

BAB III

PUTUSAN KEPAILITAN DAN PERDAMAIAN ATAS PERMOHONAN PENUNDAAN KEWAJIBAN PEMBAYARAN UTANG (PKPU) PERUSAHAAN BUMN

A. Profile PT. Merpati Nusantara Airlines (MNA)

1. Bidang Usaha

Merpati Nusantara Airline Merupakan perusahaan penerbangan yang memulai usahanya sebagai jembatan udara yang menghubungkan tempat-tempat terpencil di Kalimantan. Merpati lahir berdasarkan Peraturan Pemerintah (PP) No. 19 tahun 1962 yang menetapkan pendirian perusahaan Negara perhubungan udara daerah serbaguna Merpati Nusantara. Maksud dan tujuannya adalah dalam rangka turut membangun perekonomian nasional di sektor perhubungan udara dengan mengutamakan kepentingan rakyat.

Merpati Nusantara Airlines adalah salah satu maskapai penerbangan nasional yang sahamnya dimiliki sebagian besar oleh pemerintah Indonesia. Berdiri pada tahun 1962, Merpati memiliki pusat operasi di Jakarta, Indonesia. Maskapai ini mengoperasikan jadwal penerbangan domestik dan juga internasional ke daerah Timor Timur dari pusatnya di bandara Internasional Soekarno-Hatta.

2. Visi dan Misi Perusahaan

a. Visi Perusahaan

Menjadi Airlines Pilihan Utama Di Indonesia.

b. Misi Perusahaan

1. Menyelenggarakan jasa angkutan udara yang mengutamakan keselamatan, ketepatan waktu dan pelayanan yang prima dengan sentuhan keramahtamahan.
2. Memaksimalkan pertumbuhan nilai perusahaan, efisien dan mensejahterakan pegawai sesuai standar airline.
3. Menjadikan perusahaan sebagai centre of excellence dan mitra yang dipercaya.
4. Memaksimalkan nilai perusahaan dengan menerapkan prinsip-prinsip *Good Corporate Governance*, yaitu : TARIF (*Tranparancy, Accountability, Responsibility, Independent, dan Fairness*).⁵³

3. Sejarah Perusahaan

Pada awalnya perusahaan ini bernama P.N. Merpati, yang didirikan berdasarkan Peraturan pemerintah Nomor 19 Tahun 1962 yang merupakan tonggak sejarah perkembangan angkutan udara di Tanah Air. Tugas utama P.N. Merpati Nusantara adalah menyelenggarakan perhubungan udara di daerah-daerah

⁵³ Freddy, Tesis : *Analisis Pengaruh Kualitas Pelayanan Dan Persepsi Harga Terhadap Keputusan Pembelian Dan Dampaknya Terhadap Loyalitas Pelanggan (Studi Kasus: Penerbangan Rute Jakarta-Makasar Pada PT. Merpati Nusantara Airlines*, Universitas Bina Nusantara, Jakarta, 2013., hal 6 – 7.

dan penerbangan serba guna, serta memajukan segala sesuatu yang berkaitan dengan angkutan udara dalam arti seluas-luasnya.⁵⁴

Tahun 1963, semua konsesi penerbangan dan fasilitas teknisnya di Irian Jaya dilimpahkan kepada Merpati karena perusahaan Garuda Indonesia lebih memusatkan perhatian pada pengembangan usahanya sebagai flag carrier. Pada tahun yang sama, Merpati memperluas jaringan operasinya dengan menghubungkan Jakarta- Semarang, Jakarta-Tanjung Karang dan Palangkaraya-Balikpapan disamping membuka rute baru di Irian Jaya.⁵⁵

Tahun 1969, Merpati pun memasuki babak baru dengan berganti nama menjadi Merpati Nusantara Airlines (MNA). Sejak saat itu Merpati Nusantara Airlines menjadi nama yang begitu mengena di hati masyarakat luas. Mulai tahun 1970, Merpati juga menerbangkan rute-rute jarak menengah dan jauh. Perluasan operasi ini berhasil dengan baik.⁵⁶

Tahun 1974, Penerbangan Perintis yang disubsidi pemerintah secara resmi diserahkan pula kepada Merpati. Sederet keberhasilan dan prestasi Merpati ternyata berbuah kepercayaan, kemudian status perusahaan Merpati diubah menjadi PT Merpati Nusantara Airlines, terhitung sejak 6 September 1975. Kemudian pemerintah memutuskan untuk mengalihkan penguasaan modal negara di PT Merpati Nusantara Airlines ke PT Garuda Indonesia Airways (GIA). Dengan pengalihan ini, Merpati sebagai anak perusahaan PT GIA, disertai tugas

⁵⁴ *Ibid.*, hal 8.

⁵⁵ *Ibid.*

⁵⁶ *Ibid.*, hal 9.

melayani penerbangan perintis, penerbangan lintas batas, penerbangan transmigrasi, penerbangan borongan domestik dan internasional, serta kegiatan lainnya.⁵⁷

Pada tahun 1980 Merpati Nusantara Airlines mengganti logonya kembali. Era penerbangan internasional dirasakan oleh Merpati sebagai tuntutan kebutuhan yang kian mendesak. Dengan perkembangan seperti ini, adalah wajar jika kemudian pemerintah menetapkan Merpati Nusantara Airlines terpisah dari induknya, Garuda Indonesia, dan menjadi Perseroan Terbatas yang mandiri dibawah naungan Departemen Perhubungan.⁵⁸

Badan Usaha Milik Negara (BUMN), Merpati berusaha mengoptimalkan peran intinya sebagai "*commercial air transportation*". Didasari kebijakan pemerintah untuk mendayagunakan BUMN, Merpati sudah menjadwalkan untuk melaksanakan program restrukturisasi, profitisasi, dan privatisasi. Maka, yang sekarang diupayakan adalah implementasi program restruturisasi agar tercapai target Merpati Nusantara Airlines, sesuai dengan visi dan misinya.⁵⁹

4. Kepemilikan Saham dan Kepengurusan

PT. Merpati Nusantara Airlines merupakan BUMN yang berbentuk Persero, maka menurut Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik Negara, modalnya terbagi dalam saham yang seluruhnya atau paling sedikit 51% (lima puluh satu persen) sahamnya dimiliki oleh Negara.

⁵⁷ *Ibid.*

⁵⁸ *Ibid.*, hal 10

⁵⁹ *Ibid.*

Saat ini, Saham PT. Merpati Nusantara Airlines terdiri dari saham dimiliki oleh Pemerintah Indonesia (93,27%) dan Garuda Indonesia (6,73%). Yang menjadi Share Holder permodalan pada PT. Merpati Nusantara Airlines adalah 93,27% (Sembilan puluh tiga koma dua puluh tujuh persen) oleh Pemerintah dan Garuda Indonesia 6,73%. Dengan kata lain seluruh modalnya di miliki oleh Negara. Yaitu pemegang sahamnya adalah Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara (BUMN) Negara Republik Indonesia dan Menteri Keuangan Negara Republik Indonesia. Sebagai suatu BUMN yang berbentuk Perseroan Terbatas, maka PT. Merpati Nusantara Airlines juga memiliki Organ-organ perseroan seperti perusahaan persero lainnya, sesuai dengan Undang-Undang Perseroan Terbatas. Adapun organ-organ tersebut, antara lain adalah: Rapat Umum Pemegang Saham, Direksi, dan Komisaris.

