

ANALISIS YURIDIS TERHADAP KEPAILITAN PT. METRO BATAVIA (BATAVIA AIR) BERDASARKAN PUTUSAN PENGADILAN NIAGA NO 77/PAILIT/2012/PN.NIAGA.JKT.PST

Osihanna Meita Kasih *¹
Ahmad Jauzy Syamsuri ²
Rasheesa Ryash Raynee ³
Ruth Hanna Nainggolan ⁴
Atik Winanti ⁵

^{1,2,3,4,5} Fakultas Hukum, Universitas Pembangunan Nasional "Veteran" Jakarta

*e-mail: 2310611073@mahasiswa.upnvj.ac.id, 2310611069@mahasiswa.upnvj.ac.id,
2310611122@mahasiswa.upnvj.ac.id, 2310611119@mahasiswa.upnvj.ac.id, atikwinanti@upnvj.ac.id

Abstrak

Seseorang dapat dinyatakan pailit apabila ia tidak dapat melakukan pembayaran yang telah jatuh tempo dan dapat mengajukan permohonan pailit. Masalah keuangan, penurunan pendapatan, atau kondisi ekonomi yang tidak menguntungkan dapat menjadi faktor penyebabnya. Penelitian ini membahas terkait dengan kasus kepailitan yang dialami oleh PT Metro Batavia (Batavia Air) berdasarkan pada Putusan Pengadilan Niaga No. 77/Pailit/2012/PN.Niaga.Jkt.Pst dan penerapan Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang. Kasus ini disebabkan oleh kegagalan PT Metro Batavia dalam memenuhi tender penerbangan haji, yang mengakibatkan ketidakmampuan perusahaan untuk melunasi utang kepada International Lease Finance Corporation (ILFC). Melalui kajian kepustakaan, penelitian ini menganalisis sumber hukum primer, sekunder, dan tersier dengan menggunakan metode yuridis normatif dengan pendekatan kasus dan perundang-undangan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa setiap tahapan proses kepailitan, mulai dari pengajuan permohonan oleh para kreditur, pernyataan pailit oleh pengadilan, hingga pembagian harta debitur oleh kurator, telah dilakukan sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku. Konsumen, pekerja, dan pihak kreditur lainnya juga terkena dampak dari kepailitan selain dari pihak perusahaan. Penelitian ini menekankan pentingnya perlindungan hukum yang adil bagi semua pihak yang terlibat dalam proses kepailitan serta pentingnya prinsip paritas creditorium dan prinsip prioritas kreditur dalam pembagian harta pailit.

Kata Kunci: *Kepailitan, PT Metro Batavia, Putusan Pengadilan, Pengadilan Niaga*

Abstract

Someone can be declared bankrupt if they are unable to make payments that are due and can apply for a bankruptcy petition. Financial problems, a decrease in income, or unfavorable economic conditions can be contributing factors. This research discusses the bankruptcy case experienced by PT Metro Batavia (Batavia Air) based on the Commercial Court Decision No. 77 / Bankruptcy / 2012 / PN.Niaga.Jkt.Pst and the application of Law Number 37 of 2004 concerning Bankruptcy and Suspension of Debt Payment Obligations. This case was caused by PT Metro Batavia's failure to fulfill the Hajj flight tender, which resulted in the company's inability to pay off its debt to International Lease Finance Corporation (ILFC). Through a literature review, this research analyzes primary, secondary, and tertiary legal sources using the normative juridical method with a case and statutory approach. The results showed that each stage of the bankruptcy process, starting from the submission of applications by creditors, the declaration of bankruptcy by the court, to the distribution of the debtor's assets by the curator, had been carried out in accordance with the applicable laws and regulations. Consumers, workers, and other creditors are also affected by bankruptcy apart from the company. This research highlights the importance of fair legal protection for all those involved in the bankruptcy process as well as the importance of the principle of paritas creditorium and the principle of creditor priority in the distribution of bankruptcy assets.

