

**JURNAL**

**Analisis Yuridis Terhadap Peraturan Perlindungan Hukum Bagi Konsumen Dalam  
Perkara Kepailitan Perusahaan Penerbangan**

**ARTIKEL ILMIAH**

Diajukan Untuk Memenuhi Sebagian Syarat-syarat Memperoleh  
Gelar Kesarjanaan Dalam Ilmu Hukum

**Oleh :**

**Trias Rumiasih**

**NIM.105010100111095**



**KEMENTERIAN PENDIDIKAN DAN KEBUDAYAAN NASIONAL**

**UNIVERSITAS BRAWIJAYA**

**FAKULTAS HUKUM**

**MALANG**

**2014**

**LEMBAR PERSETUJUAN**  
**JURNAL**

Analisis Yuridis Terhadap Peraturan Perlindungan Hukum Bagi Konsumen  
Dalam Perkara Kepailitan Perusahaan Penerbangan

**Oleh :**

**Trias Rumiasih**

**NIM.105010100111095**

Disetujui pada tanggal : 14 Maret 2014

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping

Dr. Sri Lestarringsih, SH.,Mhum

NIP. 19681102 199003 2 001

Djumikasih, SH., Mhum.

NIP. 19721130 199802 2 001

Mengetahui,  
Ketua Bagian  
Hukum Perdata

Siti Hamidah, SH., M.M

NIP. 19660622 199002 2 001

**ANALISIS YURIDIS TERHADAP PERATURAN PERLINDUNGAN HUKUM  
BAGI KONSUMEN DALAM PERKARA KEPAILITAN PERUSAHAAN  
PENERBANGAN**

Trias Rumiasih, Dr. Sri Lestariningsih S.H.,MHum, Djumikasih S.H.,MHum.

**Fakultas Hukum Universitas Brawijaya**

**Email : triasrumiasih@gmail.com**

**ABSTRAK**

Perkara kepailitan yang menimpa perusahaan penerbangan seringkali mengabaikan hak-hak konsumennya. Hal ini disebabkan karena perusahaan penerbangan dengan jatuhnya putusan pailit sudah tidak berwenang untuk mengurus hartanya. Penelitian ini dilakukan dengan metode yuridis normatif. Dari hasil penelitian yang telah dilakukan dapat diketahui bahwa konsumen dijadikan sebagai kreditur konkuren, yaitu kreditur yang paling akhir pemenuhan piutangnya berdasarkan Undang-undang No. 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU) dikarenakan hak-hak dan kedudukan konsumen tidak diatur dalam Undang-undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen dan Undang-undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Hal ini diperparah apabila insolvensi suatu perusahaan yang sangat parah maka menyebabkan konsumen tidak mendapatkan haknya sama sekali. Karena hak-hak konsumen terabaikan dalam perkara kepailitan perusahaan penerbangan maka perlu adanya alternatif perumusan peraturan kepailitan perusahaan penerbangan agar dapat lebih menjamin perlindungan konsumennya. Alternatif Perubahan tersebut meliputi penambahan hak-hak konsumen dan kewajiban perusahaan penerbangan untuk tetap melayani konsumennya pada saat perusahaan penerbangan mengalami perkara kepailitan

**Kata Kunci** : Perlindungan Konsumen, Perkara Kepailitan, Perusahaan Penerbangan

**ABSTRACT**

Bankruptcy case that hit the Aviation Company often ignore the rights of consumers. Because the Aviation Company are bankrupt had no authority to take care of his property. This research was performed using normative methods. Of the research that has been can know that the consumer made as unsecured creditors, the most recent is compliance creditor claims are based on Bankruptcy and Suspension of Debt Payments act of 2004 due to the rights and status of

consumers are not regulated in the Consumer Protection act of 1999 and The Flight act of 2009. This is compounded when the insolvency of a company that is so severe it causes consumers to not get right at all. Because consumer rights ignored in the case of Aviation Company bankruptcy it is necessary to an alternative formulation of Aviation Company bankruptcy laws in order to better guarantee protection of consumers. The revision includes the addition of alternative consumer rights and obligations of the Aviation Company to keep serving customers at the time experienced a bankruptcy case.