5. Anak Perusahaan

a. Merpati Training Centre

Merpati mendirikan Merpati Training Centre (MTC) guna mendukung terlaksanakannya peningkatan kualitas Sumber Daya Manusia. Sebagai maskapai penerbangan yang bidang usahanya sangat erat dengan jaminan keselamatan orang lain, Merpati membutuhkan karyawan yang handal di bidangnya karena jasa pelayanan penerbangan sangat menuntut keahlian dan ketrampilan yang unggul.

MTC berada di sisi kanan Bandara Juanda, Surabaya. MTC diresmikan pengoperasiannya pada tanggal 6 Januari 1995. Pusat pelatihan Merpati ini menyediakan fasilitas belajar yang lengkap , instruktur yang berpengalaman, serta sarana praktek kerja.

MTC telah memiliki fasilitas berteknologi tinggi, yakni flight simulator CN- 235 dan F-27. Selain itu juga terdapat cabin mock-up, evacuation slides, dan flight safety procedures, Semua peralatan itu ditunjang dengan sistem operasi kontrol komputer. Sejak simulator ini dioperasikan, tidak hanya awak pesawat Merpati yang memanfaatkannya, juga para peserta pelatihan dari pihak ketiga, bahkan dari operator negara lain.⁶⁰

b. Merpati Maintenance Facility

Dalam berkompetisi di bisnis transportasi udara, Merpati memperoleh nilai tambah dengan memiliki Merpati Maintenance Facility (MMF). MMF berada di sisi kanan Bandara Juanda, Surabaya, berdampingan dengan gedung Merpati Training Centre. Sama halnya dengan pusat pelatihan yang dimiliki Merpati, MMF juga dapat di manfaatkan oleh maskapai lainnya. Selain perawatan, inspeksi/pengecekan dan penggantian komponen mesin juga dilakukan oleh MMF.

Komitmen Merpati Maintenance Facility:

- Layak terbang
- Mengutamakan kepuasan penumpang
- Memperkecil biaya perawatan tanpa mengurangi kualitas⁶¹

B. Profil PT. Dirgantara Indonesia

1. Bidang usaha

⁶⁰ *Ibid.*, hal 17-18.

⁶¹ *Ibid.*, hal 19.

PT. Dirgantara Indonesia (Persero) merupakan salah satu perusahaan penerbangan di Asia yang berpengalaman dan berkompetensi dalam rancang bangun, penerbangan, dan manufacturing pesawat terbang.

PT. Dirgantara Indonesia merupakan perusahaan yang bergerak dibidang industry Pesawat Terbang, helicopter dan jasa. Dalam menjalankan kegiatan bisnisnya, PT. Dirgantara Indonesia digambarkan bisnisnya meliputi hal-hal sebagai berikut: manufacturing pesawat terbang dan helicopter, jasa engineering/rancang bangun, jasa perawatan pesawat dan engine pesawat, dan jasa manufacturing (pesawat, pertahanan dan industrial).

PT. Dirgantara Indonesia sebagai industri manufaktur dan memiliki diversifikasi produknya, tidak hanya dibidang pesawat terbang, tetapi juga dalam bidang lain, seperti teknologi informasi, telekomunikasi, otomotif, maritim, militer, otomasi dan control, minyak dan gas, turbin industri, teknologi simulasi, dan engineering services.

2. Visi dan Misi PT. Dirgantara Indonesia

Sebagai suatu perusahaan yang berkelas, PT. Dirgantara Indonesia juga mempunyai visi dan misi dalam menjalankan usahanya. Visi dan misi PT. Dirgantara Indonesia beberapa kali mengalami perubahan seiring dengan perkembanganusahanya untuk menghadapi era globalisasi.

Adapun Visi dari PT. Dirgantara Indonesia adalah “Menjadi perusahaan kelas dunia dalam industri dirgantara yang berbasis pada penguasaan teknologi tinggi dan mampu bersaing dalam pasar global, dengan mengandalkan keunggulan biaya”

Berdasarkan visi yang diemban tersebut, maka PT. Dirgantara Indonesia memfokuskan pada tindakan atau Misi sebagai berikut:⁶²

⁶² Yudaning Tyasari, Tesis : Akiba Hukum Putusan Pailit Pada Badan Usaha Milik Negara (BUMN) PT. Dirgantara Indonesia (PERSERO), Universitas Diponegoro, Semarang, 2008.

- a. Menjalankan usaha dengan selalu berorientasi pada aspek bisnis dan komersil dan dapat menghasilkan produk dan jasa yang memiliki keunggulan biaya.
- b. Sebagai pusat keunggulan di bidang industri dirgantara, terutama dalam rekayasa, rancang bangun, manufaktur, produksi, dan
- c. pemeliharaan untuk kepentingan komersial dan militer dan juga untuk aplikasi di luar industri dirgantara.
- d. Menjadikan Perusahaan sebagai pemain kelas dunia di industri global yang mampu bersaing dan melakukan aliansi strategis dengan industri dirgantara kelas dunialainnya.

3. Sejarah Perusahaan

Ada lima faktor menonjol yang menjadikan IPTN berdiri, yaitu : ada orang-orang yang sejak lam bercita-cita membuat pesawat terbang dan mendirikan industri pesawat terbang di Indonesia; ada orang-orang Indonesia yang menguasai ilmu pengetahuan dan teknologi membuat dan membangun industri pesawat terbang; adanya orang yang menguasai ilmu pengetahuan dan teknologi yang berdedikasi tinggi menggunakan kepandaian dan ketrampilannya bagi pembangunan industri pesawat terbang; adanya orang yang mengetahui cara memasarkan produk pesawat terbang secara nasional maupun internasional; serta adanya kemauan pemerintah. Perpaduan yang serasi faktor-faktor di atas menjadikan IPTN berdiri menjadi suatu industri pesawat terbang dengan fasilitas yang memadai.⁶³

Awalnya seorang pria kelahiran Pare-Pare, Sulawesi Selatan, 25 Juni 1936, Bacharudin Jusuf Habibie. Ia menimba pendidikan di Perguruan Tinggi Teknik Aachen, jurusan Konstruksi Pesawat Terbang, kemudian bekerja di sebuah industri pesawat terbang di Jerman sejak 1965.

⁶³ *Ibid*, hal 70

Menjelang mencapai gelar doktor, tahun 1964, ia berkehendak kembali ke tanah air untuk berpartisipasi dalam pembangunan Indonesia. Tetapi pimpinan KOPELAPIP menyarankan Habibie untuk menggali pengalaman lebih banyak, karena belum ada wadah industri pesawat terbang. Tahun 1966 ketika Menteri Luar Negeri, Adam Malik berkunjung ke Jerman beliau meminta Habibie, menemuinya dan ikut memikirkan usaha-usaha pembangunan di Indonesia.

Menyadari bahwa usaha pendirian industri tersebut tidak bisa dilakukan sendiri., maka dengan tekad bulat mulai merintis penyiapan tenaga terampil untuk suatu saat bekerja pada pembangunan industri pesawat terbang di Indonesia yang masih dalam angan-angan. Habibie segera berinisiatif membentuk sebuah tim. Dari upaya tersebut berhasil dibentuk sebuah tim sukarela yang kemudian berangkat ke Jerman untuk bekerja dan menggali ilmu pengetahuan dan teknologi di industri pesawat terbang Jerman tempat Habibie bekerja. Awal tahun 1970 tim ini mulai bekerja di HFB/MBB untuk melaksanakan awal rencana tersebut.