Keywords: *Bankruptcy, PT Metro Batavia, Court Decision, Commercial Court*

PENDAHULUAN

Menurut Undang - Undang Kepailitan Pasal 2 Ayat 1, permohonan pailit dapat diajukan terhadap debitor yang memiliki dua atau lebih kreditor yang tidak membayar lunas sedikitnya satu utang yang sudah jatuh tempo dan bisa ditagih¹. Permohonan pailit dilakukan atas permintaan seorang atau lebih kreditornya maupun debitor itu sendiri yang nantinya status kepailitan akan dinyatakan melalui putusan pengadilan niaga. Adapun akibat hukum yang ditimbulkan dari putusan pailit adalah sita umum atas segala harta debitor pailit yang sudah ada maupun yang akan ada di kemudian hari yang pengurusan dan pemberesan harta tersebut dilakukan oleh kurator dan diawasi oleh hakim pengawas. . Setelah dinyatakan pailit, maka debitor tidak lagi memiliki kekuasaan atas harta kekayaannya dan harta kekayaannya akan berpindah tangan kepada para krediturnya².

Kasus kepailitan yang terjadi tidak hanya menimpa perusahaan kecil atau menengah tetapi juga menimpa perusahaan besar yang ternama dan prestisius. Salah satu kasus kepailitan dari perusahaan besar adalah kasus kepailitan PT Metro Batavia (Batavia Air) yang dinyatakan pailit pada 30 Januari 2013 oleh Pengadilan Niaga Jakarta Pusat atas permohonan yang diajukan oleh International Lease Finance Corporation (ILFC). Hal ini diakibatkan karena PT Metro Batavia tidak mampu melunasi hutang sebesar USD 4.688.064,07 kepada International Lease Finance Corporation (ILFC)³. Utang terhadap ILFC berkaitan dengan perjanjian sewa menyewa antara Batavia Air dan ILFC yang dibuat pada Desember 2009 sampai Desember 2015. ILFC sebagai perusahaan penyewa pesawat menyewakan pesawat Airbus 330 kepada PT Metro Batavia untuk mengikuti tender pelayanan ibadah haji dan umroh. Sayangnya, Batavia Air tidak terpilih menjadi maskapai untuk memberangkatkan jemaah haji selama tiga tahun berturut - turut.

Keterikatan perjanjian sewa menyewa membuat PT Metro Batavia harus tetap melunasi pembayaran sewa dengan ILFC sesuai dengan perjanjian sebelumnya. Namun adanya kekalahan PT Metro Batavia (Batavia Air) dalam memenangkan tender tersebut membuat PT Metro Batavia tidak mampu melunasi utang - utangnya kepada pihak ILFC⁴. Hal ini menyebabkan kerugian besar yang dialami oleh ILFC, sehingga ILFC sebagai kreditor melayangkan permohonan pailit. Adanya kepailitan ini juga membawa kerugian untuk PT Metro Batavia sebagai entitas bisnis dan konsumen yang telah membeli tiket penerbangan. Konsumen yang sudah terlanjur membeli tiket mengalami kerugian karena operasional Batavia Air yang sudah terhenti sehingga tiket mereka sudah hangus dan tidak berlaku lagi. Di sisi lain, kepailitan juga menimbulkan adanya preseden buruk untuk pertumbuhan industri maskapai di Indonesia.

Kepailitan PT Metro Batavia juga mengakibatkan putusannya hubungan kerja (PHK) terhadap karyawan - karyawan yang bekerja pada PT Metro Batavia. Hal ini menunjukkan bahwa adanya kepailitan tidak hanya merugikan debitor pailit sebagai entitas bisnis itu sendiri, namun berbagai pihak seperti konsumen dan karyawan ikut menjadi korban dari kasus kepailitan ini. Kepailitan PT Metro Batavia ini mengakibatkan turunnya kepercayaan masyarakat dan menjadi tantangan tersendiri bagi maskapai penerbangan lain yang sedang berkembang. Oleh karena itu, para penulis ingin mendalami dan menjabarkan lebih lagi mengenai kepailitan PT Metro Batavia karena penulis merasakan betapa pentingnya akibat hukum yang dirasakan oleh berbagai pihak. Penulis juga akan

¹ Man S. Sastrawidjaja, *Hukum Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang* (Bandung: 2010), hlm. 88.

² Dedet Ranggil Saputra, *Pelaksanaan Putusan Hakim No.77/Pailit/2012/PN. Niaga.Jkt.Pst terhadap Kasus Pailit PT Batavia Air* (Thesis i Diploma, Universitas Andalas, 2018).

³ Felicia Maretha, *Pengaruh Arus Kas, Laba, dan Likuiditas terhadap Financial Distress (Studi pada Perusahaan Manufaktur Sektor Industri Barang Konsumsi dan Sektor Industri Dasar dan Kimia yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2017–2019)*, Skripsi, Program Studi Akuntansi, Fakultas Bisnis, Universitas Buddhi Dharma, 2021,

⁴ Merdeka.com, "Lima Indikasi Kebangkrutan Batavia Air,"

membahas mengenai proses kepailitan, perlindungan hukum dan dampak yang ditimbulkan dari kepailitan PT Metro Batavia.