Keywords: Consumer Protection, Case Bankruptcy, Aviation Company

## A. PENDAHULUAN

Transportasi merupakan salah satu faktor pendukung kegiatan perekonomian dalam pembangunan Indonesia. Jasa pengangkutan khususnya transportasi udara sangat penting dalam menghubungkan pulau yang satu dengan pulau yang lain dan negara lain.<sup>1</sup> Perkembangan tersebut menyebabkan terdapat beberapa maskapai penerbangan yang melayani rute penerbangan di Indonesia baik yang domestik maupun rute Internasional. Kondisi tersebut menyebabkan pasar di Indonesia sangat terbagi dan kompetitif.<sup>2</sup> Hal inilah yang menyebabkan banyak operator-operator penerbangan dengan modal kecil merugi, dan mengalami kesulitan untuk membayar hutang sehingga harus dipailitkan karena korban ketatnya persaingan dalam pasar yang sangat kompetitif. Kebangkrutan dan keadaan pailit maskapai penerbangan tentunya akan berakibat pada konsumen pengguna jasa penerbangan. Selain merugikan dana konsumen, kepailitan perusahaan penerbangan juga dapat menurunkan tingkat kepercayaan konsumen terhadap industri penerbangan.

Pemerintah Indonesia mencoba memberikan pengaturan dan perlindungan terhadap konsumen/penumpang angkutan udara dalam beberapa peraturan perundang-undangan yaitu pada Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (UUPK) pada pasal 16 dan pasal 19 dan pasal 146 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (UU Penerbangan) .

---

<sup>1</sup> Soekardono R, **Hukum Dagang Indonesia jilid 1**, Rajawali Press, Jakarta, 1981, hal, 4

<sup>2</sup> Anshuman Daga&Janeman Latul, 2013, **Kompetisi Maskapai Penerbangan Di Indonesia Memanas** (online), diakses di <http://www.voaindonesia.com> (3 November 2013)

Kedua peraturan ini pada dasarnya bertujuan untuk memberikan perlindungan terhadap konsumen/penumpang pengguna jasa penerbangan.<sup>3</sup>

Status pailit secara hukum memberikan status sitaan terhadap seluruh harta perusahaan. Pengurus perusahaan yang telah pailit tidak mempunyai kewenangan terhadap harta perusahaan yang telah berada dalam sitaan umum, karena pada saat status pailit dijatuhkan oleh Pengadilan Niaga maka Kurator diangkat untuk melakukan pengurusan dan pemberesan terhadap seluruh harta perusahaan yang jatuh pailit.<sup>4</sup> Sehingga perusahaan sudah tidak berwenang untuk mengelola harta termasuk untuk memberikan ganti rugi berdasarkan Undang-undang Penerbangan atau Undang-undang Konsumen kepada konsumennya karena pengurusannya jatuh pada kurator maka ganti kerugian didasarkan pada Undang-undang Mengenai Kepailitan yaitu Undang-undang Nomor 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU).

Perlindungan hukum yang diterima oleh pemilik tiket atas hak-haknya akibat Putusan pailit tersebut menjadi Tidak Terlindungi, walaupun jaminan perlindungan atas hak-hak penumpang telah diatur didalam UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan dan Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara secara khusus, dan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, pengaturan secara umum. Akan tetapi semua peraturan tersebut tidak memberikan ruang bagi pemegang tiket untuk didahulukan hak-haknya ketika terjadi suatu kepailitan. Dimana pemegang tiket dalam pengaturan kepailitan masuk sebagai kreditur konkuren (paling akhir) yang akan menerima hak-haknya dari pembagian budel pailit. Hal ini diperparah apabila keadaan insolvensi dari situasi pailit tersebut sangat parah yang dapat mengakibatkan konsumen tidak memperoleh haknya sama sekali.

Sebagai contoh kasus kepailitan PT Metro Batavia, Melalui Putusan Nomor 77/Pailit/2012/PN.Niaga,Jkt.Pst tanggal 30 Januari 2013, Pengadilan Negeri Jakarta Pusat telah menyatakan pailit PT Metro Batavia dan berhenti beroperasi per 31 Januari 2013. Calon penumpang pesawat Batavia Air yang sudah membeli tiket

---

<sup>3</sup> Dasar Menimbang Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

<sup>4</sup>Ricardo Simanjuntak, **Beberapa Catatan yang Perlu Mendapat Perhatian dari Draft Revisi UU No. 2/1992 Tentang Usaha Perasuransian**, Jurnal Hukum Bisnis, Volume 22, No. 2, 2003, hal.15

tidak dapat berbuat apa-apa karena pengurusan perusahaan beralih ke kurator begitu majelis hakim mengetok palu pailit. Konsumen/calon penumpang tidak dapat *refund* tiket, karena kantor-kantor Batavia Airlines justru sudah tutup.<sup>5</sup> Kasus serupa juga pernah terjadi pada Kasus Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU) Mandala Airlines pada Januari 2011. Pada saat itu, manajemen Mandala Airlines berjanji akan mengembalikan uang pembelian tiket konsumen. Namun hingga kini kabar pengembalian tiket belum terdengar.<sup>6</sup>