Pada saat bersamaan usaha serupa dirintis oleh Pertamina selaku agen pembangunan. Kemajuan dan keberhasilan Pertamina yang pesat di tahun 1970 an memberi fungsi ganda kepada perusahaan ini, yaitu sebagai pengelola industri minyak negara sekaligus sebagai agen pembangunan nasional. Dengan kapasitas itu Pertamina membangun industri baja Krakatau Steel. Dalam kapasitas itu, Dirut Pertamina, Ibnu Sutowo (alm) memikirkan cara mengalihkan teknologi dari negara maju ke Indonesia secara

konseptual yang berkerangka nasional. Alih teknologi harus dilakukan secara teratur, tegasnya.

Awal Desember 1973, terjadi pertemuan antara Ibnu Sutowo dan BJ. Habibie di Dusseldorf - Jerman. Ibnu Sutowo menjelaskan secara panjang lebar pembangunan Indonesia, Pertamina dan cita-cita membangun industri pesawat terbang di Indonesia. Dari pertemuan tersebut BJ. Habibie ditunjuk sebagai penasehat Direktur Utama Pertamina dan kembali ke Indonesiasecepatnya.

Awal Januari 1974 langkah pasti ke arah mewujudkan rencana itu telah diambil. Di Pertamina dibentuk divisi baru yang berurusan dengan teknologi maju dan teknologi penerbangan. Dua bulan setelah pertemuan Dusseldorf, 26 Januari 1974 BJ. Habibie diminta menghadap Presiden Soeharto. Pada pertemuan tersebut Presiden mengangkat Habibie sebagai penasehat Presiden di bidang teknologi. Pertemuan tersebut merupakan hari permulaan misi Habibie secara resmi.

Melalui pertemuan-pertemuan tersebut di atas melahirkan Divisi Advanced Technology & Teknologi Penerbangan Pertamina (ATTP) yang kemudian menjadi cikal bakal BPPT. Dan berdasarkan Instruksi Presiden melalui Surat Keputusan Direktur Pertamina dipersiapkan pendirian industri pesawat terbang. September 1974, Pertamina - Divisi Advanced Technology menandatangani perjanjian dasar kerjasama lisensi dengan MBB - Jerman dan CASA - Spanyol untuk memproduksi BO-105 dan C-212.

Ketika upaya pendirian mulai menampakkan bentuknya - dengan nama Industri Pesawat Terbang Indonesia/IPIN di Pondok Cabe, Jakarta - timbul permasalahan dan krisis di tubuh Pertamina yang berakibat pula pada keberadaan Divisi ATTP, proyekserta programnya - industri pesawat terbang. Akan tetapi karena Divisi ATTP dan proyeknya merupakan wahana guna pembangunan dan mempersiapkan tinggal landas bagi bangsa Indonesia pada Pelita VI, Presiden menetapkan untuk meneruskan pembangunan industri pesawat terbang dengan segala konsekuensinya.

Maka berdasarkan Peraturan Pemerintah No. 12, tanggal 15 April 1975 dipersiapkan pendirian industri pesawat terbang. Melalui peraturan ini, dihimpun segala aset, fasilitas dan potensi negara yang ada yaitu : - aset Pertamina, Divisi ATTP yang semula disediakan untuk pembangunan industri pesawat terbang dengan aset Lembaga Industri Penerbangan Nurtanio/LIPNUR, AURI - sebagai modal dasar pendirian industri pesawat terbang Indonesia. Penggabungan aset LIPNUR ini tidak lepas dari peran Bpk. Ashadi Tjahjadi selaku pimpinan AURI yang mengenal BJ. Habibie sejak tahun 1960an. Dengan modal ini diharapkan tumbuh sebuah industri pesawat terbang yang mampu menjawab tantangan jaman.

Tanggal 28 April 1976 berdasar Akte Notaris No. 15, di Jakarta didirikan PT. Industri Pesawat Terbang Nurtanio dengan Dr, BJ. Habibie selaku Direktur Utama. Selesai pembangunan fisik yang diperlukan untuk berjalannya program yang telah dipersiapkan, pada 23 Agustus 1976 Presiden Soeharto meresmikan industri pesawat terbang ini. Dalam

perjalanannya kemudian, pada 11 Oktober 1985, PT. Industri Pesawat Terbang Nurtanio berubah menjadi PT. Industri Pesawat Terbang Nusantara atau IPTN.

Dari tahun 1976 cakrawala barutumbuhnya industri pesawat terbang modern dan lengkap di Indonesia di mulai. Di periode inilah semua aspek prasarana, sarana, SDM, hukum dan regulasi serta aspek lainnya yang berkaitan dan mendukung keberadaan industri pesawat terbang berusaha ditata. Selain itu melalui industri ini dikembangkan suatu konsep alih/transmansi teknologi dan industri progresif yang ternyata memberikan hasil optimal dalam penguasaan teknologi kedirgantaraan dalam waktu relatif singkat, 24 tahun.

IPTN berpandangan bahwa alih teknologi harus berjalan secara integral dan lengkap mencakup hardware, software serta brainware yang berintikan pada faktor manusia. Yaitu manusia yang berkeinginan, berkemampuan dan berpen- dirian dalam ilmu, teori dan keahlian untuk melaksanakannya dalam bentuk kerja. Berpijak pada hal itu IPTN menerapkan filosofi transmansi teknologi "Bermula Di Akhir, Berakhir Di Awal". Suatu falsafah yang menyerap teknologi maju secara progresif dan bertahap dalam suatu proses yang integral dengan berpijak pada kebutuhan obyektif Indonesia. Melalui falsafah ini teknologi dapat dikuasai secara utuh menyeluruh tidak semata-mata materinya, tetapi juga kemampuan dan keahliannya. Selain itu filosofi ini memegang prinsip terbuka, yaitu

membuka diri terhadap setiap perkembangan dan kemajuan yang dicapai negara lain.

Filosofi ini mengajarkan bahwa dalam membuat pesawat terbang tidak harus dari komponen dulu, tapi langsung belajar dari akhir suatu proses (bentuk pesawat jadi), kemudian mundur lewat tahap dan fasenya untuk membuat komponen. Tahap alih teknologi terbagi dalam : Tahap penggunaan teknologi yang sudah ada/lisensi, Tahap integrasi teknologi, Tahap pengembangan teknologi, Tahap penelitian dasar.

Sasaran tahap pertama, adalah penguasaan kemampuan manufacturing, sekaligus memilih dan menentukan jenis pesawat yang sesuai dengan kebutuhan dalam negeri yang hasil penjualannya dimanfaatkan menambah kemampuan berusaha perusahaan. Di sinilah dikenal metode "progressif manufacturing program". Tahap kedua dimaksudkan untuk menguasai kemampuan rancangbangun sekaligus manufacturing. Tahap ketiga, dimaksudkan meningkatkan kemampuan rancangbangun secara mandiri. Sedang tahap keempat dimaksudkan untuk menguasai ilmu-ilmu dasar dalam rangka mendukung pengembangan produk-produk baru yang unggul.

Selama 24 tahun IPTN relatif berhasil melakukan transformasi teknologi, sekaligus menguasai teknologi kedirgantaraan dalam hal desain, pengembangan, serta pembuatan pesawat komuter regional kelas kecil dan sedang.

Dalam rangka menghadapi dinamikajaman serta sistem pasar global, IPTN meredefinisi diri ke dalam "Dirgantara 2000" dengan melakukan orientasi bisnis, dan strategi baru menghadapi perubahan-perubahan yang terjadi. Untuk itu IPTN melaksanakan program retsrukturisasi meliputi reorientasi bisnis, serta penataan kembali sumber daya manusia yang menfokuskan diri pada pasar dan misi bisnis.

