

TINJAUAN YURIDIS TERHADAP KEPAILITAN BATAVIA AIR: FAKTOR PENYEBAB
DAN EVALUASI DALAM PROSEDUR HUKUM DAGANGDara Aulia Yuman¹, Arta Nanda Kamila², Yasinta Diva Negara³,Syakira Nazla Rifat Junaedi⁴, Sulastri⁵

Universitas Pembangunan "Veteran" Jakarta

E-mail: 2310611215@mahasiswa.upnvj.ac.id¹,2310611221@mahasiswa.upnvj.ac.id², 2310611222@mahasiswa.upnvj.ac.id³,2310611230@mahasiswa.upnvj.ac.id⁴, sulastri@upnvj.ac.id⁵

ABSTRAK

Artikel ini membahas tinjauan yuridis terhadap kasus kepailitan Batavia Air, yang merupakan salah satu kasus penting dalam sejarah hukum dagang di Indonesia. Dalam penelitian ini berfokus pada faktor-faktor penyebab kepailitan Batavia Air dan prosedur hukum dagang yang diterapkan dalam proses kepailitan Batavia Air, termasuk peran kurator dan para kreditur dalam mencapai penyelesaian yang adil. Metode penelitian yang digunakan menggunakan pendekatan yuridis normatif dengan analisis data sekunder dari hasil putusan pengadilan dan peraturan perundang-undangan. Artikel ini bertujuan untuk mengetahui faktor apa saja yang menjadi penyebab kepailitan Batavia Air dan bagaimana prosedur hukum dagang yang diterapkan dalam penyelesaian kasus Batavia Air.

Kata Kunci : Kepailitan; Batavia Air, Hukum Dagang; Pengadilan Niaga; Faktor Penyebab; Proses Penyelesaian

ABSTRACT

This article discusses the juridical review of the Batavia Air bankruptcy case, which is one of the important cases in the history of commercial law in Indonesia. This research focuses on the factors causing Batavia Air's bankruptcy and the commercial law procedures applied in the Batavia Air bankruptcy process, including the role of the curator and creditors in achieving a fair settlement. The research method used uses a normative juridical approach with secondary data analysis from the results of court decisions and statutory regulations. This article aims to find out what factors caused Batavia Air's bankruptcy and how commercial law procedures were applied in resolving the Batavia Air case.

Keywords: Bankruptcy; Batavia Air, Commercial law; Commercial court; Causative factor; Completion process

Article History

Received: November 2024

Reviewed: November 2024

Published: November 2024

Plagirism Checker No 234

Prefix DOI : Prefix DOI :

10.8734/CAUSA.v1i2.365

Copyright : Author**Publish by : CAUSA**

This work is licensed under a [Creative Commons Attribution-NonCommercial 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by-nc/4.0/)

PENDAHULUAN

Salah satu momen penting dalam sejarah industri penerbangan Indonesia merupakan kepailitan Batavia Air. Maskapai ini dinyatakan pailit pada tanggal 30 Januari 2013 lalu oleh Pengadilan Niaga Jakarta Pusat setelah gagal melunasi utang sebesar USD 4.688.064,07 kepada International Lease Finance Corporation (ILFC) (Direktorat Jenderal Perhubungan Udara, 2013). Utang ini merupakan hasil dari usaha sewa pesawat yang tidak dapat dipenuhi karena kalah tender untuk pelayanan ibadah Haji dan Umroh, di mana itu adalah sumber utama pendapatan untuk membayar sewa tersebut. Perihal kepailitan ini tidak hanya merugikan bagi Batavia Air sebagai entitas bisnis, tetapi juga merugikan bagi konsumen yang sudah membeli tiket dan menciptakan preseden buruk bagi industri penerbanganyang sedang berkembang di Indonesia. (HENDRA, 2023)

Kepailitan Batavia Air ini memiliki dampak yang signifikan pada sektor penerbangan Indonesia, yang pada saat itu sedang berkembang dan membutuhkan stabilitas serta kepercayaan dari masyarakat. Perkara ini menimbulkan ketidakpastian dan kerugian bagi konsumen yang telah membeli tiket serta dapat mempengaruhi kepercayaan masyarakat terhadap maskapai penerbangan lainnya. Selain itu, kejadian ini juga membuktikan bahwa industri penerbangan Indonesia masih memiliki tantangan besar dalam mengelola risiko keuangan dan meningkatkan efisiensi operasional (Hidayat, 2014). Jika dilihat dari sudut pandang hukum, kepailitan Batavia Air dapat memunculkan pertanyaan mengenai efektivitas prosedur hukum dalam menangani kasus keuangan yang kompleks.

Oleh karena itu, studi tentang kepailitan Batavia Air tidak hanya berfokus pada analisis kasus tersebut, tetapi juga bertujuan untuk memberikan kontribusi pada perkembangan sistem hukum yang lebih baik dan lebih efektif dalam menghadapi kasus-kasus keuangan yang kompleks kelak.

