

BAB I

PENDAHULUAN

1.1 LATAR BELAKANG MASALAH

Seiring berjalannya waktu, keperluan setiap orang sudah semakin kompleks. Baik itu kebutuhan sandang, pangan, maupun papan membuat setiap orang akan selalu berusaha mencukupi kebutuhan tersebut. Kebutuhan lain yang juga cukup dibutuhkan yaitu kebutuhan terkait transportasi umum, baik itu transportasi darat, laut, maupun udara. Pilihan transportasi yang saat ini berkembang bisa dibilang cukup membuat setiap orang tidak kebingungan dalam mencari transportasi apa yang dibutuhkan. Saat ini salah satu transportasi yang sudah cukup memiliki banyak peminat yaitu transportasi udara. Alat transportasi yang digunakan dalam transportasi udara adalah pesawat udara. Dalam menghubungkan pulau yang satu dengan yang lainnya dan juga negara lainnya, jasa pengangkutan khususnya transportasi udara dinilai sangat penting.¹

Alasan lain mengapa transportasi udara kini menjadi pilihan yang cukup banyak diminati adalah karena dengan pesawat kita mampu mencapai destinasi yang jauh dalam waktu yang singkat. Ini biasanya banyak dipergunakan oleh para pebisnis yang membutuhkan akses yang cukup cepat untuk menjangkau daerah – daerah yang cukup jauh. Akan tetapi selain kelebihan – kelebihan yang dimiliki oleh transportasi udara ini. Ada juga kekurangan yang dimiliki oleh transportasi udara ini. Salah satu kekurangan yang dimiliki oleh transportasi udara ini yaitu

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

sangat bergantung pada kondisi cuaca. Banyak maskapai – maskapai penerbangan yang terpaksa menunda penerbangannya dikarenakan ada badai angin, hujan lebat, dan lain – lain.

Transportasi udara saat menjadi pilihan yang unggul dalam kebutuhan transportasi umum setiap orang. Transportasi udara menjadi pilihan angkutan udara yang banyak diminati setiap orang karena unggul dalam kecepatan dan kenyamanan. Baik penerbangan domestik maupun internasional, tercatat bahwa jumlah penumpang angkutan udara pada tahun 2020 sebanyak 13,91 juta orang (badan pusat statistik, 2020). Sampai saat ini, harga tiket sudah semakin bervariasi. Mulai dari tiket kelas ekonomi sama tiket kelas eksekutif. Dikarenakan semakin banyaknya variasi harga tiket yang diperjual belikan membuat orang dari ekonomi atas hingga menengah semakin banyak untuk menggunakan pesawat. Tarif yang murah menjadikan penumpang dapat menikmati jasa angkutan udara, sebaliknya penumpang tidak dapat menikmati jasa angkutan udara apabila tarifnya mahal. Bagi pemerintah, tarif ialah fasilitas untuk mengatur keseimbangan antara kebutuhan publik, atas jasa angkutan udara dengan kelangsungan hidup industri penerbangan.²

Pembelian tiket pesawat saat ini tidak hanya bisa dibeli secara *offline*, akan tetapi bisa juga melalui *online*. Untuk saat ini pembelian tiket secara *online* lebih banyak diminati daripada tiket yang dibeli secara *offline*, ini dikarenakan pemesanan tiket secara *online* dirasa lebih mudah, pemesanan bisa dilakukan sesuai tujuannya dengan cepat dikarenakan adanya koneksi internet. Tidak hanya itu,

² H.K. Martono, *Hukum Penerbangan Berdasarkan Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Bagian Pertama*. (Bandung : Mandar Maju, 2009), hlm 77.

pemesanan tiket secara online terkadang lebih murah dibandingkan dengan pemesanan tiket secara offline, sebab terkadang pemesan tiket secara online mendapatkan banyak promo – promo yang ditawarkan. Dalam pembelian tiket pesawat, dikenal istilah *refund* atau pengembalian dana tiket pesawat yang telah dibeli. Banyak alasan orang untuk *refund* tiket yang sudah dibeli. Banyak alasan *refund* tiket adalah karena alasan pribadi, sakit, ada jadwal yang mendadak berganti, dan lain sebagainya. Ada juga *refund* karena hal lain yaitu *refund* oleh maskapai penerbangan dikarenakan ada perubahan jadwal oleh maskapai penerbangan. *Refund* dalam hal ini merupakan pengembalian biaya jasa pembelian tiket pesawat yang telah dibayarkan oleh calon penumpang.³