Kini dalam masa "survive" IPTN mencoba menjual segala kemampuannya di area engineering - dengan menawarkan jasa disain sampai pengujian -, manufacturing part, komponen serta tolls pesawat terbang dan non-pesawat terbang, serta jasa pelayanan purna jual. Seiring dengan itu IPTN merubah nama menjadi PT. Dirgantara Indonesia atau Indonesian Aerospace/IAe yang diresmikan Presiden Abdurrahman Wahid, 24 Agustus 2000 di Bandung. Kita berkeyakinan bahwa industri ini harus terus mengikuti dinamika perkembangan jaman dan perubahan, agar upaya yang dirintis para pendahulu ini bisa tetap lestari serta memberi manfaat optimal bagi generasi mendatang. Untuk itu kita tetap berpijak pada sejarah.

4. Kepemilikan Saham dan Kepengurusan

PT. Dirgantara Indonesia merupakan BUMN yang berbentuk Persero, maka menurut Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik Negara, modalnyaterbagi dalam saham yang seluruhnya atau paling sedikit 51% (lima puluh satu persen) sahamnya dimiliki oleh Negara.

Modal PT. Dirgantara Indonesia terdiri dari modal dasar dan modal yang disetor, hal ini juga mengacu pada Undang-undang Perseroan Terbatas. Yang menjadi Share Holder permodalan pada PT. Dirgantara Indonesia adalah 100% (seratus persen) oleh Pemerintah. Dengan kata lain seluruh modalnya di miliki oleh Negara. Yaitu pemegang sahamnya adalah Menteri Negara Badan Usaha Milik Negara, Negara Republik Indonesia dan Menteri Keuangan Negara Republik Indonesia.

Sebagai suatu BUMN yang berbentuk Perseroan Terbatas, maka PT. Dirgantara Indonesia juga memiliki Organ-organ perseroan seperti perusahaan persero lainnya, sesuai dengan Undang-Undang Perseroan Terbatas. Adapun organ-organ tersebut, antara lain adalah: Rapat Umum Pemegang Saham, Direksi, dan Komisaris.

Organ-organ dalam PT. Dirgantara Indonesia, adalah sebagai berikut:

- a. Saham pada PT. Dirgantara Indonesia dimiliki oleh Negara melalui Menteri Keuangan dan Menteri BUMN, maka menteri tersebut bertindak selaku Rapat Umum Pemegang Saham (RUPS) dan dapat memberikan kuasa dengan hak substitusi kepada perorangan atau badan hukum untuk mewakilinya dalam RUPS.
- b. Komisaris pada PT. Dirgantara Indonesia

Pengangkatan dan pemberhentian Komisaris dalam PT. Dirgantara Indonesia dilakukan oleh RUPS, dan karena dalam PT. Dirgantara

Indonesia Menteri bertindak selaku RUPS maka pengangkatan dan pemberhentian Komisaris ditetapkan oleh Menteri.

Direksi pada PT. Dirgantara Indonesia sebagai berikut : Pengangkatan dan pemberhentian Direksi dalam PT. Dirgantara Indonesia dilakukan oleh RUPS, dan karena dalam PT. Dirgantara Indonesia Menteri bertindak selaku RUPS maka pengangkatan dan pemberhentian Direksi ditetapkan oleh Menteri.

C. Kasus Posisi PT. Merpati Nusantara Airlines Putusan No.4/Pdt.Sus-PKPU/2018/PN.Niaga.SBY

1. Asal Mula PKPU

PT. Merpati Nusantara Airlines merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang didirikan berdasarkan Akta Pendirian Nomor 15 tanggal 6 September 1975 yang kemudian diubah dengan Akta Perubahan Nomor 43 tanggal 16 Maret 1976, keduanya di hadapan Soeleman Ardjasmita, S.H, Notaris di Jakarta. Akta Pendirian ini telah disahkan oleh Menteri Kehakiman Republik Indonesia dalam Surat Keputusan No. Y.A.5/281/6 tanggal 21 Agustus 1978 dan telah didaftarkan pada Pengadilan Negeri Jakarta dengan No. 3257 tanggal 31 Agustus 1978 serta telah diumumkan dalam Berita Negara Republik Indonesia No. 598 tahun 1978.⁶⁴ Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 30 tahun 1978 tentang Pengalihan Penguasaan Modal PT Merpati Nusantara Airlines kepada PT Garuda Indonesia (Persero), sejak tanggal 1 Januari 1979 Perusahaan

⁶⁴ Putusan Pengadilan Niaga Surabaya Nomor: 04/Pdt.Sus-PKPU/2018/PN.Niaga.Sby. hal. 31-32.

menjadi Anak Perusahaan PT Garuda Indonesia.⁶⁵ Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 10 Tahun 1997 tanggal 29 April 1997, status Perusahaan berubah menjadi dari anak perusahaan PT Garuda Indonesia (Persero) menjadi Perusahaan PT MNA (Persero) dengan komposisi kepemilikan saham 90,50% Negara Republik Indonesia dan 9,50% PT Garuda Indonesia. Selanjutnya berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 77 tahun 1999 tanggal 22 September 1999, Pemerintah RI memasukkan penyertaan modal sebesar Rp 247.338.117.577,86 sebagai tambahan modal disetor, sehingga komposisi kepemilikan berubah menjadi 93,20% Negara Republik Indonesia dan 6,80% PT Garuda Indonesia (Persero).⁶⁶ Berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 29 tanggal 13 Mei 2002, Pemerintah RI kembali memasukkan penyertaan modal sebesar Rp 9.235.154.000 sebagai tambahan modal disetor yang berasal dari bantuan pemerintah untuk program CPCP Twin Otter, sehingga komposisi kepemilikan terakhir berubah menjadi 93,27% Negara Republik Indonesia dan 6,73% PT Garuda Indonesia. Berdasarkan keputusan para pemegang saham Perusahaan PT MNA (Persero) PT Merpati Nusantara Airlines tanggal 15 Agustus 2008 yang dituangkan dalam Akta Notaris Titiek Irawati S, SH, Nomor 102 tanggal 15 Agustus 2008 tentang:⁶⁷

- i. Perubahan maksud dan tujuan Perusahaan;
- ii. Peningkatan modal dasar PT MNA semula sebesar Rp. 2.480.000.000.000,- menjadi Rp 5.000.000.000.000,-;

⁶⁵ *Ibid*, hal 32.

⁶⁶ *Ibid*.

⁶⁷ *Ibid*, hal 32-33.

- iii. Mengubah anggaran dasar PT MNA sesuai UU Nomor 40 Tahun 2007 tentang PT MNA terbatas.

Berdasarkan Pernyataan Keputusan Para Pemegang Saham Perusahaan PT MNA (Persero) PT Merpati Nusantara Airlines di Luar Rapat Umum Pemegang Saham tanggal 16 April 2012 yang dituangkan dalam Akta Notaris Nanda Fauz Iwan, SH, M.Kn, Nomor 03 tanggal 2 Mei 2012 tentang:⁶⁸

1. Pengeluaran/penempatan saham yang masih dalam simpanan (portepel) sejumlah 561.000 saham, masing-masing saham dengan nilai nominal sebesar Rp 1.000.000,- sehingga seluruhnya seharga Rp 561.000.000.000,- yang seluruhnya diambil bagian oleh Negara Republik Indonesia;
2. Penambahan modal yang ditempatkan/disetorkan ke dalam Perusahaan sebesar Rp 561.000.000.000,-.