Berdasarkan uraian diatas, Salah satu aspek yang menjadi perhatian dalam kepailitan perusahaan penerbangan adalah tidak terpenuhinya perlindungan hukum bagi pengguna jasa atau pemilik tiket yang mengalami kerugian yang terjadi akibat putusan pailit karena pemerintah tidak konsisiten dalam memberi pengaturan mengenai perlindungan konsumen khususnya pada saat perusahaan penyedia jasa publik yang mengalami pailit. Sehingga Dalam perkara putusan kepailitan perusahaan publik perlu adanya pertimbangan-pertimbangan khusus yang dapat melindungi kepentingan konsumen. Sehingga penulis melakukan penelitian normative untuk menganalisis Terhadap Peraturan Perlindungan Hukum Bagi Konsumen Terkait Dengan Status Pailit Perusahaan Penerbangan.

## **B. RUMUSAN MASALAH**

1. Bagaimana peraturan perlindungan hukum bagi konsumen dalam perkara kepailitan perusahaan penerbangan?
2. Bagaimana alternatif perumusan tentang peraturan perlindungan hukum dalam perkara kepailitan perusahaan penerbangan agar dapat lebih menjamin perlindungan hukum bagi konsumen?

## **C. PEMBAHASAN**

Dalam penulisan hukum ini, jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian yuridis normatif yakni penelitian yang difokuskan untuk mengkaji

---

<sup>5</sup>Sudaryatmo, 2013, *Press Release: Nasib Konsumen Batavia Air Pasca Putusan Pailit (online)*, diakses di <http://www.ylki.or.id> (3 November 2013)

<sup>6</sup><http://www.hukumonline.com/nasib-konsumen-batavia-air-pasca-putusan-pailit.html> (online) diakses 3 November 2013

kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif.<sup>7</sup> Penelitian mengkaji hukum dan peraturan perundang-undangan yang berlaku yakni Undang-undang Nomor 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan, Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan kasus (*case approach*), pendekatan peraturan perundang-undangan (*statute approach*), dan pendekatan konsep (*Conseptual Approach*). Pendekatan Kasus (*Case Approach*) digunakan untuk mengkaji Kasus Kepailitan Perusahaan Penerbangan Mandala Airlines dan Batavia Airlines. Pendekatan Perundang-undangan (*Statue Approach*) digunakan untuk menganalisis peraturan terkait dengan perlindungan konsumen pada saat terjadi kepailitan. Sedangkan Pendekatan Konsep (*Conseptual Approach*) digunakan untuk dengan menelaah dan memahami konsep-konsep hukum yang berkaitan dengan perkara kepailitan perusahaan penerbangan.

Dalam penelitian ini, terdapat 3 (tiga) aspek utama yang dianalisis, yaitu peraturan yang digunakan dalam melindungi hak-hak konsumen pada saat terjadi kepailitan perusahaan penerbangan, analisis tentang kasus kepailitan perusahaan penerbangan, serta alternatif perumusan peraturan dalam hal kepailitan perusahaan penerbangan agar dapat lebih menjamin perlindungan hukum terhadap konsumen.

Peraturan yang digunakan dalam melindungi hak-hak konsumen pada saat terjadi perkara kepailitan perusahaan penerbangan adalah Undang-undang No. 8 Tahun 1999 Tentang (UUPK) Perlindungan Konsumen khususnya pasal 4 huruf (a) dan (b), pasal 16, pasal 19, dan pasal 26, Undang-undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (UU Penerbangan) khususnya pasal pasal 140 dan 146, dan Undang-undang Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (UU Kepailitan) pasal 36.

---

<sup>7</sup>Johny Ibrahim, **Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif**, Bayumedia, Surabaya, 2005, hal 295

