

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

SKRIPSI

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

HALAMAN PERSETUJUAN

Judul Skripsi : ANALISIS YURIDIS TERHADAP PERATURAN PERLINDUNGAN HUKUM BAGI KONSUMEN DALAM PERKARA KEPAILITAN PERUSAHAAN PENERBANGAN

Identitas Penulis :

- a. Nama : TRIAS RUMIASIH**
- b. NIM : 105010100111095**
- c. Konsentrasi : HUKUM EKONOMI DAN BISNIS**

Jangka Waktu Penelitian : 4 bulan

Disetujui pada tanggal : 13 Maret 2014

Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping

Dr. Sri Lestarringsih, SH., Mhum

Djumikasih, SH., Mhum.

NIP. 19681102 199003 2 001

NIP. 19721130 199802 2 001

**Mengetahui,
Ketua Bagian
Hukum Perdata**

Siti Hamidah, SH., M.M

NIP. 19660622 199002 2 001

HALAMAN PENGESAHAN

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

Oleh :

TRIAS RUMIASIH

105010100111095

Skripsi ini telah disahkan oleh Majelis Penguji pada tanggal :

Ketua Majelis Penguji

Anggota

Prof.Dr. Suhariningsih, SH. MS.

NIP. 19500526 198002 2 001

Anggota

Djumikasih, SH. MHum.

NIP. 19721130 199802 2 001

Mengetahui,
Dekan Fakultas Hukum

Dr. Sihabudin, SH. MH.

NIP. 19591216 198503 1 001

Siti Hamidah, SH. MM

NIP. 19660622 199002 2 001

Anggota

Yenni Eta Widyanti, SH. MH.

NIP. 19790603 200812 2 002

Ketua Bagian Hukum Perdata

Siti Hamidah, SH. MM.

NIP. 19660622 199002 2 001

KATA PENGANTAR

Segala puji penulis panjatkan hanya kehadirat Allah SWT, yang telah memberikan Rahmat dan Karunia yang tiada henti sehingga penulis dapat menyelesaikan penulisan Skripsi ini dengan judul **“Analisis Yuridis Terhadap Peraturan Perlindungan Hukum Bagi Konsumen Dalam Perkara Kepailitan Perusahaan Penerbangan.”**

Penyusunan skripsi ini tidak terlepas dari bantuan dan dorongan dari beberapa pihak yang telah banyak berkontribusi baik dalam bentuk materiil maupun secara moril. Untuk itu penulis ingin menyampaikan terimakasih kepada pihak-pihak dibawah ini, yaitu :

1. Bapak Dr. Sihabudin, SH., MH., selaku Dekan Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang;
2. Ibu Siti Hamindah, SH., MM., selaku Ketua Bagian Hukum Perdata;
3. Ibu Dr. Sri Lestarringsih S.H.,Mhum.,(Alm) selaku Dosen Pembimbing Utama yang telah membantu penulis menentukan dasar berfikir dan memberi semangat kepada penulis, semoga amal ibadah beliau diterima Allah SWT.
4. Ibu Djumikasih S.H.,MHum., selaku dosen Pembimbing Pendamping yang telah banyak memberikamn masukan kritik dan saran serta memberikan semangat kepada penulis dalam penyelesaian skripsi ini;

5. Bapak dan Ibu dosen Fakultas Hukum Universitas Brawijaya yang telah dengan sabar memberikan ilmunya pada penulis sampai pada tahap penulisan skripsi;
6. Kedua orang tua penulis atas limpahan kasih sayang, semangat, kerja keras dan doa yang tiada henti terucap sehingga penulis dapat memperoleh gelar kesarjanaan;
7. Kakak tercinta Eka Susi Winarsih, yang selalu ada disaat penulis membutuhkan teman dan kehangatan keluarga;
8. Sahabat Penulis Lutviatul Mufidah dan Ita Sucihati, yang selalu berbagi segala hal, memberikan semangat, mengingatkan dan mendengarkan keluh kesah selama masa perkuliahan dan penyelesaian skripsi ini;
9. Saudara-saudaraku, Lek Supri, Bulek Woni, Mas Sulistyono, Mas Helen, Mbak Juwita dan Adi Suseno atas dukungan, nasehat dan doa kepada penulis.
10. Sahabat-sahabat seperjuangan Penulis dari SMA : Ainun, Novita Agustin, Sony Damalan, Gandis, dan Candra Arif
11. Keluarga besar BKBH FHUB (Biro Konsultasi dan Bantuan Hukum), Teman-teman Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Angkatan 2010 dan teman-teman BLC 2010 yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu, terimakasih atas doa dan dukungan yang selama ini telah diberikan kepada penulis.

12. Pihak-pihak lain yang berperan dalam terselesainya skripsi ini, yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu terima kasih atas bantuan dan dukunganya pada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari sempurna, sehingga saran dan kritik selalu penulis harapkan untuk memperbaiki skripsi ini. Tidak lupa penulis memohon maaf apabila terdapat kekurangan dan kesalahan serta berharap semoga skripsi ini bermanfaat bagi semua pihak.

Malang, Maret 2014

Penulis



DAFTAR ISI

Lembar Persetujuan	i
Lembar Pengesahan	ii
Kata Pengantar	iii
Daftar Isi	vi
Daftar Tabel.....	ix
Daftar Lampiran.....	x
Abstraksi	xi
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Rumusan Masalah	9
C. Tujuan Penelitian.....	9
D. Manfaat Penelitian.....	10
E. Sistematika Penulisan	11
BAB II KAJIAN PUSTAKA	
A. Kajian Umum Tentang Perlindungan Hukum Konsumen	13
1. Pengertian Perlindungan Hukum Konsumen	13
2. Prinsip-prinsip Pertanggungjawaban Pelaku Usaha Terhadap Konsumen.....	15
3. Hak dan Kewajiban Konsumen.....	19
4. Hak dan Kewajiban Pelaku Usaha	22
5. Perlindungan Konsumen Transportasi Udara	24



B.	Kajian Umum Tentang Kepailitan.....	29
1.	Pengertian Kepailitan.....	29
2.	Prinsip-prinsip dalam Kepailitan.....	31
3.	Syarat-syarat Pengajuan dalam Perkara Kepailitan.....	33
4.	Subjek Hukum dalam Perkara Kepailitan.....	33
5.	Jenis-jenis Kreditur dalam Kepailitan	36
6.	Akibat Hukum Perkara Kepailitan	41
C.	Kajian Umum Tentang Pengangkutan Udara.....	45
1.	Pengertian Pengangkutan Udara	45
2.	Pihak-pihak dalam Usaha Pengangkutan Udara	46
3.	Hak dan Kewajiban Para Pihak dalam Usaha Pengangkutan Udara	47
BAB III	METODE PENELITIAN	
A.	Jenis Penelitian.....	52
B.	Pendekatan Penelitian	52
C.	Jenis Dan Sumber Bahan Hukum.....	54
D.	Teknik Memperoleh Bahan Hukum	55
E.	Teknik Analisis Bahan Hukum	56
F.	Definisi Konseptual	57
BAB IV	PEMBAHASAN	
A.	Analisis Peraturan Terkait Perlindungan Hukum bagi Konsumen dalam Perkara Kepailitan perusahaan Penerbangan	59
1.	Perlindungan hukum bagi konsumen dalam Undang-undang Perlindungan Konsumen (UUPK)	60

2.	Perlindungan Hukum bagi konsumen dalam Undang-undang Penerbangan (UU Penerbangan).....	69
3.	Perlindungan Hukum Bagi Konsumen dalam Undang-undang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (UU Kepailitan)	74
4.	Dampak Perkara Kepailitan dan PKPU Perusahaan Penerbangan Bagi Konsumen	89
B.	Alternatif Perumusan Tentang Peraturan Perlindungan Hukum Bagi Konsumen Dalam Perkara Kepailitan Perusahaan Penerbangan	100
BAB V PENUTUP		
A.	Kesimpulan	112
B.	Saran	113

DAFTAR PUSTAKA

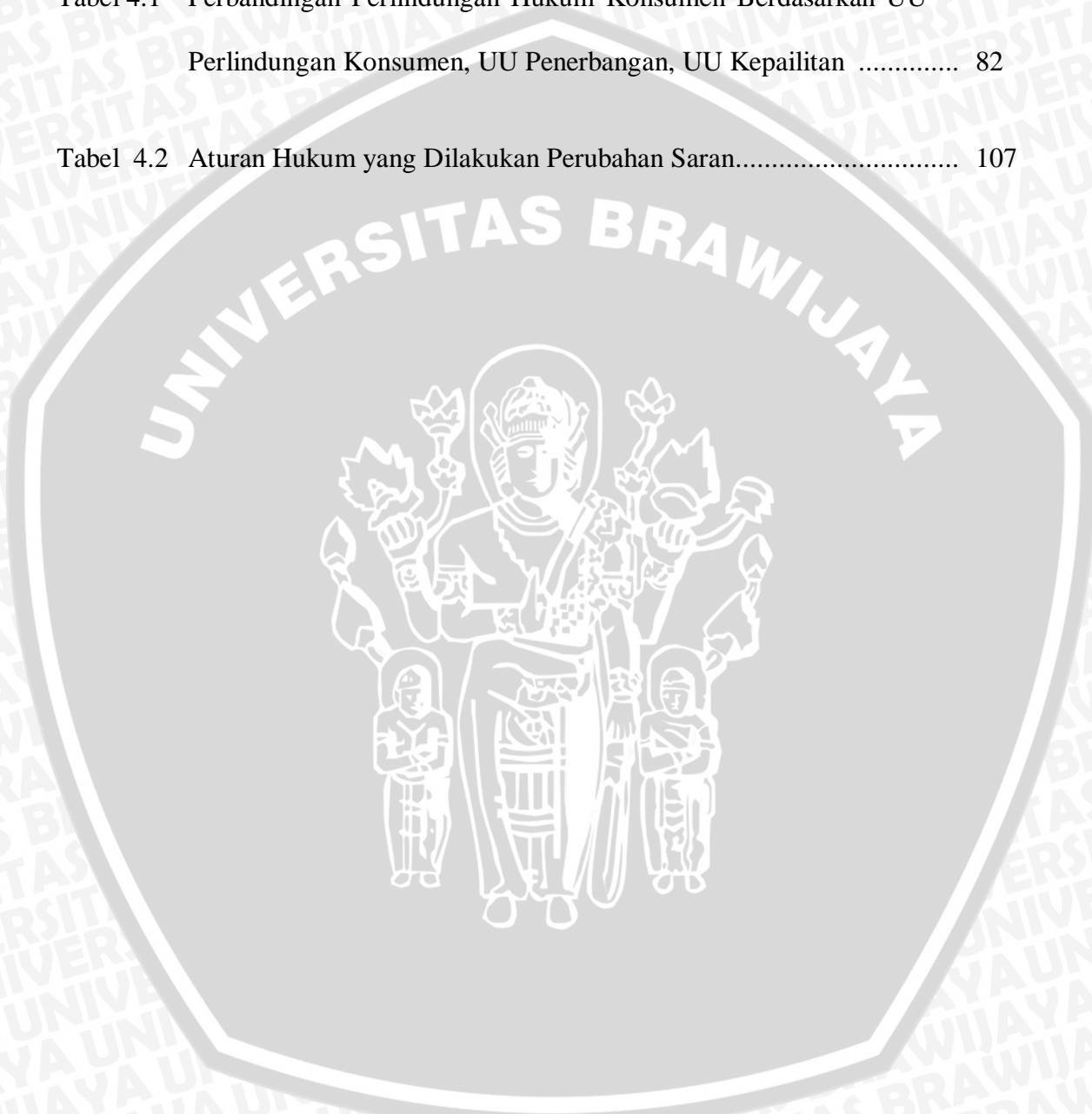
LAMPIRAN



DAFTAR TABEL

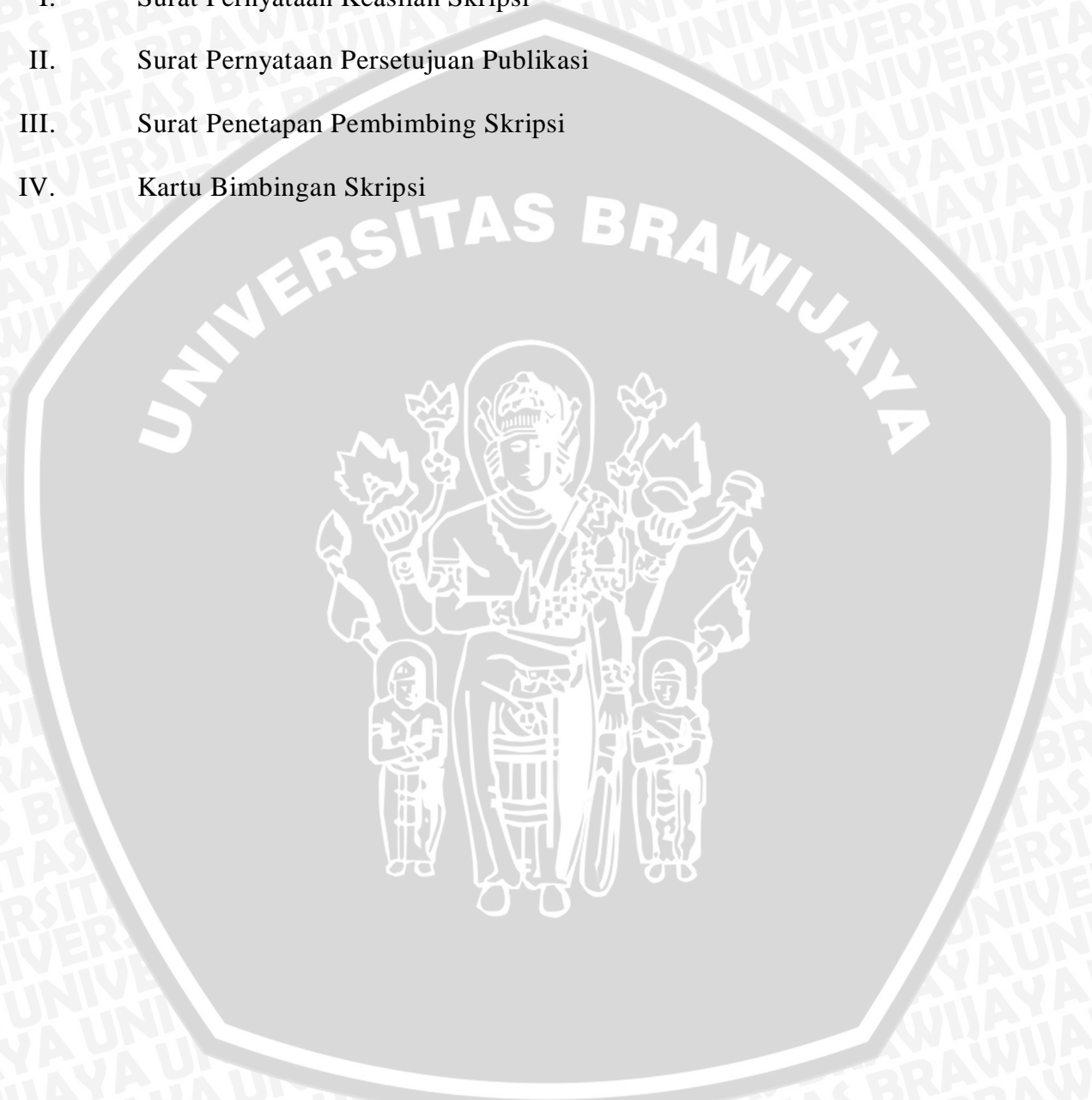
Tabel 4.1 Perbandingan Perlindungan Hukum Konsumen Berdasarkan UU
Perlindungan Konsumen, UU Penerbangan, UU Kepailitan 82

Tabel 4.2 Aturan Hukum yang Dilakukan Perubahan Saran..... 107



DAFTAR LAMPIRAN

- I. Surat Pernyataan Keaslian Skripsi
- II. Surat Pernyataan Persetujuan Publikasi
- III. Surat Penetapan Pembimbing Skripsi
- IV. Kartu Bimbingan Skripsi



RINGKASAN

TRIAS RUMIASIH, Hukum Ekonomi dan Bisnis, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya Malang, Maret 2014, Analisis Yuridis Terhadap Peraturan Perlindungan Hukum Bagi Konsumen Dalam Perkara Kepailitan Perusahaan Penerbangan, Dr. Sri Lestariningsih S.H.,MHum, Djumikasih S.H.,MHum.

Dalam penulisan ini, penulis membahas tentang kedudukan dan hak-hak konsumen pada saat terjadi perkara kepailitan perusahaan penerbangan yang di atur dalam Undang-undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, Undang-undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan Undang-undang No. 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU). Karena perlu ditinjau lebih lanjut peraturan mana yang digunakan dalam pemenuhan hak-hak konsumen pada saat kepailitan perusahaan penerbangan.

Berdasarkan hal tersebut diatas, penulis mengangkat 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?

Penulisan ini menggunakan metode yuridis normatif dengan metode pendekatan Perundang-undangan (*statute Approach*) dan pendekatan konsep (*Conseptual Approach*).

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 pada saat terjadi kepailitan 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. Sehingga perlu adanya alternatif perumusan peraturan kepailitan perusahaan penerbangan agar dapat lebih menjamin perlindungan konsumennya. Alternatif perubahan tersebut meliputi penambahan materi baru pada Undang-undang Perlindungan Konsumen, Undang-undang Penerbangan dan Undang-undang Kepailitan. Perubahan tersebut meliputi penambahan hak-hak konsumen dan kewajiban perusahaan penerbangan untuk tetap melayani konsumennya pada saat perusahaan penerbangan mengalami perkara kepailitan.

SUMMARY

TRIAS RUMIASIH, Business and Economic Law, Fakultas Of Law, University Of Brawijaya Malang, March 2014, Analysis of Juridical Regulation Consumer Protection Law For Aviation Company In Bankruptcy Case, Dr. Sri Lestariningsih S.H.,MHum, Djumikasih S.H.,MHum.

In this paper, the author discusses the status and rights of consumers during a airline bankruptcy case is set on Consumer Protection Act of 1999, The Flight Act of 2009 and Bankruptcy and Suspension of Payment Act of 2004. Because it is need to further review the rules which are used in the fulfillment of consumer rights in bankruptcy aviation corporation.

Based on the above, the authors raised the formulation of the problem: (1) How can the rules of law for consumer protection in the case of airline bankruptcy? (2) How the alternative formulation of the rules of legal protection in the case of airline bankruptcy in order to better guarantee legal protection for consumers?

This thesis used normative method with statute Approach and Conceptual Approach.

From the research that has been can know that the consumer made as unsecured creditors, the creditors whose claims are based on the final compliance on Bankruptcy and Suspension of Payment Act of 2004 due to the rights and status of consumers are not regulated on Consumer Protection Act of 1999 and The Flight Act of 2009. This is worsened 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 airline bankruptcy it is necessary to an alternative formulation of airline bankruptcy laws in order to better guarantee protection of consumers. The alternatives include the addition of new material on the Consumer Protection Act, Law Aviation and Bankruptcy Law. The revision includes the addition of consumer rights and obligations of the airlines to keep serving customers at the time of the airline experienced a bankruptcy case.

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Transportasi merupakan salah satu faktor pendukung kegiatan perekonomian dalam pembangunan Indonesia. Sejalan dengan berkembangnya perekonomian di Indonesia terutama dalam peningkatan produksi barang dan jasa, maka diperlukan adanya sarana guna menunjang mobilitas orang, barang dan jasa dari suatu tempat ke tempat yang lain guna memenuhi kebutuhan masyarakat. Salah satu sarana yang diperlukan untuk itu adalah pengangkutan. Sebagai negara kepulauan dan negara yang sedang berkembang dalam menjalin hubungan dengan luar negeri maka Indonesia sangat membutuhkan jasa pengangkutan untuk menghubungkan pulau yang satu dengan pulau yang lain dan negara lain. Keadaan seperti itulah yang mengakibatkan jasa pengangkutan menjadi sangat penting.¹ Salah satunya adalah moda transportasi udara, perkembangan dunia penerbangan Indonesia terus berkembang pesat terbukti dengan semakin meningkatnya pemakai jasa penerbangan.

Peningkatan dalam sektor penerbangan inilah yang menyebabkan industri penerbangan di Indonesia diminati oleh sejumlah pemilik modal. Terbukti terdapat beberapa maskapai penerbangan yang melayani rute

¹ Soekardono R, **Hukum Dagang Indonesia jilid 1**, Rajawali Press, Jakarta, 1981, hlm. 4.

penerbangan di Indonesia baik yang domestik maupun rute Internasional. Data dari Kementerian Perhubungan menunjukkan ada 22 maskapai penerbangan komersil yang aktif saat ini, tidak termasuk kargo dan pesawat carteran.²

Kondisi tersebut menyebabkan pasar di Indonesia sangat terbagi dan kompetitif. Untuk dapat bertahan maskapai penerbangan harus mampu bersaing dalam hal tarif penerbangan dan fasilitas. Maskapai penerbangan terpaksa untuk menjual tiket jauh di bawah biaya operasional untuk tetap berkompetisi dengan maskapai penerbangan lainya.³ Maskapai-maskapai yang lebih kecil kekurangan dana tunai besar yang dibutuhkan untuk mempertahankan biaya yang menimbulkan kerugian, dan uang untuk membeli tempat mendarat dan pesawat baru. 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. Konsumen akan merasa khawatir apabila memesan tiket dalam rentang waktu lama. Karena

² <http://dishub.jakarta.go.id/> diakses pada 3 November 2013 (*online*)

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

adanya kekhawatiran maskapai penerbangan dipailitkan sebelum konsumen mendapat pemenuhan prestasi dari maskapai penerbangan.