Kondisi terkini Perusahaan untuk memberikan gambaran yang jelas kepada para Kreditor tentang kemampuan Perusahaan saat ini, dimana Perusahaan telah berhenti beroperasi sejak Februari 2014 dan Perusahaan menderita kerugian selama kurun waktu 10 (sepuluh) tahun terakhir yang menyebabkan ekuitas negatif. Atas kondisi tersebut Perusahaan dalam keadaan tidak liquid (tidak mampu membayar kewajiban jangka pendek) dan insolvable (tidak mampu membayar kewajiban jangka panjang) karena total utang yang dimiliki lebih besar dari total aset.⁶⁹ Kewajiban atau utang PT Merpati Nusantara Airlines diperkirakan mencapai Rp. 10,95 triliun yang terdiri dari Kreditor preferen

⁶⁸ *Ibid*, hal 33.

⁶⁹ *Ibid*, hal 30.

(prioritas) senilai Rp 1,09 triliun, Kreditor separatis (dengan jaminan) senilai Rp 3,87 triliun, dimiliki tiga Kreditor yaitu Kementerian Keuangan memiliki tagihan Rp 2,66 triliun, PT Bank Mandiri Tbk Rp 254,08 miliar, dan PT Perusahaan Pengelolaan Aset memiliki tagihan Rp 964,98 miliar dan Kreditor konkuren (tanpa jaminan) senilai Rp 5,99 triliun dan belum membayar hak pesangon sekitar 1.400 orang.

Bentuk upaya maksimal dan itikad baik PT MNA dalam melakukan pembayaran kewajiban kepada seluruh Kreditor, maka sehubungan dengan kondisi PT MNA yang telah berhenti beroperasi dan hampir seluruh aset perusahaan telah dijaminkan kepada Kreditor separatis atas fasilitas pinjaman yang diberikan. PT MNA meyakini tidak dapat melakukan pembayaran kepada seluruh Kreditor dengan hanya mengandalkan alat produksi maupun aset yang dimiliki saat ini sehingga PT MNA memandang perlu untuk melakukan pencarian mitra yang dapat mendukung agar PT MNA dapat beroperasi kembali. Dengan dilatarbelakangi hal tersebut di atas, PT MNA menyelenggarakan Program Pencarian Mitra Strategis yang telah dilakukan selama periode April sampai dengan Juni 2018.⁷⁰

Serangkaian tahapan Program Pencarian Mitra Strategis yang telah dilalui, Manajemen PT MNA telah berhasil memperoleh 1 (satu) calon mitra yang diutamakan yakni PT Intra Asia Corpora (PT IAC). Dengan berbasis Proposal Bisnis serta Sumber Pendanaan dari PT IAC tersebut, Manajemen PT MNA

⁷⁰ *Ibid*, hal 29.

menyusun Proposal Perdamaian ini disusun dengan upaya terbaiknya untuk memenuhi seluruh kewajiban para Kreditor.⁷¹

Tahun 2016 PT Merpati Nusantara Airline diajukan untuk dipailitkan atau diajukan permohonan Penundaan Kewajiban Pembayaran (PKPU) baik oleh Karyawan Merpati maupun oleh PT Prathita Titian Nusantara (PTN) tetapi ditolak oleh hakim.

Tahun 2018, setelah sekian lama vakum salah satu Kreditor yaitu PT Parewa Katering mengajukan lagi permohonan PKPU di Pengadilan Niaga pada Pengadilan Negeri Surabaya. Setelah beberapa kali bersidang di Pengadilan Niaga pada Negeri Surabaya mengabulkan permohonan PKPU PT Merpati Nusantara Airlines (Persero) yang diajukan oleh PT Parewa Katering karena akan mendapatkan bantuan modal dari Intra Asia Corpora sebesar Rp 6,4 triliun.

14 November 2018, menyebutkan, Majelis Hakim Pengadilan Niaga Surabaya mengabulkan proposal perdamaian yang diajukan PT MNA kepada kreditornya. Dengan adanya putusan itu, Merpati Airlines batal pailit. "Mengabulkan permohonan PKPU PT Merpati Nusantara Airlines. Dengan syarat Merpati harus melunasi utang ke semua kreditor," kata Ketua Majelis Hakim saat membacakan amar putusan di Pengadilan Negeri Surabaya. Menurut Hakim, MNA mempunyai tanggungan kepada 85 kreditor konkrue. Dari semua kreditor itu, empat kreditor menolak proposal perdamaian.

2. Hasil Putusan PKPU

⁷¹ *Ibid.*

Pelaksanaan atas program restrukturisasi dan/atau revitalisasi PT MNA, pada tanggal 15 Januari 2018 terdapat salah satu kreditur PT MNA yang mengajukan permohonan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU) pada Pengadilan Niaga di Pengadilan Negeri Surabaya. Majelis Hakim Pengadilan Niaga Pada Pengadilan Negeri Surabaya memberikan putusan sebagai berikut :⁷²

1. Mengabulkan Permohonan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU) yang diajukan oleh Pemohon PKPU terhadap TERMOHON PKPU/PT. MERPATI NUSANTARA AIRLINES (Persero), suatu Perseroan Terbatas yang didirikan berdasarkan Hukum Negara Republik Indonesia, beralamat di Bandar Udara Internasional Juanda, Jalan Raya Bandara Juanda, Kelurahan Betro, Kecamatan Sedati, Jawa Timur;
2. Menetapkan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang Sementara (PKPUS) terhadap Termohon PKPU/PT. MERPATI NUSANTARA AIRLINES (Persero) untuk paling lama 45 (empat puluh lima) hari terhitung sejak putusan a quo diucapkan;
3. Menunjuk Hakim Pengawas dari Hakim-Hakim Niaga pada Pengadilan Niaga pada Pengadilan Negeri Surabaya sebagai Hakim Pengawas untuk mengawasi proses Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang (PKPU) TERMOHON PKPU;
4. Menunjuk dan mengangkat:

⁷² Putusan Pengadilan Niaga Surabaya Nomor: 04/Pdt.Sus-PKPU/2018/PN.Niaga.Sby. hal 17-18.

- Alfin Sulaiman, S.H., M.H., Kurator dan Pengurus yang terdaftar di Kementerian Hukum dan HAM, No. AHU.AH.04.03-86, tanggal 4 April 2016, yang beralamat Kantor Hukum Sulaiman & Herling Attorneys at Law, Menara Bank Danamon Lt. 12 Zona F Suite 1201, Jalan Prof. Dr. Satrio Kav. EIV No. 6, Mega Kuningan, Jakarta Selatan;
- Harvardy Muhammad Iqbal, S.H., M.H., Kurator dan Pengurus yang terdaftar di Kementerian Hukum dan HAM No. AHU.AH.04.03-254, Tanggal 14 Desember 2016, yang beralamat di Kantor Hukum Harvardy, Marieta & Mauren Attorneys at Law, Gedung Menara Global, Lantai 7, Jalan Jend. Gatot Subroto Kav. 27, Jakarta Selatan;
- Beverly Charles Panjaitan, S.H., Kurator dan Pengurus yang terdaftar di Kementerian Hukum dan HAM, No. AHU.AH.04.03-42, Tanggal 22 Maret 2017, yang beralamat di Kantor Hukum BC Panjaitan Law Firm, Wisma Iskandarsyah Blok A-10, Suite 06, Jalan Iskandarsyah Raya Kav. 12-14, Jakarta;

Secara bersama-sama atau sendiri-sendiri bertindak selaku Tim Pengurus Proses Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang TERMOHON PKPU;

5. Memerintahkan TIM PENGURUS untuk memanggil TERMOHON PKPU dan Kreditor yang dikenal dengan surat tercatat atau melalui kurir, untuk menghadap dalam Sidang yang diselenggarakan paling

lambat pada hari ke-45 (empat puluh lima) terhitung sejak Putusan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang Sementara a quo diucapkan.