Dalam Undang-undang Perlindungan konsumen disebutkan tentang perlindungan hukum bagi konsumen pada saat perusahaan/pelaku usaha apabila tidak menepati pelayanan dan/atau prestasi kepada konsumen sesuai dengan kesepakatan waktu yang telah diperjanjikan. Kepailitan pada perusahaan penerbangan dapat dikategorikan sebagai *force majeure* yang subjektif yaitu *force majeure* yang terjadi dalam hubungannya dengan perbuatan atau kemampuan debitur itu sendiri.<sup>8</sup> Dengan adanya putusan pailit bagi perusahaan penerbangan, menyebabkan debitur menjadi tidak berwenang lagi untuk mengurus hartanya karena pengurusannya jatuh pada kurator.<sup>9</sup> Walaupun dalam keadaan kesulitan keuangan, perusahaan penerbangan masih memiliki kewajiban sebagaimana yang diatur dalam pasal 16 UUPK atau berdasarkan pasal 1244 KHUPerdata, debitur dapat dihukum untuk mengganti biaya, kerugian dan bunga atas tidak terlaksanakannya atau tidak tepat waktu dalam pelaksanaan perikatan dalam hal ini adalah perjanjian pengangkutan antara konsumen dengan perusahaan penerbangan.<sup>10</sup> Perkara kepailitan kepailitan merupakan sesuatu hal yang dapat diduga sebelumnya karena melalui tahapan-tahapan pemeriksaan oleh pengadilan sebelumnya sehingga dalam perkara kepailitan yang melibatkan perusahaan penerbangan tidak dapat dijadikan alasan untuk tidak memberikan pelayanan dan prestasi kepada konsumennya.

Sedangkan dalam UU Penerbangan khususnya dalam pasal 146 disebutkan bahwa pengangkut (dalam hal ini maskapai penerbangan) bertanggungjawab atas keterlambatan penerbangan (*flight delayed*), tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara (*denied boarding passenger*), dan pembatalan penerbangan (*cancelation of flight*). Akan tetapi ketika perusahaan pengangkutan udara ini dihadapkan dengan permasalahan kepailitan, keadaan penumpang akan jaminan kepastian hukum sebagaimana yang telah disebutkan dalam beberapa peraturan di atas menjadi bergeser alias tidak lagi memberikan jaminan kepastian hukum terkait dengan kerugian bagi penumpang. Hal ini

---

<sup>8</sup>Rahmad S.S Soemadipraja, **Restatement Keadaan Memaksa**, Nasional Legal Reform Program, Jakarta, 2010, hal. 87

<sup>9</sup>Ahmad Yani&Gunawan Widjaja, *Op.cit*, Hal.80

<sup>10</sup>Dalam pasal 1244 KHUPerdata disebutkan bahwa: “debitur harus dihukum untuk mengganti biaya, kerugian dan bunga, bila dia tidak dapat membuktikan bahwa tidak dilaksanakannya perikatan itu atau tidak tepat waktu dalam melaksanakan perikatan itu disebabkan oleh suatu hal yang tidak terduga, yang tidak dapat dipertanggung jawabkan kepadanya, walaupun tidak ada itikad buruk padanya.”



dikarenakan dari peraturan mengenai penerbangan, kedudukan dan hak konsumen tidak diatur jika perusahaan penerbangan mengalami perkara kepailitan sehingga yang berlaku adalah aturan yang berkenaan dengan kepailitan.

Karena peraturan sebelumnya tidak mengatur mengenai perlindungan hukum bagi konsumen ketika perusahaan penerbangan mengalami perkara kepailitan maka yang berlaku adalah asas *Lex Specialis Derogat Legi Generalis* yaitu aturan yang sifatnya khusus akan mengesampingkan aturan hukum yang sifatnya umum yaitu UU kepailitan. Tujuan Undang-Undang Kepailitan adalah melindungi kreditor konkuren untuk memperoleh hak-haknya sesuai asas yang menjamin hak-hak kreditor dengan kekayaan debitor, yaitu *pari passu pro rata parte*.<sup>11</sup> Untuk itulah dilakukan sita umum setelah putusan pernyataan pailit terhadap debitor atau disebut juga eksekusi kolektif. Selain itu, di dalam kepailitan juga dikenal dengan adanya prinsip *structured creditors* yang merupakan salah satu prinsip di dalam hukum kepailitan yang memberikan jalan keluar/keadilan diantara kreditor. Prinsip ini adalah prinsip yang mengklasifikasikan dan mengelompokkan berbagai macam debitor sesuai dengan kelasnya masing-masing.

Menurut pasal 36 UU Kepailitan, perjanjian timbal balik dalam hal ini adalah perjanjian pengangkutan antara konsumen dan perusahaan penerbangan dapat dimintakan kelanjutan pelaksanaannya pada kurator. Tetapi melihat perjanjian pengangkutan tersebut tidak dapat diwakilkan pelaksanaannya kepada kurator maka konsumen ditempatkan sebagai kreditor konkuren dimana kreditor paling terakhir pemenuhan kewajibannya. Kewajiban terhadap konsumen baru dapat dipenuhi setelah pembagian harta pailit kepada kreditor separatis dan preferen. Kreditor konkuren ini adalah para kreditor dengan *hak pari passu* dan *pro rata*, artinya para kreditor secara bersama-sama memperoleh pelunasan (tanpa ada yang didahulukan).<sup>12</sup>