Pemerintah Indonesia 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) dan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (UU Penerbangan). Kedua peraturan ini pada dasarnya bertujuan untuk memberikan perlindungan terhadap konsumen/pengguna jasa penerbangan.

Pengaturan mengenai perlindungan pengguna jasa penerbangan tersebut diatur dalam pasal 16 Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen yang menyebutkan bahwa pelaku usaha yang menawarkan barang dan/atau jasa melalui pesanan (dalam pembelian tiket) dilarang untuk tidak menepati janji atas suatu pelayanan dan/atau prestasi, dalam pasal 19 juga mengatur bahwa pelaku usaha bertanggungjawab untuk memberi ganti rugi atas kerugian yang diderita konsumen akibat mengkonsumsi barang dan/atau jasa yang diperdagangkan oleh pelaku usaha. Undang-undang ini bertujuan untuk meningkatkan harkat dan martabat konsumen serta kesadaran, pengetahuan, kepedulian, kemampuan dan kemandirian konsumen untuk melindungi dirinya serta menumbuh kembangkan sikap perilaku usaha yang bertanggung jawab.⁴

⁴ Dasar Menimbang Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen

Lebih khusus pengaturan Perlindungan Konsumen Perusahaan Penerbangan diatur dalam pasal 146 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan yang menjelaskan bahwa pengangkut bertanggungjawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional. Dalam peraturan ini juga diatur secara khusus dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 Tahun 2011 Tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara mengenai hak-hak yang di dapat oleh penumpang apabila tidak dipenuhinya kewajiban pengangkut dalam hal ini adalah perusahaan penerbangan.

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.⁵ Sehingga perusahaan sudah tidak berwenang untuk mengelola harta termasuk untuk memberikan ganti rugi berdasarkan Undang-undang Penerbangan maupun Undang-undang Konsumen kepada konsumennya karena pengurusannya jatuh pada kurator maka ganti kerugian didasarkan pada Undang-undang Mengenai Kepailitan.

⁵Ricardo 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, hlm.15

Undang-undang Nomor 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Pembayaran Utang sebenarnya berlaku asas umum yang dinyatakan dalam pasal 1131 dan pasal 1132 Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHP), yaitu asas *paritas Creditorium*, yang artinya adalah bahwa semua kreditur mempunyai hak yang sama atas pembayaran, dan hasil pembayaran debitur pailit akan dibagikan secara proporsional menurut besarnya tagihan mereka, kecuali yang diberikan hak istimewa oleh undang-undang.⁶ Kreditur yang mempunyai kedudukan lebih tinggi dibanding yang lain, misalnya :⁷ kreditur yang memegang hak jaminan (kreditur yang dijamin/kreditur separatis), dan kreditur yang memiliki hak preferensi sesuai undang-undang. Berdasarkan pasal 36 Undang-undang No.37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan PKPU menyebutkan bahwa perjanjian timbal balik (dalam hal ini adalah perjanjian pengangkutan) yang belum terpenuhi ditempatkan sebagai kreditur konkuren yaitu kreditur yang pelunasan piutang-piutang mereka dicukupkan dari sisa penjualan/pelelangan harta pailit sesudah diambil bagian golongan separatis dan preferen. Dalam pasal Pasal 1132 KUHPerdata disebutkan bahwa sisa hasil penjualan harta pailit dibagi menurut imbangan besar kecilnya piutang para kreditur konkuren. Selain itu juga Konsumen sebagai pemegang tiket dikesampingkan juga oleh Negara sebagai pemungut pajak, berdasarkan pada pasal 21 ayat (3) dan ayat (4) dari Undang-undang Nomor 16 Tahun 2000 tentang perubahan kedua atas

⁶Triweka Rinanti, **Dilema Kreditur Separatis di Pengadilan Niaga**, Ctk Kedua, Jakarta, 2006, hlm. 43

⁷*Ibid.*

Undang-undang Nomor 6 Tahun 1983 Tentang Ketentuan Umum dan Tata Cara Perpajakan.

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 bisa mengakibatkan konsumen tidak memperoleh haknya sama sekali. Negara dirasa belum konsisten dalam menerapkan perlindungan konsumen terhadap rakyatnya terbukti dengan menjadi tidak terlindunginya hak-hak konsumen pengguna jasa penerbangan ketika perusahaan penyedia jasa tersebut dipailitkan.

Perlakuan kepada konsumen semestinya menjadi prioritas utama, mengingat maskapai penerbangan adalah perusahaan layanan publik.⁸

Konsumen memiliki kekuatan dalam sebuah industri khususnya perusahaan yang sifatnya pelayanan publik. Meskipun negara mengakui *costumer*

⁸http://www.ham.go.id/modul.php?md=mod_artikel&data=753326&modnews=3&mno w=0(diakses pada 10 November 2013)

sovereignty (kedaulatan Konsumen), akan tetapi nasib konsumen tak berdaulat saat menghadapi kepailitan. Hukum kepailitan ini seolah-olah mengesampingkan kepentingan konsumen yang sudah diakui negara melalui UU Perlindungan Konsumen.⁹

Sebagai contoh kasus kepailitan PT Metro Batavia, operator maskapai penerbangan Batavia Air. Batavia digugat pailit oleh *International Lease Finance Corporation (ILFC)*. Batavia memiliki utang sebesar 4.688.064,07 dollar AS atau setara lebih dari Rp 45 miliar kepada ILFC. 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 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.¹⁰ Dalam kepailitan tersebut Penumpang masuk kategori kreditur konkuren, dimana penyelesaian utangnya dilakukan secara *prorata*, karena untuk pembayaran utang yang mempunyai hak pertama adalah kreditur istimewa, yakni buruh atau pekerja dan pajak. Sehingga kecil kemungkinan pemegang atau pemilik tiket Batavia air mendapatkan apa yang menjadi haknya secara langsung baik berupa

⁹HukumOnline.com, 2013, **Nasib Konsumen dalam Kasus Kepailitan** (*online*), diakses di <http://www.hukumonline.com> (10 November 2013)

¹⁰Sudaryatmo, 2013, **Press Release: Nasib Konsumen Batavia Air Pasca Putusan Pailit** (*online*), diakses di <http://www.ylki.or.id> (3 November 2013)

penggantian uang (*refund*) maupun penggantian tiket untuk terbang ke tujuan dengan menggunakan maskapai penerbangan lain.

Kasus serupa juga pernah terjadi pada Kasus Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU) Mandala Airlines pada Januari 2011. Mandala memiliki kewajiban kepada pemegang tiket yang belum terbang. Semula 157.000 pemegang tiket, setelah diverifikasi menjadi 72.000 pemegang tiket. Untuk pengembalian uang tiket, utang Mandala mencapai Rp 27 milyar. Para pemegang tiket itu, termasuk kreditor konkuren. Mandala dilarang membayar utang kepada sebagian kreditor. Ini sesuai aturan yang berlaku, kecuali Mandala membayar ke seluruh kreditor dengan imbalan piutang masing-masing, maka pengembalian uang tiket kepada penumpang yang belum terbang tidak dapat dilakukan.¹¹ Pada saat itu, manajemen Mandala Airlines berjanji akan mengembalikan uang pembelian tiket konsumen. Namun hingga kini kabar pengembalian tiket belum terdengar.¹²

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. Hal ini menunjukkan bahwa pemerintah tidak konsisten dalam memberikan pengaturan mengenai perlindungan konsumen khususnya pada saat perusahaan penyedia jasa publik

¹¹Herdaru Purnomo, "Tak Ada Gugatan Pailit, PN Jakpus Belum Terima PKPU Mandala", <http://finance.detik.com/read/2011/01/13/133740/1545677/4/tak-ada-gugatan-pailit-pn-jakpus-belum=terima-pkpu-manda>

¹²<http://www.hukumonline.com/nasib-konsumen-batavia-air-pasca-putusan-pailit.html> (*online*) diakses 3 November 2013

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. TUJUAN PENELITIAN

Suatu kegiatan penelitian sudah tentu mempunyai suatu tujuan yang jelas dan sudah pasti sebagai sasaran yang akan dicapai untuk pemecahan masalah yang dihadapi. Maka berdasarkan permasalahan yang telah dikemukakan di atas, tujuan penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui dan menganalisis Peraturan Perlindungan Hukum Bagi Konsumen dalam perkara kepailitan Perusahaan Penerbangan;

2. Untuk mengetahui dan menganalisis alternatif perumusan tentang peraturan perlindungan hukum dalam perkara kepailitan perusahaan penerbangan agar dapat lebih menjamin perlindungan hukum bagi konsumen.

D. MANFAAT PENELITIAN

Dalam melakukan penelitian ini, penulis mengharapkan ada manfaat yang dapat diambil. Adapun manfaat yang diharapkan dari penelitian ini antara lain:

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini dilakukan untuk lebih memahami peraturan hukum positif dan penerapannya serta memberikan sumbangan pemikiran tentang teori-teori yang berhubungan dengan perlindungan hukum terhadap konsumen dalam putusan kepailitan perusahaan penerbangan.

2. Manfaat Praktis.

- a. Bagi Pemerintah

Hasil penelitian diharapkan dapat dijadikan acuan oleh pemerintah dalam menerapkan peraturan perundang-undangan serta tata cara yang jelas dan terperinci dalam rangka melindungi konsumen dalam putusan pailit perusahaan penerbangan.

b. Bagi Konsumen Perusahaan Penerbangan

Hasil penelitian diharapkan dapat digunakan sebagai acuan bagi konsumen pengguna jasa transportasi udara dalam memperjuangkan hak-haknya dan perlindungan hukumnya apabila suatu perusahaan penerbangan dijatuhi putusan pailit.

c. Bagi Pelaku Usaha

Hasil penelitian ini diharapkan agar dapat memperhatikan nasib konsumen perusahaan penerbangan yang telah dijatuhi putusan pailit agar tidak ditelantarkan serta memberikan kepastian perlindungan hukum konsumen dalam putusan kepailitan perusahaan penerbangan.

E. SISTEMATIKA PENULISAN

Untuk mempermudah pemahaman keseluruhan hasil penelitian ini, maka penulis menyusun skripsi ini secara sistematis yang garis besarnya diuraikan sebagai berikut :

BAB I : PENDAHULUAN

Pada bab I berisi pendahuluan dari penelitian yang dilakukan penulis dengan memaparkan tentang latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, dan

sistematika penulisan.

BAB II : KAJIAN PUSTAKA

Pada bab II ini dipaparkan mengenai tinjauan umum terkait Perlindungan Konsumen, Tinjauan Tentang Kepailitan, Tinjauan Umum Tentang Penerbangan.

BAB III : METODE PENELITIAN

Pada bab III diuraikan mengenai jenis penelitian, pendekatan penelitian, jenis dan sumber bahan hukum, teknik memperoleh bahan hukum, dan teknik analisis bahan hukum yang digunakan dalam penulisan skripsi ini serta definisi konseptual.

BAB IV : HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Pada bab IV berisi hasil dan pembahasan dari penelitian yang dilakukan penulis dengan memaparkan analisa mengenai kedudukan konsumen dalam putusan kepailitan perusahaan penerbangan serta perlindungan hukum yang dapat diberikan kepada konsumen dalam putusan kepailitan perusahaan penerbangan.

BAB V : PENUTUP

Pada bab V ini diuraikan mengenai bagian akhir dari penelitian yang dipaparkan penulis yang berisi kesimpulan dari hasil penelitian dan pembahasan serta rekomendasi yang diberikan dari permasalahan yang ada.

BAB II

KAJIAN PUSTAKA

A. PERLINDUNGAN HUKUM KONSUMEN

1. Pengertian Perlindungan Hukum Konsumen

Dalam kamus besar Bahasa Indonesia, perlindungan diartikan (1) tempat berlindung; (2) perbuatan atau hal dan sebagainya memperlindungi.¹³ Sedangkan berdasarkan peraturan pemerintah Nomor 2 tahun 2002 tentang Tata Cara Perlindungan Terhadap Korban dan saksi dalam Pelanggaran Hak Asasi Manusia yang berat dalam pasal 1 disebutkan bahwa pengertian perlindungan adalah suatu bentuk pelayanan yang wajib dilaksanakan oleh aparat penegak hukum atau aparat keamanan untuk memberikan rasa aman baik fisik maupun mental, kepada korban dan saksi, dari ancaman, gangguan, teror dan kekerasan dari pihak manapun, yang diberikan pada tahap penyelidikan, penyidikan, penuntutan, dan atau pemeriksaan di sidang pengadilan.

Sedangkan untuk pengertian konsumen adalah, Istilah konsumen berasal dan alih bahasa dari kata *consumer* (Inggris-Amerika), atau

¹³Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa, **Kamus Besar Bahasa Indonesia**, Edisi Kedua, cet ke:5, Balai Pustaka, Jakarta, 2008, hlm. 595.

consument/konsument (Belanda). Secara harfiah arti kata *consumer* adalah setiap orang yang menggunakan barang. Tujuan penggunaan barang atau jasa itu nanti menentukan termasuk konsumen kelompok mana pengguna tersebut. Begitu pula Kamus Bahasa Inggris-Indonesia memberi arti kata *consumer* sebagai pemakai atau konsumen.¹⁴

Menurut pasal 1 angka 2 Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang perlindungan Konsumen : Konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/atau jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan. Dalam pasal 1 angka 1 Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen disebutkan : Perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen.

Perlindungan konsumen mempunyai cakupan yang luas meliputi perlindungan terhadap konsumen barang dan jasa, yang berawal dari tahap kegiatan untuk mendapatkan barang dan jasa hingga ke akibat-akibat dari pemakaian barang dan jasa itu. Cakupan perlindungan konsumen dalam dua aspek itu, dapat dijelaskan sebagai berikut :¹⁵

¹⁴John. M. Echols&Hasan Sadily, **Kamus Inggris-Indonesia**, Gramedia, Jakarta, 1986, hlm. 124

¹⁵Janus Sidabalok, **Hukum Perlindungan Konsumen Di Indonesia**, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2006, hlm. 10

- a. Perlindungan terhadap kemungkinan diserahkan kepada konsumen barang dan atau jasa yang tidak sesuai dengan apa yang telah disepakati atau melanggar ketentuan undang-undang. Dalam kaitan ini termasuk persoalan-persoalan mengenai penggunaan bahan baku, proses produksi, desain produk, dan sebagainya. Hal ini berkaitan dengan standar keselamatan dan keamanan konsumen dan juga mengenai penggantian ganti rugi jika timbul kerugian karena pemakaian atau konsumsi produk yang tidak sesuai.
- b. Perlindungan terhadap diberlakukannya kepada konsumen syarat-syarat yang tidak adil. Dalam kaitan ini termasuk persoalan-persoalan promosi dan periklanan, standar kontrak, harga, layanan purna jual, dan sebagainya. Hal ini berkaitan dengan perilaku produsen dalam memproduksi dan mengedarkan produk.

2. Prinsip-prinsip Pertanggungjawaban Pelaku Usaha Terhadap Konsumen

Prinsip tentang tanggungjawab merupakan perihal yang sangat penting dalam perlindungan hukum perlindungan konsumen. Dalam pelanggaran hak konsumen, diperlukan kehatian-hatian dalam menganalisis siapa yang bertanggungjawab dan seberapa jauh tanggungjawab dapat dibebankan kepada pihak-pihak terkait.¹⁶ Secara

¹⁶Sidharta, **Hukum Perlindungan Konsumen**, Grasindo, Jakarta, 2000, Hlm. 59

umum prinsip-prinsip tanggung jawab dalam perlindungan Konsumen dapat dibedakan sebagai berikut :¹⁷

a. Prinsip tanggung jawab berdasarkan unsur kesalahan

Prinsip tanggungjawab berdasarkan unsur kesalahan (*fault liability atau liability based on fault*) adalah prinsip yang cukup umum berlaku dalam hukum pidana dan perdata. Dalam Kitab Undang-undang Hukum Perdata, Khususnya Pasal 1365, 1366, dan 1367. Prinsip ini menyatakan, seseorang baru dapat dimintakan pertanggungjawaban secara hukum jika ada unsur kesalahan yang dilakukannya. Pasal 1365 KUH Perdata yang tentang perbuatan melawan hukum, mengharuskan terpenuhinya empat unsur pokok, yaitu :

1. Adanya perbuatan;
2. Adanya unsur kesalahan;
3. Adanya kerugian yang diderita;
4. Adanya hubungan kausalitas antara kesalahan dan kerugian.

b. Prinsip Praduga untuk Selalu Betanggungjawab

Prinsip ini menyatakan bahwa tergugat selalu dianggap bertanggungjawab (*presumpcion of liability prinsiple*), sampai ia dapat membuktikan ia tidak bersalah. Jadi, beban pembuktian ada pada tergugat.

¹⁷Celina Tri Siwi Kristiyanti, **Hukum Perlindungan Konsumen**, Sinar Grafika, Jakarta, 2011, hlm. 92-98

c. Prinsip Praduga untuk Tidak Selalu Bertanggungjawab

Prinsip ini adalah kebalikan dari prinsip kedua. Prinsip ini hanya dikenal dalam lingkup transaksi konsumen yang sangat terbatas, dan pembatasan demikian biasanya secara umum dapat dibenarkan. Dalam pasal 44 ayat (2) Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara, ada penegasan prinsip praduga untuk tidak selalu bertanggungjawab ini tidak lagi diterapkan secara mutlak, dan mengarah kepada prinsip tanggungjawab dengan pembatasan uang ganti rugi (setinggi-tingginya satu juta rupiah). Artinya, bagasi kabin/bagasi tangan tetap dapat dimintakan pertanggungjawaban sepanjang bukti kesalahan pihak pengangkut (pelaku usaha) dapat ditunjukkan. Pihak yang dibebankan untuk membuktikan kesalahan itu ada pada posisi penumpang.

d. Prinsip tanggungjawab mutlak

Prinsip tanggungjawab ini mutlak diterapkan karena (1) konsumen tidak dalam posisi menguntungkan untuk membuktikan adanya kesalahan dalam suatu proses produksi dan distribusi yang kompleks; (2) diasumsikan produsen lebih dapat mengantisipasi jika sewaktu-waktu ada gugatan atas kesalahannya, misalnya dengan asuransi atau menambahkan komponen biaya tertentu pada harga produknya; (3) asas ini dapat memaksa produsen lebih hati-hati.

Dalam *risk liability* kewajiban mengganti rugi dibebankan kepada pihak yang menimbulkan risiko adanya kerugian itu. Namun, penggugat (konsumen) tetap diberikan beban pembuktian, walaupun tidak sebesar tergugat. Dalam hal ini, konsumen hanya perlu membuktikan adanya hubungan kausalitas antara perbuatan pelaku usaha (produsen) dan kerugian yang diderita. Selbihnya dapat digunakan prinsip *strict liability*.

e. Prinsip tanggungjawab dengan pembatasan

Prinsip tanggungjawab dengan pembatasan (*limitation of liability principle*) sangat disenangi oleh pelaku usaha untuk dicantumkan sebagai klausul eksonerasi dalam perjanjian standar yang dibuatnya. Prinsip ini biasanya dikombinasikan dengan prinsip-prinsip tanggungjawab lainnya. Prinsip tanggungjawab ini sangat merugikan konsumen bila diterapkan secara sepihak oleh pelaku usaha. Dalam Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 seharusnya pelaku usaha tidak boleh secara sepihak menentukan klausul yang merugikan konsumen, termasuk membatasi maksimal tanggungjawabnya. Jika ada pembatasan mutlak maka harus didasarkan pada peraturan perundang-undangan yang jelas.

3. Hak dan Kewajiban Konsumen

Istilah perlindungan konsumen berkaitan dengan perlindungan hukum. Adapun materi yang mendapat perlindungan itu bukan sekedar fisik, melainkan terlebih pada hak-hak yang bersifat abstrak. Dengan kata lain perlindungan konsumen sesungguhnya identik dengan perlindungan yang diberikan hukum terhadap hak-hak konsumen.

Ada delapan hak yang secara eksplisit dituangkan dalam pasal 4 UUPK, sementara satu hak terakhir dirumuskan secara terbuka. Hak-hak konsumen itu sebagai berikut :

- a. hak atas informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa;
- b. hak untuk didengar pendapat dan keluhannya atas barang dan/atau jasa yang digunakan;
- c. hak untuk mendapatkan advokasi, perlindungan, dan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut;
- d. hak untuk mendapat pembinaan dan pendidikan konsumen;
- e. hak untuk diperlakukan atau dilayani secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
- f. hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian, apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya;
- g. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan peraturan perundang-undangan lainnya.

Disamping hak-hak dalam pasal 4, juga terdapat hak-hak konsumen yang dirumuskan dalam pasal-pasal berikutnya, khususnya dalam pasal 7 yang mengatur tentang kewajiban pelaku usaha. Selain hak-hak yang disebutkan itu, ada juga hak yang dilindungi dari akibat negatif persaingan curang. Hal ini berangkat dari pertimbangan, kegiatan bisnis yang dilakukan pengusaha sering dilakukan secara tidak jujur (*unfair competition*) sehingga berdampak negatif terhadap konsumen.