6. Membebankan biaya perkara kepada Termohon PKPU;

ATAU:

Apabila Pengadilan berpendapat lain, mohon putusan yang seadil-adilnya (*ex aequo et bono*).

Sehingga dengan keluarnya putusan dari Majelis Hakim Pengadilan Niaga tersebut, maka status PT. MNA yaitu dalam masa PKPU sementara. Selanjutnya berdasarkan laporan Hakim pengawas terhadap PKPU sementara tersebut supaya diperpanjang menjadi PKPU tetap dan atas permohonan dari PKPUS mejadi PKPU Tetap tersebut Majelis Hakim telah menjatuhkan putusan tertanggal 23 Maret 2018 yang pada pokoknya mengabulkan permohonan dan memberikan waktu selama 119 hari dan diperpanjang lagi selama 45 hari dan di perpanjang lagi selama 30 hari lalu di perpanjang lagi selama 14 hari lalu berakhir diperpanjang lagi selama 17 hari.⁷³

Pasca dikabulkannya permohonan dari kreditur tersebut, PT MNA masuk ke dalam kondisi “Dalam PKPU” dengan pengawasan dari Tim Pengurus PKPU yang ditunjuk oleh Majelis Hakim di Pengadilan Negeri Surabaya.

Sehubungan dengan kondisi PT MNA yang belum memiliki kemampuan keuangan dan telah berhenti beroperasi, PT MNA melakukan program pencarian mitra strategis sejak bulan April 2018, dengan harapan dapat memperoleh mitra

⁷³ *Ibid*, hal 20.

yang mendukung PT MNA agar dapat beroperasi kembali. Pada tanggal 2 Juli 2018, setelah melalui tahapan program pencarian mitra strategis, PT MNA berhasil memperoleh mitra strategis yang akan melakukan penyetoran modal bersyarat untuk menjadi pemegang saham mayoritas PT MNA.⁷⁴

Pasca diperolehnya mitra strategis, PT MNA bersama PT PPA menyusun rancangan proposal perdamaian untuk ditawarkan kepada para kreditur dalam rapat kreditur. Pada tanggal 31 Oktober 2018, telah dilakukan voting atas proposal perdamaian dengan hasil memperoleh persetujuan dari mayoritas para kreditur. Pada tanggal 14 November 2018, Majelis Hakim Pengadilan Niaga di Pengadilan Negeri Surabaya telah membacakan putusan PKPU dan mengesahkan homologasi atas proposal perdamaian PT MNA.⁷⁵

Isi dari Amar Putusan Majelis Hakim Pengadilan Niaga di Pengadilan Negeri Surabaya ialah sebagai berikut :⁷⁶

1. Menyatakan sah peramaian yang dilakukan antara PT Merpati Nusantara Airlines Debitur dalam PKPU tetap dengan para Kreditornya, sebagaimana yang telah disepakati bersama pada hari Rabu tanggal 31 Oktober 2018 ;
2. Menghukum PT Merpati Nusantara Airlines Debitur dalam PKPU tetap dan Para Kreditur untuk mentaati isi perdamaian tersebut ;

⁷⁴ Annual Report PT. PPA Tahun 2018, hal 449.

⁷⁵ *Ibid*, hal 449

⁷⁶ Putusan Pengadilan Niaga Surabaya Nomor: 04/Pdt.Sus-PKPU/2018/PN.Niaga.Sby. hal 63.

3. Menghukum Debitur PKPU untuk membayar biaya kepengurusan sebesar Rp.437.130.437,- (empat ratus tiga puluh tujuh juta seratus tiga puluh ribu empat ratus tiga puluh tujuh rupiah) ;
4. Menetapkan Debitur untuk membayar imbalan jasa Pengurus sebesar Rp.20.057.800.000,- (dua puluh milyar lima puluh tujuh juta delapan ratus ribu rupiah) ;
5. Menghukum Debitur untuk membayar biaya perkara yang sampai hari ini ditetapkan sejumlah Rp.6.936.000,- (enam juta sembilan ratus tiga puluh enam ribu rupiah) ;

Putusan Putusan Pengadilan Niaga Surabaya Nomor: 04/Pdt.Sus-PKPU/2018/PN.Niaga.Sby. juga disebutkan apabila terjadi Wanprestasi oleh PT. MNA. Yang mana menyebutkan :

Dalam hal PT. MNA lalai/gagal melakukan pembayaran atas kewajiban pada tanggal jatuh tempo sesuai dengan yang telah ditetapkan dalam Proposal Perdamaian yang telah dihomologasi dan kelalaian/kegagalan tersebut tidak diperbaiki dalam waktu 90 (sembilan puluh) hari setelah diberitahukan secara tertulis oleh Kreditor maka PT. MNA dinyatakan Wanprestasi. Wanprestasi selain daripada wanprestasi yang disebabkan kegagalan pembayaran di atas tidak akan mengakibatkan PT. MNA wanprestasi.⁷⁷

Majelis Hakim Pengadilan Niaga Surabaya mengabulkan proposal perdamaian yang diajukan PT MNA kepada kreditornya. Dengan adanya putusan itu, Merpati Airlines batal pailit. Majelis Hakim Pengadilan Niaga mengabulkan

⁷⁷ *Ibid.* hal 59.

permohonan PKPU PT Merpati Nusantara Airlines dengan syarat Merpati harus melunasi utang ke semua kreditor. Menurut Hakim, PT. MNA mempunyai tanggungan kepada 85 kreditor konkrue. Dari semua kreditor itu, ada empat kreditor yang menolak proposal perdamaian. Dengan diterimanya proposal perdamaian ini, PT. MNA bisa kembali beroperasi.⁷⁸ Untuk proses pengoperasian kembali masih perlu waktu karena masih harus ada persetujuan pihak terkait dan implementasi dari proposal perdamaian tersebut.

D. Kasus Posisi PT. Dirgantara Indonesia Putusan No. 41/Pailit/2007/PN. Niaga/JKT.PST.

1. Asal mula

Permohonan pernyataan Pailit diajukan pada tanggal 3 Juli 2007 oleh HERYONO, NUGROHO, dan SAYUDI adalah mantan karyawan PT. Dirgantara Indonesia sebagai Kreditor (yang selanjutnya disebut sebagai Pemohon). Terhadap PT. Dirgantara Indonesia (Persero) yang beralamat di Jln.Pajajarn No. 154, Bandung (yang selanjutnya disebut sebagai Termohon). Adapun duduk perkaranya sebagai berikut.⁷⁹

I. Adanya Utang yang Jatuh waktu dan dapat ditagih

1. Bahwa pemohon adalah termasuk dari 6.561 orang pekerja yang diputuskan hubungan kerjanya oleh termohon berdasarkan putusan Panitia Penyelesaian Perburuhan Pusat (P4 Pusat) No: 142/03/02-

⁷⁸ Kompas, "Perjalanan panjang merpati airlines mengudara pada 1962 sempat mati suri", <https://www.kompas.com/tren/read/2019/10/18/054600565/perjalanan-panjang-merpati-airlines-mengudara-pada-1962-sempat-mati-suri?page=all> Di akses pada 20 Juli 2020.

⁷⁹ Putusan Pengadilan Niaga Jakarta Pusat No. 41/Pailit/2007

8/X/PHK/1-2004 tanggal 29 Januari 2004 yang telah berkekuatan hukum tetap.