Istilah pailit berasal dari bahasa Prancis *faillite*, yang berarti kemacetan pembayaran, dan dalam bahasa Latin *bancus ruptus* berarti "meja pedagang yang rusak." Dalam sejarah abad ke-16 Italia, meja yang patah melambangkan kegagalan pembayaran (Adi Nugroho, 2018). Para ahli memiliki definisi yang beragam: menurut Purwosutjipto, kepailitan adalah ketidakmampuan membayar utang; Subekti mendefinisikannya sebagai upaya pembayaran adil bagi kreditur; dan Fuady mengartikan sebagai penyitaan harta debitur untuk mencapai kesepakatan dengan kreditur (Fuady, 2002). Perbedaan mendasar antara pailit dan bangkrut adalah bahwa bangkrut lebih berfokus pada kerugian struktural atau finansial, sementara pailit lebih terkait dengan ketidakmampuan melunasi utang. Menurut Pasal 1 ayat (1) UU No. 37 Tahun 2004, kepailitan adalah sita umum atas seluruh harta debitur yang dikelola oleh kurator di bawah pengawasan hakim pengawas. Biasanya, pailit terjadi akibat *financial distress* yang diakhiri dengan keputusan pengadilan (Adi Nugroho, 2018). Konsep kepailitan juga dijelaskan oleh ISDA (International Swaps and Derivatives Association) melalui beberapa indikator, termasuk perusahaan tidak solven, tuntutan kepailitan, dan penunjukan pihak ketiga untuk mengelola aset. Semua indikator ini mengacu pada pengaturan dalam UU No. 37 Tahun 2004.

Menurut UU No. 37 Tahun 2004, kepailitan melibatkan beberapa pihak, termasuk debitur, kreditur, kurator, dan hakim pengawas. Utang yang menjadi dasar kepailitan harus memenuhi kriteria jatuh tempo dan dapat ditagih. Pengadilan niaga memiliki kewenangan menyelesaikan perkara ini, dan sidang dilakukan dalam tenggat waktu yang ditentukan oleh hukum, seperti diatur dalam Pasal 6-7 UU No. 37 Tahun 2004. Putusan pailit dapat diajukan upaya hukum,

termasuk kasasi ke Mahkamah Agung atau peninjauan kembali (Rochmawanto, 2015). Proses ini bertujuan untuk memastikan perlindungan hak semua pihak yang terlibat. Setelah proses kepailitan selesai, debitur dapat mengajukan rehabilitasi untuk memulihkan hak dan kecakapan bisnisnya, sesuai dengan Pasal 215 dan 216 UU Kepailitan. Prinsip *debt forgiveness* memberikan pengampunan utang bagi debitur yang tidak mampu melunasi kewajibannya, sehingga mereka dapat kembali berkontribusi dalam perekonomian (Retnaningsih & Ikhwansyah, 2017).

Rumusan Masalah

Dengan adanya latar belakang di atas, maka rumusan masalah dalam makalah ini adalah:

1. Bagaimana yang dimaksud dengan konsep kepailitan dalam hukum dagang?
2. Bagaimana pelaksanaan konsep kepailitan yang mengakibatkan Batavia Air dinyatakan pailit?
3. Bagaimana proses hukum yang dilalui Batavia Air hingga dinyatakan pailit?

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan pendekatan kasus, pendekatan konsep, dan pendekatan perundang-undangan. Selain itu, data sekunder juga digunakan dalam penelitian ini, seperti UU No. 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang. Untuk mengumpulkan data, dilakukan studi kepustakaan. Data yang digunakan dalam penelitian ini dianalisis secara kualitatif dan kemudian disajikan dalam bentuk deskripsi. Penelitian ini menyelidiki penyebab kepailitan Batavia Air dan bagaimana proses hukum yang dilalui Batavia Air hingga dinyatakan pailit.

HASIL DAN PEMBAHASAN

Kasus Kepailitan Batavia Air

Batavia Air, yang didirikan pada tahun 2002, merupakan salah satu tonggak penting dalam perkembangan industri penerbangan Indonesia di awal abad ke-21. Maskapai ini lahir di tengah era reformasi Indonesia, oleh Yudiawan Tansari, yang melihat peluang besar dalam pasar penerbangan domestik yang sedang berkembang. Dengan mengusung slogan "Fly is Cheap," Batavia Air berkomitmen untuk menyediakan perjalanan udara yang terjangkau bagi masyarakat Indonesia, sejalan dengan pertumbuhan kelas menengah di negara ini. Awalnya, maskapai ini beroperasi sebagai perusahaan charter yang melayani rute-rute kurang terlayani oleh maskapai besar, tetapi dengan cepat berkembang menjadi operator penerbangan reguler. Pada masa kejayaannya sekitar 2010-2011, Batavia Air melayani lebih dari 50 rute domestik dan internasional, termasuk penerbangan ke Asia Tenggara dan Timur Tengah, menggunakan armada modern seperti Airbus A320, Boeing 737, dan Airbus A330 untuk rute jarak jauh. Namun, di balik keberhasilan ini, terdapat permasalahan mendasar yang tidak teratasi, terutama dalam pengelolaan arus kas dan utang yang signifikan. Dengan strategi pertumbuhan yang agresif tetapi kurang matang, maskapai ini perlahan terjebak dalam krisis keuangan yang pada akhirnya menjadi penyebab utama kejatuhannya. "Tantangan ini semakin diperburuk oleh keputusan investasi yang kurang tepat, seperti penyewaan pesawat yang tidak sesuai dengan kebutuhan operasional atau proyeksi permintaan yang realistis" (Dewi & Utomo, 2019).