PENELITIAN TERDAHULU

Untuk memastikan keaslian penelitian ini, maka perlu untuk melakukan eksplorasi terhadap sejumlah studi terdahulu yang berkaitan dengan penelitian ini. Hasil dari kajian terhadap penelitian tersebut mencakup:

No.	JUDUL	KESAMAAN	PERBEDAAN	KEBARUAN
1.	Proses Kepailitan dan Tanggung Jawab Pengurus Terhadap Perseroan Putusan No.77/Pailit/2012/PN.Niaga.jkt, Herri Hendra, Datin Law Jurnal, 4(2), 2023.	Dalam penelitian terdahulu dan penelitian ini memiliki kesamaan yaitu membahas mengenai kepailitan yang dialami oleh PT. Metro Batavia (Batavia Air) berdasarkan putusan No. 77/Pailit/2012/PN.Niaga.Jkt.Pst. Pada penelitian terdahulu dan penelitian ini juga membahas bagaimana proses kepailitan yang dialami oleh PT. Metro Batavia (Batavia Air) dapat terjadi.	Perbedaan yang terdapat pada penelitian terdahulu dan penelitian ini adalah terkait dengan fokus pembahasan, pada penelitian terdahulu membahas mengenai proses kepailitan dan tanggung jawab pengurus perusahaan. Penelitian tersebut juga menyoroti kurangnya pihak PT. Metro Batavia (Batavia Air) dalam mengambil keputusan yang strategis. Sedangkan pada penelitian ini membahas terkait dengan dasar hukum dan prosedur penyelesaian sengketa kepailitan yang dialami oleh PT. Metro Batavia (Batavia Air).	Pada penelitian terdahulu hanya menganalisis mengenai tanggung jawab perusahaan dalam proses kepailitan, sedangkan dalam penelitian ini terdapat kebaruan yaitu dapat memberikan pandangan hukum terhadap putusan pailit PT. Metro Batavia (Batavia Air) yang dapat menjadi referensi studi kasus yang relevan di masa depan.
2.	Peran Hakim Pengawas Pada Kasus Kepailitan Batavia Air Menurut Undang-	Persamaan antara penelitian terdahulu tersebut dengan penelitian ini adalah keduanya membahas	Perbedaan terlihat dari fokus utama dalam pembahasan, pada jurnal terdahulu	Kebaruan yang terdapat pada penelitian ini adalah memberikan

	<p>Undang Nomor 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan, Zul Hendrial, Hasnati dan Andrew Shandy Utama, Journal Equitable, 7(1), 113-125, 2022.</p>	<p>mengenai kepailitan yang dialami oleh PT. Metro Batavia (Batavia Air) berdasarkan putusan No. 77/Pailit/2012/PN.Niaga.Jkt.Pst. Pada penelitian terdahulu juga mempunyai tujuan yang sama yaitu untuk memberikan pemahaman terkait proses kepailitan yang dialami oleh PT. Metro Batavia (Batavia Air).</p>	<p>pembahasan berfokus pada peran dan kewenangan hakim pengawas dalam proses kepailitan Batavia Air sesuai dengan Undang-Undang No. 37 Tahun 2004, sedangkan dalam penelitian ini hanya berfokus pada menganalisis putusan kepailitan PT. Metro Batavia (Batavia Air) dari pandangan yuridis.</p>	<p>kajian hukum terkait dengan putusan pailit PT. Metro Batavia (Batavia Air), sedangkan pada penelitian terdahulu membahas seputar peran dan kewenangan yang dimiliki oleh hakim pengawas dalam menjamin agar proses penyelesaian harta pailit dapat berjalan sesuai dengan ketentuan yang berlaku.</p>
3.	<p>Analisis Hak Konsumen Terhadap Perusahaan Yang Dinyatakan Pailit Oleh Hakim Pengadilan, Anthonius Karianga, Lex Administratum, 5(7), 2017.</p>	<p>Kesamaan yang terdapat dalam penelitian terdahulu dan penelitian ini adalah kedua penelitian tersebut membahas mengenai kepailitan yang dialami oleh PT. Metro Batavia (Batavia Air) berdasarkan putusan No. 77/Pailit/2012/PN.Niaga.Jkt.Pst yang memberikan pemahaman hukum terkait dengan proses kepailitan yang terjadi pada PT. Metro Batavia (Batavia Air).</p>	<p>Perbedaan yang dalam penelitian terdahulu dan penelitian ini yaitu, pada penelitian terdahulu berfokus mengenai dampak yang konsumen rasakan dari kepailitan dan membahas akan pentingnya perlindungan hak-hak konsumen dalam proses kepailitan, sedangkan pada penelitian ini fokus membahas terkait dengan analisis hukum terhadap putusan kepailitan yang dialami oleh PT. Metro Batavia (Batavia Air) termasuk dasar hukum dan</p>	<p>Kebaruan yang terdapat pada penelitian ini ialah pada penelitian ini memberikan fokus yang lebih mendalam terkait dengan analisis putusan kepailitan No. 77/Pailit/2012/PN.Niaga.Jkt.Pst yang dialami oleh PT. Metro Batavia (Batavia Air). Sedangkan dalam penelitian terdahulu hanya membahas seputar perlindungan hak-hak konsumen dalam kepailitan pada perusahaan penerbangan.</p>