Selain hak konsumen, kewajiban konsumen juga diatur di dalam pasal 7 Undang-undang perlindungan Konsumen. Kewajiban konsumen antara lain :

- a. Beritikad baik dalam melakukan transaksi pembelian barang dan/atau jasa;
- b. Membayar sesuai dengan nilai tukar yang disepakati;
- c. Mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan konsumen secara patut.

Menyangkut kewajiban konsumen yang beritikad baik hanya tertuju pada transaksi pembelian barang dan/atau jasa. Hal ini tentu saja disebabkan karena bagi konsumen, kemungkinan untuk dapat merugikan produsen mulai pada saat melakukan transaksi dengan produsen. Berbeda dengan pelaku usaha kemungkinan terjadi kerugian

bagi konsumen dimulai sejak barang dirancang/diproduksi oleh produsen/pelaku usaha.¹⁸

Kewajiban antara lain yang perlu mendapat penjelasan lebih lanjut adalah kewajiban konsumen mengikuti upaya penyelesaian hukum sengketa perlindungan konsumen secara patut. Kewajiban ini dianggap sebagai hal baru, sebab sebelum diundangkan Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen (UUPK) hampir tidak dirasakan adanya kewajiban secara khusus seperti ini dalam perkara perdata, sementara dalam kasus pidana tersangka/terdakwa lebih banyak dikendalikan oleh aparat kepolisian dan/atau jaksa.¹⁹

Adanya kewajiban seperti ini diatur dalam Undang-undang Perlindungan Konsumen dianggap tepat, sebab kewajiban ini adalah untuk mengimbangi hak konsumen untuk mendapatkan upaya penyelesaian sengketa perlindungan konsumen secara patut. Hak ini akan menjadi lebih mudah diperoleh jika konsumen mengikuti penyelesaian sengketa secara patut. Hanya saja kewajiban konsumen ini, tidak cukup untuk maksud tersebut jika tidak diikuti oleh kewajiban yang sama dari pihak pelaku usaha.²⁰

¹⁸Ahmad Miru dan Sutarman Yodo, **Hukum Perlindungan Konsumen**, Rajawali Pers, Jakarta, 2010, hlm. 49

¹⁹*Ibid*, hlm. 49

²⁰*Ibid*, hlm. 50

4. Hak dan Kewajiban Pelaku Usaha

Dalam kegiatan menjalankan usaha, undang-undang memberikan sejumlah hak dan membebankan kewajiban dan larangan kepada produsen. Pengaturan tentang hak, kewajiban, dan larangan itu dimaksudkan untuk menciptakan hubungan yang sehat antara produsen dan konsumennya, sekaligus menciptakan iklim usaha yang kondusif bagi perkembangan usaha dan perekonomian pada umumnya.

Yang menjadi hak-hak dari produsen/pelaku usaha itu menurut pasal 6 Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen adalah sebagai berikut :

- a. Hak untuk menerima pembayaran yang sesuai dengan kesepakatan mengenai kondisi dan nilai tukar barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;
- b. Hak untuk mendapatkan perlindungan hukum dari tindakan konsumen yang tidak beritikad baik;
- c. Hak untuk melakukan pembelaan diri sepatutnya di dalam penyelesaian hukum sengketa konsumen;
- d. Hak untuk rehabilitasi nama baik apabila terbukti secara hukum bahwa kerugian konsumen tidak diakibatkan oleh barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;
- e. Hak-hak yang diatur dalam ketentuan perundang-undangan lainnya.

Pokok-pokok hak dari produsen/pelaku usaha adalah menerima pembayaran, mendapatkan perlindungan hukum, melakukan pembelaan diri, rehabilitasi nama baik, dan hak-hak lainnya menurut undang-undang.

Sedangkan kewajiban produsen/pelaku usaha menurut pasal 7 Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen adalah :

- a. Beritikad baik dalam melakukan usahanya;
- b. Memberikan informasi yang benar, jelas, dan jujur mengenai kondisi dan jaminan barang dan/atau jasa serta memberi penjelasan penggunaan, perbaikan, dan pemeliharaan;
- c. Memperlakukan atau melayani konsumen secara benar dan jujur serta tidak diskriminatif;
- d. Menjamin mutu barang dan/atau jasa yang diproduksi dan/atau diperdagangkan berdasarkan ketentuan standar mutu barang dan/atau jasa yang berlaku;
- e. Memberikan kesempatan kepada konsumen untuk menguji dan/atau mencoba barang dan/atau jasa tertentu serta memberikan jaminan dan/atau garansi atas barang yang dibuat dan/atau diperdagangkan;
- f. Memberi kompensasi, ganti rugi, dan/atau penggantian atas kerugian akibat penggunaan, pemakaian, dan pemanfaatan barang dan/atau jasa yang diperdagangkan;

- g. Memberikan kompensasi, ganti rugi, dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima atau dimanfaatkan tidak sesuai dengan perjanjian.

Dengan demikian, pokok-pokok kewajiban dari produsen/pelaku usaha adalah: beritikad baik dalam menjalankan usahanya, memberikan informasi, memperlakukan konsumen dengan cara yang sama, menjamin produknya, memberi kesempatan bagi konsumen untuk menguji, dan memberi kompensasi.

Jika dibandingkan dengan hak dan kewajiban konsumen sebagaimana diatur dalam pasal 4 dan pasal 5 Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, tampak bahwa hak dan kewajiban produsen bertimbal balik dengan hak dan kewajiban konsumen. Artinya apa yang menjadi hak dari konsumen merupakan kewajiban dari produsen/pelaku usaha, dan sebaliknya apa yang menjadi hak dari produsen/pelaku usaha merupakan yang menjadi kewajiban dari konsumen.

5. Perlindungan Konsumen Transportasi Udara

- a. Aspek Keselamatan Penerbangan

Keselamatan penerbangan berkaitan erat dengan fisik pesawat terbang serta aspek pemeliharaan (*maintenance*) sehingga terpenuhi persyaratan teknik penerbangan, selain itu aspek keselamatan penerbangan juga berkenaan erat dengan faktor

sumber daya manusia yang terlibat dalam kegiatan penerbangan. Keselamatan penerbangan merupakan hasil keseluruhan dari kombinasi berbagai faktor, yaitu faktor pesawat udara, personil, sarana penerbangan, operasi penerbangan dan badan-badan pengatur penerbangan.²¹

b. Aspek Keamanan Penerbangan

Keamanan penerbangan maksudnya adalah aman dari berbagai gangguan, baik secara teknis maupun gangguan dari perampokan, perampasan, dan serangan teroris. Dalam aspek keamanan ini perusahaan penerbangan wajib menjamin keamanan selama melakukan penerbangan.²²

c. Aspek Kenyamanan

Dalam aspek kenyamanan dalam penerbangan, terkandung makna bahwa perusahaan penerbangan komersil wajib memberikan kenyamanan kepada penumpangnya. Aspek kenyamanan penerbangan berkaitan erat dengan kelengkapan pesawat udara seperti tempat duduk, kelengkapan fasilitas, pengatur suhu udara, dan fasilitas bandar udara.

²¹E. Suherman 1, **Hukum Udara Indonesia dan Internasional**, Bandung, Alumni, 1983, hlm. 169

²²E. Suherman, **Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan (Himpunan Makalah 1961-1995)**, Bandung, Mandar Madju, 2000, hlm. 120

d. Aspek Pelayanan

Bisnis angkutan udara merupakan salah satu bentuk perdagangan jasa, sehingga pelayanan merupakan salah satu indikator sering dijadikan pilihan para calon konsumen, sehubungan dengan hal tersebut aspek pelayanan dalam transportasi udara berkaitan erat dengan prosedur pembelian tiket pesawat dan prosedur penentuan tempat duduk (*boarding pass*).

e. Aspek Penentuan Tarif Angkutan

Secara sempit tarif angkutan merupakan kombinasi dari macam-macam komponen biaya dalam penyelenggara pengangkutan udara niaga. Dalam sistem penyelenggaraan transportasi udara niaga terdapat beberapa faktor yang sangat berperan dalam penentuan tarif wajar.²³ Sistem angkutan udara yang berdasarkan pada kebijakan pokok mengenai angkutan udara, yang kemudian menjabarkan kebijakan tersebut dalam bentuk pengaturan mengenai “*airline system*” di Indonesia, struktur rute-rute penerbangan dan pembinaan industri angkutan udara. Masalah tarif perlu diatur agar tidak membebankan konsumen.

²³E. Suherman, *Op. cit* hlm. 195

f. Aspek Perjanjian Pengangkutan

Salah satu unsur penting dalam rangka memberikan perlindungan konsumen pengguna jasa transportasi udara niaga adalah menyangkut aspek perjanjian pengangkutan. Dalam konteks ini perusahaan penerbangan berkewajiban untuk memberikan tiket penumpang sebagai bukti terjadi perjanjian pengangkutan udara. Dalam praktiknya tiket atau dokumen perjanjian pengangkutan udara telah disiapkan oleh perusahaan dalam bentuk baku atau biasa dikenal dengan perjanjian standart. Berkenaan dengan telah bakunya dokumen pengangkutan tersebut maka harus ada jaminan bahwa adanya keseimbangan hak dan kewajiban diantara para pihak, baik pengangkut maupun penumpang

g. Aspek Pengajuan Klaim

Dalam kegiatan penerbangan sering kali terjadi resiko kecelakaan yang menimbulkan kerugian bagi penumpang, sehubungan dengan hal tersebut diperlukan perlindungan bagi konsumen bagi penumpang, yaitu adanya prosedur penyelesaian atau pengajuan klaim yang mudah, cepat dan memuaskan.²⁴ Prosedur yang mudah berarti bahwa penumpang atau ahli warisnya yang sudah jelas haknya, tidak perlu menempuh prosedur yang berbelit dan rumit dalam merealisasikan hak-

²⁴E. Suherman, *Op.cit* hlm. 201

haknya. Sedangkan prosedur yang murah berarti para pemumpang atau ahli warisnya yang mengalami kecelakaan tidak perlu mengeluarkan biaya-biaya yang mahal untuk menyelesaikan ganti rugi. Penyelesaian sengketa yang cepat mengandung makna bahwa prosedurnya tidak memakan waktu yang lama, dalam kaitan ini dapat menggunakan penyelesaian sengketa di luar pengadilan, sebab biasanya penyelesaian sengketa melalui jalur pengadilan memakan waktu yang lama.

h. Aspek Pengajuan Asuransi

Pada umumnya perusahaan penerbangan mengasuransikan dirinya terhadap resiko-resiko yang kemungkinan akan timbul dalam penyelenggaraan kegiatan penerbangannya, antara lain mengasuransi risiko tanggungjawab terhadap penumpang. Di samping asuransi yang ditutup oleh perusahaan penerbangan tersebut, di Indonesia dikenal juga asuransi wajib Jasa Raharja. Dalam asuransi ini yang membayar adalah penumpang sendiri, sedangkan perusahaan penerbangan hanyalah bertindak sebagai pemungut saja.

B. KEPAILITAN

1. Pengertian Kepailitan

Kata pailit berasal dari bahasa Perancis "*failite*" yang berarti kemacetan pembayaran. Dalam bahasa Belanda digunakan istilah "*failliet*". Sedangkan dalam hukum Anglo Amerika, undang-undangnya dikenal dengan *Bankruptcy Act*.²⁵ Dalam Ensiklopedia Ekonomi Keuangan Perdagangan disebutkan Bahwa yang dimaksudkan dengan pailit atau *bangkrut*, antara lain adalah seseorang yang oleh suatu pengadilan dinyatakan *bangkrut*, dan yang aktivitya atau warisanya telah diperuntukan untuk membayar hutang - hutangnya.²⁶

Menurut Rachmadi Usman kepailitan adalah keadaan dimana seorang debitor tidak mampu melunasi hutang-hutangnya pada saat hutang tersebut jatuh tempo. Pernyataan pailit tidak boleh diputuskan begitu saja, melainkan harus dinyatakan oleh pengadilan, baik atas permohonan sendiri maupun atas permintaan seseorang atau pihak ketiga.²⁷

Namun demikian, umumnya orang sering menyatakan bahwa yang dimaksud dengan pailit atau bangkrut adalah suatu sitaan umum atas seluruh harta debitor agar dicapainya perdamaian antara debitor

²⁵Rahayu Hartini, **Hukum Kepailitan**, UMM Press, Malang, 2008, hlm. .4

²⁶*Ibid*, hlm. 4

²⁷Rachmadi Usman, **Dimensi Hukum Kepailitan Di Indonesia**, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2004, hlm. 12

dan para kreditornya atau agar harta tersebut dapat dibagi-bagi secara adil diantara para kreditornya.²⁸

Dari ketentuan dalam pasal 1 ayat (1) Undang-undang Nomor 37 Tahun 2004 disebutkan bahwa Kepailitan adalah sita umum atas semua kekayaan Debitor Pailit yang pengurusan dan pemberesannya dilakukan oleh Kurator di bawah pengawasan Hakim Pengawas sebagaimana diatur dalam Undang-Undang ini. Dari pengertian di atas dapat diambil kesimpulan bahwa pailit adalah ketidakmampuan dari seseorang untuk membayar utang-utang yang telah jatuh tempo. Ketidakmampuan tersebut disertai dengan permohonan pailit kepada pengadilan yang dilakukan oleh debitur sendiri, ataupun pihak ketiga (kreditur). Maksud dari pengajuan permohonan pailit ini adalah pemenuhan asas publisitas dari keadaan tidak mampu membayar seseorang, sehingga pihak ketiga yang berkepentingan tahu bahwa debitur dalam keadaan tidak mampu membayar utang-utangnya.

²⁸Ahmad Yani & Gunawan Widjaja, **Seri Hukum Bisnis, Kepailitan**, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2002, Hlm. 11

2. Prinsip-Prinsip Dalam Kepailitan

Dalam hukum kepailitan dikenal prinsip-prinsip yang mendasari pelaksanaan kepailitan, yaitu sebagai berikut :

a. Prinsip *Paritas Creditarium*

Prinsip *paritas creditorium* (kesetaraan kedudukan para kreditor) menentukan bahwa para kreditor mempunyai hak yang sama terhadap semua harta benda debitor. Apabila debitor tidak dapat membayar utangnya, maka harta debitor menjadi sasaran kreditor. Prinsip ini menekankan pada persamaan kedudukan para kreditor.

b. Prinsip *pari passu prorata pare*

Prinsip *pari passu prorata pare* berarti bahwa harta kekayaan tersebut merupakan jaminan bersama untuk para kreditor dan hasilnya harus dibagikan proposional antara mereka, kecuali jika antara para kreditor itu ada yang menurut Undang-undang harus didahulukan dalam menerima pembayaran tagihannya.²⁹

c. Prinsip *Structure Creditors*

Prinsip *Structure Creditors* adalah prinsip yang mengklasifikasi dan mengelompokan berbagai macam kreditor sesuai dengan

²⁹ Kartini Muljadi, **Actio paulina dan Poko-pokok Tentang Pengadilan Niaga, dalam: Rudly A. Lontoh et.al, Penyelesaian Utang Piutang Melalui Pailit atau Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang**, Alumni, Bandung, 2001, hlm.300.

kelasnya masing-masing. Dalam kepailitan kreditor diklasifikasikan menjadi 3 macam, yaitu :

1. Kreditor separatis;
2. Kreditor preferen;
3. Kreditor konkeren.

d. Prinsip *Debt Collections*

Debt Collections Principle mempunyai makna sebagai konsep pembalasan dari kreditor terhadap debitur pailit dengan menagih klaimnya terhadap debitur atau harta debitur.

e. Prinsip *Debt Polling*

Prinsip *Debt Polling* merupakan prinsip yang mengatur bagaimana harta kekayaan harus dibagi antara krediturnya.

f. Prinsip *Debt Forgiveness*

Prinsip *Debt Forgiveness* adalah kepailitan tidak identik dengan hanya sebagai pranata penistaan terhadap debitur saja atau hanya sebagai sarana tekanan, akan tetapi merupakan pranata hukum.

3. Syarat-Syarat Pengajuan Dalam Perkara Kepailitan

Untuk dapat dinyatakan pailit, seorang debitur harus memenuhi syarat-syarat sebagai berikut :

- a. Debitur mempunyai dua atau lebih kreditur;
- b. Tidak membayarnya sedikitnya satu utang jatuh tempo dan dapat ditagih. (Utang yang tidak terbayar adalah utang pokok atau bunganya);
- c. Atas permohonannya sendiri maupun atas permintaan seorang atau lebih kreditur.

Setelah semua persyaratan pengajuan kepailitan terpenuhi, berdasarkan pasal 8 ayat (4) Undang-undang Kepailitan Nomor 37 Tahun 2004 pernyataan pailit akan diperiksa secara sederhana (sumir), yaitu bila dalam mengambil keputusan tidak diperlukan alat-alat pembuktian seperti diatur dalam buku ke IV KUH Perdata cukup bila peristiwa itu telah terbukti dengan alat-alat pembuktian yang sederhana.

4. Subjek Hukum Dalam Perkara Kepailitan

- a. Mengenai pihak-pihak yang dapat dinyatakan pailit adalah sebagai berikut:
 1. Orang perorangan, yaitu Siapa saja/ setiap orang yang menjalankan perusahaan atau tidak menjalankan

perusahaan, orang perorangan yang dimaksud bisa laki-laki ataupun perempuan.

2. Badan hukum

Di samping manusia, badan hukum juga dapat dinyatakan pailit oleh pengadilan. Pernyataan pailit tersebut mengakibatkan pengurusan harta kekayaan badan hukum serta merta beralih kepada kurator.

3. Perkumpulan bukan badan hukum

Perkumpulan yang tidak berbadan hukum adalah seperti persekutuan perdata, persekutuan firma dan persekutuan komanditer.

4. Harta peninggalan (Warisan)

Harta warisan dari seseorang yang telah meninggal dapat dinyatakan pailit apabila orang yang meninggal itu semasa hidupnya berada dalam keadaan berhenti membayar utangnya, atau harta warisannya pada saat meninggal, si pewaris tidak mencukupi untuk membayar utangnya atau semasa hidupnya tidak dibayar lunas. Pernyataan pailit harta peninggalan berakibat demi hukum dipisahkan harta kekayaan pihak yang meninggal dari harta kekayaan para ahli waris (Pasal 1107 KUHPerduta).

5. Penjamin (*Quarantor*) adalah Seorang yang berkewajiban untuk membayar utang debitor kepada kreditur manakala si debitor lalai atau cidera janji (Pasal 1820 KUHPerduta).
- b. Pihak-pihak yang Berhak Mengajukan Permohonan Perkara Kepailitan

Dalam Undang-undang Kepailitan Nomor 37 Tahun 2004, ketentuan mengenai pihak yang dapat mengajukan permohonan pailit ke Pengadilan seperti diatur dalam pasal 2 ayat (1) – (5) adalah sebagai berikut :

1. Debitur Sendiri
2. Atas permintaan seorang atau lebih krediturnya
3. Kejaksaan untuk kepentingan umum (Dalam ketentuan pasal 1 ayat (2), jaksa Penuntut Umum dapat mengajukan permohonan kepailitan demi untuk kepentingan Umum).
4. Bank Indonesia (BI)
Dalam penjelasan pasal 2 ayat (3) UUK No. 37 Tahun 2004 disebutkan bahwa pengajuan permohonan pernyataan pailit bagi bank sepenuhnya merupakan kewenangan Bank Indonesia dan didasarkan atas penilaian kondisi keuangan dan kondisi perbankan secara keseluruhan.
5. Badan Pengawas Pasar Modal (BAPEPAM)
Bapepam adalah satu-satunya yang dapat mengajukan permohonan pernyataan pailit jika debitornya adalah

perusahaan efek. Dalam hal debitor adalah perusahaan efek, lembaga kliring dan penjamin, lembaga penyimpanan dan penyelesaian, permohonan pailit hanya dapat diajukan oleh Bapepam (Pasal 2 ayat (4) UUK dan PKPU).

6. Menteri Keuangan

Dalam hak debitor adalah perusahaan asuransi, perusahaan reasuransi, dana pension, atau Badan Usaha Milik Negara yang bergerak dibidang kepentingan public, permohonan pernyataan pailit hanya dapat diajukan oleh Menteri Keuangan (Pasal 2 ayat (5) UUK dan PKPU).