Fluktuasi harga bahan bakar, persaingan ketat di industri penerbangan, dan perlambatan ekonomi global pasca-krisis finansial 2008 semakin memperburuk kondisi keuangan Batavia Air. Industri penerbangan, yang dikenal memiliki margin keuntungan tipis, menghadapi tantangan

berat akibat kenaikan harga bahan bakar avtur yang menjadi salah satu komponen biaya operasional terbesar. Banyak maskapai mampu mengatasi hal ini dengan strategi hedging atau menaikkan harga tiket secara bertahap, tetapi Batavia Air kesulitan bersaing di tengah tekanan harga dan mempertahankan daya tarik pasar. Selain itu, munculnya berbagai maskapai baru menciptakan persaingan harga yang semakin sengit. Batavia Air, yang berupaya menyeimbangkan antara layanan berkualitas dengan harga kompetitif, tidak mampu menjaga efisiensi operasionalnya di tengah ketatnya persaingan tersebut. Di sisi lain, perlambatan ekonomi global berdampak langsung pada penurunan permintaan perjalanan udara, baik untuk keperluan bisnis maupun wisata. Dampak ini semakin terasa karena fluktuasi nilai tukar rupiah terhadap dolar AS, yang memperberat beban keuangan maskapai, mengingat sebagian besar biaya operasional industri penerbangan berbasis dolar. Dalam kondisi ini, Batavia Air juga terbebani oleh keputusan strategis yang tidak matang, seperti pembukaan rute baru tanpa analisis mendalam tentang potensi profitabilitasnya. Ketidakmampuan untuk menyeimbangkan pendapatan dengan pengeluaran menjadi titik kritis yang menyebabkan perusahaan kesulitan memenuhi kewajiban keuangannya, terutama dalam membayar utang kepada kreditur utama, International Lease Finance Corporation (ILFC). Akibat utang yang mencapai USD 4,68 juta dan tidak terbayar, ILFC mengajukan permohonan pailit pada 30 Januari 2013, memicu proses hukum yang akhirnya membawa Batavia Air pada kehancuran total. Situasi ini menjadi ilustrasi nyata bagaimana kombinasi antara tantangan eksternal dan keputusan internal yang kurang tepat dapat menciptakan tekanan keuangan yang tidak tertahankan.

Proses kepailitan Batavia Air membawa dampak yang sangat luas, memengaruhi berbagai pihak baik di dalam maupun di luar perusahaan. Bagi ribuan karyawan, kepailitan ini menjadi pukulan telak. Lebih dari 1.000 karyawan terpaksa kehilangan pekerjaan secara mendadak akibat pemutusan hubungan kerja (PHK) massal. Kondisi ini tidak hanya menghilangkan sumber penghasilan utama mereka tetapi juga menciptakan ketidakpastian besar bagi masa depan keluarga mereka. Banyak karyawan mengalami kesulitan mendapatkan hak-hak mereka, termasuk pesangon, karena kondisi keuangan perusahaan yang sudah terpuruk. Dampak sosial ini menciptakan tekanan psikologis dan finansial yang berat, memperlihatkan konsekuensi nyata dari keruntuhan sebuah perusahaan besar. Bagi kreditur, terutama ILFC sebagai pemohon pailit utama, keputusan ini juga menjadi kerugian besar. Nilai likuidasi aset Batavia Air terbukti jauh dari cukup untuk melunasi total kewajiban utang yang ada, sehingga para kreditur harus menerima pengembalian yang jauh di bawah nilai utang sebenarnya. Selain itu, proses hukum yang panjang dan kompleks menciptakan beban tambahan bagi para kreditur dalam upaya mereka menagih hak-haknya.

Tidak hanya karyawan dan kreditur, mitra bisnis Batavia Air juga merasakan dampak besar dari kepailitan ini. Kontrak kerja sama dengan berbagai mitra, mulai dari perusahaan ground handling hingga pemasok makanan, terputus secara sepihak. Hal ini menyebabkan banyak perusahaan mitra mengalami kerugian finansial yang signifikan. Beberapa mitra bahkan telah melakukan investasi khusus untuk melayani kebutuhan operasional Batavia Air, sehingga kehilangan kontrak ini bisa berarti hilangnya sumber pendapatan utama bagi mereka. Efek domino ini juga menyentuh sektor lain yang terkait dengan industri penerbangan. Penumpang Batavia Air menjadi kelompok lain yang terkena imbas secara langsung. Pembatalan penerbangan secara mendadak menimbulkan kekacauan, dengan banyak penumpang terjebak di bandara atau harus mencari alternatif penerbangan yang jauh lebih mahal. Selain itu, proses

refund tiket menjadi masalah besar, dengan banyak penumpang menghadapi ketidakpastian mengenai pengembalian uang mereka. Situasi ini tidak hanya menyebabkan kerugian finansial, tetapi juga menciptakan pengalaman buruk yang dapat mengurangi kepercayaan masyarakat terhadap industri penerbangan Indonesia secara keseluruhan.