			pertimbangan hakim.	
--	--	--	---------------------	--

METODE PENELITIAN

1. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan metode penelitian hukum normatif, yaitu penelitian yang berfokus terhadap putusan pengadilan dan peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia beserta konsep serta prinsip hukum yang berkaitan dengan Hukum Kepailitan. Adapun putusan yang menjadi landasan dalam penulisan ini adalah Pengadilan Niaga No. 77/pailit/2012/pn.niaga.jkt.pst serta peraturan undang-undang yang menjadi landasan dalam penulisan ini adalah Undang-Undang No. 37 tahun 2004

2. Pendekatan Masalah

Pendekatan masalah dalam penelitian ini menggunakan pendekatan kasus (case approach) dan pendekatan perundang-undangan (statute approach). Pendekatan kasus adalah pendekatan yang dilakukan dengan menelaah dan mempelajari lebih dalam terkait putusan pengadilan yang berkekuatan hukum tetap yaitu Pengadilan Niaga No. 77/pailit/2012/pn.niaga.jkt.pst. Pendekatan perundang-undangan adalah pendekatan yang dilakukan dengan cara menelaah dan mengidentifikasi UU kepailitan sebagai fokus regulasi utama sebagai dasar hukum kepailitan PT. Batavia Air.

3. Sumber Data

Sumber data dalam penelitian ini terdiri dari:

A. Bahan Hukum Primer

Sumber data primer mencakup putusan pengadilan niaga dan peraturan perundang-undangan mengenai hukum kepailitan

B. Bahan hukum sekunder

Sumber data sekunder mencakup studi literatur seperti buku teks, artikel ilmiah, jurnal, dan hasil penelitian terdahulu yang relevan terkait kepailitan

C. Bahan hukum tersier

Sumber data tersier mencakup kamus hukum, ensiklopedia, indeks hukum dan sumber hukum lainnya yang mendukung pemahaman mengenai topik hukum yang dikaji.

D. Cara Pengumpulan Data

Pengumpulan data dilakukan melalui studi kepustakaan (library research) yaitu dengan mengkaji bahan-bahan hukum yang relevan dengan topik yang diangkat. Penulis melakukan analisis terhadap dokumen-dokumen hukum untuk mengidentifikasi dasar, norma dan konsep hukum yang berlaku. Teknik pengumpulan data yang digunakan penulis mencakup pendekatan perundang-undangan, pendekatan kasus, pendekatan konseptual, yang relevan dengan topik yang dibahas.

E. Teknik Analisis Data

Penulis melakukan teknik analisis data secara kualitatif yaitu dengan mengolah dan mengkaji bahan hukum yang telah dikumpulkan. Metode yang digunakan penulis adalah analisis isi (content analysis) yaitu dengan menganalisis putusan pengadilan, peraturan perundang-undangan dan teori hukum. Teknik penulisan bersifat deskriptif-analitis yaitu dengan menjelaskan dan mengkaji secara sistematis dan terstruktur terhadap permasalahan hukum berdasarkan hasil analisis.

