

STUDI KASUS TERHADAP PUTUSAN NO 77/PAILIT/2012/PN NIAGA. JKT.PST DIKAITKAN DENGAN UNDANG-UNDANG NO 8 TAHUN 1999 TENTANG PERLINDUNGAN KONSUMEN

YUGO YEHEZKIEL WATTIMENA

1087026

Indonesia merupakan negara agraris sehingga usaha di bidang transportasi sangat dibutuhkan untuk kemajuan perekonomian di Indonesia. Salah satunya adalah usaha adalah bidang transportasi udara. Kebutuhan masyarakat akan transportasi udara didorong oleh keinginan konsumen/penumpang agar dapat menggunakan transportasi yang efektif dari segi biaya maupun dari segi waktu. Namun hal ini akan menjadi polemik apabila maskapai yang akan digunakan oleh penumpang/konsumen dinyatakan pailit akibat tidak melakukan pembayaran utang kepada kreditornya.

Perkara kepailitan yang menimpa perusahaan penerbangan ini belakangan seringkali mengabaikan hak-hak dari konsumennya. Hal ini disebabkan perusahaan penerbangan tersebut tidak berwenang untuk mengurus harta pailitnya dan tidak dapat melaksanakan operasional perusahaan. Hal ini tentunya sangat merugikan penumpang/konsumen. Penelitian dalam kasus ini dilakukan dengan metode yuridis normatif. Dari penelitian yang dilakukan, diketahui bahwa penumpang/konsumen berkedudukan sebagai kreditor konkuren, dimana pelunasan terhadap hak-hak mereka akan dilakukan paling akhir dari kreditor-kreditor lainnya. Kedudukan penumpang/konsumen sebagai kreditor konkuren telah diatur dalam Undang-Undang No 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan PKPU, tetapi dalam upaya pemenuhan hak terhadap penumpang, Undang-Undang No 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen tidak mengatur secara khusus perihal kewajiban perusahaan penerbangan untuk mengembalikan uang tiket (*refund*) kepada penumpang. Hal ini akan semakin parah apabila perusahaan penerbangan yang dipailitkan memiliki total utang yang sangat besar melebihi dari total aset yang dimiliki oleh perusahaan penerbangan tersebut. Hal ini semakin memperkecil kemungkinan penumpang untuk mendapatkan pengembalian uang tiket (*refund*). Oleh karena itu, dibutuhkan adanya perubahan terhadap peraturan yang ada pada Undang-Undang No 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan PKPU dan Undang-Undang No 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, agar perusahaan yang dipailitkan tetap dapat melaksanakan operasional perusahaannya. Karena dalam Undang-Undang No 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan PKPU, operasional perusahaan yang dinyatakan pailit hanya memungkinkan bagi perusahaan yang situasi solven dan bukan dalam situasi insolven.

Kata Kunci: *Perkara Kepailitan, Perlindungan Konsumen, Perusahaan Penerbangan, dan Perlindungan Kreditor Konkuren.*

**CASE STUDY THROUGH VERDICT NUMBER 77/PAILIT/2012/PM
MIAGA.JKT.PST REGARDED WITH THE CONSTITUTIONALS
NUMBER 8 YEAR 1999 ABOUT THE CONSUMER PROTECTION**

YUGO YEHEZKIEL WATTIMENA

1087026

Indonesia is the agriculture country so that the trade in transportation sector is very required for economic development in Indonesia. One of them is air transportation sector. The requirement of community for this air transportation can be motivated by consumer/passanger desires in order to use effectively the transportation from cost side or the time. But it becomes the polemic when used enterprise by passanger/coconsumer is declared bangkrup because does not disburse to creditor.

Recently, the bangkrup problem that occurred in airplane company often ignores consumer rights. It is caused by the airplane company cannot manage the wealth and cannot perform the enterprise operational. Of course, it very inflict the passanger/consumer.used method in this research is normative juridical method. From this study that the passanger/consumer have position as congruent creditor where the payment through their rights will be executed at least from other creditors. The position of passanger/consumer as congruent creditor is regulated in Constitutionals Number 17 Year 2004 about The Bangkrup and PKPU, but in attempt to accomplishment of right through the passanger. The Constitutionals Number 8 year 1999 about Consumer Protection does not regulate especially about responsibility of airplane company to return the refund to the passanger. It will be worst when the airplane company that declared as bangkrup has total money is very big exceeds owned asset total by the airplane company. It more and more decreases the passanger to get refund. Therefore, the change is very required through Constitutionals Number 37 Year 2004 About Bangkrup and PKPU as well as Constitutionals Number 8 Year 1999 about Consumer Protection in order to the company that declared bangkrup still can implement enterprise operational. Because in constitutionals Number 37 Year 2004 about Bangkrup and PKPU, enterprise operational that declared bangkrup is possible for solvent company and not insolvent company.