Dampak yang lebih luas dari kepailitan Batavia Air juga dirasakan oleh industri penerbangan nasional. Kejadian ini menimbulkan kekhawatiran di kalangan investor, baik domestik maupun internasional, yang menjadi lebih berhati-hati dalam menanamkan modal di sektor penerbangan Indonesia. Hilangnya kepercayaan ini dapat menghambat pertumbuhan dan inovasi di industri tersebut. Selain itu, pengurangan kompetisi akibat hilangnya Batavia Air sebagai salah satu pemain besar berpotensi menyebabkan kenaikan harga tiket pesawat dalam jangka pendek. Di sisi lain, kejadian ini mendorong pemerintah dan regulator untuk memperketat pengawasan terhadap kesehatan keuangan maskapai penerbangan. Kebijakan yang lebih ketat mengenai pelaporan keuangan dan standar operasional maskapai diterapkan untuk mencegah kasus serupa terulang di masa depan, meskipun langkah ini juga menciptakan beban tambahan bagi maskapai lain yang masih beroperasi. Kasus ini tidak hanya menjadi peringatan bagi pelaku bisnis penerbangan tetapi juga bagi sektor bisnis lainnya tentang pentingnya manajemen keuangan yang sehat, perencanaan strategis yang matang, dan adaptasi terhadap perubahan pasar yang dinamis.

Kepailitan Batavia Air memberikan pelajaran berharga bagi industri penerbangan Indonesia dan menjadi pengingat bahwa dalam industri yang sangat dinamis seperti ini, manajemen risiko dan perencanaan strategis memiliki peranan yang sangat penting. Industri penerbangan dikenal sebagai sektor yang sangat kompetitif dengan margin keuntungan tipis, sehingga setiap keputusan, baik terkait ekspansi, investasi, maupun pengelolaan keuangan, harus dilakukan dengan pertimbangan yang matang. Kasus Batavia Air menunjukkan bahwa ekspansi agresif tanpa perencanaan yang tepat dapat menjadi bumerang, terutama jika tidak diimbangi dengan arus kas yang sehat dan kemampuan adaptasi terhadap dinamika pasar. Dengan manajemen keuangan yang lebih prudent, Batavia Air mungkin dapat menghindari spiral utang yang membawanya pada kehancuran. Selain itu, kasus ini juga menyoroti pentingnya peran regulator dalam memastikan stabilitas industri penerbangan. Pemerintah dan otoritas terkait perlu memperketat pengawasan terhadap kesehatan keuangan maskapai penerbangan, tidak hanya untuk melindungi konsumen tetapi juga untuk menjaga kepercayaan investor terhadap industri ini. Regulasi yang lebih ketat, seperti pelaporan keuangan yang transparan dan evaluasi yang lebih mendalam terhadap rencana ekspansi maskapai, dapat membantu mencegah terjadinya kasus serupa di masa depan. Namun, di sisi lain, kebijakan ini juga harus seimbang agar tidak terlalu membebani maskapai yang sedang tumbuh dan tetap mendorong inovasi serta kompetisi sehat dalam industri penerbangan.

Dampak kepailitan Batavia Air juga menjadi peringatan bagi sektor lain di luar industri penerbangan. Ini menunjukkan betapa pentingnya menjaga keseimbangan antara ambisi bisnis dan keberlanjutan operasional. Kasus ini sering dijadikan bahan studi di lingkungan akademis dan bisnis untuk menggambarkan kompleksitas tantangan yang dihadapi perusahaan besar dalam menghadapi persaingan global, tekanan eksternal, dan risiko internal. Selain itu, bagi masyarakat, kasus ini menjadi pelajaran tentang bagaimana ketidakstabilan di satu sektor bisnis dapat menciptakan efek domino yang luas, memengaruhi ribuan karyawan, mitra bisnis, penumpang, bahkan ekonomi nasional secara keseluruhan. Dalam jangka panjang, kepailitan

Batavia Air memberikan momentum bagi industri penerbangan Indonesia untuk lebih fokus pada keberlanjutan. Maskapai lain dapat belajar dari kegagalan Batavia Air untuk memperkuat manajemen keuangan mereka, mengadopsi strategi yang lebih hati-hati dalam ekspansi, dan meningkatkan efisiensi operasional untuk bertahan dalam pasar yang sangat kompetitif. Di sisi lain, peristiwa ini juga dapat menjadi motivasi bagi pemerintah untuk terus meningkatkan infrastruktur dan dukungan bagi industri penerbangan, sehingga menciptakan ekosistem yang lebih stabil dan berkelanjutan bagi semua pihak. Dengan belajar dari kasus Batavia Air, diharapkan industri penerbangan Indonesia dapat tumbuh lebih sehat dan kuat di masa mendatang