HASIL PENELITIAN

1. Dasar hukum yang mengatur Kepailitan PT Metro Batavia

- a. Latar Belakang Singkat mengenai Kepailitan PT Metro Batavia: Sebuah Kisah Jatuh Bangun dalam Dunia Hukum Kepailitan

Kepailitan PT Metro Batavia, sang maskapai yang pernah mengudara dengan gagah di langit Indonesia, kini harus terhempas oleh badai utang yang tak kunjung reda. Kasus ini bagaikan sebuah tragedi yang menggoreskan tinta hitam dalam lembaran sejarah hukum kepailitan nasional⁵. Permohonan kepailitan yang diajukan oleh International Lease Finance Corporation (ILFC), sang kreditur utama, menandai titik nadir dari perjalanan bisnis Batavia Air yang penuh liku. ⁶Dalam pusaran hukum yang berputar di ruang sidang Pengadilan Niaga Jakarta Pusat, Putusan No. 77/Pailit/2012/PN.Niaga.Jkt.Pst menjadi lentera yang menerangi jalan panjang menuju kepastian hukum.

- b. Dasar Hukum Kepailitan PT Metro Batavia: Pilar-Pilar Undang-Undang No. 37 Tahun 2004 yang Teguh dan Tak Tergoyahkan

Dalam medan pertempuran hukum ini, Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (UU Kepailitan) berdiri bak benteng kokoh yang menjadi sandaran utama. UU ini bukan sekadar kumpulan pasal dan ayat, melainkan jiwa dan raga dari sistem hukum kepailitan Indonesia yang memberi arah dan batasan jelas bagi proses kepailitan.

Majelis Hakim dalam putusan tersebut menegaskan bahwa ketentuan Pasal 2 ayat (1) UU Kepailitan⁷ menjadi mercusuar yang menuntun keputusan mereka. Pasal ini dengan tegas menyatakan bahwa kepailitan dapat diajukan apabila debitur memiliki utang yang telah jatuh tempo dan dapat ditagih, serta debitur tidak mampu membayar utang tersebut. Seperti dua sisi mata uang yang tak terpisahkan, syarat ini menjadi kunci pembuka gerbang kepailitan. Lebih jauh, Pasal 8 ayat (4) UU Kepailitan mengatur secara rinci persyaratan formal dan materiil permohonan kepailitan, yang dalam kasus PT Metro Batavia telah terpenuhi secara gamblang. Dengan demikian, dasar hukum kepailitan ini bukanlah sekadar teori kosong, melainkan pondasi kokoh yang menopang putusan pengadilan.

- c. Pemenuhan Syarat Kepailitan: Utang yang Menumpuk Bagaikan Gunung dan Ketidakmampuan Membayar yang Menjadi Jurang Kehancuran

Majelis Hakim dengan cermat mengurai benang kusut utang PT Metro Batavia yang menumpuk bagaikan gunung es yang mengancam tenggelamkan kapal bisnis tersebut⁸. Keputusan untuk memfailitkan maskapai yang dikenal dengan logo *Trust Us to Fly* ini karena telah memenuhi syarat-syarat kepailitan. Yaitu adanya utang yang jatuh tempo dan dapat ditagih serta adanya kreditor lain. Syarat ini merujuk pada Pasal 2 ayat (1) dan Pasal 8 ayat (4)⁹ UU No.37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (UUPKPU). Utang kepada ILFC yang mencapai lebih dari 4,6 juta dolar AS, serta utang kepada kreditor lain seperti Sierra Leasing Limited, yang hampir menyentuh angka 5 juta dolar AS, menjadi bukti nyata bahwa perusahaan telah terjatuh dalam jaring utang yang tak berujung.

⁵ [Tempo.co](https://tempo.co), (2024), “Batavia Air Dinyatakan Pailit, Berikut Kilas Balik 11 Tahun Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat”, Diakses pada tanggal 29 Mei 2025

⁶ Dedet, R saputra, (2018), “Pelaksanaan Putusan Hakim No.77/Pailit/2012/Pn. Niaga.Jkt.Pst Terhadap Kasus Pailit Pt Batavia Air”, Diploma thesis, Universitas Andalas.