Keywords: *Bangkrup Problem, Consumer Protection, Airplane Company, and Congruent Creditor Protection.*

DAFTAR ISI

PERNYATAAN KEASLIAN	i
LEMBAR PENGESAHAN	ii
LEMBAR PANITIA	iii
LEMBAR PENGESAHAN REVISI	iv
DAFTAR ISI	v
ABSTRAK	vi
KATA PENGANTAR	vii
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Kasus Posisi	10
BAB II MASALAH HUKUM DAN TINJAUAN TEORITIK	
A. Masalah Hukum	14
B. Tinjauan Teoritik	15
1. Tinjauan Umum tentang Perjanjian	15
a. Pengertian Perjanjian	15
b. Jenis-Jenis Perjanjian	16
2. Perjanjian Leasing Sebagai Dasar Perjanjian Antara PT. Metro Batavia dan International Lease Finance Corporation	18
a. Pengertian Leasing	18
b. Para Pihak Dalam Perjanjian Leasing	20
3. Perjanjian Pengangkutan Sebagai Dasar Hubungan Timbal Balik Antara Pihak Pengangkut Dengan Pihak Konsumen	22
a. Perjanjian Sebagai Bentuk Hubungan Hukum Antara Pengangkut dan Konsumen	22

b. Penumpang	27
c. Pengangkut	27
4. Akibat Hukum Dari Hubungan Antara Para Pihak-Pihak Pengangkut dan Penumpang	28
a. Asas-Asas Dalam Perjanjian Pengangkutan	28
b. Prinsip-Prinsip Pertanggungjawaban Dalam Pengangkutan	32
5. Hak dan Kewajiban Pengangkut dan Penumpang	34
a. Hak dan Kewajiban Pengangkut	34
b. Hak dan Kewajiban Penumpang	35
6. Tinjauan Umum Tentang Kepailitan	37
a. Konsep Kepailitan	37
1) Pengertian Kepailitan	37
2) Tujuan Kepailitan	39
3) Asas-Asas Hukum Dalam Kepailitan	41
4) Asas-Asas Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan	43
5) Para Pihak Dalam Kepailitan	44
6) Syarat-Syarat Dalam Kepailitan	45
7) Kedudukan Kreditor Dalam Kepailitan	49
8) Kurator	51
9) Tugas dan Kewenangan Kurator Dalam Pengurusan dan Pemberesan Harta Pailit	54
10) Pengadilan Niaga	56
7. Tinjauan Umum tentang Perlindungan Konsumen	59
a. Konsep Perlindungan Konsumen	59
1) Pengertian Konsumen	59

2) Hak dan Kewajiban Konsumen	62
3) Pengertian Perlindungan Konsumen	65
4) Asas dan Tujuan Hukum Perlindungan Konsumen	67
5) Tnggung Jawab Pelaku Usaha	69

BAB III RINGKASAN PUTUSAN

A. Profil PT. Metro Batavia	72
B. Kasus Posisi Kepailitan PT. Metro Batavia	74
C. Ringkasan Putusan Nomor 77/Pailit/2012/PN.Niaga.Jkt.Pst	77
1) PT. Metro Batavia Memilik Utang Kepada Pemohon <i>International Lease Finance Corporation</i> (ILFC) yang Telah Jatuh Waktu dan Dapat Ditagih Berdasarkan <i>Aircraft Lease Agreement</i> Tertanggal 20 Desember 2009	77
2) PT. Metro Batavia Juga Memiliki Utang Kepada Kreditor Lain Yakni <i>Sierra Leasing Limited</i> (Sierra) yang Telah Jatuh Waktu dan Dapat Ditagih Berdasarkan <i>Aircraft Lease Agreement</i> Tertanggal 6 Juli 2009	78
3) Permohonan Pernyataan Pailit A Quo Memenuhi Syarat dan Ketentuan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang.....	78
4) Jawaban Tertulis PT. Metro Batavia Atas Permohonan Pailit <i>International Lease Finance Corporation</i> (ILFC)	79
5) <i>International Lease Finance Corporation</i> (ILFC) dan PT. Metro Batavia Mengajukan Beberapa Bukti-Bukti Untuk Dipertimbangkan oleh Majelis Hakim	82
D. Amar Putusan	87

BAB IV PEMBAHASAN

A. Analisa Terhadap Putusan Nomor 77/Pailit/2012/P.N.Niaga.Jkt.Pst	88
1. Fakta Persidangan Pailitnya PT. Metro Batavia	88

2. Analisa Terhadap Putusan Nomor 77/Pailit/2012/PN.Niaga Jkt Pst	95
B. Kedudukan Kreditor Dalam Kasus Pailitnya PT. Metro Batavia	102
1. Kreditor Preferen	104
2. Kreditor Separatis	109
3. Kreditor Konkuren	116
C. Perlindungan Hukum Terhadap Kreditor Atau <i>Holder</i> Terkait Dipailitkan PT. Metro Batavia Dihubungkan Dengan Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen	117
1. Analisis Pertimbangan Konsumen PT. Metro Batavia	117
2. Faktor-Faktor Operasional dan Non Operasional Penerbangan yang Berdampak Pada Hubungan Hukum Antara Konsumen Dengan Pihak Maskapai Penerbangan	122
3. Tanggung Jawab Pihak Maskapai PT. Metro Batavia Terhadap Penumpang yang Telah Membeli Tiket	123
BAB V KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	131
B. Saran	134
DAFTAR PUSTAKA	xxxxvi
LAMPIRAN	