Pembatalan dan *refund* tiket pesawat di Indonesia telah dipayungi beberapa peraturan seperti pada *Pasal 147 ayat (1) dan (2) Undang – Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan* yang menyatakan:

“(1) Pengangkut bertanggung jawab atas tidak terangkutnya penumpang, sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan dengan alasan kapasitas pesawat udara”

“(2) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dengan memberikan kompensasi kepada penumpang berupa: (a) mengalihkan ke penerbangan Lain tanpa membayar biaya tambahan dan/atau (b) memberikan konsumsi, akomodasi dan biaya transportasi apabila tidak ada penerbangan Lain ke tempat tujuan.”

Dan *Pasal 10 ayat (1) sampai (4) Peraturan Menteri Perhubungan republik Indonesia Nomor PM 185 Tahun 2015 tentang Standar pelayanan Penumpang kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal Dalam Negeri*

³ Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 185 tahun 2015, Pasal 10 ayat 1

(selanjutnya disebut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 185 tahun 2015)

yang menyebutkan bahwa:

- “(1) Badan usaha angkutan udara niaa berjadwal dalam negeri wajib mengembalikan biaya jasa angkutan udara yang telah dibayarkan oleh calon penumpang (refund ticket) sebagaimana dimaksud dalam Pasal 6 huruf d apabila penumpang membatalkan penerbangannya.”
- “(2) pengembalian biaya jasa angkutan udara yang telah dibayarkan oleh calon penumpang (refund ticket) sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditetapkan sebagai berikut:”
 - “a. Pengembalian diatas 72 (tujuh puluh dua) jam oleh penumpang sebelum jadwal keberangkatan mendapatkan pengembalian paling sedikit sebesar 75% (tujuh puluh Lima per seratus) dari tarif dasar;”
 - “b. Pengembalian diatas 72 (tujuh puluh dua) jam sampai dengan 48 (empat puluh delapan) jam oleh penumpang sebelum jadwal keberangkatan mendapatkan pengembalian paling sedikit sebesar 50% (Lima puluh per seratus) dari tarif dasar;”
 - “c. Pengembalian dibawah 48 (empat puluh delapan) jam sampai dengan 24 (dua puluh empat) jam oleh penumpang sebelum jadwal keberangkatan mendapatkan pengembalian sebesar 40% (empat puluh per seratus) dari tarif dasar;”
 - “d. Pengembalian dibawah 24 (dua puluh empat) jam sampai dengan 12 (dua belas) jam oleh penumpang sebelum jadwal keberangkatan mendapatkan pengembalian paling sedikit sebesar 30% (tiga puluh per seratus) dari tarif dasar;”
 - “e. Pengembalian dibawah 12 (dua belas) jam sampai dengan 4 (empat) jam oleh penumpang sebelum jadwal keberangkatan mendapatkan pengembalian paling sedikit sebesar 20% (dua puluh per seratus) dari tarif dasar; dan”
 - “f. Pengembalian dibawah 4 (empat) jam oleh penumpang sebelum jadwal keberangkatan mendapatkan pengembalian paling sedikit sebesar 10% (sepuluh per seratus) dari tarif dasar dan/atau sesuai dengan kebijakan badan usaha angkutan udara niaga berjadwal.”
- “(3) Penumpang dapat meminta pengembalian biaya jasa angkutan udara (refund ticket) dalam hal terjadi force majeure sebesar harga tiket yang dibeli oleh penumpang dengan ketentuan:”
 - “a. Untuk penerbangan dengan kelompok pelayanan full service, dilakukan pemotongan biaya administrasi sebesar 20% (dua puluh perseratus);”

“b. Untuk penerbangan dengan kelompok pelayanan *medium service*, dilakukan pemotongan biaya administrasi sebesar 15% (Lima belas perseratus); dan”

“c. Untuk penerbangan dengan kelompok pelayanan *no-frills*, dilakukan pemotongan biaya administrasi sebesar 10% (sepuluh per seratus).”

“(4) *Passenger Service Charge (PSC)* bagi penumpang yang melakukan pengembalian biaya jasa angkutan udara (*refund ticket*) yang belum menikmati jasa kebandarudaraan wajib dikembalikan kepada penumpang, sedangkan *Passenger Service Charge (PSC)* bagi penumpang yang sudah menikmati jasa kebandarudaraan disetorkan kepada pengelola bandar udara.”

Namun, terdapat potensi ketidak jelasan terkait ketentuan mengenai *refund* yang diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 185 Tahun 2015. Dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 185 Tahun 2015 memang sudah dijelaskan mengenai aturan *refund* tiket pesawat, akan tetapi pada *pasai 10 ayat (2)* terdapat potensi ketidak jelasan. Pada ketentuan *pasai 10 ayat 2 huruf (f)* terdapat keterangan “dan/ atau sesuai dengan kebijakan badan usaha angkutan udara niaga berjadwal”. Keterangan itu memunculkan potensi ketidak jelasan / ketidak pastian mengenai berapa besaran yang harus dikembalikan kepada penumpang. Karena artinya penyedia jasa penerbangan bisa bebas menentukan berapa yang harus dikembalikan kepada penumpang. Tentunya itu akan membuat penumpang bisa mendapat ketentuan yang merugikan penumpang karena kebijakan yang dikembalikan kepada penyedia jasa penerbangan.

Contohnya yaitu, dilansir *TEMPO.CO*, Jakarta- salah seorang calon penumpang bernama Widodo Hartono yang telah membeli tiket *Air Asia* dan *Batik Air*. Calon penumpang tersebut membeli tiket pesawat itu melalui agen perjalanan untuk penerbangan rute Surabaya-Jakarta pergi-pulang (PP) dengan jumlah delapan kursi. Tiket berangkat, yakni Surabaya-Jakarta, dibeli untuk tanggal penerbangan

22 Mei 2020 pukul 18.50 WIB. Kedelapan tiket itu dibeli Widodo dengan ongkos sebesar Rp 5,7 juta. Niat Widodo untuk melakukan *refund* tercetus ketika pemerintah mengumumkan mulai menutup sejumlah penerbangan domestik menyusul adanya peraturan Larangan mudik, pada Kamis petang 23 april 2020. Hari itu juga Widodo Langsung mengontak *Air Asia*, namun Widodo tidak bisa menghubungi secara Langsung karena hanya melalui *chatting* dengan akun virtual. Masalah selanjutnya datang ketika Widodo akan melakukan *refund* tiket untuk penerbangan pulang atau Jakarta-Surabaya. Tiket itu ia beli dengan jumlah yang masih sama, yakni delapan tiket, namun untuk penerbangan *Batik Air* tanggal 24 Mei 2020. Masing – masing tiket dibeli dengan harga Rp 861 ribu. Ketika mencoba menghubungi *Batik Air*, Widodo mengatakan pihak maskapai tidak melayani *refund* tiket secara tunai. Melainkan, *refund* akan digantikan dengan tiket berbentuk voucher. Persoalan Lainnya voucher yang dikembalikan tersebut tidak utuh 100 persen seperti nilai pengembalian tiket pesawat . Widodo hanya mendapat pengembalian sebesar 80 persen, selain itu nilai pengembalian juga dipotong dengan ongkos administrasi agen sebesar Rp 200 ribu. Calon penumpang tersebut tidak dapat berbuat apa – apa karena ketentuan pada *Pasal 10 ayat 2 huruf (f)* menyebutkan bahwa “pengembalian dibawah 4 (empat) jam oleh penumpang sebelum jadwal keberangkatan mendapatkan pengembalian paling sedikit sebesar 10% (sepuluh per seratus) dari tarif dasar dan/atau sesuai dengan kebijakan badan usaha niaga berjadwal”. Tentunya ketentuan tersebut merugikan calon penumpang itu. Selain itu, keterangan “dan/ atau sesuai dengan kebijakan badan usaha angkutan udara niaga berjadwal” yang tercantum pada *Pasal 10 ayat 2 huruf (f)* tidak terdapat

pada *Pasal 10 ayat 2 dari huruf (a)* sampai dengan huruf *(e)*, jadi apakah ketentuan “dan/ atau sesuai dengan kebijakan badan usaha angkutan udara niaga berjadwal” tersebut hanya berlaku untuk *Pasal 10 ayat 2 huruf (f)* atau berlaku juga untuk keseluruhan *Pasal 10 ayat 2* Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 185 tahun 2015.