⁷ Pasal 2 ayat (1) Undang-Undang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang

⁸ [Hukumonline.com](https://hukumonline.com), H R Stephanny, (2013), “Batavia Air Pailit”, Diakses pada tanggal 29 mei 2019

⁹ Pasal 2 ayat (1) dan Pasal 8 ayat (4) UU No.37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (UUPKPU)

Utang-utang ini bukan sekadar angka di atas kertas, melainkan beban berat yang menekan liku-liku keuangan perusahaan hingga tak mampu lagi bernapas lega. Ketidakmampuan membayar utang tersebut menjadi jurang kehancuran yang tak terhindarkan, sehingga memenuhi syarat utama kepailitan menurut UU.

d. **Proses Hukum Kepailitan: Pengadilan Niaga sebagai Arena Pertarungan Keadilan dan Kepastian Hukum**

Pengadilan Niaga Jakarta Pusat berperan sebagai panggung utama di mana drama kepailitan PT Metro Batavia dimainkan dengan penuh ketegangan. Melalui proses persidangan yang transparan dan berlandaskan hukum, Majelis Hakim menimbang dan menelaah setiap bukti yang diajukan dengan seksama. Pasal 164 HIR¹⁰ menjadi pedoman dalam pembuktian, memastikan bahwa setiap fakta yang terungkap adalah hasil dari proses yang adil dan objektif.

Putusan pengadilan yang mengabulkan permohonan kepailitan bukanlah akhir dari segalanya, melainkan awal dari proses pemberesan harta pailit yang dikelola oleh kurator. Kurator bertindak sebagai nahkoda yang memandu kapal kepailitan menuju pelabuhan penyelesaian utang, mengelola dan melikuidasi aset debitur untuk memenuhi hak-hak kreditur secara proporsional.

e. **Implikasi Hukum dan Perlindungan Kreditur: Kepastian Hukum sebagai Matahari yang Menyinari Kegelapan Sengketa**

Kepailitan PT Metro Batavia membawa dampak yang luas, bagaikan gelombang ombak yang menghempas berbagai pihak terkait. Bagi kreditur, putusan pailit memberikan perlindungan hukum yang kuat, memastikan hak mereka tidak hilang ditelan gelapnya kebangkrutan debitur. Proses kepailitan menjadi mekanisme yang adil dan terstruktur untuk menyeimbangkan kepentingan kreditur dan debitur. Selain itu, kurator memiliki kewenangan untuk melakukan *actio pauliana*, yaitu upaya hukum membatalkan perbuatan debitur yang merugikan kreditur, seperti pengalihan aset secara tidak wajar sebelum kepailitan. Hal ini memperkuat posisi kreditur dan menjaga integritas proses kepailitan agar tidak disalahgunakan. Jadi, Berdasarkan analisis yuridis terhadap Putusan Pengadilan Niaga No. 77/Pailit/2012/PN.Niaga.Jkt.Pst, dapat disimpulkan bahwa dasar hukum kepailitan PT Metro Batavia berakar kuat pada Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang¹¹.

Syarat-syarat kepailitan yang meliputi adanya utang yang telah jatuh tempo dan dapat ditagih serta ketidakmampuan debitur untuk membayar utang tersebut telah terpenuhi secara nyata. Proses hukum yang berlangsung di Pengadilan Niaga menunjukkan bahwa sistem kepailitan di Indonesia mampu memberikan kepastian hukum dan perlindungan hak kreditur, sekaligus membuka ruang bagi penyelesaian masalah utang secara terstruktur dan adil. Kasus PT Metro Batavia menjadi cermin bahwa hukum kepailitan bukan sekadar aturan kaku, melainkan sebuah instrumen keadilan yang hidup, yang mampu menuntun perusahaan yang terpuruk menuju penyelesaian yang bermartabat.

2. **Prosedur Penyelesaian Sengketa Kepailitan PT. Metro Batavia**

Proses kepailitan PT. Metro Batavia dimulai dengan pengajuan permohonan pailit oleh Mitsubishi Corporation sebagai kreditur, berdasarkan Pasal 2 ayat (1) Undang-Undang Nomor

¹⁰ Pasal 164 HIR (Kitab Undang Undang Hukum Perdata)

¹¹ Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang

37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (UU Kepailitan dan PKPU), yang menyatakan bahwa debitur dapat dinyatakan pailit apabila memiliki dua atau lebih kreditur dan tidak membayar sedikitnya satu utang yang telah jatuh tempo dan dapat ditagih¹². Pengadilan Niaga Jakarta Pusat kemudian memeriksa permohonan tersebut dan memutuskan bahwa PT. Metro Batavia berada dalam keadaan pailit melalui Putusan No. 77/Pailit/2012/PN.Niaga.Jkt.Pst pada tanggal 14 Januari 2013¹³.