5. Jenis-jenis Kreditor dalam Kepailitan

Secara umum, ada 3 (tiga) macam kreditor yang dikenal dalam KUHPerdara, yaitu sebagai berikut :

a. Kreditor konkuren

Kreditor konkuren ini diatur dalam pasal 1132 KUHPerdara. 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) yang dihitung berdasarkan piutang masing-masing dibandingkan terhadap piutang mereka secara keseluruhan, terhadap seluruh harta kekayaan debitor tersebut. Dengan demikian, para kreditor konkuren mempunyai kedudukan yang

sama atas pelunasan utang dari harta debitur tanpa ada yang didahulukan.³⁰

b. Kreditur yang diistimewakan

Yaitu kreditor yang oleh undang-undang, semata-mata karena sifat piutangnya, mendapatkan pelunasan terlebih dahulu. Kreditor yang mempunyai hak istimewa, yaitu suatu hak yang oleh undang-undang diberikan kepada seorang yang berpiutang sehingga tingkatnya lebih tinggi daripada orang berpiutang lainnya, semata-mata berdasarkan sifat piutangnya (pasal 1134 KUHPerdota).³¹

Untuk mengetahui piutang-piutang mana yang diistimewakan dapat dilihat dalam pasal 1139 dan pasal 1149 KUHPerdota. Menurut pasal 1139 piutang-piutang yang diistimewakan terhadap benda-benda tertentu, antara lain:

1. Biaya perkara yang semata-mata disebabkan oleh suatu penghukuman untuk melelang suatu benda bergerak maupun tidak bergerak.;
2. Uang sewa dari benda-benda tidak bergerak, biaya-biaya perbaikan yang menjadi kewajiban si penyewa,

³⁰ Kartini Muljadi, **Kreditor Preferen dan Kreditor Separatis Dalam Kepailitan**, Pusat Pengkajian Hukum, Jakarta, 2005, hlm.164

³¹ *Ibid*, hlm.165

- beserta segala apa yang mengenai kewajiban memenuhi persetujuan sewa;
3. Harta pembelian benda-benda bergerak yang belum dibayar;
 4. Biaya yang telah dikeluarkan untuk penyelamatan suatu barang;
 5. Biaya untuk melakukan pekerjaan suatu barang, yang masih harus dibayar kepada seorang tukang;
 6. Apa yang telah diserahkan oleh seorang pengusaha rumah penginapan sebagai demikian kepada seorang tamu;
 7. Upah-upah pengangkutan dan biaya-biaya tambahan;
 8. Apa yang harus dibayar kepada tukang batu, tukang kayu, dan lain-lain tukang untuk pembangunan, penambahan dan perbaikan benda-benda tidak bergerak, asal saja piutangnya tidak lebih tua dari tiga tahun dan hak milik atas persil yang bersangkutan masih tetap pada si berutang;
 9. Penggantian serta pembayaran yang harus dipikul oleh pegawai yang memangku suatu jabatan umum, karena segala kelalaian, kesalahan, pelanggaran, dan kejahatan yang dilakukan dalam jabatannya.

Adapun pasal 1149 KUHPerdara menentukan bahwa piutang-piutang yang diistimewakan atas semua benda bergerak dan tidak

bergerak pada umumnya adalah yang disebutkan dibawah ini, piutang-piutang mana dilunasi dari pendapatan penjualan benda-benda itu menurut urutan sebagai berikut :

1. Biaya-biaya perkara, yang semata-mata disebabkan oleh pelelangan dan penyelesaian suatu warisan; biaya-biaya ini didahulukan daripada gadai dan hipotek;
2. Biaya-biaya penguburan, dengan tidak mengurangi kekuasaan hakim untuk menguranginya, jika biaya itu terlampau tinggi;
3. Semua biaya perawatan dan pengobatan dari sakit yang penghabisan;
4. Upah para buruh selama tahun yang lalu dan upah yang sudah dibayar dalam tahun yang sedang berjalan, beserta jumlah uang kenaikan upah menurut pasal 1602 q;
5. Piutang karena penyerahan bahan-bahan makanan yang dilakukan kepada si berutang beserta keluarganya, selama waktu enam bulan kepada yang terakhir;
6. Piutang-piutang para pengusaha sekolah berasrama, untuk tahun yang penghabisan;

7. Piutang anak-anak yang belum dewasa dan orang-orang yang terampu terhadap sekalian wali dan pengampu mereka.

c. Kreditor Preferens (pemegang hak kebendaan)

Yaitu kreditor pemegang hak jaminan kebendaan *in rem*, yang dalam KUHPerdara disebut nama gadai dan hipotek. Pada saat ini, sistem hukum jaminan Indonesia mengenal 4 (empat) macam jaminan, antara lain :³²

1. Hipotek

Hipotek diatur dalam pasal 1162 s.d pasal 1232 Bab XXI KUHPerdara, yang pada saat ini hanya diberlakukan untuk kapal laut yang berukuran minimal 20 m³ dan sudah terdaftar di syahbandar serta pesawat terbang.

2. Gadai

Gadai diatur dalam pasal 1150 s.d pasal 1160 Bab XX KUHPerdara yang diberlakukan terhadap benda-benda bergerak. Dalam sistem jaminan gadai, seorang pemberi gadai (debitur) wajib melepaskan penguasaan

³²Jono, **Hukum Kepailitan**, Sinar Grafika, Jakarta, 2010, hlm. 5-10

atas benda yang akan dijaminkan tersebut kepada penerima gadai (kreditor).

3. Hak tanggungan

Hak tanggungan diatur dalam Undang-undang Nomor 4 Tahun 1996 tentang Hak Tanggungan atas tanah beserta benda-benda yang berkaitan dengan tanah, yang merupakan jaminan atas hak-hak atas tanah tertentu berikut kebendaan yang melekat diatas tanah.

4. Fidusia

Hak fidusia diatur dalam Undang-undang Nomor 42 Tahun 1999 Tentang Jaminan Fidusia, yang objek jaminannya berupa benda-benda yang tidak dapat dijaminkan dengan gadai, hipotek, dan hak tanggungan.

6. Akibat Hukum Perkara Kepailitan

a. Akibat Hukum Putusan Pailit

Dari bunyi pasal 22 Undang-undang Kepailitan dapat diketahui bahwa terhitung sejak ditetapkan putusan pernyataan kepailitan, debitur pailit demi hukum kehilangan hak untuk menguasai dan mengurus kekayaannya yang dimasukan dalam kepailitan, termasuk juga kepentingan perhitungan hari dari

pernyataannya itu sendiri. Artinya debitor pailit tidak memiliki kewenangan atau tidak bisa berbuat bebas atas harta kekayaan yang dimilikinya. Pengurusan dan penguasaan atas harta kepailitan beralih atau dialihkan kepada kurator.³³ Ada beberapa akibat hukum dari pernyataan pailit, secara umum antara lain:³⁴

1. Boleh dilakukan kompensasi (Pasal 52, 53, 54)
2. Kontrak timbal balik boleh dilanjutkan (Pasal 36)

Pasal 36 ayat (1) UU Kepailitan menentukan bahwa dalam hal pada saat putusan pernyataan pailit diucapkan, terdapat perjanjian timbal balik yang belum atau baru sebagian dipenuhi, pihak yang mengadakan perjanjian dengan debitor dapat meminta kepada Kurator untuk memberikan kepastian tentang kelanjutan pelaksanaan perjanjian tersebut dalam waktu yang disepakati oleh Kurator dan pihak tersebut.

3. Berlakunya penganggunan eksekusi (pasal 56a ayat 1)
4. Berlaku *Actio Paulina* (Pasal 41)

Pengaturan tentang *Actio Paulina* tersebut ada dalam pasal 1341 KUHPdata dan Pasal 41-45 UUK. Dalam pasal 41, menyebutkan bahwa untuk kepentingan harta pailit dapat dimintakan pembatalan atas segala perbuatan hukum debitor yang telah dinyatakan pailit

³³Racmadi Usman, *Op.cit*, hlm. 50

³⁴Joni Emirzon, **Hukum Bisnis Indonesia**, Literata Lintas Media, Yogyakarta, 2007, hlm.131.

ditetapkan. Pembatalan tersebut hanya dilakukan, apabila dapat dibuktikan bahwa pada saat perbuatan hukum tersebut itu dilakukan, debitur dan pihak dengan siapa perbuatan hukum itu dilakukan mengetahui atau sepatutnya mengetahui bahwa perbuatan hukum tersebut dapat mengakibatkan kerugian bagi kreditur (ayat 2). Oleh debitur berdasarkan UU, misalnya kewajiban membayar pajak, tidak dapat dimintakan pembatalan (ayat 3).

5. Berlaku sitaan umum atas seluruh harta debitur (Pasal 19, 20, 56)

Akibat-akibat yuridis yang ada di dalam kepailitan, sitaan umum merupakan prinsip yang ada di dalam kepailitan.³⁵ Sitaan umum ini berlaku terhadap seluruh harta debitur yaitu harta yang telah ada pada saat pernyataan pailit ditetapkan, dan harta yang diperoleh selama kepailitan. Adanya putusan pernyataan pailit berakibat terhadap semua penyitaan yang telah dilakukan menjadi hapus dan jika diperlukan Hakim Pengawas harus memerintahkan pencoretannya.

6. Debitur kehilangan hak mengurus (Pasal 22)

Dengan dijatuhkannya putusan pailit oleh Pengadilan Niaga, debitur demi hukum kehilangan haknya untuk

³⁵Munir Fuady, **Hukum Pailit Dalam Teori dan Praktek**, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998, hlm. 63-64

berbuat sesuatu terhadap penguasaan dan pengurusan harta kekayaan yang termasuk dalam kepailitan terhitung sejak tanggal kepailitan itu.

b. Akibat Hukum Putusan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU)

Selama PKPU, debitor tanpa persetujuan pengurus PKPU tidak dapat melakukan tindakan kepengurusan atau kepemilikan atas seluruh atau sebagian hartanya.³⁶ Ada beberapa akibat hukum dari pernyataan PKPU, secara umum antara lain:

1. Debitur dapat melakukan tindakan kepengurusan atau kepemilikan atas seluruh atau sebagian hartanya sejauh hal tersebut dapat menguntungkan harta debitor (pasal 240 ayat (1)).
2. Atas dasar persetujuan yang diberikan oleh pengurus, debitor dapat melakukan pinjaman dari pihak ketiga sepanjang perolehan pinjaman tersebut bertujuan untuk meningkatkan harta kekayaan debitor (Pasal 240 ayat (1)).
3. Selama berlangsungnya PKPU, menurut pasal 242 ayat (1) UUK-PKPU debitor tidak dapat dipaksa untuk membayar utang-utangnya.

³⁶ Adrian Sutedi, **Hukum Kepailitan**, Ghlm.ia Indonesia, Jakarta, 2009, hlm. 37.

C. PENGANGKUTAN UDARA

1. Pengertian Pengangkutan Udara

Menurut arti kata, angkut berarti mengangkat dan membawa, memuat atau mengirimkan. Pengangkutan artinya usaha membawa, mengantar atau memindahkan orang atau barang dari suatu tempat ke tempat yang lain.³⁷ Jadi, dalam pengertian pengangkutan itu dapat disimpulkan sebagai suatu proses kegiatan atau gerakan dari suatu tempat ke tempat lain.

Pengangkutan dapat diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan. Dalam hal ini terkait unsur-unsur pengangkutan sebagai berikut :³⁸

- a. Ada sesuatu yang diangkut;
- b. Tersedianya kendaraan sebagai alat angkutan.;
- c. Ada tempat yang dapat dilalui alat angkutan.

Pengangkutan dapat diartikan sebagai pemindahan barang dan manusia dari tempat asal ke tempat tujuan.³⁹

Menurut pendapat R. Soekardono, pengangkutan pada pokoknya berisikan perpindahan tempat baik mengenai benda-benda maupun

³⁷Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, **Kamus Besar Bahasa Indonesia cetakan ketujuh edisi II**, Balai Pustaka, Jakarta, 1996, hlm. 45

³⁸Ridwan Khairandy, Machsun Tabroni, Ery Arifuddin, dan Djohari Santoso, **Pengantar Hukum Dagang Indonesia Jilid 1**, Gama Media, Yogyakarta, 1999, hlm. 195.

³⁹*Ibid*, hlm. 195

mengenai orang-orang, karena perpindahan itu mutlak perlu untuk mencapai dan meninggikan manfaat serta efisiensi.⁴⁰ Sedangkan Menurut Wiwoho Soedjono, pengangkutan adalah adanya perpindahan tempat dengan menggunakan alat angkutan baik mengenai barang-barang atau orang-orang dari tempat yang satu ke tempat yang lain.⁴¹

Adapun proses dari pengangkutan itu merupakan gerakan dari tempat asal dari mana kegiatan angkutan dimulai ke tempat tujuan dimana angkutan itu diakhiri.⁴² Jadi, pengangkutan udara adalah perpindahan tempat dengan menggunakan pesawat udara baik mengenai barang-barang atau orang-orang dari tempat yang satu ke tempat yang lain.

2. Pihak-pihak dalam Usaha Pengangkutan Udara

Seperti dalam pengangkutan pada umumnya, pada pengangkutan udara juga terdapat pihak-pihak yang terlibat di dalamnya. Pihak-pihak tersebut adalah pengangkut udara sebagai pihak yang menyelenggarakan pengangkutan, dan pengirim barang atau penumpang sebagai pihak yang memakai jasa angkutan:

⁴⁰R. Soekardono, **Hukum Dagang Indonesia**, Rajawali, Jakarta, 1981, hlm. 5

⁴¹H.M Hudi Asrori S., **Mengenal Hukum Pengangkutan Udara**, Kreasi Wacana, Bantul, 2010, hlm. 60

⁴²Muchtarudin Siregar, **Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan**, Lembaga Penerbitan FE UI, Jakarta, 1981, hlm. 5

1. Pengangkut udara;
2. Pengirim;

Sebagai lawan dari pihak pengangkut dalam perjanjian pengangkutan salah satunya adalah pengirim barang. Pengertian dari pengirim barang adalah orang yang mengadakan persetujuan pengangkutan dengan pengangkut untuk mengangkut barang-barang baginya dan menyerahkan barang-barang tersebut pada pengangkut untuk diangkut.⁴³

3. Penumpang

Salah satu definisi yang diberikan Suherman yaitu penumpang adalah seseorang yang karena suatu perjanjian pengangkutan udara atau persetujuan lain dengan pengangkut diangkut dengan pesawat terbang, kecuali pegawai-pegawai dari pengangkut.⁴⁴

3. Hak dan Kewajiban Para Pihak dalam Usaha Pengangkutan Udara

Dalam usaha pengangkutan terdapat hak dan kewajiban para pihak yang harus dilaksanakan dengan baik. Hak dan kewajiban timbul karena adanya hubungan hukum diantara para pihak. Berikut ini merupakan hak dan kewajiban pengangkut dan penumpang pada pengangkutan udara.

⁴³Suherman, **Tanggungjawab Pengangkut Dalam Hukum Udara Indonesia**, N.V. Eresco, Bandung, 1962, hlm. 31

⁴⁴*Ibid*, hlm. 101

a. Hak dan Kewajiban Pengangkut

Secara umum hak pengangkut adalah menerima pembayaran ongkos angkutan dari penumpang atau mengirim barang atas jasa angkutan yang telah diberikan. Akan tetapi di dalam Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, ditentukan sebagai berikut :

1. Pengangkut berhak untuk meminta kepada pengirim barang atau untuk membuat surat muatan udara;
2. Pengangkut berhak meminta kepada pengirim barang untuk membuat surat muatan udara, jika ada beberapa barang;
3. Pengangkut berhak menolak mengangkut penumpang jika ternyata identitas penumpang tidak jelas;
4. Hak untuk pembayaran kepada penumpang atau pengirim barang atas barang yang telah diangkutnya serta mengadakan peraturan yang perlu untuk pengangkutan dalam batas-batas yang dicantumkan Undang-Undang.

Secara umum kewajiban pengangkut adalah menyelenggarakan pengangkutan barang atau penumpang beserta bagasinya dan menjaga dengan sebaik-baiknya hingga sampai di tempat tujuan. Dalam pasal 140-149 Undang-undang Nomor 1

Tahun 2009 Tentang Penerbangan, yang pada intinya ditentukan sebagai berikut:

1. Pengangkut wajib mengangkut orang dan/atau kargo, dan pos setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan;
2. Pengangkut wajib memberikan pelayanan yang layak terhadap setiap pengguna jasa angkutan udara sesuai dengan perjanjian pengangkutan yang disepakati;
3. Pengangkut bertanggungjawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang yang diakibatkan kejadian di dalam pesawat;
4. Pengangkut bertanggungjawab atas kerugian yang diderita atas bagasi, kargo, dan keterlambatan pesawat.

b. Hak dan kewajiban Penumpang

Seorang penumpang dalam perjanjian angkutan udara tentunya mempunyai hak untuk diangkut ke tempat tujuan dengan pesawat udara yang telah ditunjuk atau dimaksudkan dalam perjanjian angkutan udara yang bersangkutan.⁴⁵ Secara rinci hak-hak penumpang yang diatur dalam Undang-undang Nomor 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan adalah sebagai berikut :

⁴⁵Hartono Hadisuprpto Dkk, **Pengangkutan dengan Pesawat Udara**, UII Press, Yogyakarta, 1987, hlm.7

1. Seorang penumpang berhak untuk diangkut ke tempat tujuan dengan pesawat udara yang telah ditunjuk atau dimaksudkan dalam perjanjian angkutan udara yang bersangkutan;
2. Penumpang atau ahli warisnya berhak untuk menuntut ganti rugi atas kerugian yang dideritanya sebagai akibat adanya kecelakaan penerbangan atas pesawat udara yang bersangkutan.
3. Menerima dokumen yang menyatakannya sebagai penumpang;
4. Mendapatkan pelayanan yang baik;
5. Memperoleh keamanan dan keselamatan selama dalam proses pengangkutan.

Sebagai salah satu pihak dalam usaha pengangkutan udara maka penumpang memiliki kewajiban-kewajiban sebagai berikut:

1. Membayar uang angkutan, kecuali ditentukan sebaliknya;
2. Mengindahkan petunjuk-petunjuk dari pengangkut udara atau dari pegawai-pegawainya yang berwenang untuk itu;
3. Menunjukkan tiketnya kepada pegawai-pegawai pengangkut udara setiap saat apabila diminta;

4. Tunduk kepada peraturan-peraturan pengangkut udara mengenai syarat-syarat umum perjanjian angkutan muatan udara yang disetujuinya;
5. Memberitahukan kepada pengangkut udara tentang barang-barang berbahaya atau barang-barang terlarang yang dibawa naik sebagai bagasi tercatat atau sebagai bagasi tangan, termasuk pula barang-barang terlarang yang ada pada dirinya;

Apabila penumpang tidak melaksanakan kewajibannya itu, maka sebagai konsekuensinya pengangkut udara berhak untuk membatalkan perjanjian angkutan udara itu. Disamping itu juga apabila penumpang yang melalaikan kewajibannya itu kemudian menimbulkan kerugian sebagai akibat perbuatannya itu, maka ia sebagai penumpang harus bertanggung jawab atas kerugian tersebut.

BAB III

METODE PENELITIAN

A. JENIS PENELITIAN

Dalam penulisan hukum ini, jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian yuridis normatif yakni penelitian yang difokuskan untuk mengkaji kaidah-kaidah atau norma-norma dalam hukum positif.⁴⁶ Penggunaan jenis penelitian yuridis-normatif dalam penelitian ini dapat dilihat dari dua aspek yakni dari aspek yuridis 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. Sedangkan dari aspek normatif yakni menganalisis permasalahan yang ada pada peraturan atau norma tersebut.

B. PENDEKATAN PENELITIAN

Pendekatan yang digunakan di dalam penelitian ini adalah pendekatan Perundang-undangan (*statute Approach*) dan pendekatan konsep (*Conceptual Approach*).

⁴⁶Johny Ibrahim, *Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, Bayumedia, Surabaya, 2005, hlm. 295

1. Pendekatan Perundang-undangan (*Statute Approach*)

Penelitian dilakukan terhadap produk-produk hukum yang hendak diteliti.⁴⁷ Dalam hal ini adalah 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.

2. Pendekatan Konsep (*Conseptual Approach*)

Yaitu penelitian dengan menelaah dan memahami konsep-konsep hukum yang berkaitan dengan perkara kepailitan perusahaan penerbangan. Pendekatan konsep ini digunakan untuk memahami aturan-aturan kepailitan perusahaan penerbangan di Indonesia khususnya dalam hal perlindungan terhadap konsumennya, sehingga diharapkan penormaan dan aturan hukum tentang kepailitan perusahaan penerbangan dapat lebih memberikan perlindungan hukum terhadap konsumennya.

⁴⁷ Bahder Johan Nasution, **Metode Penelitian Ilmu Hukum**, Mandar Maju, Bandung, 2008, hlm. 92

C. JENIS DAN SUMBER BAHAN HUKUM

Bahan hukum bersumber dari studi kepustakaan adapun jenis bahan hukum yang digunakan dalam penelitian ini terdiri dari :

1. Bahan hukum primer, yaitu bahan hukum yang terdiri atas peraturan perundang-undangan yang diurutkan berdasarkan hierarki tata urutan peraturan perundang-undangan di Indonesia⁴⁸ yang meliputi :
 - a. Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUHPerdata) ;
 - b. Undang-undang Nomor 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan khususnya pasal 36;
 - c. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan pasal 140 dan pasal 146;
 - d. Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Konsumen pasal 4, pasal 16, pasal 19, dan pasal 26;
2. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan-bahan hukum yang terdiri atas:
 - a. Buku-buku teks yang ditulis oleh para ahli huku yang berpengaruh;
 - b. Jurnal-jurnal hukum;
 - c. Pendapat para sarjana;
 - d. Kasus-kasus hukum yang terkait dengan perlindungan konsumen perusahaan penerbangan;

⁴⁸ Johny Ibrahim, *Op.cit*, hlm. 295

3. Bahan hukum tersier, yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk atau penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder⁴⁹ yang meliputi :
 - a. Kamus hukum;
 - b. Kamus Besar Bahasa Indonesia; dan
 - c. Ensiklopedia.

Adapun sumber Bahan hukum diatas diperoleh dari studi literatur di Perpustakaan Umum Kota Malang, Perpustakaan Pusat Universitas Brawijaya, Pusat Dokumentasi Ilmu Hukum (Fakultas Hukum Universitas Brawijaya), serta dengan cara mengunduh berbagai artikel di internet yang berkaitan dengan topik yang hendak dibahas.