Prosedur Hukum Dagang dalam Penanganan Kasus Kepailitan Batavia Air

Prosedur hukum kepailitan di Indonesia diatur dalam Undang-Undang No. 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU). UU Kepailitan mengatur tentang pengajuan permohonan pailit, tata cara pengadilan pailit, hak dan kewajiban debitur dan kreditur, serta mekanisme likuidasi dan reorganisasi perusahaan. Prosedur PKPU melibatkan pengajuan permohonan kepada pengadilan, penunjukan pengurus PKPU, negosiasi dengan kreditur, dan persetujuan pengadilan terhadap rencana restrukturisasi. Pengaturan yang jelas dan efektif dalam kepailitan dan PKPU memberikan perlindungan bagi debitur, kreditur, dan pemegang saham, serta mendorong restrukturisasi dan kelangsungan usaha yang berkelanjutan (Ginting, 2018). Dalam kasus ini, penyelesaian kasus kepailitan Batavia Air diputuskan untuk ditangani oleh empat kurator yang ditunjuk oleh Pengadilan Niaga Pusat karena kewenangan beralih. Prosedur dalam penyelesaian sengketa kepailitan ini melibatkan beberapa tahapan utama, yaitu :

1. Pengajuan Permohonan Kepailitan

Permohonan pailit adalah proses di mana seorang debitur atau kreditur mengajukan permohonan kepada pengadilan untuk menyatakan bahwa debitur tidak mampu membayar utang-utangnya yang sudah jatuh tempo (Ramadhan, 2024). Berdasarkan Pasal 2 UU No. 37 Tahun 2004, permohonan dapat diajukan oleh debitur, kreditur, atau pihak lain yang berkepentingan. Dalam kasus Batavia Air, permohonan ini diajukan oleh salah satu kreditur yaitu International Lease Finance Corporation (ILFC) yang diajukan di Pengadilan Niaga Pusat pada tanggal 20 Desember 2012 (Liputan6.com, 2013). Dengan diajukannya permohonan pailit, pengadilan akan memeriksa keadaan keuangan debitur, melibatkan pengurus pailit yang ditunjuk, dan mengawasi proses likuidasi atau reorganisasi perusahaan untuk membayar utang-utang yang belum dilunasi.

2. Penyampaian Pernyataan Permohonan Pailit

Permohonan pengajuan pailit diajukan kepada pengadilan melalui panitera. Panitera mendaftarkan permohonan kepailitan kepada ketua pengadilan niaga dalam jangka waktu paling lambat dua hari sejak tanggal permohonan didaftarkan (Hartati, 2020, 155-171). Hari sidang akan ditetapkan dalam jangka waktu paling lambat tiga hari setelah tanggal permohonan didaftarkan. Hal tersebut tertera dalam Pasal 6 ayat (4) dan (5) UU No. 37 Tahun 2004.

3. Sidang Pemeriksaan Permohonan Kepailitan

Sidang pemeriksaan permohonan kepailitan diselenggarakan dalam jangka waktu paling lambat 20 hari setelah tanggal permohonan didaftarkan. Permohonan pernyataan pailit

dikabulkan oleh hakim apabila fakta atau keadaan secara sederhana terbukti memenuhi persyaratan pailit. Hal tersebut tertera dalam Pasal 6 ayat (6) dan Pasal 8 ayat (4) UU No. 34 Tahun 2004.

4. Pemanggilan Debitur dan Kreditur oleh Pengadilan

Sebagaimana dijelaskan dalam Pasal 8 ayat (1) huruf a dan b, debitur wajib dipanggil oleh pengadilan jika permohonan pailit diajukan oleh kreditur, Kejaksaan, Bank Indonesia, Badan Pengawas Pasar Modal, atau Menteri Keuangan. Selain itu, kreditur bisa dipanggil pengadilan apabila pernyataan pailit diajukan oleh debitur dan terdapat keraguan dalam persyaratan pailit yang perlu dipenuhi. Pemanggilan tersebut dilakukan oleh juru sita dengan surat kilat tercatat paling lambat tujuh hari sebelum sidang pemeriksaan pertama diselenggarakan. Hal tersebut dijelaskan dalam Pasal 8 ayat (2) UU No. 37 Tahun 2004.

5. Putusan Kepailitan

Dalam putusan pailit terdapat beberapa akibat hukum bagi debitur pailit, salah satunya berakibat pada kewenangan berbuat debitur pailit dalam bidang hukum harta kekayaan (Hanif, 2020). Dalam putusan pailit ini, pengadilan niaga akan memutuskan apakah debitur dinyatakan pailit atau tidak. Berdasarkan Pasal 8 ayat (5) dinyatakan bahwa Putusan pengadilan atas permohonan pernyataan pailit harus diucapkan paling lambat 60 hari setelah tanggal permohonan pernyataan pailit didaftarkan. Jika Batavia Air dinyatakan pailit, maka pengadilan akan menunjuk kurator untuk mengelola aset-aset debitur. Dari kasus Batavia Air, tuntutan pailit telat diajukan semenjak 20 Desember 2012 dan diputuskan pailit pada tanggal 30 Januari 2013. Penyelesaian pailit Batavia Air telah diputuskan oleh Pengadilan Niaga untuk diurus oleh empat kurator, antara lain Turman M Panggabean, Permata Nauli Daulay, Andra Reinhard Pasaribu, dan Alba Sumahadi.

6. Pembacaan Putusan

Dalam putusan mengenai permohonan pernyataan pailit, pertimbangan hukum yang menjadi dasar harus dijelaskan secara detail di dalamnya. Keputusan tersebut juga harus mencakup pendapat dari Majelis Hakim, yang harus disampaikan dalam persidangan yang terbuka untuk umum dan dapat dilaksanakan terlebih dahulu, meskipun ada upaya hukum terhadap keputusan tersebut (Ramadhan, 2024). Hal tersebut dijelaskan dalam Pasal 8 ayat (7) UU No. 37 Tahun 2004.