Setelah putusan pailit ditetapkan, pengadilan menunjuk kurator dan hakim pengawas untuk mengurus dan mengawasi proses kepailitan sebagaimana diatur dalam Pasal 69 UU Kepailitan dan PKPU¹⁴. Kurator bertugas mengelola dan membereskan harta pailit (boedel pailit), sementara hakim pengawas mengawasi pelaksanaan tugas kurator. Kurator kemudian mengumumkan kepailitan dalam Berita Negara dan surat kabar harian guna memanggil para kreditur agar mendaftarkan tagihannya sesuai dengan batas waktu yang ditentukan¹⁵.

Setelahnya, kurator menyelenggarakan rapat kreditur untuk mencocokkan daftar piutang yang diajukan. Dalam rapat ini, disusun klasifikasi daftar piutang, yaitu piutang yang diakui sepenuhnya, disangkal, dan disangkal bersyarat. Proses pemberesan kemudian dilakukan terhadap aset PT. Metro Batavia seperti pesawat dan fasilitas operasional untuk mendapatkan dana pelunasan kepada para kreditur. Proses pemberesan ini dilakukan dengan mengacu pada asas paritas creditorium sesuai Pasal 1131 dan 1132 KUH Perdata, yang menyatakan bahwa semua harta kekayaan debitur menjadi jaminan bersama bagi seluruh kreditur¹⁶.

Setelah proses pemberesan, kurator menyusun laporan pemberesan dan rencana pembagian kepada kreditur berdasarkan prioritas: kreditur separatis (pemegang hak jaminan kebendaan), kreditur preferen (memiliki hak istimewa), dan kreditur konkuren (tanpa jaminan)¹⁷. Dalam kasus Batavia Air, sebagian besar kreditur konkuren tidak mendapatkan pelunasan penuh karena nilai aset yang terbatas. Setelah semua tahapan selesai, laporan akhir disampaikan ke hakim pengawas dan kemudian dikeluarkanlah penetapan penutupan kepailitan oleh Pengadilan Niaga sebagai penanda berakhirnya proses kepailitan⁹.

KESIMPULAN

Kasus kepailitan yang dialami oleh PT Metro Batavia (Batavia Air) dalam putusan kepailitan No. 77/Pailit/2012/PN.Niaga.Jkt.Pst dapat disimpulkan bahwa pada kasus tersebut sudah mencerminkan adanya penerapan Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang. Pada dasarnya PT Metro Batavia (Batavia Air) telah dinyatakan pailit karena berbagai sebab yang terjadi yaitu, adanya utang yang telah jatuh tempo dan dapat ditagih serta adanya kreditur lain atau lebih dari satu kreditur yang dalam hal ini diatur pada Pasal 2 ayat (1) jo Pasal 8 ayat (4) UUK PKPU. Utang yang terus bertambah, termasuk hutang kepada Sierra Leasing Limited dan International Lease Finance Corporation (ILFC), menunjukkan bahwa PT Metro Batavia (Batavia Air) tidak dapat memenuhi tanggung jawabnya. Proses hukum dari kasus PT

¹² Adheria Juniresta, "Analisis Yuridis Terhadap Keadaan Insolvensi Debitur Dalam Kepailitan (Studi Putusan Pailit PT. Perindustrian Njonja Meneer dan PT. Metro Batavia)", *Brawijaya Law Student Journal*, 2018.

¹³ Felicia Amadea, "Perlindungan Hukum Terhadap Calon Penumpang PT. Metro Batavia Untuk Memperoleh Refund Dari Pembelian Tiket Yang Dibatalkan Secara Sepihak Akibat Pailit", Skripsi, Universitas Atma Jaya Yogyakarta, 2015.

¹⁴ Moh. Misbah, "Tinjauan Yuridis Tentang Kedudukan Kreditur Pemegang Hak Tanggungan Peringkat Pertama Apabila Debitur Pailit (Studi Kasus Kepailitan PT Metro Batavia)", *Jurnal Mitra Pembangunan Hukum*, Vol. 1 No. 2, 2016.