D. TEKNIK MEMPEROLEH BAHAN HUKUM

Teknik yang digunakan dalam memperoleh bahan hukum primer dalam penelitian ini dilakukan dengan cara melakukan penelusuran studi kepustakaan yang berkaitan dengan peraturan perundang-undangan yang mengatur tentang perlindungan konsumen perusahaan penerbangan yang dijatuhi putusan pailit. Bahan hukum primer ini didapat dari akses internet melalui berbagai situs ilmu hukum dan dari literatur yang berkaitan dengan perlindungan konsumen dan hukum kepailitan.

⁴⁹ *Ibid*, hlm. 296

Bahan hukum sekunder dan tersier diperoleh dari studi literatur di Perpustakaan Umum Kota Malang, Perpustakaan Pusat Universitas Brawijaya, Pusat Dokumentasi Ilmu Hukum (PDIH) Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, serta berbagai artikel di internet yang berkaitan dengan topik yang hendak dibahas.

E. TEKNIK ANALISIS BAHAN HUKUM

Teknik analisis terhadap bahan hukum dirumuskan menggunakan beberapa interpretasi hukum, antara lain:

1. Interpretasi gramatikal untuk memahami teks aturan-aturan mengenai Peraturan Perlindungan Hukum Bagi Konsumen Terkait Dengan Status Pailit Perusahaan Penerbangan berdasarkan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, dan Undang-undang Nomor 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang
2. Interpretasi Komparatif untuk membandingkan peraturan perundang-undangan yang mengatur mengenai perlindungan hukum bagi konsumen dalam status pailit perusahaan penerbangan berdasarkan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999

Tentang Perlindungan Konsumen, dan Undang-undang Nomor 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang.

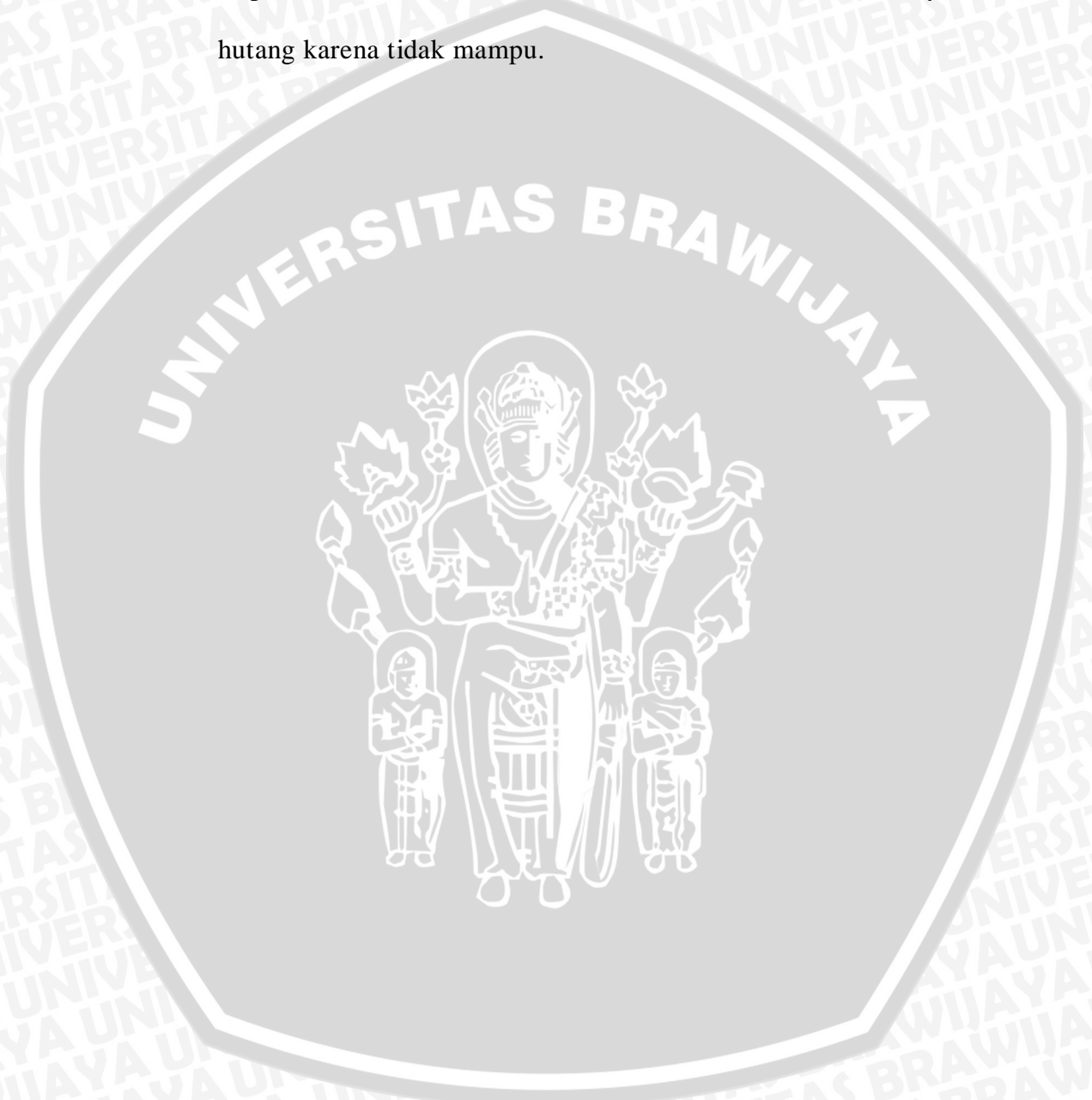
3. Interpretasi logis untuk memaknai aturan-aturan hukum dan bahan-bahan hukum lainnya mengenai perlindungan hukum bagi konsumen dalam status pailit perusahaan penerbangan berdasarkan Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, dan Undang-undang Nomor 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang.

F. DEFINISI KONSEPTUAL

1. Perlindungan konsumen adalah perlindungan terhadap konsumen barang dan jasa, yang berawal dari tahap kegiatan untuk mendapatkan barang dan jasa hingga ke akibat-akibat dari pemakaian barang dan jasa itu
2. Konsumen adalah semua individu dan rumah tangga yang membeli atau memperoleh barang atau jasa untuk dikonsumsi pribadi.
3. Perusahaan Penerbangan adalah suatu perusahaan angkutan udara yang memberikan dan menyelenggarakan pelayanan jasa angkutan udara yang mengoperasikan dan menerbitkan

dokumen penerbangan dengan teratur dan terencana untuk mengangkut penumpang, bagasi penumpang, barang kiriman (kargo), dan benda pos ke tempat tujuan.

4. Kepailitan adalah debitor dalam keadaan berhenti membayar hutang karena tidak mampu.



BAB IV

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

A. ANALISIS PERATURAN TERKAIT PERLINDUNGAN HUKUM BAGI KONSUMEN DALAM PERKARA KEPAILITAN PERUSAHAAN PENERBANGAN

Kehidupan manusia yang sangat beragam dan kompleks membuat kebutuhan akan transportasi juga semakin meningkat. Pentingnya transportasi tercermin dengan semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas orang dan barang di dalam negeri dan luar negeri serta berperan sebagai pendorong dan penggerak bagi pertumbuhan daerah dan pengembangan wilayah. Salah satunya adalah kebutuhan terhadap transportasi udara yang dianggap masyarakat mampu mencapai tujuan dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, dan memiliki tingkat keselamatan yang tinggi. Akan tetapi dalam kurun waktu terakhir terdapat beberapa peristiwa yang terjadi pada perusahaan penerbangan di Indonesia seperti kecelakaan penerbangan, hingga terjadinya kepailitan pada perusahaan penerbangan. Kepailitan ini dapat terjadi karena adanya perusahaan penerbangan yang berhenti membayar utang-utangnya kepada kreditor. Hal inilah yang menjadi dasar adanya putusan pailit maupun penundaan kewajiban pembayaran utang (PKPU) oleh Pengadilan Niaga. Kesulitan finansial ini memiliki dampak

hukum bagi para pihak termasuk pada konsumen perusahaan penerbangan tersebut.

Ketika suatu perusahaan penerbangan dinyatakan pailit, perusahaan tersebut menutup kantornya dan langsung berhenti memberi pelayanan penerbangan. Hal ini mengakibatkan penumpang yang dirugikan dengan keagalannya berangkat apalagi jika keagalannya pergi tepat waktu menjadikan peluang bisnis yang akan didapatnya menjadi hilang.

Mengingat kondisi konsumen yang berada di pihak yang tidak menguntungkan saat perusahaan penerbangan dipailitkan, maka perlu adanya aturan hukum dan perlindungan terhadap konsumen pada saat perusahaan penerbangan dijatuhi putusan pailit. Hal ini dikarenakan semakin banyak perusahaan penerbangan di Indonesia yang mengalami kesulitan finansial dan berakibat mengabaikan hak-hak konsumennya.

1. Perlindungan hukum bagi konsumen dalam Undang-undang Perlindungan Konsumen (UUPK)

Konsumen dalam kegiatan penerbangan merupakan salah satu faktor terbesar dalam kemajuan industri penerbangan di Indonesia. Maka dari itu penting untuk memberikan perlindungan hukum bagi konsumen dalam kegiatan penerbangan. Selain hak atas keselamatan dan kenyamanan selama perjalanan, konsumen juga berhak atas asuransi dan ganti kerugian apabila hak-haknya dilanggar oleh perusahaan penerbangan.

Perlindungan terhadap konsumen ini diperlukan karena tingkat kesadaran konsumen akan haknya masih rendah sehingga diperlukan upaya pemberdayaan konsumen melalui pembinaan dan pendidikan konsumen. Upaya pemberdayaan ini penting karena tidak mudah mengharapkan kesadaran pelaku usaha, yang pada dasarnya prinsip ekonomi pelaku usaha adalah mendapat keuntungan yang semaksimal mungkin dengan modal seminimal mungkin. Prinsip ini sangat merugikan kepentingan konsumen, baik secara langsung maupun tidak langsung.⁵⁰

Tujuan dari perlindungan konsumen adalah segala menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen dalam bentuk antara lain :⁵¹

- a. Meningkatkan kesadaran, kemampuan dan kemandirian konsumen untuk melindungi diri;
- b. Mengangkat harkat dan martabat konsumen dengan cara menghindarkannya dari eksekusi negatif pemakaian barang dan / atau jasa;
- c. Meningkatkan pemberdayaan konsumen dalam memilih, menentukan, dan menuntut hak-haknya sebagai konsumen;

⁵⁰Penjelasan Umum Undang-undang RI No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen.

⁵¹Janus Sidabalok, *Op.cit*, hlm. 56

- d. Menciptakan sistem perlindungan konsumen yang mengandung unsur kepastian hukum dan keterbukaan informasi serta akses untuk mendapatkan informasi;
- e. Menumbuhkan kesadaran pelaku usaha mengenai pentingnya perlindungan konsumen sehingga tumbuh sikap yang jujur dan bertanggung jawab dalam berusaha;
- f. Meningkatkan kualitas barang dan/atau jasa yang, menjamin kelangsungan usaha produksi barang dan/atau jasa, kesehatan, kenyamanan, keamanan, dan keselamatan konsumen.

Pasal-pasal dalam undang-undang ini menyebutkan beberapa perlindungan hukum bagi konsumen terkait dengan pelanggaran yang dilakukan oleh perusahaan/pelaku usaha. Adapun pasal-pasal yang dimaksud yaitu pada pasal 4 huruf (a) dan (b), pasal 16, pasal 19, dan pasal 26. Meskipun dalam pasal-pasal tersebut hanya menyebutkan hak-hak konsumen secara umum.

Pada ketentuan yang terdapat dalam pasal 4 huruf (a) dan (b) berbunyi sebagai berikut:

Hak konsumen adalah :

- a. hak atas kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa;
- b. hak untuk memilih barang dan/atau jasa serta mendapatkan barang dan/atau jasa tersebut sesuai dengan nilai tukar dan kondisi serta jaminan yang dijanjikan;

Ketentuan ini mewajibkan setiap perusahaan/pelaku usaha untuk memberikan hak-hak bagi konsumen terkait dengan kenyamanan, keamanan, dan keselamatan dalam mengkonsumsi barang dan/atau jasa. Selain itu konsumen juga berhak menerima barang sesuai dengan yang diperjanjikan pada saat membeli barang tersebut.

Pasal selanjutnya adalah pasal 16 yang berbunyi :

“Pelaku usaha dalam menawarkan barang dan/atau jasa melalui pesanan dilarang untuk :

- a. tidak menepati pesanan dan/atau kesepakatan waktu penyelesaian sesuai dengan yang dijanjikan;
- b. tidak menepati janji atas suatu pelayanan dan/atau prestasi.”

Ketentuan di atas juga memberikan perlindungan yang sama pada konsumen, dimana perusahaan/pelaku usaha harus menepati pelayanan dan/atau prestasi kepada konsumen sesuai dengan kesepakatan waktu yang telah diperjanjikan. Dalam penjelasan maupun dalam pasal selanjutnya tidak disebutkan adanya pengecualian yang diatur secara khusus apabila perusahaan/pelaku usaha apabila tidak dapat memenuhi prestasinya. Sehingga perusahaan/pelaku usaha dapat melepas tanggungjawabnya atas prestasinya kepada konsumen hanya berdasarkan alasan memaksa yang mengaju pada pasal dalam KUHPerdara yaitu pada pasal 1244, 1245, 1444, dan 1445.⁵²

⁵²Pasal 1244 KUHPerdara menyebutkan bahwa “Jika ada alasan untuk si berutang harus dihukum mengganti biaya, rugi, dan bunga, bila ia tidak membuktikan bahwa hlm. tidak dilaksanakan atau tidak pada waktu yang tepat dilaksanakannya perjanjian itu disebabkan karena suatu hlm. yang tak terduga, pun tidak dapat

Pengertian keadaan memaksa sering disesuaikan dengan karakteristik substansi yang diatur dalam peraturan perundang-undangan terkait.⁵³ Dalam peraturan Lalu Lintas dan Jasa Angkutan, *force majeure* diartikan sebagai suatu situasi di lingkungan lokasi kecelakaan yang dapat mengancam keselamatan diri pengemudi, terutama dari amukan massa dan kondisi pengemudi yang tidak berdaya untuk memberikan pertolongan.⁵⁴

Selain itu bila dilihat dari klasifikasi *force majeure* berdasarkan objek yang terkena, dibedakan menjadi *force majeure* yang objektif dan *force majeure* yang subjektif.⁵⁵ Kepailitan pada perusahaan penerbangan dapat dikategorikan sebagai *force majeure* yang subjektif yaitu *force majeure* yang terjadi dalam hubungannya dengan

dipertanggungjawabkan padanya kesemuanya itu pun jika itikad buruk tidak ada padanya.”

Pasal 1245 KUHPerdara “Tidaklah biaya, rugi, dan bunga harus digantinya, apabila karena keadaan memaksa (*overmacht*) atau suatu keadaan yang tidak disengaja, si berutang berhlm.angan memberikan atau berbuat sesuatu yang diwajibkan, atau karena hlm.-hlm. yang sama telah melakukan perbuatan terlarang.”

Pasal 1444 KUHPerdara “(1) Jika barang tertentu yang menjadi pokok perjanjian musnah, tak dapat diperdagangkan atau hilang, hingga sama sekali tidak diketahui apakah barang itu masih ada, maka hapuslah perikatannya, asal barang itu musnah atau hilang diluar kesalahan si berutang dan sebelum ia lali menyerahkannya. (2) Bahkan meskipun si berutang lalai menyerahkan suatu barang, sedangkan ia telah tidak mengganggu terhadap kejadian-kejadian yang tidak terduga, perikatan tetap hapus jika barang itu musnah juga dengan cara yang sama di tangannya si berutang seandainya sudah diserahkan kepadanya. (3) Si berutang diwajibkan membuktikan kejadian yang tidak terduga, yang dimajukan itu. (4) Dengan cara bagaimanapun suatu barang yang telah dicuri, musnah atau hilang, hilangnya barang itu tidak sama sekali membebaskan orang yang mencuri arang dan kewajibannya mengganti harganya.”

Pasal 1445 KUHPerdara menyebutkan bahwa “Jika barang yang terhutang, diluar salahnya si berutang musnah, tidak dapat lagi diperdagangkan, atau hilang maka si berutang, jika mempunyai hak-hak atau tuntutan-tuntutan ganti rugi mengenai barang tersebut, diwajibkan memberikan hak-hak dan tuntutan-tuntutan tersebut kepada orang yang mengutang kepadanya.”

⁵³Rahmad S.S Soemadipraja, *Restatement Keadaan Memaksa*, Nasional Legal Reform Program, Jakarta, 2010, hlm. 5

⁵⁴ Pasal 231 ayat (2) UU No. 22 tahun 2009 tentang Lalu lintas dan Jasa Angkutan.

⁵⁵ Rahmad S.S Soemadipraja, *Op.cit*, hlm. 87

perbuatan atau kemampuan debitur itu sendiri. Misalnya jika si debitur sakit berat sehingga tidak mungkin berprestasi lagi. Dengan adanya putusan pailit bagi perusahaan penerbangan, menyebabkan debitur menjadi tidak berwenang lagi untuk mengurus hartanya karena pengurusannya jatuh pada kurator.⁵⁶

Force majeure sangat erat hubungannya dengan masalah ganti rugi dari suatu kontrak. Karena *force majeure* membawa konsekuensi hukum bukan saja hilangnya atau tertundanya kewajiban-kewajiban untuk melaksanakan prestasi yang terbit dari suatu kontrak, melainkan juga suatu *force majeure* dapat juga membebaskan para pihak untuk memberikan ganti rugi akibat tidak terlaksananya kontrak yang bersangkutan. Dalam pasal 1244 KUHPerdara menentukan sebagai berikut :

Pasal 1244 KUHPerdara

“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.”

Perkara kepailitan merupakan sesuatu hal yang dapat diduga sebelumnya karena melalui tahapan-tahapan pemeriksaan oleh pengadilan sebelumnya sehingga dalam perkara kepailitan yang

⁵⁶Ahmad Yani&Gunawan Widjaja, *Op.cit*, Hlm.80

melibatkan perusahaan penerbangan tidak dapat dijadikan alasan untuk tidak memberikan pelayanan dan prestasi kepada konsumennya. Walaupun dalam keadaan kesulitan keuangan, perusahaan penerbangan masih memiliki kewajiban sebagaimana yang diatur dalam pasal 16 UUPK. Atau berdasarkan pasal 1244 KUHPdata, debitur dapat dihukum untuk mengganti biaya, kerugian dan bunga atas tidak terlaksana atau tidak tepat waktu dalam pelaksanaan perikatan dalam hal ini adalah perjanjian pengangkutan antara konsumen dengan perusahaan penerbangan.

Dalam pasal selanjutnya yakni pasal 19 Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen terdapat ketentuan yang berisi tentang tanggungjawab pelaku usaha apabila terjadi kerugian pada konsumen. Adapun bunyi pasal tersebut adalah sebagai berikut :

- (1) Pelaku usaha bertanggung jawab memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan.
- (2) Ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat berupa pengembalian uang atau penggantian barang dan/atau jasa yang sejenis atau setara nilainya, atau perawatan kesehatan dan/atau pemberian santunan yang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku.
- (3) Pemberian ganti rugi dilaksanakan dalam tenggang waktu 7 (tujuh) hari setelah tanggal transaksi.

(4) Pemberian ganti rugi sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak menghapuskan kemungkinan adanya tuntutan pidana berdasarkan pembuktian lebih lanjut mengenai adanya unsur kesalahan.

(5) Ketentuan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) tidak berlaku apabila pelaku usaha dapat membuktikan bahwa kesalahan tersebut merupakan kesalahan konsumen.

Pasal selanjutnya adalah pasal 26 yang berbunyi sebagai berikut: "Pelaku usaha yang memperdagangkan jasa wajib memenuhi jaminan dan/atau garansi yang disepakati dan/atau yang diperjanjikan."

Dari uraian pasal diatas disebutkan bahwa perusahaan/pelaku usaha bertanggungjawab untuk memberikan ganti rugi atas kerusakan, pencemaran, dan atau kerugian konsumen akibat mengkonsumsi barang dan atau jasa yang dihasilkan atau diperdagangkan dalam waktu maksimal 7 (tujuh) hari setelah tanggal transaksi. Tetapi melihat bahwa kerugian konsumen yang diderita akibat perusahaan penerbangan mengalami kepailitan baik dijatuhi pailit maupun penundaan kewajiban pembayaran utang (PKPU) yaitu berupa keterlambatan penerbangan karena perusahaan penerbangan sudah tidak beroperasi lagi maka akan sangat sulit apabila hanya diberi waktu 7 (tujuh) hari setelah tanggal transaksi untuk pengganti kerugian.

Dalam perkembanganya dalam UUPK tidak diatur sama sekali tentang hak-hak dan kedudukan konsumen apabila perusahaan

mengalami perkara kepailitan. Hal inilah yang menyebabkan tidak ada landasan hukum bagi konsumen untuk menuntut hak-haknya.

Konsumen tidak hanya dihadapkan pada persoalan ketidak mengertiannya ataupun kejelasan akan pemanfaatan, pengguna maupun pemakai barang dan/atau jasa yang disediakan oleh pelaku usaha, karena kurang atau terbatasnya informasi yang disediakan, melainkan juga terhadap *bargaining position* yang terkadang sangat tidak seimbang, yang pada umumnya tercermin dalam perjanjian baku yang siap untuk ditandatangani maupun dalam bentuk klausul atau ketentuan baku yang tidak informatif serta tidak dapat ditawar-tawar oleh konsumen mana pun.⁵⁷

Pemerintah melalui Kementerian Perhubungan, sudah saatnya mengeluarkan data peringkat kesehatan keuangan dan manajemen, selain keamanan dan kelayakan penerbangan. Kebijakan itu diharapkan dapat mendorong maskapai penerbangan supaya lebih maksimal dalam memberikan pelayanan kepada konsumen.