Dalam Undang-undang No. 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (UUK-PKPU) tersebut mengatur syarat dan putusan pailit, prosedur permohonan dan pelaksanaan kepailitan, tugas kurator, pembatalan perbuatan hukum debitur, serta pelaporan kepada pengadilan. Undang-undang ini juga menetapkan peran pengadilan dalam memutuskan permohonan pailit dan menunjuk kurator yang mengurus serta membagikan aset debitur kepada kreditur (anugrahdwi, 2023).

Untuk memastikan bahwa kegiatan dagang dilakukan secara sah dan etis, setiap prosedur yang dilakukan harus mematuhi peraturan undang-undang yang berlaku. Kepatuhan dalam regulasi hukum dagang ini mencakup bagaimana peraturan dan undang-undang perdagangan dijalankan sesuai semestinya, bagaimana kepatuhan terhadap pengelolaan keuangan, dan sebagainya. Maka dari itu, setiap badan usaha diharapkan dapat mematuhi ketentuan yang ada, baik dalam menjalankan usaha maupun ketika mengalami kesulitan keuangan yang dapat mengarah pada kebangkrutan.

Pengajuan permohonan pailit sebagaimana yang dijelaskan dalam UU No. 37 Tahun 2004, permohonan pailit dapat diajukan oleh debitur atau kreditur ketika debitur tidak mampu membayar utangnya yang telah jatuh tempo dan dapat ditagih. Dalam kasus Batavia Air, dua krediturnya mengajukan permohonan pailit karena Batavia Air dianggap tidak mampu membayar utangnya yang sudah jatuh tempo. Pengadilan niaga kemudian memeriksa bukti-bukti yang ada dan memutuskan bahwa Batavia Air dalam keadaan pailit. Proses tersebut menunjukkan bahwa Batavia Air patuh terhadap mekanisme hukum yang ada. Selain itu Pengadilan Niaga bertindak sesuai dengan hukum yang berlaku dalam memproses permohonan pailit dan memutuskan status pailit Batavia Air.

Selain itu, kepatuhan terhadap hukum dagang juga mencakup bagaimana perusahaan mengelola keuangannya. Salah satu alasan utama mengapa Batavia Air dinyatakan pailit adalah karena ketidakmampuan perusahaan untuk mengelola utangnya dengan baik. Menumpuknya utang mungkin disebabkan karena lemahnya manajemen keuangan dalam Batavia Air. Batavia Air dinyatakan pailit karena tidak mampu membayar utang-utangnya dalam USD 4,68 Juta yang muncul akibat perjanjian perbaikan pesawat yang tertuang dalam Agreement on Overhaul and Repair pada 19 April 2007 dan 12 Mei 2008 (HENDRA, 2023). Selain itu Batavia Air juga dianggap melakukan pelanggaran terhadap prinsip *Good Corporate Governance* (GCG) karena terindikasi tidak cukup transparan dalam laporan keuangannya (Kementerian Perhubungan Republik Indonesia, 2013).

Peran direksi dalam menjaga keberlanjutan usaha dan memastikan kepatuhan terhadap peraturan hukum juga penting. Dalam konteks Batavia Air, tanggung jawab ini melibatkan cara mereka menanggapi situasi keuangan yang memburuk dan apakah mereka telah melakukan langkah-langkah yang tepat untuk menyelamatkan perusahaan sebelum dinyatakan bangkrut. Apabila didapati bahwa anggota dewan direksi tidak bertindak dengan baik atau bahkan melakukan perbuatan yang merugikan perusahaan, hal tersebut bisa dianggap sebagai pelanggaran hukum dan berpotensi menimbulkan gugatan hukum tambahan (HENDRA, 2023). Hal tersebut tertera dalam Pasal 104 ayat (2) dan (3) UUPT, maka mereka secara tanggung renteng bertanggung jawab atas seluruh kewajiban yang tidak terlunasi dari harta pailit tersebut.

Dalam menyelesaikan kasus kepailitan seringkali menggunakan proses litigasi di pengadilan yang memakan waktu cukup lama dan memicu ketegangan antar pihak-pihak terkait. Namun, terdapat juga proses penyelesaian yang menggunakan proses di luar jalur litigasi seperti perdamaian dan mediasi. Metode ini bertujuan untuk mencapai kesepakatan yang saling menguntungkan untuk kedua belah pihak. Berdasarkan Undang-Undang Kepailitan, proses permohonan kepailitan dapat dilakukan melalui beberapa alternatif, yaitu :

1. Perdamaian

Debitur yang telah dinyatakan pailit oleh Pengadilan Niaga memiliki hak untuk mengajukan rencana perdamaian kepada kreditur. Hal ini diatur dalam Pasal 144 sampai Pasal 177 UU No. 37 Tahun 2004 yang menyatakan bahwa pengajuan rencana perdamaian diajukan debitur paling lambat delapan hari sebelum rapat pencocokan utang. Namun, apabila perdamaian atau pengesahan perdamaian ditolak, debitur pailit tidak dapat menawarkan perdamaian sebagaimana ditegaskan dalam SEMA No. 5 Tahun 2021 (SIP Law Firm, 2023). Dalam proses perdamaian juga masih memerlukan keterlibatan pengadilan untuk menjadikan sah dan mengikat, selain itu, pengadilan akan menilai apakah kesepakatan tersebut adil dan layak bagi semua pihak