¹⁵ *Ibid*

¹⁶ *ibid*

¹⁷ Andrian Bayu Kurniawan, "Implikasi Yuridis Berkaitan Dengan Actio Pauliana Dalam Perkara Kepailitan PT. Metro Batavia", Tesis, Universitas Gadjah Mada, 2015

Metro Batavia (Batavia Air) ini melibatkan berbagai tahapan yang diatur pada Undang-Undang Kepailitan, mulai dari permohonan pailit yang diajukan oleh kreditur (dalam hal ini Mitsubishi Corporation), putusan Pengadilan Niaga yang menyatakan pailit, pengangkatan kurator dan hakim pengawas, pengumuman pailit, rapat kreditur untuk mencocokkan piutang, dan pengurusan harta pailit oleh kurator (likuidasi harta pailit). Pasal 164 HIR menjadi pedoman dalam pembuktian, memastikan bahwa setiap fakta yang terungkap adalah hasil dari proses yang adil dan objektif. Prinsip-prinsip paritas creditorium (kesetaraan kreditur) dan prioritas pembayaran utang (kreditur separatis, preferen, dan konkuren) menjadi pertimbangan dalam proses pemberesan harta.

Dalam prosedurnya berdasarkan Pasal 2 ayat (1) UU No. 37 tahun 2004, Mitsubishi Corporation mengajukan permohonan pailit yang kemudian dikabulkan oleh Pengadilan Niaga Jakarta Pusat pada tanggal 14 Januari 2013, dengan Putusan Nomor putusan yaitu No. 77/Pailit/2012/PN.Niaga.Jkt.Pst. Langkah-langkah berikut ini meliputi pernyataan pailit, penunjukan kurator dan hakim pengawas, serta pencocokan dan pembagian piutang dalam rapat kreditur. Konsep paritas creditorium, yang memberikan semua kreditur hak yang sama atas aset debitur, menjadi prioritas utama dalam mengelola aset kepailitan. Selain itu, hasil pembagian harta pailit dibagikan sesuai dengan tingkat prioritas kreditur, yang meliputi kreditur separatis (pemegang hak jaminan kebendaan), kreditur preferen (memiliki hak istimewa), dan kreditur konkuren (tanpa jaminan). Namun, banyak kreditur konkuren tidak mendapatkan pembayaran utang secara penuh karena adanya aset yang dibatasi. Keputusan pengadilan untuk mengakhiri kepailitan dan penyerahan laporan akhir kepailitan kepada hakim pengawas menandai berakhirnya prosedur kepailitan. Sejalan dengan peraturan dan regulasi yang relevan, sistem kepailitan Indonesia dapat menawarkan proses penyelesaian utang yang proporsional, transparan, dan sesuai dengan hukum, seperti yang ditunjukkan oleh proses penyelesaian ini.

DAFTAR PUSTAKA

Skripsi/Tesis:

- Dedet, R saputra, (2018), "Pelaksanaan Putusan Hakim No.77/Pailit/2012/Pn.Niaga.Jkt.Pst Terhadap Kasus Pailit Pt Batavia Air", Diploma thesis, Universitas Andalas.
- Maretha, Felicia. (2021). *Pengaruh Arus Kas, Laba, dan Likuiditas terhadap Financial Distress (Studi pada Perusahaan Manufaktur Sektor Industri Barang Konsumsi dan Sektor Industri Dasar dan Kimia yang Terdaftar di Bursa Efek Indonesia (BEI) Periode 2017–2019)*. Skripsi, Universitas Buddhi Dharma.

Buku:

- Sastrawidjaja, Man S. (2010). *Hukum Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang*. Bandung: PT Alumni.

Berita/Website:

- [Tempo.co](#), (2024), "Batavia Air Dinyatakan Pailit, Berikut Kilas Balik 11 Tahun Putusan Pengadilan Negeri Jakarta Pusat", Diakses pada tanggal 29 Mei 2025 [Batavia Air Dinyatakan Pailit, Berikut Kilas Balik 11 Tahun ... - Tempo](#)
- [Hukumonline.com](#), H R Stephanny, (2013), "Batavia Air Pailit", Diakses pada tanggal 29 mei 2019, [Batavia Air Pailit - Hukumonline](#)
- SIP Law Firm. (2024, Juli 14). *Memahami Perbedaan Bangkrut dan Pailit dalam Dunia Bisnis*. <https://siplawfirm.id/perbedaan-bangkrut-dan-pailit/?lang=id>
- Merdeka.com. (2013, Februari 1). *Lima Indikasi Kebangkrutan Batavia Air*. <https://www.merdeka.com/uang/lima-indikasi-kebangkrutan-batavia-air.html>

Perundang-Undangan:

Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang

Pasal 164 HIR (Kitab Undang Undang Hukum Perdata)

Pasal 2 ayat (1) Undang-Undang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (UUPKPU)

Pasal 2 ayat (1) dan Pasal 8 ayat (4) UU No.37 Tahun 2004 tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (UUPKPU)