Asuransi yang bisa menjamin pengembalian biaya tiket kepada konsumen guna mengantisipasi terjadinya *default* atau pailit pada perusahaan penerbangan bisa juga diterapkan sebagaimana sudah banyak dilakukan di luar negeri. Pengembalian biaya tiket adalah hak konsumen dan semestinya tidak diserahkan kepada kurator yang

⁵⁷Gunawan Widjaja&Ahmad Yani, **Hukum Tentang Perlindungan Konsumen**, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2003, hlm. 3

selanjutnya menangani perusahaan yang pailit mengingat birokrasi tersebut berbelit-belit dan butuh waktu lama.

2. Perlindungan Hukum bagi konsumen dalam Undang-undang Penerbangan (UU Penerbangan)

Penerbangan merupakan kegiatan yang mempunyai karakteristik dan keunggulan tersendiri, perlu dikembangkan agar mampu meningkatkan pelayanan yang lebih luas baik domestik maupun internasional. Pengembangan penerbangan di tata dalam satu kesatuan sistem dengan mengintegrasikan dan mendominasi prasarana dan sarana penerbangan, metode, prosedur dan peraturan sehingga berdaya guna dan berhasil guna.⁵⁸

Penanganan permasalahan penerbangan yang sebelumnya diatur dalam Undang-Undang Nomor 15 tahun 1992 tentang Penerbangan perlu disempurnakan guna menyelaraskan dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, perubahan paradigma dan lingkungan strategis, peran serta masyarakat, persaingan usaha, konvensi internasional tentang penerbangan, dengan profesi serta perlindungan konsumen.

Berdasarkan pertimbangan di atas ditetapkanlah Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan yang merupakan penyempurnaan dari Undang- Undang Nomor 15 tahun 1992, sehingga

⁵⁸ Penjelasan Umum Undang-undang RI No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan.

dengan demikian penyelenggaraan penerbangan sebagai suatu sistem dapat memberikan manfaat yang sebesar-besarnya kepada seluruh masyarakat, bangsa dan negara.

Konsiderans merupakan alasan atau pertimbangan dibentuknya suatu peraturan perundang-undangan. Dalam konsiderans ini dimuat hal-hal atau pokok pikiran yang merupakan konstansi fakta-fakta atau urgensi secara singkat dan yang menggerakkan pembentuk peraturan perundang-undangan untuk membentuk peraturan perundangan tersebut.⁵⁹

Dalam konsiderans Undang-undang penerbangan disebutkan bahwa perlindungan konsumen merupakan salah satu aspek dalam penyelenggaraan penerbangan. Maka selain mengacu pada UUPK, hak-hak konsumen/penumpang juga diatur dalam Undang-undang ini. Untuk lebih memantapkan perwujudan kepastian hukum, Undang-undang Penerbangan ini juga memberikan perlindungan konsumen tanpa mengorbankan kelangsungan hidup penyedia jasa transportasi. Dalam Penjelasan Umum UU Penerbangan tampak ada keseimbangan antara hak-hak konsumen dan hak hidup maskapai penerbangan.

Prioritas keselamatan bukan hanya pada pesawat dan perusahaan angkutan, tetapi juga penumpang. Karena itu, UU Penerbangan mengatur hak, kewajiban dan tanggung jawab hukum

⁵⁹Maria Farida, **Ilmu Perundang-undangan I Jenis, Fungsi, dan Materi Muatan**, Kanisius, Yogyakarta, 2007, Hlm.96.

para penyedia jasa dan pengguna jasa penerbangan, serta tanggung jawab hukum penyedia jasa penerbangan terhadap kerugian pihak ketiga. Dalam konteks perlindungan penumpang itu pula, UU Penerbangan melihat penyelenggaraan penerbangan dalam kerangka perlindungan konsumen. Perlindungan konsumen tergambar secara eksplisit baik pada batang tubuh maupun penjelasan UU Penerbangan.

Lebih jelas perlindungan konsumen dalam kegiatan penerbangan dijabarkan dalam pasal-pasal Undang-undang ini yaitu yang terdapat dalam ketentuan pasal 140 dan 146. Dalam pasal 140 disebutkan tentang tanggungjawab pengangkut dan wajib angkut dimana disebutkan bahwa :

- (1) Badan usaha angkutan udara niaga wajib mengangkut orang dan/atau kargo, dan pos setelah disepakatinya perjanjian pengangkutan.
- (2) Badan usaha angkutan udara niaga wajib memberikan pelayanan yang layak terhadap setiap pengguna jasa angkutan udara sesuai dengan perjanjian pengangkutan yang disepakati.
- (3) Perjanjian pengangkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan tiket penumpang dan dokumen muatan.

Terkait dengan pertanggungjawaban pengangkut terhadap penumpang atau pemilik tiket diatur dalam pasal 1 angka 22 UU No. 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan, bahwa tanggungjawab pengangkut adalah kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pengirim barang serta pihak ketiga.

Undang-undang No. 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan (UU Penerbangan) dalam pasal 1 angka 27 menjelaskan bahwa Tiket adalah dokumen berbentuk cetak, melalui proses elektronik, atau bentuk lainnya, yang merupakan salah satu alat bukti adanya perjanjian angkutan udara antara penumpang dan pengangkut, dan hak penumpang untuk menggunakan pesawat udara atau diangkut dengan pesawat udara.

Berdasarkan ketentuan tersebut bahwa calon penumpang atau pemegang tiket yang telah menyerahkan pembayaran kepada pihak pengangkut untuk mendapatkan tiket sehingga telah terjadi perjanjian angkutan udara, dimana penumpang berhak untuk menggunakan fasilitas yang disediakan oleh pihak pengangkut. Sedangkan berkaitan dengan hal-hal yang dapat merugikan penumpang dalam menikmati haknya untuk menggunakan pesawat tersebut seperti yang telah diatur juga dalam pasal 1 angka 30 UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Dalam pasal menyebutkan bahwa keterlambatan adalah terjadinya perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan. Adanya keterlambatan jelas berpengaruh bagi calon penumpang yang akan menggunakan pesawat tersebut, dan dampaknya berbeda-beda, bisa jadi dari beberapa penumpang tersebut ada yang sangat dirugikan karena adanya keterlambatan pesawat.

Dalam pasal 146 juga disebutkan bahwa :

“Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional.”

Jenis-jenis keterlambatan diatas kemudian diperjelas dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara. Dalam pasal 9 disebutkan bahwa keterlambatan terdiri dari:

- a. keterlambatan penerbangan (*flight delayed*);
- b. tidak terangkutnya penumpang dengan alasan kapasitas pesawat udara (*denied boarding passenger*);
- c. pembatalan penerbangan (*cancelation of flight*).

Dalam hal terjadi keterlambatan penerbangan (*flight delayed*) pada angkutan penumpang yang dimaksud Pasal 9 Permenhub 77/2011 di atas, pengangkut (dalam hal ini maskapai penerbangan) bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpangnya. Peraturan teknis ini hanya mengatur mengenai keterlambatan yang disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional. Akan tetapi ketika perusahaan pengangkutan udara ini dihadapkan dengan permasalahan kepailitan, keadaan penumpang akan jaminan kepastian hukum sebagaimana yang telah disebutkan dalam beberapa peraturan diatas menjadi bergeser alias tidak lagi memberikan jaminan kepastian

hukum terkait dengan kerugian bagi penumpang. Hal ini karena dari peraturan terkait penerbangan, kedudukan dan hak konsumen tidak diatur ketika suatu perusahaan penerbangan mengalami kepailitan sehingga dalam kondisi ini yang berlaku adalah aturan yang berkenaan dengan kepailitan sebagaimana diatur dalam Undang-undang No.37 Tahun 2004, bukan lagi UU No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, ataupun Permenhub 77/2011.

3. Perlindungan Hukum Bagi Konsumen dalam Undang-undang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (UU Kepailitan)

Dari uraian peraturan-peraturan sebelumnya, yaitu Undang-undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen dan juga Undang-undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan telah memberikan perlindungan hukum terhadap konsumen. Akan tetapi kedua peraturan tersebut tidak menyebutkan sama sekali perlindungan terhadap konsumen yang hak-haknya dilanggar karena perusahaan mengalami perkara kepailitan. Kedua peraturan tersebut juga tidak menyebutkan kedudukan konsumen apabila suatu perusahaan/pelaku usaha mengalami perkara kepailitan. Sehingga yang berlaku adalah asas *Lex Specialis Derogat Legi Generalis* yaitu aturan yang sifatnya

khusus akan mengesampingkan aturan hukum yang sifatnya umum.⁶⁰ Karena kedua peraturan sebelumnya tidak mengatur mengenai perlindungan hukum bagi konsumen ketika perusahaan penerbangan mengalami perkara kepailitan maka yang berlaku adalah Undang-undang No. 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Pembayaran Utang.

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*.⁶¹ Untuk itulah dilakukan sita umum setelah putusan pernyataan pailit terhadap debitor atau disebut juga eksekusi kolektif. Suatu eksekusi kolektif dilakukan secara langsung terhadap semua kekayaan yang dimiliki oleh debitor untuk manfaat semua kreditor. Sitaan umum bertujuan untuk mencegah agar debitor tidak melakukan perbuatan-perbuatan yang dapat merugikan kepentingan para kreditornya. Perlindungan terhadap kreditor lainnya dalam Undang-Undang Kepailitan adalah adanya ketentuan untuk mencegah kecurangan yang dilakukan oleh debitor, sebaliknya terdapat pula ketentuan untuk mencegah kecurangan yang dilakukan oleh para kreditor.⁶²

⁶⁰ Oka Mahendra, 2012, **Harmonisasi Peraturan Perundang-undangan** (online), diakses di www.dipp.depkmham.go.id (16 Februari 2014)

⁶¹ Rudhi Prasetya, **Kedudukan Mandiri Perseroan Terbatas**, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1995, Hlm. 5

⁶² Rahayu Kartini, *Op.cit.* hlm. 21

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 kreditor sesuai dengan kelasnya masing-masing. Di dalam kepailitan, kreditor diklasifikasikan menjadi tiga macam, yaitu kreditor diistimewakan, kreditor preferen, dan kreditor konkuren.⁶³ Kreditor yang berkepentingan terhadap debitor tidak hanya kreditor konkuren saja, melainkan juga kreditor pemegang hak jaminan kebendaan dan kreditor yang menurut ketentuan hukum harus didahulukan.⁶⁴

Dalam UU Kepailitan lebih banyak menyinggung masalah pengembalian/pembayaran utang-utang debitor kepada para krediturnya, tetapi UU Kepailitan tidak menyinggung kedudukan konsumen sebagai salah satu kreditor preferen. UU Kepailitan tidak menempatkan konsumen sebagai salah satu kreditor yang memiliki hak-hak yang diutamakan (preferen), bahkan tetap mempertahankan konsep perlindungan hukum yang dianut oleh pasal 1132 KUHPerdara yang menempatkan kreditor pemegang jaminan kebendaan seperti pemegang gadai (pand), hipotik, termasuk tanggungan dan jaminan fidusia sebagai kreditor separatis yang pembayaran hak-haknya

⁶³ Sutan Remi Sjahdeini, *Op.cit*, Hlm. 280

⁶⁴ M. Hadi Subhan, *Op.cit*, Hlm.33

diutamakan⁶⁵ walaupun hak-hak tersebut baru bisa direalisasikan setelah melewati masa penundaan lebih kurang 90 hari (pasal 56 ayat (1). Bila demikian maka konsumen masih merupakan kreditur biasa (konkuren) yang harus bersaing mendapatkan pemenuhan tagihan (hak) dengan kreditur-kreditur konkuren lainnya, namun setelah kurator menyelesaikan pembayaran kepada para kreditur yang tergolong istimewa dan preferens.

Bila UU Kepailitan ditelaah secara lebih dalam, kedudukan konsumen sebagai kreditur konkuren bisa dipahami dari ketentuan pasal 36 yang berbunyi sebagai berikut :

- (1) Dalam hal pada saat putusan pernyataan pailit diucapkan, terdapat perjanjian timbal balik yang belum atau baru sebagian dipenuhi, pihak yang mengadakan perjanjian dengan Debitor dapat meminta kepada Kurator untuk memberikan kepastian tentang kelanjutan pelaksanaan perjanjian tersebut dalam jangka waktu yang disepakati oleh Kurator dan pihak tersebut.
- (2) Dalam hal kesepakatan mengenai jangka waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak tercapai, Hakim Pengawas menetapkan jangka waktu tersebut.
- (3) Apabila dalam jangka waktu sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan ayat (2) Kurator tidak memberikan jawaban atau tidak bersedia melanjutkan pelaksanaan perjanjian tersebut maka perjanjian berakhir dan pihak sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dapat menuntut ganti rugi dan akan diperlakukan sebagai kreditor konkuren.

⁶⁵ Pasal 55 ayat (1) Undang-undang No.37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang.

(4) Apabila Kurator menyatakan kesanggupannya maka Kurator wajib memberi jaminan atas kesanggupan untuk melaksanakan perjanjian tersebut.

Menurut pasal 36 diatas, 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 kreditur konkuren dimana kreditur paling terakhir pemenuhan kewajibannya. Kewajiban terhadap konsumen baru dapat dipenuhi setelah pembagian harta pailit kepada kreditur separatis dan preferen.

Konsumen sebagai kreditur konkuren berada diurutan paling akhir dalam urutan pembagian harta, yaitu setelah biaya perkara, tagihan pajak, kreditur pemegang jaminan kebendaan, imbalan jasa kurator dan upah pekerja/buruh.⁶⁶

Kreditur konkuren ini adalah para kreditur dengan *hak pari passu* dan *pro rata*, artinya para kreditur secara bersama-sama memperoleh pelunasan (tanpa ada yang didahulukan) yang dihitung berdasarkan piutang masing-masing dibandingkan terhadap piutang mereka secara keseluruhan, terhadap seluruh harta kekayaan debitur tersebut. Dengan demikian, para kreditur konkuren mempunyai

⁶⁶Mohammad Fikri Ichsan, **Sinkronisasi Pengaturan Tentang Kedudukan Hukum Antara Kreditur Separatis dan Buruh Terkait Dengan Pembayaran Utang Dalam Putusan Kepailitan**, Skripsi tidak diterbitkan, Malang, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, 2013, hlm. 97

kedudukan yang sama atas pelunasan utang dari harta debitur tanpa ada yang didahulukan.⁶⁷

Kreditur konkuren dalam pembagian harta pailit ini masih dibagi-bagi menjadi beberapa jenis konkuren, yaitu terdiri dari :

- a. Kreditur yang memiliki perjanjian timbal balik yang belum atau baru sebagian dipenuhi (pasal 36 UU Kepailitan) seperti halnya konsumen perusahaan penerbangan yang mengadakan perjanjian pengangkutan.
- b. Setiap orang yang telah menerima benda yang merupakan bagian dari harta debitur yang tercakup dalam perbuatan hukum yang dibatalkan juga dapat tampil sebagai kreditur konkuren. (pasal 49 UU Kepailitan)
- c. Kreditur separatis (pemegang hak jaminan kebendaan) apabila dalam hal hasil penjualannya tidak cukup untuk melunasi piutang yang bersangkutan juga dapat mengajukan sebagai kreditur konkuren tanpa kehilangan hak istimewanya sebagai kreditur separatis untuk dapat langsung mengeksekusi jaminan tersebut. (pasal 60 UU Kepailitan).

Penumpang pesawat apabila perusahaan penerbangan diputuskan pailit oleh Pengadilan Niaga merupakan kreditor konkuren,

⁶⁷Kartini Muljadi, *Op.cit*, hlm.164

karena tidak memiliki jaminan kebendaan bagi pelunasan piutangnya, dan sifat piutangnya tidak termasuk ke dalam piutang yang diistimewakan sebagaimana diatur dalam Pasal 1139 dan 1149 KUHPerduta. Kreditor konkuren sangat berkepentingan dengan peraturan kepailitan ini, karena para kreditor istimewa sudah memiliki jaminan pembayarannya masing-masing sehingga dapat dikatakan seolah-olah tidak ada kepailitan.

Perbedaan tingkatan kreditor ini sesuai dengan isi Pasal 1132 KUHPerduta yang menyatakan bahwa segala kebendaan dari debitor menjadi jaminan bersama-sama para kreditor, pendapatan penjualan dari benda-benda milik debitor tersebut dibagi-bagi menurut keseimbangan, yaitu menurut besar kecilnya piutang masing-masing, kecuali apabila diantara para kreditor ada alasan-alasan yang sah untuk didahulukan pembayarannya.

Berdasarkan uraian diatas terlihat bahwa konsumen berada dalam posisi yang lemah saat pembagian harta pailit. 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 konsumen tidak bisa dieksekusi langsung seperti layaknya piutang para kreditor preferens atau kreditor yang diistimewakan. Melainkan piutang tersebut baru bisa dibayarkan setelah melalui proses pencocokan utang-piutang yang batas waktunya ditentukan oleh hakim

pengawas.⁶⁸ 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.

Dari uraian diatas dapat disimpulkan bahwa terdapat perbedaan yang signifikan antara perlindungan hukum yang diterima oleh konsumen berdasarkan Undang-undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, Undang-undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan juga Undang-undang No.37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang pada saat perusahaan mengalami perkara kepailitan.

Berikut ini perbandingan perlindungan hukum yang diterima oleh konsumen berdasarkan Undang-undang No. 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, Undang-undang No. 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan dan juga Undang-undang No.37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang.

⁶⁸ Pasal 27 Undang-undang Nomor 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU) yang menyebutkan bahwa “Selama berlangsungnya kepailitan tuntutan untuk memperoleh pemenuhan perikatan dari harta pailit yang ditujukan terhadap Debitor Pailit, hanya dapat diajukan dengan mendaftarkannya untuk dicocokkan.”

Tabel. 4.1 Perbandingan Perlindungan Hukum Konsumen Berdasarkan UU Perlindungan Konsumen, UU Penerbangan, dan UU Kepailitan

No.		UU Perlindungan Konsumen	UU Penerbangan	UU Kepailitan dan PKPU
1.	Perlindungan hukumnya	Terdapat pada pasal 4 huruf (a) dan (b), pasal 16, pasal 19, dan pasal 26. Yang pada intinya pasal-pasal tersebut memberikan perlindungan terhadap konsumen terkait dengan pelanggaran yang dilakukan oleh perusahaan/pelaku usaha yang tidak memberikan pelayanan dan prestasi kepada konsumennya.	Terdapat dalam ketentuan pasal 140 dan 146. Yang pada intinya menyebutkan bahwa perkara kepailitan tidak dapat menyebabkan pengganggu/perusahaan penerbangan kehilangan tanggung jawabnya terhadap penumpang.	Dalam undang-undang ini peraturan perlindungan bagi konsumen terdapat pada pasal 36 yang menyebutkan bahwa perjanjian timbal balik yang belum dipenuhi atau masih sebagian terpenuhi (dalam hal ini perjanjian pengangkutan) dikategorikan sebagai kreditor

No.		UU Perlindungan Konsumen	UU Penerbangan	UU Kepailitan dan PKPU
				kongkuren.
2.	Upaya hukum yang dapat ditempuh	Upaya hukum yang dapat ditempuh pihak konsumen yang dirugikan oleh konsumen terdapat dalam Pasal 23 UUPK, pelaku usaha dapat digugat melalui badan penyelesaian sengketa konsumen atau mengajukan ke badan peradilan di tempat kedudukan konsumen. Upaya hukum yang dapat ditempuh tersebut	Upaya hukum yang dapat ditempuh berdasarkan Undang-undang ini tercantum dalam peraturan pelaksanaannya yaitu Peraturan pemerintah No. 77 Tahun 2011 Tentang Tanggungjawab Pengangkut Angkutan Udara pada pasal 23 yang menyebutkan bahwa penumpang, ahli waris, penerima	Berdasarkan pasal 27 disebutkan bahwa selama berlangsungnya kepailitan tuntutan untuk memperoleh pemenuhan perikatan dari harta pailit tidak dapat diajukan, melainkan hanya dapat dengan mendaftarkan-nya untuk pencocokan piutang. Sehingga, gugatan yang diatur dalam

No.		UU Perlindungan Konsumen	UU Penerbangan	UU Kepailitan dan PKPU
		<p>yakni :</p> <p>a. Gugatan Kecil (<i>Small Claim</i>)</p> <p>Gugatan kecil (<i>small claim</i>) adalah jenis gugatan yang dapat diajukan oleh konsumen, sekalipun dilihat secara ekonomis, nilai gugatannya sangat kecil. Termuat dalam pasal 46 ayat (1) huruf (a) UUPK yang menyatakan bahwa gugatan atas pelanggaran pelaku usaha dapat</p>	<p>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.</p>	<p>peraturan sebelumnya tidak dapat diajukan karena gugur demi hukum. Apabila merasa tidak puas dengan putusan hakim sebelumnya tentang putusan pailit dan PKPU tersebut maka konsumen dapat mengajukan upaya hukum kasasi dan Peninjauan Kembali.</p>

No.	UU Perlindungan Konsumen	UU Penerbangan	UU Kepailitan dan PKPU
	<p>dilakukan oleh seorang konsumen yang dirugikan atau ahli waris yang bersangkutan. Dalam sengketa konsumen yang nilainya sangat kecil, sangat baik kalau diselesaikan melalui <i>small claim court</i>, yang mana secara sederhana <i>small claim court</i> dapat diartikan sebagai peradilan kilat, dengan hakim tunggal, prosedurnya</p>		

No.	UU Perlindungan Konsumen	UU Penerbangan	UU Kepailitan dan PKPU
	<p>sederhana, tidak ada keharusan menggunakan pengacara dan biaya sangat ringan.</p> <p><i>b. Legal Standing</i></p> <p>untuk LPKSM (Lembaga Perlindungan Konsumen Swadaya Masyarakat)</p> <p>UUPK juga menerima proses beracara yang dilakukan oleh lembaga tertentu yang memiliki <i>legal standing</i>. Hak yang dimiliki oleh</p>		

No.		UU Perlindungan Konsumen	UU Penerbangan	UU Kepailitan dan PKPU
		<p>lembaga demikian dikenal dengan hak gugat LSM. Berdasarkan pasal 1 angka 9 UUPK lembaga perlindungan konsumen swadaya masyarakat adalah lembaga non pemerintah yang terdaftar dan diakui oleh pemerintah yang mempunyai kegiatan menangani perlindungan konsumen.</p> <p>c.Gugatan Kelompok (<i>Class Action</i>) <i>Class Action</i> adalah</p>		

No.	UU Perlindungan Konsumen	UU Penerbangan	UU Kepailitan dan PKPU
	gugatan yang berisi tuntutan melalui proses pengadilan yang diajukan oleh satu atau beberapa orang yang bertindak sebagai wakil kelompok.		

