yang berkuasa memindahtangankan benda yang dibebani, sedangkan pasal 1171 menyatakan bahwa hipotek hanya dapat diberikan dengan suatu akta otentik, kecuali dalam.hal-hal yang dengan tegas ditunjukkan oleh Undang-Undang. bergerak. Hal ini menyangkut aspek pemberian status menurut klasifikasi hukum perdata khususnya tentang kebendaan yang masih dianut oleh menyoritas negara-negara di dunia. Berarti ini berpengaruh pada penetapan aturan-aturan hukum keperdataan yang menguasai pesawat udara sebagai objek, antara lain mempunyai hubungan langsung dengan lembaga jaminan khususnya hipotek. Lalu dikemukakan karena apa saja yang disepakati didalam perjanjian pembiayaan tersebut bisa saja menimbulkan resiko, yang utamanya pada pihak kreditur, maka tidak heran manakala kreditur harus melakukan mitigasi resiko. Resiko yang dimaksud berupa utang yang tidak dibayarkan oleh debitur. Mitigasi resiko tersebut dikehendaki menurut hukum untuk menjadi kewajiban hukum bagi kreditur yang dalam hal ini lembaga pembiayaan sesuai dengan pasal 26 ayat (2) huruf c Peraturan Otoritas Jasa Keuangan Republik Indonesia Nomor 35/PJOK.5/2018 tentang Usaha Perusahaan Pembiayaan wajib melakukan mitigasi resiko pembiayaan, yang mana salah satu cara mitigasi resiko tersebut dengan melakukan pembebanan jaminan fidusia, hak tanggungan, atau hipotek atas agunan dari kegiatan pembiayaan.

Maka dari penjelasan di atas, kebendaan Hipotek pesawat udara memang dikehendaki menurut hukum. Karena itu apapun yang terjadi, apa yang berlaku sebagai norma hukum harus menjadi pedoman dalam perbuatan sehubung dengan pembebanan jaminan hipotek atas pesawat udara. Norma hukum tersebut juga harus memberikan kejelasan perihal apa saja perbuatan yang dilarang dan apa saja perbuatan yang dibolehkan, apa sangsi yang dapat diterapkan manakala terjadi pelanggaran atas perbuatan yang dilarang ataupun kepatuhan terhadap perbuatan yang diperbolehkan sehubung dengan pembebanan jaminan hipotek atas pesawat udara. Maka dari itu dalam situasi seperti ini secara terus menerus berlangsung, tentu saja hanya mempertahankan ketidakpastian hukum akibat kekosongan hukum yang dipertunjukkan dari ketidakjelasan bahkan ketiadaan norma hukum yang mengatur secara khusus perihal pembebanan jaminan hipotek atau pesawat udara. Dengan begitu maka dapat

mencederai tujuan pengaturan norma hukum yang idelanya guna menciptakan keteraturan dan ketertiban.

KESIMPULAN DAN SARAN

Dalam pasal 1171 BW yang menjelaskan bahwa pembebanan hipotek harus dilakukan dengan akta autentik yang dibuat dihadapan pejabat yang berwenang dalam hal ini adalah Notaris.hal ini sesuai dengan penjelasan di dalam pasal 15 ayat (3) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 2 tahun 2014 tentang perubahan atas Undang-undang Nomor 30 tahun 2004 tentang jabatan notaris dan menjelaskan bahwa notaris berwenang dalam pembuatan Akta Hipotek Pesawat Udara. Dengan demikian pendaftaran pemberian jaminan kebendaan atas pesawat udara dapat di daftarkan notaris pada buku daftar hipotek pesawat udara oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Udara atau pejabat yang ditunjuk oleh Menteri.

Undang-Undang Penerbangan sekarang ini tidak mengatur mengenai pengikatan jaminan Hipotek terhadap pesawat udara, sehingga memunculkan ketidakpastian hukum,dimana timbul beberapa perbedaan pendapat terkait lembaga jaminan manakah nantinya yang tepat terhadap pembebanan jaminan suatu pesawat udara berdasakan hukum jaminan Indonesia. Hingga sekarang jaminan hipotek merupakan jaminan yang paling relevan untuk pengikatan terhadap objek jaminan pesawat udara, dikarenakan memiliki sifat ke khususan (Sui Generalis). Hal tersebut dikarenakan pesawat udara mempunyai tanda pendaftaran dan tanda kebangsaan yang sebagaimana di atur dalam pasal 24 Undang-Undang Penerbangan.