2. Mediasi

Menurut Pasal 1 angka 1 Peraturan MA RI No. 1 Tahun 2016 tentang Prosedur Mediasi di Pengadilan, Mediasi adalah cara penyelesaian sengketa melalui proses perundingan untuk memperoleh kesepakatan para pihak dengan dibantu oleh Mediator. Mediasi merupakan salah satu alternatif penyelesaian sengketa, termasuk didalamnya adalah persengketaan dalam pembagian harta pailit oleh kurator sebagai organ yang bertugas untuk mengurus dan membereskan harta pailit debitur kepada para krediturnya. Mediator disini haruslah bersifat netral, independen, dan menjaga kerahasiaan sengketa para pihak. Mediasi yang dilakukan kurator mempunyai tujuan agar para pihak dapat duduk bersama, berdiskusi, dan membicarakan kepentingan masing-masing pihak agar proses akhir kepailitan dapat berjalan baik dan proporsional (Kartoningrat & Andayani, 2018).

Keberhasilan dari beberapa cara alternatif ini bergantung pada kerjasama antara pihak-pihak yang terlibat untuk menciptakan komunikasi yang lebih terbuka dan penyelesaian yang lebih cepat. Karena dengan mempertimbangkan semua faktor yang ada, pihak-pihak yang terlibat dapat meningkatkan kemungkinan penyelesaian yang adil dan efektif, serta mengoptimalkan hasil dari proses penyelesaian sengketa yang lebih menguntungkan untuk kedua belah pihak.

KESIMPULAN

Berdasarkan apa yang telah diuraikan diatas, maka dalam hal ini dapat ditarik kesimpulan sebagai berikut:

1. Kepailitan berasal dari kata "*faillite*" dalam bahasa Prancis yang berarti kegagalan membayar utang, dan sering disamakan dengan kebangkrutan. Namun, keduanya memiliki perbedaan mendasar; kebangkrutan biasanya merujuk pada kerugian terus-menerus yang dialami oleh suatu perusahaan hingga akhirnya bangkrut, sementara kepailitan lebih fokus pada ketidakmampuan debitur untuk membayar utang yang telah jatuh tempo, meskipun perusahaan mungkin masih beroperasi dengan baik. Kepailitan melibatkan penyitaan umum atas seluruh aset debitur untuk membayar utang kepada para kreditur secara adil, sesuai dengan pengawasan pengadilan. Prosedur hukum kepailitan di Indonesia diatur dalam UU No. 37 Tahun 2004, yang menyebutkan bahwa permohonan pailit dapat diajukan oleh debitur sendiri, kreditur, atau lembaga tertentu seperti Bank Indonesia, BAPEPAM, dan lainnya. Pengadilan niaga memiliki kewenangan untuk memutus perkara kepailitan, dan prosesnya melibatkan beberapa tahapan, termasuk pendaftaran permohonan, sidang, dan upaya hukum seperti kasasi dan peninjauan kembali. Setelah kepailitan berakhir, debitur memiliki hak untuk mengajukan rehabilitasi guna menghapus status pailit dan memulai kembali usahanya, yang mencerminkan prinsip debt forgiveness, yaitu pengampunan utang yang diberikan oleh kreditur kepada debitur yang kesulitan keuangan.
2. Batavia Air, maskapai penerbangan swasta Indonesia yang didirikan pada tahun 2002 oleh Yudiawan Tansari, mengalami kepailitan pada 30 Januari 2013 akibat utang yang menumpuk, termasuk utang sewa pesawat sebesar US\$ 4,68 juta kepada International Lease Finance Corporation (ILFC) yang jatuh tempo pada 13 Desember 2012. Meskipun awalnya berkembang pesat dengan lebih dari 50 rute penerbangan, manajemen keuangan yang buruk, ekspansi yang terlalu agresif, dan tingginya biaya operasional menjadi faktor penyebab

kepailitan. Proses hukum dimulai ketika ILFC mengajukan permohonan pailit, yang kemudian diterima oleh Pengadilan Niaga Jakarta Pusat, mengakibatkan penghentian seluruh operasi penerbangan pada 31 Januari 2013. Dampak dari kepailitan ini sangat signifikan, termasuk kesulitan bagi kreditur dalam mengembalikan utang, pemutusan hubungan kerja bagi lebih dari 1.000 karyawan, dan hilangnya kepercayaan konsumen terhadap industri penerbangan Indonesia.