Sumber : *Bahan Hukum Primer, diolah, 2014*

Perbedaan perlindungan yang diterima oleh konsumen pada saat perusahaan penerbangan mengalami perkara kepailitan seperti yang diuraikan diatas, juga berakibat pada upaya hukum yang dapat ditempuh oleh konsumen. Dimana apabila berdasarkan Undang-undang Perlindungan Konsumen, konsumen memiliki beberapa alternatif upaya hukum yang dapat dilakukan. Tetapi dalam Undang-undang Kepailitan, konsumen hanya dapat melakukan kasasi dan Peninjauan Kembali apabila merasa tidak puas dengan putusan hakim sebelumnya.

4. Dampak Perkara Kepailitan dan PKPU Perusahaan Penerbangan Bagi Konsumen

Adanya ketidakkonsistenan pemerintah dalam melindungi konsumen maka akan memberikan dampak yang merugikan bagi konsumen. Dampaknya adalah terabaikannya hak-hak konsumen ketika perusahaan penerbangan menghadapi perkara kepailitan. Berikut kasus-kasus kepailitan dan PKPU perusahaan penerbangan yang melibatkan konsumen sebagai kreditur konkurensya:

a. Perkara Kepailitan Batavia Airlines

Kasus ini berawal dari gagal bayar yang dilakukan oleh PT. Metro Batavia terhadap *International Leasing Finance Corporation* yang dalam hal ini diwakili oleh Nafis Adwani, S.H., M.H dan Immanuel A. Indrawan, S.H., LL.M., ACI Arb. Para advokat pada kantor Ali Budiarto, Nugroho, Reksodiputro *Counsellors at Law* mengajukan permohonan kepailitan ke Pengadilan Niaga terhadap termohon yaitu, PT. Metro Batavia.⁶⁹

PT. Metro Batavia melakukan perjanjian sewa menyewa ini untuk dapat melakukan pengangkutan penumpang haji dan umroh ke Mekkah dan Madinah. Seiring berjalannya waktu, ternyata ada

⁶⁹Ronny 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)

kebijakan pemerintah Republik Indonesia yang mengatur bahwa apabila perusahaan penerbangan ingin ikut serta dalam pelayanan ibadah haji dan umroh maka wajib untuk mengikuti tender. Kemudian guna mengikuti kebijakan pemerintah tersebut maka PT. Metro Batavia ikut serta dalam tender tersebut. Maka untuk mempersiapkannya PT. Metro Batavia mempersiapkan aspek-aspek teknis dan pesawatnya dengan menyewa Airbus A330-202 dari *International Leasing Finance Corporation*. Hingga pada akhirnya PT. Metro Batavia tidak menang tender tersebut sehingga mengakibatkan perusahaan tersebut mengalami kesulitan finansial.⁷⁰

Dikarenakan terdapat kreditor lain yaitu *Sierra Leasing Limited* serta utang yang telah jatuh tempo dan dapat ditagih, maka *Internasional Leasing Finance Corporation* mengajukan permohonan pailit kepada Pengadilan Niaga Jakarta Pusat terhadap PT. Metro Batavia dengan nomor perkara Nomor 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.⁷¹

Ada perbedaan yang signifikan antara perlindungan hukum yang diterima konsumen dalam UUPK dan UU Penerbangan dibandingkan dengan yang diatur dalam UU Kepailitan. Dalam peraturan mengenai perlindungan konsumen khususnya dalam hukum

⁷⁰*Ibid.*

⁷¹*Ibid.*

pengangkutan dikenal dengan adanya prinsip pertanggungjawaban praduga untuk selalu bertanggungjawab. Prinsip ini menyatakan bahwa tergugat selalu dianggap bertanggungjawab (*presumption of liability principle*), sampai ia dapat membuktikan ia tidak bersalah. Jadi, beban pembuktian ada pada tergugat.⁷²

Sedangkan dalam dalam UU Penerbangan, ganti rugi yang diderita konsumen akibat keterlambatan penerbangan (*flight delayed*) dan pembatalan penerbangan (*cancelation of flight*) yang disebabkan oleh faktor selain cuaca dan teknis operasional diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan (Permenhub) Nomor 77 Tahun 2011 Pasal 12 ayat (2), perusahaan penerbangan wajib mengganti seluruh tiket yang telah dibayar oleh penumpang. Jika pemberitahuan mengenai pembatalan keberangkatan yang telah ditetapkan, maka penumpang berhak mendapatkan ganti kerugian sebagai berikut :

1. keterlambatan lebih dari 4 (empat) jam diberikan ganti rugi sebesar Rp. 300.000,00 (tiga ratus ribu rupiah) per penumpang;
2. diberikan ganti kerugian sebesar 50% (lima puluh persen) dari ketentuan huruf a apabila pengangkut menawarkan tempat tujuan lain yang terdekat dengan tujuan penerbangan akhir penumpang (*re-routing*), dan pengangkut wajib menyediakan tiket penerbangan lanjutan atau menyediakan transportasi lain sampai ke tempat tujuan apabila tidak ada moda transportasi selain angkutan udara;
3. dalam hal dialihkan kepada penerbangan berikutnya atau penerbangan milik Badan Usaha Niaga Berjadwal lain,

⁷² Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Op.cit*, Hlm.94

penumpang dibebaskan dari 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.

Dari uraian diatas dapat disimpulkan bahwa 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, ketika terjadi pembagian budel pailit. Dalam Undang-undang Kepailitan dikenal asas-asas adalah :⁷³

- (1) Asas keseimbangan. Dalam Undang-undang Kepailitan terdapat ketentuan yang merupakan perwujudan asas keseimbangan, yaitu di satu pihak terdapat ketentuan yang dapat mencegah terjadinya penyalahgunaan pranata dan lembaga kepailitan oleh Debitor yang tidak jujur. Di lain pihak, terdapat ketentuan yang dapat mencegah terjadinya penyalahgunaan pranata dan lembaga kepailitan oleh Kreditor yang beritikad tidak baik.
- (2) Asas keadilan. Asas keadilan ini adalah untuk mencegah terjadinya kesewenangan pihak penagih utang yang mengusahakan penerimaan pembayaran atau realisasi tagihan masing-masing terhadap Debitor tanpa menghiraukan Kreditor lainnya.

Jadi, Undang-undang Kepailitan bermaksud memberikan perlakuan yang baik dan seimbang kepada para Kreditor. Para Kreditor dengan peringkat yang sama harus mendapat perlakuan yang sama, jadi dihindarkan tindakan yang diskriminatif. Undang-undang Kepailitan sangat mendukung perlakuan yang seimbang dan bukan perlombaan dimana Kreditor yang pertama menagih dibayar didahulukan dan dibayar seluruh tagihannya.

⁷³ Penjelasan Umum Undang-undang No.37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang.

Dari uraian tersebut di atas dapat disimpulkan bahwa 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. Pada kasus kepailitan yang menimpa perusahaan penerbangan, maka sejak putusan pengadilan yang menyatakan pailit pada perusahaan dinyatakan sebagai debitor pailit akan kehilangan segala hak dan kewenangannya mengurus harta kekayaannya, dan diambil alih oleh kurator.

Apabila mengacu pada asas keseimbangan bahwa UU Kepailitan diharapkan mencegah terjadinya penyalahgunaan pranata dan lembaga kepailitan oleh debitor yang tidak jujur dan kreditor yang beritikad tidak baik serta memenuhi rasa keadilan bagi para pihak,⁷⁴ maka Kurator dalam pelaksanaan tugasnya melakukan pengurusan dan pemberesan harta debitor pailit harus bertindak secara *independent*, dan bertindak untuk kepentingan pihak debitor dan kreditor.

Kurator sejak putusan pailit ditetapkan oleh Pengadilan Niaga merupakan orang atau lembaga yang melakukan pengurusan boedel

⁷⁴*Ibid.*

pailit. Oleh karena itu, penumpang pesawat terbang sebagai kreditor akan berurusan dengan kurator dan tidak lagi dengan debitor pailit.⁷⁵

Sejak saat itu apakah hendak menutup kantor perusahaan debitor pailit, membatalkan perjanjian yang sudah disepakati dengan pihak ketiga atau rencana usaha lainnya merupakan kewenangan dan keputusan kurator. Berdasarkan pertimbangan kurator dengan mendapat masukan dari panitia kreditor, maka segala tindakan kurator bertujuan untuk memaksimalkan harta kekayaan debitor pailit (boedel pailit) untuk keuntungan kreditor maupun debitor pailit. Sejak saat putusan pailit, maka boedel pailit ada di bawah pengurusan kurator, oleh karena itu para kreditor tidak lagi berhubungan dengan debitor pailit tetapi dengan kurator.

Selain itu pemerintah yang seharusnya memberikan perlindungan terhadap konsumen, justru mengesampingkan hak-hak konsumen yang diatur dalam Undang-undang Perlindungan Konsumen. Melalui Undang-undang No. 16 Tahun 2000 Tentang Perubahan Kedua atas Undang-undang No. 6 Tahun 1983 Tentang Ketentuan Umum dan Tata Cara Perpajakan negara sebagai pemungut pajak menentukan sebagai berikut :

⁷⁵Nyulistiowati Surtanti, **Kedudukan Kurator dalam perlindungan Terhadap Penumpang Pesawat Berkaitan dengan Kepailitan Perusahaan Penerbangan**, Disampaikan dalam Simposium Kebudayaan Indonesia Malaysia (SKIM), November 2013, hlm. 9

- (3) Hak mendahului untuk tagihan pajak melebihi segala hak mendahului lainnya, kecuali terhadap :
- biaya perkara yang semata-mata disebabkan suatu penghukuman untuk melelang suatu barang bergerak dan atau barang tidak bergerak;
 - biaya yang telah dikeluarkan untuk menyelamatkan barang dimaksud;
 - biaya perkara, yang semata-mata disebabkan pelelangan dan penyelesaian suatu warisan.
- (4) Hak mendahului itu hilang setelah lampau waktu 2 (dua) tahun sejak tanggal diterbitkan Surat Tagihan Pajak, Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar, Surat Ketetapan Pajak Kurang Bayar Tambahan, dan Surat Keputusan Pembetulan, Surat Keputusan Keberatan, Putusan Banding, yang menyebabkan jumlah pajak yang harus dibayar bertambah, kecuali apabila dalam jangka waktu 2 (dua) tahun tersebut, Surat Paksa untuk membayar itu diberitahukan secara resmi, atau diberikan penundaan pembayaran.”

Sehingga berdasarkan uraian diatas, negara yang seharusnya memberikan perlindungan kepada konsumen justru melanggarnya dikarenakan melalui ketentuan tersebut, negara sebagai pemungut pajak memiliki hak mendahului atas barang-barang milik penganggung pajak yang dipailitkan.

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.

b. Perkara Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU)

Mandala Airlines

PT. Mandala Airlines, berkedudukan di Mandala Airlines Building Lantai 4, Jalan Tomang Raya Kav.33-37 Jakarta, yang mana dalam kasus ini diputus oleh Pengadilan Niaga pada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat, Nomor 01/PKPU/2011/PN.NIAGA.JKT.PST., tanggal 2 Maret 2011 atas pengajuan PKPU. Permohonan PKPU tersebut dikabulkan oleh majelis hakim karena PT. Mandala Airlines 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. Dengan adanya investor baru maka diharapkan kinerja Pemohon PKPU akan membaik di masa mendatang dan dengan demikian diharapkan mampu untuk menyelesaikan kewajiban hutangnya kepada para Kreditor.

Terhadap permohonan PKPU tersebut Pengadilan Niaga Jakarta Pusat telah mengambil putusan yaitu melalui putusan Nomor 01/PKPU/2011/PN.NIAGA.JKT.PST., tanggal 2 Maret 2011 yang amarnya sebagai berikut :

1. Mengabulkan permohonan PKPU PT. Mandala Airlines;
2. Menetapkan waktu PKPU paling lama 45 (empat puluh lima) hari dihitung sejak putusan a quo diucapkan;
3. Menunjuk Hakim pengawas dari Pengadilan Niaga Jakarta Pusat;
4. Mengangkat Saudari Duma Hutapea,SH., sebagai kurator;
5. Menyatakan sah perdamaian yang dilakukan PT. Mandala Airlines dengan para kreditornya yang telah disepakati pada hari kamis tanggal 24 Februari 2011;
6. Menghukum Debitor dan Para Kreditor untuk mentaati isi perdamaian tersebut;
7. Menghukum Debitor untuk membayar imbalan jasa Pengurus sebesar Rp850.000.000,00 (delapan ratus lima puluh juta Rupiah) ;
8. Membebaskan ongkos perkara sebesar Rp 577.000,00 (lima ratus tujuh puluh tujuh ribu Rupiah) kepada Pemohon.

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 dimiliki 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.⁷⁶ 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.

Kedua kasus diatas merupakan beberapa contoh kasus yang menimpa konsumen perusahaan penerbangan ketika terjadi perkara kepailitan dan masih banyak lagi kasus kepailitan perusahaan penerbangan yang lainnya yang merugikan hak-hak konsumen seperti

⁷⁶Agus Pambagio, 2012, **Nasib Pemegang Tiket Mandala Airlines Yang Pailit** (*online*) diakses di [http:// www.protespublik.com](http://www.protespublik.com) (12 Februari 2014)

pada Adam Airlines, Bouraq Airlines, Indonesian Airlines dan Sempati Air. Dari beberapa kasus tersebut, hampir seluruhnya tidak mengganti kerugian yang diderita konsumen.⁷⁷

Berdasarkan hal tersebut, maka perlu adanya alternatif perumusan tentang perlindungan hukum dalam perkara kepailitan perusahaan penerbangan agar dapat lebih menjamin perlindungan hukum bagi konsumen.

B. ALTERNATIF PERUMUSAN TENTANG PERATURAN PERLINDUNGAN HUKUM BAGI KONSUMEN DALAM PERKARA KEPAILITAN PERUSAHAAN PENERBANGAN

Munculnya berbagai dampak dari adanya ketidakkonsistenan pemerintah dalam memberikan perlindungan hukum kepada konsumen dalam perkara kepailitan perusahaan penerbangan baik yang dijatuhi putusan pailit maupun putusan PKPU menandakan perlu adanya alternatif perumusan peraturan lain agar mampu memberikan perlindungan hukum terhadap konsumen ketika perusahaan penerbangan mengalami perkara kepailitan. Hal ini tentunya dapat menyebabkan ketidakharmonisan diantara peraturan tersebut yaitu pada Undang-undang Nomor 8 tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, Undang-undang Nomor 37 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU), Undang-undang Nomor 1

⁷⁷Hentje Pongoh, **Pelajaran Dibalik Kepailitan Batavia Air (Bagian-1)** (online), diakses di <http://www.kompasiana.com> diakses pada (12 Februari 2014)

Tahun 2009 Tentang Penerbangan. Ketidakharmonisan peraturan ini tentunya akan berakibat antara lain :⁷⁸

1. Akan timbul ketidakpastian hukum, hal ini terlihat dari beberapa kasus yang menimpa konsumen perusahaan penerbangan Di Indonesia yang tidak memperoleh perlindungan dikarenakan Undang-undang Nomor 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran (PKPU) tidak memperhatikan aspek perlindungan konsumen yang juga diatur dalam Undang-undang Perlindungan Konsumen dan Undang-undang Penerbangan.
2. Pelaksanaan Undang-undang tidak akan terlaksana secara efektif dan efisien, dikarenakan terdapat benturan antar peraturan perundang-undang terkait perlindungan konsumen maka aturan tersebut tidak dapat memberikan perlindungan hukum yang maksimal terhadap konsumen pada saat perusahaan penerbangan mengalami perkara kepailitan.
3. Disfungsi hukum, artinya hukum tidak dapat berfungsi memberikan pedoman berperilaku kepada masyarakat, pengendalian sosial, penyelesaian sengketa serta sebagai sarana perubahan sosial secara tertib dan teratur. Hal ini terlihat dari tidak berfungsinya Undang-undang Perlindungan Konsumen dan Undang-undang Penerbangan dalam memberikan perlindungan hukum kepada konsumen secara tertib dan teratur.

⁷⁸Oka Mahendra, *Op. Cit.*

Ada beberapa cara untuk mengatasi ketidakharmonisan peraturan undang-undang tersebut yaitu pertama, mengubah/mencabut pasal tertentu atau seluruh pasal yang ada peraturan perundang-undang yang bersangkutan oleh lembaga atau instansi yang berwenang membentuknya. Kedua mengajukan permohonan uji materiil kepada lembaga yudikatif, dan ketiga menerapkan asas hukum dan doktrin.⁷⁹ Jika dilihat dari kasus ketidakkonsistenan Pemerintah dalam melindungi konsumen melalui Undang-undang Perlindungan Konsumen, Undang-undang Penerbangan dan Undang-undang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang maka alternatif yang dapat digunakan adalah mengubah/mencabut pasal tertentu atau seluruh pasal yang ada dalam peraturan perundang-undangan yang bersangkutan.

Pencabutan Undang-undang dapat dilakukan apabila ada suatu Undang-undang yang tidak diperlukan lagi, dan harus diganti dengan Undang-undang yang baru, maka pada Undang-undang yang baru harus secara tegas menyatakan untuk mencabut Undang-undang lama tersebut. Undang-undang hanya bisa dicabut oleh undang-undang atau oleh peraturan yang hierarkinya berada di atas Undang-undang.⁸⁰ Sedangkan perubahan dapat dilakukan apabila terdapat ketentuan dalam Undang-undang yang tidak sesuai lagi dengan sifat atau kondisi yang berlaku di masyarakat. Perubahan Undang-undang juga dapat dilakukan sebagai akibat dari adanya putusan Mahkamah

⁷⁹ *Ibid.*

⁸⁰ Jimly Asshiddiqie, **Perihlm. Undang-undang**, Rajawali Press, Jakarta, 2010, hlm. 154.

Konstitusi yang menetapkan harus diadakan perubahan terhadap pasal dan/atau bagian tertentu dalam Undang-undang.⁸¹

Dari uraian sebelumnya tentang peraturan-peraturan terhadap perlindungan konsumen, masih terdapat kekurangan-kekurangan yang tentu berakibat perlindungan tersebut tidak dapat dilaksanakan dengan maksimal.

Kekurangan tersebut adalah sebagai berikut :

1. Pada Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan konsumen

Dalam Undang-undang belum adanya pasal yang mengatur tentang perlindungan konsumen pada saat perusahaan mengalami perkara kepailitan. Sehingga kedudukan konsumen pada saat terjadi kepailitan menjadi tidak jelas. Pasal-pasal yang perlu diubah adalah pada pasal 4 Bagian Pertama Tentang Hak dan Kewajiban Konsumen dengan menambahkan hak konsumen pada saat terjadi perkara kepailitan dan pasal 5 tentang Kewajiban bagi Pelaku usaha terhadap Konsumennya pada saat terjadi perkara kepailitan.

Sebagai perbandingan, hal ini berbeda dengan UUPK di Amerika Serikat, dimana sudah ada ketentuan yang menyebutkan tentang hak-hak konsumen apabila perusahaan terlibat perkara kepailitan. Di negara tersebut sudah lama menerbitkan *Consumer Privacy Bill of Rights* guna memberikan perlindungan maksimal dan

⁸¹ Febrian, **Buku Panduan Tentang Proses Legislasi**, Sekretariat Jendral DPR RI, Jakarta, 2009, Hlm. 27

memberikan prioritas kepada konsumen terkait dengan hubungan mereka terhadap perusahaan yang dinyatakan *default*/ bangkrut.⁸²

2. Pada Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

Dalam pasal 146 undang-undang ini disebutkan bahwa :

Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional.