Lalu, ada sejumlah manfaat manakala norma hukum sudah memberikan kepastian dan kejelasan perihal pembebanan jaminan hipotek pesawat udara. Bagi lembaga pembiayaan, hipotek pesawat udara memiliki kekuatan hukum, sehingga ada jaminan bahwa hipotek tersebut dapat dieksekusi manakala terjadi ingkar janji pada pelaku usaha jasa angkutan udara. Karena adanya kepastian terkait eksekusi hipotek pesawat udara, maka lembaga pembiayaan memperoleh perlindungan hukum berupa kenyamanan dan keamanan dalam memberikan fasilitas pembiayaan. Harapannya situasi tersebut meningkatkan keberhasilan pemberian fasilitas pembiayaan dalam rangka pengadaan pesawat udara kepada pelaku usaha jasa angkutan udara.

Dengan demikian dikemukanan kemudian pelaku usaha jasa angkutan udara akan menikmati kemudahan dari pemberian fasilitas pembiayaan dalam rangka pengadaan pesawat udara. Dengan kata lain, pelaku usaha jasa angkutan udara dapat memenuhi kebutuhan

terutama dalam pengangkutan, yakni armada pesawat udara. Jikalau pun situasi ini terjadi, harapannya juga dapat meningkatkan pertumbuhan ekonomi dibidang pengangkutan udara niaga, karena adanya ketersediaan armada pesawat udara yang mampu menampung permintaan pengangkutan udara niaga. Sampai sekarang, jelas terlihat manfaat yang akan diperoleh manakala norma hukum sudah memberikan kepastian dan kejelasan perihal pembebanan jaminan hipotek pesawat udara.

DAFTAR PUSTAKA

Ahmad M.Fariddun (ed.), Megaputri R.Pabendon, Olivia A.Kusuma,Theo A.Negoro,Timothy A.Andrade. (2023) . PESAWAT UDARA SEBAGAI OBJEK JAMINAN DALAM SISTEM HUKUM INDONESIA

Hadi,S.(2017). Hukum Positif dan The Living Law .DIH jurnal Ilmu Hukum, 13(26), 259-266

Online,H.(2021).Hipotek : Pengertian Objek dan Dasar Hukumnya. Restrived from Hukum Online : *https://www.hukumonline.com/berita/a/hipotek-lt691ee64b0d84b*

Prastya,D.e.(2020). Pembebanam Hipotek asal Kapal Laut dalam Perjanjian Kredit Bank.Jurnal Analogi Hukum, 2(2),155-159

Renee,R.(2021).Hipotek sebagai Jaminan Hak kebendaan setelah berlakunya Undang-undang nomor 4 tahun 1996 tentang Hak Tanggungan. Lex et Societatis,9(1),146-154

Simanjuntak,F.e.(n.d.).Aircraft Finance and Leasing in Indonesia.

Soekanto,S.S.(2015). Penelitian Hukum Normatif suatu Tinjauan Singkat.Jakarta:Raja Grafindo.

Weda,I.e.(2014). Pengaturan Pesawat Udara sebagai Objek Jaminan Kredit. Kertha Semaya, 2(6),1-14

Yahanan,A.e.(2020). Urgency of Regulation: Aircraft as Objectof Credit Guarantee Diponegoro Law Review,5(1),19-33

Septy Milda Wahyunie, Djoni S Gozali, Rachmadi Usman,(2022). Pesawat Udara sebagai Jaminan Kredit dalam Hukum Jaminan di Indonesia. Volume 1 Issue 4, October 2022:pp355-376

Badan Pembinaan Hukum Nasional Departemen Kehakiman. Naskah Ilmiah Persiapan Rancangan Undang-undang Tentang Hipotek Pesawat Udara.Jakarta: BPHN Departemen Kehakiman dan HAM,1981.

Kitab Undang-undang Hukum Perdata (Burgerlijk wetboek) Staatsblaad 1847 Nomor 23.