3. Proses kepailitan di Indonesia diatur dalam UU No. 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan PKPU, yang mencakup tahapan pengajuan permohonan pailit, penyampaian pernyataan, sidang pemeriksaan, pemanggilan pihak terkait, dan putusan kepailitan. Selain itu, penyelesaian kepailitan juga dapat dilakukan melalui perdamaian atau mediasi untuk menghindari proses litigasi yang lama. Keberhasilan alternatif ini bergantung pada kerjasama dan komunikasi antara pihak-pihak terkait. Di sisi lain, kepatuhan terhadap regulasi hukum juga penting bagi perusahaan, seperti terlihat dalam kasus Batavia Air yang dinyatakan pailit karena gagal membayar utang. Kegagalan manajemen keuangan dan transparansi dianggap melanggar prinsip Good Corporate Governance (GCG). Direksi perusahaan juga bertanggung jawab atas kelangsungan usaha dan kepatuhan hukum karena beberapa hal tersebut bisa dianggap sebagai pemicu suatu perusahaan mengalami kepailitan.

DAFTAR PUSTAKA

Jurnal dan Buku

- Anggita Puspa Dewi & Sigit Prihanto Utomo. (2014). *Analisis Penyebab Kepailitan Maskapai Penerbangan: Studi Kasus Batavia Air*. Jurnal Manajemen Indonesia, 14(1), 15-30. Diakses dari <https://journal.untar.ac.id/index.php/jmie/article/view/1754>
- Adi Nugroho, Susanti. (2018). *Hukum Kepailitan Dalam Kepailitan Di Indonesia Dalam Teori Dan Praktik Serta Penerapan Hukumnya*. Jakarta : Pranadamedia Group.
- Bursadvocates. *Prosedur pengajuan kepailitan*. Diakses pada 30 Agustus 2024, dari <https://bursadvocates.com/prosedur-pengajuan-kepailitan/>
- Direktorat Jenderal Kekayaan Negara. (2022, 1 Februari). *Kepailitan dan akibat kepailitan terhadap kewenangan debitur pailit dalam bidang hukum kekayaan*. Diakses pada 30 Agustus 2024, dari <https://www.djkn.kemenkeu.go.id/artikel/baca/13451/Kepailitan-dan-Akibat-Kepailitan-Terhadap-Kewenangan-Debitur-Pailit-Dalam-Bidang-Hukum-Kekayaan.html>
- Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (2013, 1). *Pailit Batavia Air berhenti operasi*. Diakses pada 09 01, 2024, dari <https://dephub.go.id/post/read/pailit-batavia-air-berhenti-operasi-16005>
- Elyta Ras Ginting. (2018). *Hukum Kepailitan: Teori Kepailitan*. Jakarta Timur: Sinar Grafika.
- Hartati, L. (2020). *Peran dan kewenangan hakim pengawas dalam proses kepailitan*. Jurnal Yudisial, 13(2), 155-171. Diakses pada 1 September 20
- Hendra, H. (2023, 12 2). *Proses kepailitan dan tanggung jawab pengurus terhadap perseroan putusan No. 77/Pailit/2012/PN.Niaga.JKT*. DATIN Law Jurnal, 4(2722-9262), 1-3. Diakses pada 09 01, 2024, dari <https://ojs.umb-bungo.ac.id/index.php/DATIN/article/download/1227/1038>
- Hendra, H. (2023). *Proses kepailitan dan tanggung jawab pengurus terhadap perseroan putusan No. 77/Pailit/2012/PN. Niaga. JKT*. DATIN Law Jurnal, 4(2).
- Hidayat, R. (2014). *Industri penerbangan Indonesia: Tantangan dan peluang*. Jakarta: Penerbit Nusantara

- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2013). *Terkait Keuangan Batavia Air, Pemerintah Tidak Bisa Intervensi*. Retrieved September, 2024, from <https://dephub.go.id/post/read/terkait-keuangan-batavia-air-pemerintah-tidak-bisa-intervensi-56388>
- Liputan6.com. (2013, 6 Februari). *Kronologi pailit Batavia Air*. Diakses pada 30 Agustus 2024, dari <https://www.liputan6.com/bisnis/read/500406/kronologi-pailit-batavia-air>
- Munir Fuady. (2002). *Hukum Pailit*. Bandung: Citra Aditya Bakti.
- Nugroho, S. A., & Sh, M. H. (2018). *Hukum kepailitan di Indonesia: dalam teori dan praktik serta penerapan hukumnya*. Kencana.
- Retnaningsih, S., & Ikhwansyah, I. (2017). *Legal status of individual bankrupt debtors after termination of bankruptcy and rehabilitation under Indonesian bankruptcy law*. *Indonesian Law Review*, VII, 87.
- Rochmawanto, M. (2015). *Upaya Hukum dalam Perkara Kepailitan*. *Jurnal Independent*, 3(2), 25-35.
- R. Subekti. (1995). *Pokok-pokok Hukum Dagang*. Jakarta: Intermasa.
- Syah, R. (2018). *Mediasi sebagai alternatif dalam pengurusan dan pemberesan harta pailit oleh kurator*. Diakses pada 1 September 2024, dari <https://www.neliti.com/id/publications/276889/mediasi-sebagai-alternatif-dalam-pengurusan-dan-pemberesan-harta-pailit-oleh-kur>
- Universitas Muhammadiyah Sumatera Utara. *Pailit dan dasar hukum kepailitan*. Diakses pada 31 Agustus 2024, dari <https://pascasarjana.umsu.ac.id/pailit-dan-dasar-hukum-kepailitan/>

Undang - Undang

Undang-Undang No. 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan