

## **BAB V**

### **PENUTUP**

Berdasarkan uraian-uraian pada bab sebelumnya, dapat Penulis kemukakan kesimpulan dan saran sebagai berikut:

#### **A. Kesimpulan**

##### **1. Putusan Homologasi Dengan Nomor Putusan 425/Pdt.Sus-PKPU/2021/PN.Niaga.Jkt.Pst Dapat Diakui Oleh Sistem Hukum Kreditor Asing.**

Putusan homologasi PT Garuda Indonesia (Persero) pada dasarnya dapat diakui oleh pengadilan asing dengan mengajukan *recognition* pada pengadilan asing tersebut, selama tidak melakukan eksekusi terhadap harta pailit yang berada pada negara pengadilan asing tersebut. Salah satu langkah yang sudah dilakukan oleh PT Garuda Indonesia (Persero) adalah dengan mengajukan *recognition* pada *Chapter 15 of the United States Bankruptcy Code* di Pengadilan New York, hal tersebut dapat dilakukan karena perjanjian yang dimiliki oleh PT Garuda Indonesia (Persero) dengan salah satu krediturnya menggunakan *choice of law* dan *choice of jurisdiction* dengan beberapa negara bagian yang ada di Amerika Serikat dan kemudian juga *Chapter 15* telah mengadopsi *UNCITRAL Model Law* yang merupakan produk hukum dengan pendekatan universal. Namun, agar lebih efisien, Indonesia perlu mengadopsi ataupun meratifikasi *UNCITRAL Model Law* atau *model law* lain yang berhubungan dengan hukum kepailitan nasional Indonesia atau membuat perjanjian dengan negara lain atau konvensi bilateral maupun multilateral mengenai kepailitan lintas batas negara.

##### **2. Pendekatan Penyelesaian Sengketa *Cross Border Insolvency* Dalam Kasus PT Garuda Indonesia (Persero) Pada Prakteknya Dilakukan.**

Dalam menyelesaikan sengketa cross border insolvency PT Garuda Indonesia (Persero), pendekatan yang digunakan menunjukkan ciri-ciri dari pendekatan hibrida. Adanya pengaruh dari perjanjian yang dimiliki oleh PT Garuda Indonesia (persero) dengan para kreditur asingnya, karena dalam perjanjian yang dimiliki oleh para pihak, banyak yang mencantumkan *choice of law* dan *choice of jurisdiction* diluar dari Indonesia, sehingga memberikan pengaruh terhadap hukum internasional. Selain itu, dalam proses hukumnya sendiri berada dalam lingkup hukum nasional Indonesia yang menjadikan ini pendekatan teritorial karena hukum Indonesia menganut prinsip teritorial.

## **B. Saran**

Berdasarkan uraian yang telah penulis sampaikan tersebut maka saran-saran penulis diantaranya adalah sebagai berikut:

### **1. Saran bagi Pemerintah**

Pertama-tama, Penulis perlu mengapresiasi kepada Pemerintah Indonesia bahwa kasus PKPU PT Garuda Indonesia (Persero) pada prakteknya berjalan dengan sangat baik dan cepat, kasus ini tidak bertele-tele dan hanya memakan waktu 8 (delapan) bulan untuk menyelesaikan dari awal pengajuan permohonan sampai pada putusan homologasi. Perlu dilihat kebelakang bahwa banyak kasus yang melibatkan pihak asing namun kasus tersebut memakan waktu yang sangat lama hingga bertahun-tahun dan hanya menjadi ambang-ambang atau berujung *deadlock*. Salah satu kasus yang dimaksud adalah kasus PT Newmont Nusa Tenggara pada 2008 yang hingga kini belum jelas bagaimana putusannya walaupun sudah masuk ke dalam Mahkamah Konstitusi. Selain itu, terdapat kasus Bantuan Likuiditas Bank Indonesia (BLBI) yang sampai sekarang masih ada bank belum selesai melakukan pembayaran. Sehingga, melihat dari kasus PKPU PT Garuda Indonesia (Persero) ini, Penulis sangat mengapresiasi tindakan

yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia dalam menangani kasus ini hingga selesai dengan sangat baik.

Keputusan Pemerintah Indonesia untuk menyelamatkan PT Garuda Indonesia (Persero) dan memberikan bantuan melalui skema *bail-in* dengan melakukan Penyertaan Modal Negara (PMN) senilai Rp. 7,5 Triliun merupakan langkah yang perlu dipertanyakan. Masalahnya, ini bukan merupakan kali pertama PT Garuda Indonesia (Persero) mengalami masalah keuangan. Pola yang dilakukan Pemerintah Indonesia selalu sama yaitu pemberian dana talangan dan pergantian manajemen. Pola tersebut sudah dilakukan beberapa kali tetapi PT Garuda Indonesia (Persero) masih saja mengalami kesulitan keuangan, karena hal yang dilakukan oleh Pemerintah Indonesia tidak menyentuh akar permasalahan dan hanya cenderung memindahkan masalah jangka pendek menjadi jangka panjang. Pemerintah Indonesia perlu melakukan investigasi secara khusus mengenai PT Garuda Indonesia (Persero) yang selalu mengalami kesulitan keuangan.

Terhadap Peraturan Otoritas Jasa Keuangan (POJK) Nomor 36/POJK.03/2017, PP No.44 Tahun 2005, dan Peraturan Menteri Keuangan Nomor 53/PMK.05/2020 Tahun 2020, serta dengan mempertimbangkan alternatif selain *bail-in* yang tidak membebani APBN, diperlukan evaluasi komprehensif terhadap proses penilaian kualitas aset sebelum penyertaan modal negara. Pemerintah harus menerapkan strategi restrukturisasi utang yang transparan dan efisien, mencari investor strategis untuk pembiayaan ekuitas, dan mempertimbangkan penjualan aset non-utama. Khusus dalam konteks Garuda Indonesia, penting untuk melakukan peninjauan kembali dan adaptasi strategi penanganan keuangan yang ada, termasuk opsi merger atau akuisisi, sebagai langkah strategis untuk memperkuat posisi keuangan tanpa menambah beban APBN. Langkah-langkah ini diharapkan dapat menyediakan solusi yang lebih berkelanjutan dan mengurangi dampak negatif terhadap keuangan negara, serta

memastikan kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku. Melihat total hutang yang dimiliki oleh PT Garuda Indonesia (Persero) yang mencapai lebih dari Rp. 140 Triliun, Pemerintah Indonesia perlu memperketat pengawasannya dalam keuangan BUMN. *Early warning system* untuk keuangan BUMN harus semakin dikuatkan sehingga kedepannya dapat langsung diketahui dan ditanggulangi sebelum menjadi masalah yang lebih besar.

Adapun aspek yang perlu perhatian yang lebih lanjut adalah proses penilaian atau perhitungan aset sebelum melakukan penyertaan modal negara harus dilakukan dengan teliti demi menghindari investasi yang tidak efektif dan berisiko tinggi. Selanjutnya, pengaturan mengenai utang dan pencairan dana perlu dijalankan dengan lebih transparan dan efisien untuk mengurangi ketergantungan pada dana negara sehingga tidak menciptakan moral hazard.

Pemerintah dalam menyelamatkan sebuah perusahaan khususnya BUMN, dengan pilihan *bail-in* maupun *bail-out* perlu dipertimbangkan lebih cermat untuk menghindari penambahan beban keuangan negara. Semua keputusan dan langkah yang diambil seharusnya selaras dengan peraturan dan regulasi yang ada sehingga menunjukkan bahwa pemerintah patuh terhadap kerangka kerja hukum yang berlaku. Oleh karena itu, Pemerintah Indonesia perlu melakukan evaluasi lebih mendalam dan komprehensif untuk memastikan setiap tindakan yang diambil tidak hanya memperbaiki kondisi yang saat ini tetapi juga menghindari pembebanan keuangan negara di masa mendatang. Dengan demikian, hasil dari tindakan tersebut dapat membawa solusi yang berkelanjutan dan efisien

Pemerintah juga perlu melakukan sosialisasi Cape Town Convention 2001 pada kasus kepailitan lintas batas agar upaya penyelesaian permasalahan kepentingan internasional atas objek pesawat udara di Indonesia dapat dipahami. Cape Town Convention 2001 dapat menjadi salah satu cara bagi kreditur agar objek pesawat kreditur dapat diambil alih oleh kreditur untuk dipakai lagi guna

memanfaatkan nilai ekonominya. Sehingga tidak perlu melakukan proses panjang kepailitan.

## **2. Saran bagi Peneliti Selanjutnya**

Peneliti selanjutnya dapat meneliti lebih lanjut lagi bagaimana proses kepailitan pada negara Amerika Serikat dan Inggris maupun Wales (Australia) khususnya pada BUMN yang dimiliki oleh negara tersebut, terlebih lagi jika BUMN tersebut diselamatkan oleh negaranya. Kemudian juga, Peneliti Selanjutnya dapat meneliti lebih dalam lagi mengenai Cape Town Convention 2001 yang dapat digunakan pada sengketa kepailitan lintas batas.