Sebagai kreditor konkuren, konsumen masih harus bersaing dengan kreditor lainnya yang pelunasan piutangnya secara bersama-sama dan juga merupakan sisa dari pembagian kreditor-kreditor sebelumnya. Selain itu, piutang

---

<sup>11</sup>Rudhi Prasetya, **Kedudukan Mandiri Perseroan Terbatas**, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1995, Hal. 5

<sup>12</sup> Kartini Muljadi, **Kreditor Preferen dan Kreditor Separatis Dalam Kepailitan**, Pusat Pengkajian Hukum, Jakarta, 2005, hal.164

konsumen tidak bisa dieksekusi langsung seperti layaknya piutang para kreditor separatis atau kreditor yang diistimewakan. Melainkan piutang tersebut baru bisa dibayarkan setelah melalui proses pencocokan utang-piutang yang batas waktunya ditentukan oleh hakim pengawas. Dengan kata lain, pembayaran piutang kepada para konsumen baru dibayarkan setelah kurator menuntaskan proses pembayaran para kreditor yang diutamakan atau memiliki hak didahulukan. Hal ini masih diperparah apabila ternyata keadaan insolvensi dari situasi pailit tersebut sangat parah sehingga dapat mengabikatkan konsumen sebagai kreditor konkuren tidak memperoleh haknya sama sekali.

Ada perbedaan signifikan perlindungan hukum yang diterima konsumen berdasarkan ketiga undang-undang tersebut berikut upaya hukum yang dapat ditempuh oleh konsumen. Dalam UUPK konsumen yang merasa dirugikan oleh pelaku usaha dapat mengajukan Gugatan kecil (*small claim*), *Legal Standing* untuk Lembaga Perlindungan Konsumen Swadaya Masyarakat (LPKSM), dan Gugatan Kelompok (*Class Action*) begitu juga dalam UU Penerbangan menyebutkan bahwa penumpang, ahli waris, penerima kargo, atau pihak Ketiga berhak untuk menuntut pengangkut ke pengadilan negeri di dalam wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia atau melalui arbitrase atau alternatif penyelesaian sengketa lain sesuai ketentuan peraturan perundang-undangan. Sedangkan dalam UU Kepailitan upaya hukum yang dapat ditempuh konsumen Apabila merasa tidak puas dengan putusan hakim sebelumnya tentang putusan pailit dan PKPU tersebut maka konsumen dapat mengajukan upaya hukum kasasi dan Peninjauan Kembali. Hal ini dikarenakan Berdasarkan pasal 27 UU Kepailitan disebutkan bahwa selama berlangsungnya kepailitan tuntutan untuk memperoleh pemenuhan perikatan dari harta pailit tidak dapat diajukan, melainkan hanya dapat dengan mendaftarkannya untuk pencocokan piutang. Sehingga, gugatan yang diatur dalam peraturan sebelumnya tidak dapat diajukan karena gugur demi hukum.

Kemudian analisis terkait kasus perkara kepailitan yang melibatkan konsumen adalah pada status pailit pada Batavia Airlines dan kasus PKPU Mandala Airlines. Kasus kepailitan Batavia Airlines bermula dengan *Internasional Leasing Finance Corporation* mengajukan permohonan pailit kepada Pengadilan Niaga Jakarta Pusat terhadap PT. Metro Batavia dengan nomor perkara No.77/pailit/2012/PN.NIAGA.JKT.PST. Pada hari Rabu, 30 Januari 2013, Hakim Pengadilan Niaga Jakarta Pusat menyatakan PT. Metro Batavia pailit

dengan segala akibat hukumnya.<sup>13</sup> Dalam putusan pailit tersebut konsumen ditempatkan sebagai kreditor konkuren yaitu kreditor yang tidak mempunyai hak pengambilan pelunasan terlebih dahulu daripada kreditor lain dan harus dibagi secara merata dengan kreditor lainnya. Terlebih lagi setelah putusan pailit, konsumen dibingungkan dengan mekanisme pengembalian tiket karena Batavia tidak memberikan informasi yang jelas tentang prosedur pengembalian tiket.

Seharusnya konsumen yang mengalami keterlambatan penerbangan (*flight delayed*) dan pembatalan penerbangan (*cancelation of flight*) akibat perusahaan penerbangan yang mengalami perkara kepailitan sehingga berhenti memberikan pelayanan, akan mendapatkan ganti rugi sebesar Rp. 300.000,00 (tiga ratus ribu rupiah) per penumpang, atau menawarkan tempat tujuan lain yang terdekat dengan tujuan penerbangan akhir penumpang ditambah dengan ganti rugi Rp. 150.000,00 (seratus lima puluh ribu rupiah) per penumpang, atau dengan penggalihan jadwal penerbangan kepada penerbangan berikutnya atau penerbangan milik Badan Usaha Niaga Berjadwal lain dengan pembebasan biaya tambahan, termasuk peningkatan kelas pelayanan (*up grading class*) atau apabila terjadi penurunan kelas atau sub kelas pelayanan, maka terhadap penumpang wajib diberikan sisa uang kelebihan dari tiket yang dibeli.

Akan tetapi dalam UU Kepailitan, Hak-hak penumpang yang menjadi prioritas apabila terjadi kerugian tersebut berubah menjadi hak yang paling terakhir, karena ketika terjadi pembagian budel pailit dalam Undang-undang Kepailitan dikenal asas keseimbangan dan keadilan.<sup>14</sup> Hanya kreditor yang memiliki jaminan, ataupun kreditor yang oleh Undang-undang diangkat derajatnya menjadi kreditor yang diistimewakan lebih didahulukan daripada kreditor yang tidak memiliki jaminan. Undang-undang kepailitan juga tidak memperhatikan sebagaimana halnya Penumpang atau pemilik tiket yang pada dasarnya menjadi korban atas dampak kepailitan tersebut.

---

<sup>13</sup>Ronny Kurniawan, 2013, **Analisis Terhadap Putusan Pengadilan Niaga Jakarta Pusat No. 77/Pailit/2012/PN.NIAGA.JKT.PST Mengenai Permohonan Kepailitan Oleh International Lease Finance Corporation Terhadap PT. Metro Batavia Ditinjau dari Kitab Undang-undang Hukum Perdata dan Undang-undang Nomor 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang** (*online*), diakses di <http://www.hukumonline.com> (12 Februari 2014)

<sup>14</sup>Penjelasan Umum Undang-undang No.37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang.

Pada kasus PKPU PT. Mandala Airlines, Permohonan PKPU tersebut dikabulkan oleh majelis hakim karena PT. Mandala Airlines saat ini sedang dalam tahap negosiasi dengan beberapa calon investor yang akan menyuntikkan modalnya ke dalam perseroan untuk menambah modal kerja perseroan guna dapat melanjutkan kegiatan usaha Pemohon PKPU. Bahwa berdasarkan putusan PKPU tersebut, yaitu pada isi perdamaianya disebutkan bahwa seluruh utang kepada kreditor dikonversi menjadi Saham Baru Perseroan (Saham Seri C). Dengan persetujuan 70.54% kreditor atau para pihak yang mempunyai piutang dengan manajemen Mandala lama, bahwa kewajiban pemegang saham lama Mandala ke kreditor termasuk konsumen sebesar 15% dikonversikan ke saham kepemilikan baru Mandala Airlines. Manajemen Mandala dilarang mengeluarkan pembayaran sepeserpun kepada kreditor, termasuk konsumen yang telah membeli tiket tetapi belum sempat terbang.

Untuk mengurangi kekecewaan konsumen kepada perusahaan tersebut, manajemen Mandala Airlines yang baru telah memberikan *goodwill* atau bonus berupa *voucher* senilai dengan harga tiket yang dipunyai konsumen dan bisa digunakan sebagai tiket penerbangan dengan Mandala yang baru. Akan tetapi pemberian Voucher tersebut diberikan dalam rentang waktu yang lama dari jadwal penerbangan yang seharusnya digunakan oleh konsumen. Padahal yang diinginkan oleh konsumen adalah terbang sesuai jadwal dan mendapat ganti kerugian apabila terjadi keterlambatan bukan menjadi pemegang saham seperti yang diatur dalam putusan tersebut.<sup>15</sup> Seharusnya konsumen tidak dimasukkan sebagai kreditor konkuren apalagi sebagai pemegang saham seperti pada putusan diatas. Karena konsumen memiliki perbedaan karakteristik dan kepentingan yang berbeda dibandingkan kreditor lainnya apabila perusahaan penerbangan dalam perkara kepailitan.

Berdasarkan hal tersebut, maka perlu adanya alternatif perumusan tentang perlindungan hukum dalam perkara kepailitan perusahaan penerbangan agar dapat lebih menjamin perlindungan hukum bagi konsumen. Perubahan tersebut dilakukan karena peraturan-peraturan sebelumnya dirasa belum memberikan perlindungan terhadap konsumen pada saat perusahaan penerbangan mengalami

---

<sup>15</sup>Agus Pambagio, 2012, **Nasib Pemegang Tiket Mandala Airlines Yang Pailit** (*online*) diakses di [http:// www.protespublik.com](http://www.protespublik.com) (12 Februari 2014)

perkara kepailitan. Perubahan tersebut meliputi Menyisipkan atau menambahkan materi baru, menghapus sebagian materi yang dianggap sudah tidak sesuai lagi, mengganti atau mengubah sebagian materi dengan materi lain.<sup>16</sup> Perubahan tersebut adalah :

1. Perlu adanya penambahan materi baru terkait hak-hak konsumen pada saat perusahaan mengalami kepailitan pada Pasal 4 Undang-undang Perlindungan Konsumen.
2. Menambah materi baru pada Bab VI Tentang Tanggungjawab Pelaku Usaha Undang-undang Perlindungan Konsumen Yaitu perlu adanya penambahan ketentuan yang mengatur konsumen sebagai kreditur preferan yang diistimewakan seperti buruh yang diatur dalam Undang-undang Ketenagakerjaan.
3. Menyisipkan materi baru pada Pasal 146 Undang-undang Penerbangan yaitu Perlu ada penambahan tanggungjawab pengangkut pada saat terjadi keterlambatan/pembatalan penerbangan yang disebabkan karena perusahaan mengalami perkara kepailitan.
4. Menambah pada penjelasan pasal 24 Undang-undang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Utang Hal ini diberlakukan khususnya bagi perusahaan publik yang melibatkan konsumen dalam menjalankan usahanya. Dimana pelaku usaha/debitor pailit masih diberi kewenangan untuk menyelesaikan kewajiban kepada konsumennya. Dengan tetap memberikan pelayanan seperti pelayanan informasi bagi konsumen. Karena Dengan hilangnya kewenangan perusahaan untuk mengurus hartanya yang dihitung berdasarkan jam tersebut akan merugikan konsumen.

Mengingat proses perubahan Undang-undang yang relatif membutuhkan waktu yang lama, maka untuk sementara waktu hakim dalam mengambil keputusan terkait kasus-kasus yang menimpa konsumen pada saat terjadi perkara kepailitan maka hakim dapat menerapkan asas-asas hukum yakni asas *lex superior derogat legi inferior*. Yaitu peraturan perundang-undang yang tingkatnya lebih tinggi mengesampingkan peraturan yang tingkatnya lebih rendah. Ketentuan tertinggi adalah Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia dan apabila

---

<sup>16</sup>Febrian, **Buku Panduan Tentang Proses Legislasi**, Sekretariat Jendral DPR RI, Jakarta, 2009, Hal. 27

ada aturan dibawahnya yang bertentangan maka aturan yang dibawahnya harus dikesampingkan. Dalam hal ini maka aturan dalam Undang-undang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU) karena dirasa tidak memberikan perlindungan lagi terhadap konsumen dan sudah tidak sesuai lagi dengan UUD NRI 1945, maka yang dipakai adalah UUD NRI 1945. Khususnya dalam pasal 28D yang berbunyi :“ Setiap orang berhak atas pengakuan, jaminan, perlindungan dan kepastian hukum yang adil serta perlakuan yang sama dihadapan hukum.”

#### **D. PENUTUP**

##### **1. Kesimpulan**

Berdasarkan hasil penelitian yang telah dilakukan, dapat disimpulkan beberapa hal sebagai berikut :

- a. Peraturan perundang-undang di Indonesia masih belum memberikan perlindungan hukum yang maksimal terhadap konsumen pada saat terjadi perkara kepailitan perusahaan penerbangan. Hal ini terlihat dari bahwa tidak ketentuan yang mengatur tentang hak-hak dan kedudukan konsumen pada saat terjadi kepailitan dalam Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen dan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Sehingga yang berlaku adalah Undang-undang yang bersifat lebih khusus yang mengatur Kepailitan yaitu Undang-undang Nomor 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU). Hal ini tercermin dari kasus yang menimpa konsumen Batavia Airlines dan Mandala Airlines yang mengalami perkara kepailitan. Dimana konsumen dalam kasus pailit Batavia Airlines dijadikan sebagai Kreditur Konkuren dimana kreditur yang paling akhir mendapat pembayaran piutangnya. Hal ini diperparah apabila keadaan insolvensi dari suatu perkara kepailitan tersebut sangat parah yang mengakibatkan konsumen tidak memperoleh haknya sama sekali. Sedangkan konsumen pada kasus PKPU Mandala Airlines dijadikan sebagai pemegang saham manajemen baru perusahaan penerbangan tersebut.