2. Bahwa berdasarkan amar putusan P4 pusat menyebutkan bahwa : PT Dirgantara Indonesia wajib memberikan kompensasi pension dengan mendasarkan pada upah pekerja terakhir dan jaminan hari tua sesuai dengan Undang-Undang No. 3 Tahun 1992.
3. Bahwa perhitungan dana pension menjadi kewajiban termohon untuk membayar kepada pemohon. Yang besarnya adalah: pemohon I:Rp. 83.347.862,82, pemohon II: Rp.69.958.079,22, pemohon III: Rp.74.040.827,91.
4. Bahwa kewajiban termohon untuk membayar kompensasi pension kepada pemohon adalah merupakan hutang termohon kepada pemohon sebagaimana dimaksud dalam Pasal 1 angka 6 Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang.
5. Bahwa utang tersebut telah jatuh tempodan dapat ditagih sejak Putusan P4 Pusat tanggal 29 Januari 2004.
6. Bahwa dengan tidak dilakukannya pembayaran oleh termohon, walaupun utang tersebut telah jatuh tempo dan dapat ditagih, maka termohon menurut Undang-Undang dapat dinyatakan pailit.

II. Adanya kreditor lain

7. Bahwa disamping pemohon, termohonjuga mempunyai hutang kepada:

7.1. Nelly Ratnasari, sebesar Rp. 12.701.489,25

7.2. Sukriadi Djasa, sebesar Rp. 79.024.764,81. adapun Nelly Ratnasari dan Sukriadi Djasa dan para pekerja lain yang totalnya 3500 orang dengantotal piutang sejumlah kurang lebih Rp. 200.000.000.000,00. akan hadir dan akan mengikuti persidangan selaku para kreditur dari termohon.

7.3. Bank Mandiri, dengan piutang sebesar Rp.125.658.033.

228,00

8. Bahwa oleh sebab itu pemohon, memohon kepada ketua Pengadilan Niaga c.q. Majelis Hakim yang memeriksa dan megadili perkara ini agar termohon dapat dinyatakan pailit karena telah terpenuhinya ketentuan dalam Pasal 2 Ayat (1) UU Nomor 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang.
9. Pemohon mengusulkan Taufik Nugraha,S.H sebagai Kurator guna kepentingan pemberesan harta pailit. Dengan dasar bahwa ia cukup *capable* dan juga ia tidak mempunyai benturan kepentingan dengan debitor sebagaimana diatur dalam Pasal 15 ayat (3) Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan danPenundaan Kewajiban Pembayaran Utang.
10. Bahwa untuk kepentingan pemberesan harta pailit diperlukan seorang Hakim Pengawas dari Pengadilan Negeri Jakarta Pusat.
11. Bahwa apabila Termohon dalam permohonan pailit yang diajukan oleh pemohon mengajukan penundaan kewajiban membayar utang maka tetap

mengangkat Taufik Nugraha,S.H sebagai pengurus hartapailit.

Berdasarkan alasan hukum di atas, pemohon memohon kepada Majelis Hakim Pengadilan Niaga untuk memutus sebagai berikut:

1. Mengabulkan permohonan pemohon untuk seluruhnya.
2. Menyatakan termohon, PT. Dirgantara Indonesia (Persero) pailit dengan segala akibat hukumnya.
3. Menunjuk Taufik Nugraha,S.H sebagai kurator untuk melakukan pemberesan harta pailit.
4. Menunjuk Hakim pengawas dari pengadilan Niaga pada Pengadilan Jakarta Pusat.
5. Menghukum Termohon untuk membayar seluruh biaya perkara ini.
6. Atau. Apabila Majelis Hakim berpendapat lain mohon yang seadil-adilnya.
7. Terhadap permohonan pemohon, termohon mengajukan tanggapannya tertanggal 7 Agustus 2007 yang mengatakan sebagi berikut:
Termohon pailit menolak dan membantah permohonan pailit yang diajukan oleh pemohon pailit dengan alasan-alasan yaitu sebagi berikut:
 - a. Alasan Penolakan Pertama, Permohonan pailit cacat hukum karena pemohon pailit tidak mempunyai kepastian hukum untuk mengajukan permohonan pailit terhadap termohon pailit. Termohon pailit adalah BUMN yang 100% sahamnya dimiliki oleh Menteri Badan Usaha Milik Negara dan Menteri Keuangan. Berdasarkan Pasal 2 ayat (2) Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 Tentang

Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang, yang dapat mengajukan kepailitan terhadap termohon pailit selaku BUMN hanyalah Menteri keuangan.

- b. Alasan Penolakan Kedua, Termohon pailit menyangkal adanya utang karena termohon pailit tidak memiliki utang atau kewajiban dalam bentuk apapun kepada pemohon pailit.
- c. Alasan Penolakan Ketiga, Permohonan Pailit diajukan berdasarkan Putusan P4P padahal atas Putusan P4P tersebut proses hukumnya belum selesai.
- d. Alasan Penolakan Keempat, Unsur Utang dapat di tagih dalam Pasal 2 Ayat 1 Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang tidak terpenuhi karena yang didalilkan tidak ada
- e. Alasan Penolakan Kelima, Unsur jatuh tempo dalam Pasal 2 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang tidak terpenuhi karena tidak ada utang yang telah jatuh tempo atau utang yang menyatakan waktu pembayarannya dari termohon pailit kepada pemohon pailit.
- f. Alasan Penolakan Keenam, Unsur pembuktian sederhana dalam Pasal 8 Ayat (1) Undang- Undang Nomor 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang tidak pernah terpenuhi karena utang yang didalilkan tidak pernah ada.
- g. Alasan Penolakan ketujuh, Permohonan pailit cacat hukum karena

utang yang didalilkan oleh pemohon pailit masih dalam taraf perselisihan dan saat ini perselisihan yang dimaksud sedang ditangani oleh Pusat Mediasi Nasional.

Dalam penolakan tersebut termohon mendasarkan pada bukti- bukti yang ada.

Berdasarkan hal-hal diatas, maka Majelis Hakim mempunyai Pertimbangan-
Pertimbangan, antara lain sebagai berikut:⁸⁰

1. Menimbang, bahwa berdasarkan pertimbangan-pertimbangan diatas maka, Majelis Hakim sependapat dengan pemohon bahwa termohon pailit PT. Dirgantara Indonesia tidak termasuk dalam kategori sebagai BUMN yang bergerak di bidang kepentingan publik yang seluruh modalnya terbagi atas saham sebagaimana yang dimaksudkan dalam penjelasan Pasal 2 ayat (5) Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang, sehingga dengan demikian pemohon pailit mempunyai kapasitas hukum untuk mengajukan permohonan pailit terhadap termohon pailit PT. Dirgantara Indonesia.
2. Pertimbangan lain adalah bahwa majelis hakim menilai bahwa tidak cukup alasan bagi majelis hakim untuk mempertahankan eksistensi termohon pailit, hal ini dengan mendasarkan pada kinerja keuangan Termohon belum menunjukkan perbaikan yang berarti.
3. Menimbang, bahwa berdasarkan ketentuan Pasal 2 ayat (1) Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan

⁸⁰ *Ibid.*

Kewajiban Pembayaran Utang, debitor dapat dinyatakan pailit apabila telah memenuhi persyaratan sebagai berikut:

- a. Mempunyai dua atau lebih kreditor

Setelah majelis hakim meneliti dengan seksama maka majelis hakim berpendapat bahwa syarat tersebut sudah terpenuhi, yaitu mempunyai lebih dari kreditor.