Kekurangan dari pasal ini adalah, perkara kepailitan perusahaan penerbangan yang menyebabkan keterlambatan/pembatalan penerbangan belum disebutkan dalam tanggungjawab pengangkut. Sehingga perlu adanya penambahan materi baru yang mencantumkan bahwa pengangkut juga bertanggungjawab terhadap kerugian yang diderita oleh angkutan penumpang, bagasi, atau kargo apabila perusahaan penerbangan/pengangkut mengalami perkara kepailitan.

⁸²Vincent Didiek WA, **Hak Konsumen Terkait Pemailitan**, (online) (<http://gagasanhukum.wordpress.com/2013/02/18/hak-konsumen-terkait-pemailitan/667.html>) diakses pada tanggal 11 Februari 2013

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

Dalam pasal 24 disebutkan bahwa :

- (1) Debitor demi hukum kehilangan haknya untuk menguasai dan mengurus kekayaannya yang termasuk dalam harta pailit, sejak tanggal putusan pernyataan pailit diucapkan.
- (2) Tanggal putusan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dihitung sejak pukul 00.00 waktu setempat.
- (3) Dalam hal sebelum putusan pernyataan pailit diucapkan telah dilaksanakan transfer dana melalui bank atau lembaga selain bank pada tanggal putusan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), transfer tersebut wajib diteruskan.
- (4) Dalam hal sebelum putusan pernyataan pailit diucapkan telah dilaksanakan Transaksi Efek di Bursa Efek maka transaksi tersebut wajib diselesaikan.

Seharusnya ketika terjadi perkara kepailitan, pelaku usaha/perusahaan penerbangan tidak boleh berhenti beroperasi saat sudah menerima status pailit tanpa persetujuan hakim dan kementerian teknis yang terkait. Perusahaan penerbangan harus diberi waktu untuk melayani konsumennya terlebih dahulu. Sebagai perbandingan, proses atau keputusan pemailitan industri jasa keuangan harus didasarkan pada izin menteri keuangan. Hal itu dilakukan agar konsumen tetap mendapatkan perlindungan terhadap aset yang disimpan pada industri perbankan atau asuransi. Sudah saatnya prinsip yang sama tersebut diterapkan disektor perhubungan, dimana Untuk menyatakan sebuah operator jasa transportasi dinyatakan pailit perlu ada persetujuan dari

Kementrian Perhubungan. Selain itu, sudah saatnya kementrian perhubungan untuk melakukan langkah-langkah pengawasan, agar industri penerbangan di Indonesia selain tumbuh dari sisi jumlah penumpang, juga ditopang oleh struktur industri yang sehat, kompetitif dan berkelanjutan.

Apabila dilihat dari kondisi diatas maka yang perlu dilakukan adalah perubahan terhadap peraturan terkait dengan perlindungan konsumen dalam perkara kepailitan perusahaan penerbangan karena hanya beberapa pasal saja yang sudah tidak sesuai dengan perkembangan masyarakat saat ini. Perubahan suatu Undang-undang dapat meliputi :⁸³

- a. Menambah atau menyisipkan ketentuan baru, menyempunakan atau menghapus ketentuan yang sudah ada baik yang berbentuk bab, bagian, paragraph, pasal, ayat, maupun perkataan, angka, huruf, tanda baca, dan lain sebagainya.
- b. Mengganti suatu ketentuan dengan ketentuan lain baik yang berbentuk bab, bagian paragraph, pasal, ayat, maupun perkataan, angka, huruf, tanda baca, dan lain-lainnya.

Dari ketentuan diatas maka dapat disimpulkan bahwa perubahan terhadap Undang-undang dapat dilakukan dengan :

⁸³*Ibid*, Hlm.27

- a. Menyisipkan atau menambahkan materi baru;
- b. Menghapus sebagian materi yang dianggap sudah tidak sesuai lagi;
- c. Mengganti atau mengubah sebagian materi dengan materi lain.

Perubahan terhadap Undang-undang dapat dilakukan terhadap:⁸⁴

- a. Buku, bab, bagian, paragraph, pasal, ayat, penjelasan umum, penjelasan pasal demi pasal, dan/atau lampiran;
- b. Kata, frasa, kalimat, istilah, angka, dan/atau tanda baca.

Maka perubahan yang dapat dilakukan terhadap Undang-undang Perlindungan Konsumen, Undang-undang Penerbangan, dan Undang-undang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang adalah sebagai berikut :

Tabel. 4.2 Aturan Hukum Yang Dilakukan Perubahan

No	Ketentuan yang Hendak Diubah	Jenis Perubahan	Alasan
1.	Pasal 4 Undang-undang Perlindungan Konsumen	Menambahkan materi baru	Perlu adanya penambahan materi baru terkait hak-hak konsumen pada saat perusahaan mengalami

⁸⁴ *Ibid*, hlm. 28.

No	Ketentuan yang Hendak Diubah	Jenis Perubahan	Alasan
			kepailitan
2.	Bab VI Tentang Tanggungjawab Pelaku Usaha	Menambah materi baru	Yaitu perlu adanya penambahan ketentuan yang mengatur konsumen sebagai kreditur preferan yang diistimewakan seperti buruh yang diatur dalam Undang-undang Ketenagakerjaan.
3.	Pasal 146 Undang-undang Penerbangan	Menyisipkan materi baru	Perlu ada penambahan tanggungjawab pengangkut pada saat terjadi keterlambatan/pembatalan penerbangan yang disebabkan karena perusahaan mengalami perkara kepailitan.
4.	Pasal 24 Undang-undang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban	Menambah pada penjelasan pasalnya.	Hal ini diberlakukan khususnya bagi perusahaan publik yang melibatkan konsumen dalam menjalankan usahanya.

No	Ketentuan yang Hendak Diubah	Jenis Perubahan	Alasan
	Utang		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.

Sumber: *Bahan Hukum Primer, Diolah*, 2014

Mengingat proses pengubahan 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

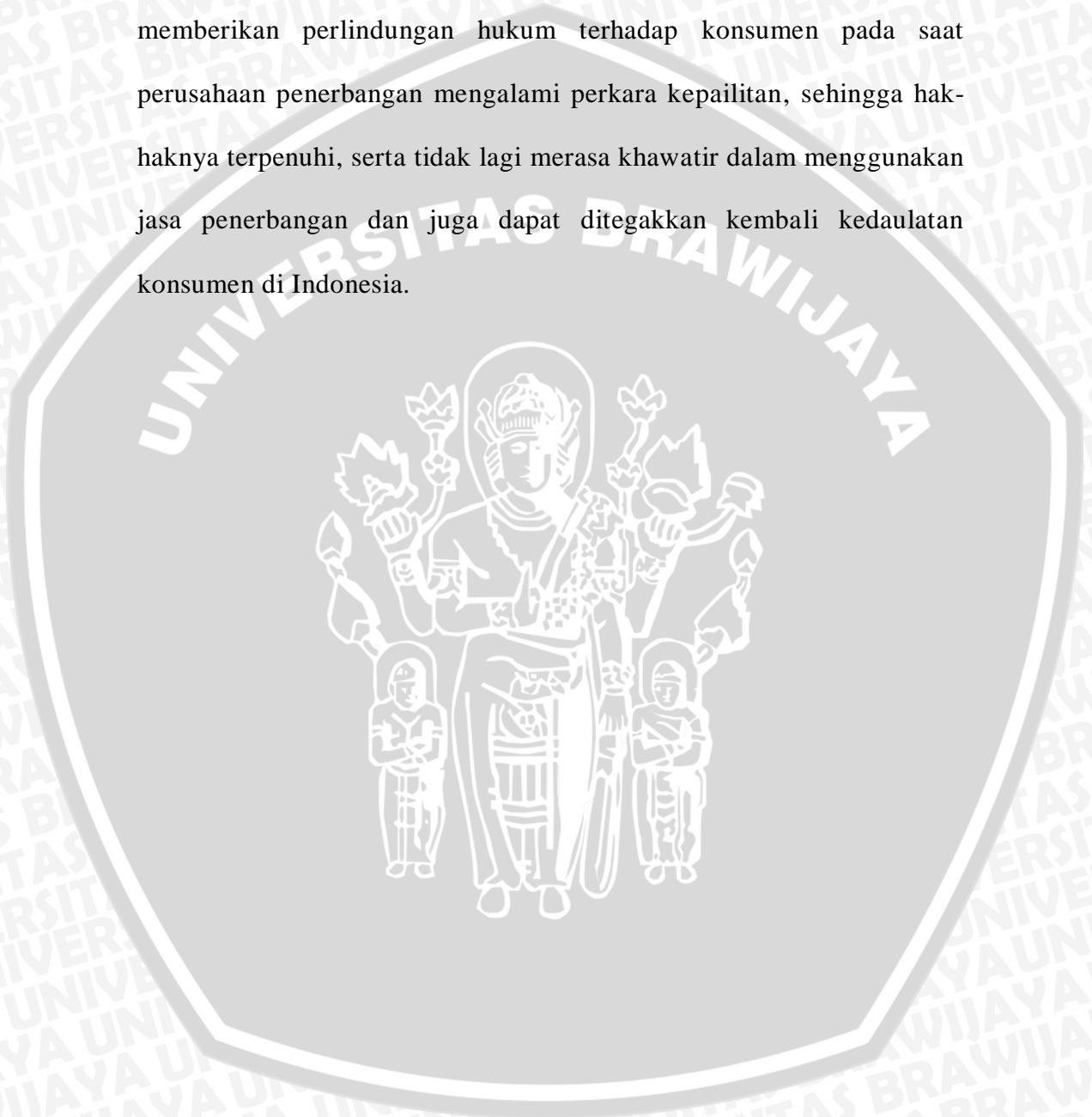
tinggi mengesampingkan peraturan yang tingkatnya lebih rendah. Ketentuan tertinggi adalah Undang-undang Dasar Negara Republik Indonesia dan apabila ada aturan dibawahnya yang bertentangan maka aturan yang dibawahnya harus dikesampingkan. Dalam hal ini maka aturan dalam Undang-undang Kepailitan dan Penundaan 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.”

Berdasarkan uraian diatas maka dapat ditarik kesimpulan bahwa alternatif perumusan peraturan perlindungan hukum dalam perkara kepailitan perusahaan penerbangan agar dapat lebih menjamin perlindungan hukum bagi konsumen adalah dengan perubahan terhadap aturan-aturan yang merugikan konsumen. Perubahan tersebut dapat berupa menghapus atau menambah ketentuan baru pada Undang-undang Perlindungan Konsumen, Undang-undang Penerbangan dan Undang-undang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang.

Selain itu diperlukan adanya kebijaksanaan hakim dalam memutuskan perkara kepailitan bagi perusahaan publik khususnya perusahaan penerbangan. Hakim perlu mempertimbangkan dampak dan

kepentingan bagi konsumen pada saat perusahaan publik dijatuhi putusan pailit maupun PKPU.

Alternatif perumusan peraturan tersebut diharapkan dapat memberikan perlindungan hukum terhadap konsumen pada saat perusahaan penerbangan mengalami perkara kepailitan, sehingga hak-haknya terpenuhi, serta tidak lagi merasa khawatir dalam menggunakan jasa penerbangan dan juga dapat ditegakkan kembali kedaulatan konsumen di Indonesia.



BAB V

PENUTUP

A. KESIMPULAN

Dari uraian hasil analisis dan pembahasan sebelumnya, dapat disimpulkan sebagai berikut :

1. 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.

2. Perlu adanya alternatif perumusan peraturan kepailitan perusahaan penerbangan agar dapat lebih menjamin perlindungan konsumennya. 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.

B. 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 :

1. Bagi pemerintah, khususnya pembuat peraturan perundang-undangan diharapkan kedepannya dapat melakukan perubahan peraturan perundang-undangan baik dibidang perlindungan konsumen khususnya perusahaan penerbangan maupun peraturan kepailitan sehingga tidak menimbulkan kerugian konsumen saat menghadapi perkara kepailitan.
2. Bagi Kementerian Perhubungan diharapkan melakukan pengawasan khusus dan penyehatan terhadap kesehatan perusahaan penerbangan sebelum ditutup atau berhenti beroperasi. Selain itu perlu adanya adanya persetujuan yang dikeluarkan dari Kementerian Perhubungan dalam pengajuan permohonan kepailitan perusahaan penerbangan.
3. Bagi Hakim perlu adanya kebijaksanaan dan memperhatikan perspektif konsumen sebelum memutuskan pailit suatu perusahaan penerbangan. Selain itu, hakim juga harus terus memantau pelaksanaan pemberian ganti rugi oleh kurator kepada konsumen.
4. Bagi Kurator perlu adanya perlakuan berbeda oleh kurator dalam menangani kreditor konsumen, yaitu bisa dengan mendahulukan penggantian atau pengalihan tiket penumpang. Hal ini dikarenakan konsumen merupakan kreditor yang memiliki karakteristik yang berbeda. Konsumen tidak memiliki tagihan berupa uang, melainkan tagihan jasa.
5. 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.



DAFTAR PUSTAKA

Buku

Adrian Sutedi, **Hukum Kepailitan**, Ghalia Indonesia, Jakarta, 2009.

Ahmad Miru dan Sutarman Yodo, **Hukum Perlindungan Konsumen**, Rajawali Pers, Jakarta, 2010.

Ahmad Yani & Gunawan Widjaja, **Seri Hukum Bisnis, Kepailitan**, Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2002.

Bahder Johan Nasution, **Metode Penelitian Ilmu Hukum**, Mandar Maju, Bandung, 2008.

Celina Tri Siwi Kristiyanti, **Hukum Perlindungan Konsumen**, Sinar Grafika, Jakarta, 2011.

Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, **Kamus Besar Bahasa Indonesia cetakan ketujuh edisi II**, Balai Pustaka, Jakarta, 1996.

E. Suherman 1, **Hukum Udara Indonesia dan Internasional**, Bandung, Alumni, 1983.

—————, **Aneka Masalah Hukum Kedirgantaraan (Himpunan Makalah 1961-1995)**, Bandung, Mandar Madju, 2000.

—————, **Tanggungjawab Pengangkut Dalam Hukum Udara Indonesia**, N.V. Eresco, Bandung, 1962.

Hartono Hadisuprpto Dkk, **Pengangkutan dengan Pesawat Udara**, UII Press, Yogyakarta, 1987.

H.M Hudi Asrori S., **Mengenal Hukum Pengangkutan Udara**, Kreasi Wacana, Bantul, 2010.

Janus Sidabalok, **Hukum Perlindungan Konsumen Di Indonesia**, PT. Citra Aditya Bakti, Bandung, 2006.

Jimly Asshiddiqie, **Perihal Undang-undang**, Rajawali Press, Jakarta, 2010.

John. M. Echols&Hasan Sadily, **Kamus Inggris-Indonesia**, Gramedia, Jakarta, 1986.

Johny Ibrahim, **Teori dan Metodologi Penelitian Hukum Normatif**, Bayumedia, Surabaya, 2005.

Joni Emirzon, **Hukum Bisnis Indonesia**, Literata Lintas Media, Yogyakarta, 2007.

Jono, **Hukum Kepailitan**, Sinar Grafika, Jakarta, 2010.

Kartini Muljadi, **Kreditor Preferen dan Kreditor Separatis Dalam Kepailitan**, Pusat Pengkajian Hukum, Jakarta, 2005.

Lestari Ningrum, **Usaha perjalanan Wisata Dalam Perspektif Hukum Bisnis**, Citra Aditya Bakti, Bandung, 2004.

Maria Farida, **Ilmu Perundang-undangan I Jenis, Fungsi, dan Materi Muatan**, Kanisius, Yogyakarta, 2007.

Muchtarudin Siregar, **Beberapa Masalah Ekonomi dan Manajemen Pengangkutan**, Lembaga Penerbitan FE UI, Jakarta, 1981.

Munir Fuady, **Hukum Pailit Dalam Teori dan Praktek**, Citra Aditya Bakti, Bandung, 1998.

Mutiara Hikmah, **Aspek-aspek Hukum Perdata Internasional, dalam Perkara-perkara Kepailitan**, Rafika Aditama, Bandung, 2007.

Racmadi Usman, **Dimensi Hukum Kepailitan Di Indonesia**, Gramedia Pustaka Utama, Jakarta, 2004.

Rahayu Hartini, **Hukum Kepailitan**, UMM Press, Malang, 2008.

Ridwan Khairandy, Machsun Tabroni, Ery Arifuddin, dan Djohari Santoso, **Pengantar Hukum Dagang Indonesia Jilid 1**, Gama Media, Yogyakarta, 1999.

Sidharta, **Hukum Perlindungan Konsumen**, Grasindo, Jakarta, 2000.

Soekardono, **Hukum Dagang Indonesia**, Rajawali, Jakarta, 1981.

_____, **Hukum Dagang Indonesia jilid 1**, Rajawali Press, Jakarta, 1981.

Sutan Remy Sjahdeini, **Hukum Kepailitan Memahami Faillissementsverordening Juncto Undang-undang No. 4 Tahun 1998**, Grafity, Jakarta, 2002.

repository.ub.ac.id

Tim Penyusun Kamus Pusat Pembinaan dan Pengembangan Bahasa, **Kamus Besar Bahasa Indonesia**, Edisi Kedua, cet ke:5, Balai Pustaka, Jakarta, 2008.

Triweka Rinanti, **Dilema Kreditur Separatis di Pengadilan Niaga**, Ctk Kedua, Jakarta, 2006.

E-Book

Febrian, **Buku Panduan Tentang Proses Legislasi**, Sekretariat Jendral DPR RI, Jakarta, 2009.

Rahmad S.S Soemadipraja, **Restatement Keadaan Memaksa**, Nasional Legal Reform Program, Jakarta, 2010.

Skripsi

Mohammad Fikri Ichsan, **Sinkronisasi Pengaturan Tentang Kedudukan Hukum Antara Kreditur Separatis dan Buruh Terkait Dengan Pembayaran Utang Dalam Putusan Kepailitan**, Skripsi tidak diterbitkan, Malang, Fakultas Hukum Universitas Brawijaya, 2013.

Artikel, Makalah, dan Jurnal

Nyulistiowati Surtanti, **Kedudukan Kurator dalam perlindungan Terhadap Penumpang Pesawat Berkaitan dengan Kepailitan Perusahaan Penerbangan**, Disampaikan dalam Simposium Kebudayaan Indonesia Malaysia (SKIM), November 2013.

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.

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)

Hentje Pongoh, **Pelajaran Dibalik Kepailitan Batavia Air (Bagian-1)** (*online*), diakses di <http://www.kompasiana.com> diakses pada (12 Februari 2014)

HukumOnline.com, 2013, **Nasib Konsumen dalam Kasus Kepailitan** (*online*), diakses di <http://www.hukumonline.com> (10 November 2013)

Oka Mahendra, 2012, **Harmonisasi Peraturan Perundang-undangan** (*online*), diakses di www.dipp.depkmham.go.id (16 Februari 2014)

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)

Vincent Didiek WA, **Hak Konsumen Terkait Pemailitan**, (*online*) (<http://gagasanhukum.wordpress.com>) diakses pada tanggal 11 Februari 2013

Peraturan Perundang-Undangan

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.

Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Jasa Angkutan.

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



**SURAT PERNYATAAN
KEASLIAN SKRIPSI**

Yang bertanda tangan di bawah ini, saya

Nama : TRIAS RUMIASIH

NIM : 105010100111095

Menyatakan bahwa dalam penulisan karya ilmiah hukum berupa skripsi ini adalah asli karya Penulis, tidak ada karya/data orang lain yang telah dipublikasikan, juga bukan karya orang lain dalam rangka mendapatkan gelar kesarjanaan di perguruan tinggi, selain yang diacu dalam kutipan dan atau dalam daftar pustaka.

Demikian surat pernyataan ini saya buat, jika dikemudian hari terbukti karya ini merupakan karya orang lain baik yang dipublikasikan maupun dalam rangka memperoleh gelar kesarjanaan di perguruan tinggi, saya sanggup dicabut gelar kesarjanaan saya.

Malang, 12 Maret 2014

Yang menyatakan,

TRIAS RUMIASIH

NIM. 105010100111095

**HALAMAN PERNYATAAN PERSETUJUAN PUBLIKASI
TUGAS AKHIR UNTUK KEPENTINGAN AKADEMIS**

Sebagai sivitas akademik Universitas Brawijaya, Penulis yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama : TRIAS RUMIASIH
NIM : 105010100111095
Program Studi : Ilmu Hukum
Fakultas/Konsentrasi : Hukum / Hukum Ekonomi Dan Bisnis
Jenis Karya : Skripsi / Artikel Ilmiah

Demi kepentingan ilmu pengetahuan, menyetujui untuk memberikan kepada Universitas Brawijaya, **Hak Bebas Royalti Noneksklusif (*Non-exclusive Royalty Free Right*)** atas karya ilmiah Penulis yang berjudul :

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

Beserta perangkat yang ada (jika diperlukan). Dengan **Hak Bebas Royalti Noneksklusif** ini Universitas Brawijaya berhak menyimpan, mengalihmedia/formatkan, mengelola dalam bentuk pangkalan data (*database*), merawat, dan mempublikasikan tugas akhir Penulis tanpa meminta izin dari Penulis selama tetap mencantumkan nama Penulis sebagai penulis/pencipta dan sebagai pemilik hak cipta.

Demikian pernyataan ini Penulis buat dengan sebenarnya.

Dibuat di : Malang
Pada tanggal : 12 Maret 2014
Yang menyatakan,

TRIAS RUMIASIH