- b. Perlu adanya alternatif perumusan peraturan kepailitan perusahaan penerbangan agar dapat lebih menjamin perlindungannya. Perubahan tersebut meliputi penambahan hak-hak konsumen dan kewajiban perusahaan pada pasal 14 Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, Bab VI Tentang Tanggungjawab Pelaku usaha, Pasal 146 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Pasal 24 Undang-undang Nomor 37 Tahun 2004 Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Utang. Perusahaan perusahaan harus tetap melayani konsumennya pada saat perusahaan penerbangan mengalami perkara kepailitan.

## **2. Saran**

Demi mewujudkan keadilan sosial, kesejahteraan umum dan sebesar-besarnya kemakmuran rakyat, termasuk kesejahteraan konsumen dengan terpenuhinya hak-hak konsumen dalam perkara kepailitan perusahaan penerbangan khususnya disarankan sebagai berikut :

- a. Bagi pemerintah, khususnya pembuat peraturan perundang-undangan diharapkan kedepannya dapat melakukan perubahan peraturan perundang-undangan baik dibidang perlindungan konsumen.
- b. Bagi Kementerian Perhubungan, diharapkan melakukan pengawasan khusus dan penyehatan terhadap kesehatan perusahaan penerbangan sebelum ditutup atau berhenti beroperasi
- c. Bagi hakim dan kurator, adanya kebijaksanaan dan memperhatikan perspektif konsumen dalam menangani kepailitan perusahaan publik yang melibatkan konsumen.
- d. Bagi Konsumen agar dapat mempelajari dan memahami peraturan perundang-undangan yang mengatur perlindungan hukum bagi konsumen dalam perkara kepailitan perusahaan penerbangan, serta memahami upaya hukum apa saja yang dapat ditempuh dan tata cara beracara di pengadilan niaga supaya dapat memperjuangkan hak-hak yang dimilikinya.

## E. DAFTAR PUSTAKA

### Buku

- Ahmad Yani & Gunawan Widjaja, **Seri Hukum Bisnis, Kepailitan**, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2002.
- Febrian, **Buku Panduan Tentang Proses Legislasi**, Sekretariat Jendral DPR RI, Jakarta, 2009
- Johny Ibrahim, **Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif**, Bayumedia, Surabaya, 2005
- Kartini Muljadi, **Kreditor Preferen dan Kreditor Separatis Dalam Kepailitan**, Pusat Pengkajian Hukum, Jakarta, 2005.
- Rahmad S.S Soemadipraja, **Restatement Keadaan Memaksa**, Nasional Legal Reform Program, Jakarta, 2010
- Rudhi Prasetya, **Kedudukan Mandiri Perseroan Terbatas**, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1995
- Soekardono R, **Hukum Dagang Indonesia jilid 1**, Rajawali Press, Jakarta, 1981, hal, 4

### Jurnal

- Ricardo Simanjuntak, **Beberapa Catatan yang Perlu Mendapat Perhatian dari Draft Revisi UU No. 2/1992 Tentang Usaha Perasuransian**, Jurnal Hukum Bisnis, Volume 22, No. 2, 2003.

### Peraturan Perundang-undang

Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945

Kitab Undang-undang Hukum Perdata

Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

Undang-undang Nomor 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU)

Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 25 Tahun 2008 Tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara



Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara

### **Internet**

Agus Pambagio, 2012, **Nasib Pemegang Tiket Mandala Airlines Yang Pailit** (*online*) diakses di [http:// www.protespublik.com](http://www.protespublik.com) (12 Februari 2014)

Anshuman Daga&Janeman Latul, 2013, **Kompetisi Maskapai Penerbangan Di Indonesia Memanas** (*online*), diakses di <http://www.voaindonesia.com> (3 November 2013)

Ronny Kurniawan, 2013, **Analisis Terhadap Putusan Pengadilan Niaga Jakarta Pusat No. 77/Pailit/2012/PN.NIAGA.JKT.PST Mengenai Permohonan Kepailitan Oleh International Lease Finance Corporation Terhadap PT. Metro Batavia Ditinjau dari Kitab Undang-undang Hukum Perdata dan Undang-undang Nomor 37 Tahun 2004 Tantang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang** (*online*), diakses di <http://www.hukumonline.com> (12 Februari 2014)

Sudaryatmo, 2013, **Press Release: Nasib Konsumen Batavia Air Pasca Putusan Pailit** (*online*), diakses di <http://www.ylki.or.id> (3 November 2013)