- b. Tidak dapat membayar lunas sedikitnya satu utang yang telah jatuh waktu dan dapat ditagih, syarat tersebut berdasarkan bukti- bukti telah terpenuhi, Dengan memperhatikan Pasal 2, Pasal 8 Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang, Undang-Undang Nomor 19 Tahun 2003 Tentang Badan Usaha Milik Negara, Undang- Undang-Undang Nomor 1 Tahun 1995 Tentang Perseroan Terbatas yang diganti Undang Nomor 40 Tahun 2007 Tentang Perseroan Terbatas. Maka majelis hakim mengadili sebagai berikut:

1. Mengabulkan permohonan pemohon untuk seluruhnya.
2. Menyatakan bahwa PT. Dirgantara Indonesia (persero) pailit dengan segala akibat hukumnya.
3. Mengangkat Taufik Nugroho,SH sebagi curator dalam kepailitan ini.
4. Menunjuk H. Zulfahmi, SH, M.Hum, Hakim Niaga Jakarta Pusat sebagai Hakim Pengawas.
5. Membebankan kepada Termohon Pailit untuk membayar biaya parkara sebesar Rp. 5.000.000,00.

Putusan Majelis Hakim Pengadilan Niaga Jakarta Pusat ini diucapkan pada hari selasa, tanggal 4 September 2007 dalam persidangan terbuka untuk umum, Hakim Ketua Ny. Andriani Nurdin, SH. MH

2. Putusan Mahkamah Agung Nomor 075 K/Pdt. Sus/2007

Terhadap Putusan Pailit oleh Majelis Hakim Pengadilan Niaga Jakarta Pusat maka diajukan Permohonan Kasasi kepada Mahkamah Agung yang bertindak selaku Pemohon Kasasi I dahulu Termohon adalah PT.Dirgantara Indonesia dan Pemohon II/ Kreditor adalah PT. Perusahaan Pengelola Aset (Persero). Melawan HERYONO, NUGROHO, dan SAYUDI adalah mantan karyawan PT. Dirgantara Indonesia yang disebut sebagai Termohon yang dahulu para Pemohon.

Dengan berdasar pada putusan pailit oleh Pengadilan Niaga Jakarta Pusat, maka pemohon kasasi I/termohon dan pemohon kasasi II/kreditor, dalam memori kasasinya pada pokoknya adalah:⁸¹

Alasan-Alasan Kasasi dari Pemohon Kasasi I/Termohon:

- I. *Jedex Facti* telah salah dalam penerapan hukum mengenai kepastian hukum para termohon kasasi dengan menyatakan bahwa para termohon kasasi dapat mengajukan permohonan pailit sebagaimana dimaksud Pasal 2 ayat (1) Undang-Undang kepailitan beserta penjelasannya.
- II. *Judex facti* telah salah dalam penerapan hukum mengenai utang yang telah jatuh tempo dan dapat ditagih sebagaimana disebutkan dalam Pasal 2 Ayat (1) Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan

⁸¹ Putusan Mahkamah Agung Nomor 075/K/Pdt. Sus/2007

Kewajiban Pembayaran Utang

III. *Judex Facti* tidak berwenang atau melampaui batas wewenang untuk memeriksa dan mengadili perkara *a quo* karena terbukti bahwa pembuktian perkara *a quo* tidak memenuhi syarat pembuktian sederhana sebagaimana ditentukan oleh Pasal (8) Ayat 4 Undang- Undang Nomor 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang.

IV. *Judex Facti* telah lalai dalam memenuhi syarat-syarat yang diwajibkan peraturan perUndang-Undangan terkait dengan kompetensi absolut atas putusan P4P yang menjadi dasar pengajuan permohonan pailit *a quo* yang seharusnya masih dalam proses pemeriksaan perkara di peradilan umum.

V. *Judex Facti* tidak mempertimbangkan asas-asas yang mendasari Undang-Undang Kepailitan sebagaimana dimaksud dalam Penjelasan Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang.

Alasan-Alasan Kasasi dari Pemohon Kasasi II/ Kreditor Lain:

1. Bahwa Pemohon Kasasi II selaku Kreditor Lain dari PT. Dirgantara Indonesia sangat keberatan atas segala pertimbangan hukum Amar Putusan Pengadilan Niaga Jakarta Pusat.
2. Bahwa Pemohon Kasasi II/Kreditor Lain mengajukan Permohonan Kasasi berikut memori kasasi berdasarkan Pasal 11 ayat (3) Undang-Undang Nomor 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang.
3. Bahwa Pemohon Kasasi II/Kreditor Lain mengatakan kasasi dan

menyerahkan memori kasasi pada tanggal 12 September 2007, yaitu dalam tenggang waktu sebagaimana diatur dalam Pasal 11 Ayat (2) Undang Nomor 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang

4. Bahwa Pemohon Kasasi II/Kreditor Lain sangat keberatan atas dijatuhkannya status kepailitan terhadap PT. Dirgantara Indonesia
5. Bahwa Pemohon Kasasi II/Kreditor Lain memiliki hak tagih
6. Bahwa terhadap pinjaman tersebut telah diberikan jaminan-jaminan.
7. Bahwa sejak tahun 2003 Pemohon Kasasi II/Kreditor Lain bersama- sama dengan kementerian BUMN telah melakukan upaya-upaya untuk meningkatkan kinerja perusahaan guna menjaga keberlangsungan usaha dan menjaga kesinambungan bagi penyediaan lapangan kerjasebagai bagian dari sasaran pembangunan nasional
8. Bahwa dalam putusannya, *judex facti* sama sekali tidak memperhatikan asas-asas yang mendasari Undang Nomor 37 Tahun 2004 Tentang Kepailitan dan Penundaan Kewajiban Pembayaran Utang
9. *Judex Facti* tidak memperhatikan nilai-nilai hukum dan rasa keadilan yang hidup dalam masyarakat. *Judex facti* jelas tidak mempertimbangkan kreditor-kreditor lain yang mendukung kelangsungan usaha PT. Dirgantara Indonesia.
10. Bahwa disamping itu PT. Dirgantara Indonesia adalah merupakan perusahaan yang bergerak dalam industri strategis penerbangan berskala internasional yang telah membawa harum nama bangsa dan Negara di

dunia internasional.

Berdasarkan alasan-alasan pengajuan kasasi dari Pemohon Kasasi I dan pemohon Kasasi II, maka dengan mendasarkan pada Undang-Undang Nomor 4 Tahun 2004, Undang-Undang Nomor 5 tahun 2004 dan Undang- Undang nomor 37 tahun 2004 maka Majelis Hakim Mengadili :

“Mengabulkan permohonan kasasi dari para pemohon kasasi PT. Dirgantara Indonesia (Persero), dan PT. Perusahaan Pengelola Aset (Persero) tersebut : Membatalkan Putusan Pengadilan Niaga pada Pengadilan Negeri Jakarta Pusat No.41/Pailit/PN.Niaga/Jkt.Pst tanggal 4 September 2007”.

Mengadili Sendiri:

Menolak Permohonan Para Pemohon;

Menghukum para termohon kasasi/ para pemohon untuk membayar biaya perkara dalam dua tingkat peradilan, yang dalam tingkat kasasi ditetapkan sebesar Rp. 5000.000,00

Diputuskan dalam rapat permusyawaratan Mahkamah Agung pada hari Senin, Tanggal 22 Oktober 2007, dengan ketua majelis Mariana Sutadi, SH.