Maka dengan latar belakang tersebut, penulis berkeinginan untuk melakukan penelitian yang berjudul **PEMBATALAN TIKET OLEH PENUMPANG PESAWAT TERBANG MENURUT PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN NOMOR PM 185 TAHUN 2015 TENTANG STANDAR PELAYANAN PENUMPANG KELAS EKONOMI ANGKUTAN UDARA NIAGA BERJADWAL DALAM NEGERI.**

1.2 Rumusan Masalah

Bersumber pada latar belakang yang sudah dipaparkan sebelumnya, maka rumusan permasalahan yang diangkat dalam permasalahan ini ialah:

1. Bagaimana maksud dari Pasal 10 ayat 2 huruf (f) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 185 Tahun 2015?
2. Apakah ketentuan dalam Pasal 10 ayat 2 huruf f tentang “dan/ atau sesuai dengan kebijakan badan usaha angkutan udara niaga berjadwal” Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 185 Tahun 2015 berlaku juga untuk keseluruhan ketentuan Pasal 10 ayat 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 185 Tahun 2015 ?

1.3 Tujuan Penelitian

Berdasarkan rumusan masalah diatas, beberapa tujuan penelitian ini dilakukan, antara Lain :

1. Untuk memperoleh kejelasan mengenai maksud dari Pasal 10 ayat 2 huruf (f) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 185 Tahun 2015.
2. Untuk memperoleh kejelasan terkait kekaburan hukum pada Pasal 10 ayat 2 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 185 Tahun 2015.

1.4 Kegunaan penelitian

Penelitian ini diharapkan bisa memberikan peranan yang baik secara teoritis maupun praktik sebagai berikut :

1. Kegunaan teoritis

- A. Penelitian ini diharapkan bisa memberikan wawasan terhadap masyarakat khususnya untuk penumpang pesawat terbang mengenai pengembalian tiket.
- B. Hasil penelitian ini diharapkan bisa memberikan referensi dan Literatur kepustakaan hukum perdata.

2. Kegunaan Praktis

- A. Hasil penelitian ini diharapkan dapat mengembangkan penalaran di bidang hukum dalam setiap pihak yang terkait seperti penumpang pesawat dan badan usaha
- B. Hasil penelitian ini diharapkan dapat menjadi pedoman bagi masyarakat yang melakukan pengembalian tiket pesawat agar dapat memahami berbagai ketentuan atau syarat-syarat yang ada dalam peraturan perundang-undangan yang berlaku.

1.5 Keaslian Penelitian

Tabel. 1

Keaslian Penelitian

No.	Peneliti Sebelumnya	Judul Penelitian	Rumusan Masalah	Pembahasan
1.	Putri Humaira, fakultas Syariah Dan Hukum, Universitas islam Negeri AR-Raniry darussalam-Banda Aceh, 2019	Sistem <i>refund</i> Pada pembatalan Tiket Penerbangan dalam Perspektif Akad <i>Al-Ijarah Bi Al-Manfa'ah</i> (Suatu penelitian di Agen Travel Kec. Kuta alam Kota Banda Aceh)	1. Bagaimana sistem <i>refund</i> terhadap pembatalan tiket penerbangan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan No. 25 Tahun 2008 tentang penyelenggaraan Angkutan Udara? 2. Bagaimana jangka waktu pengembalian biaya tiket penerbangan oleh agen travel kepada penumpang? 3. Bagaimana implementasi dalam	Sistem <i>refund</i> terhadap pembatalan tiket penerbangan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Tahun 2008 tentang penyelenggara an Angkutan Udara serta implementasi dalam sistem

			sistem <i>refund</i> pada pembatalan tiket penerbangan dalam perspektif akad <i>al- ijarah bi al-manfa 'ah</i> ?	<i>refund</i> pada pembatalan tiket penerbangan dalam perspektif akad <i>ai-ijarah bi ai manfa 'ah</i>
2.	Heru Adenin, fakultas Hukum, Universitas Sumatera Utara, 2011	Tinjauan Yuridis pembatalan Penerbangan Secara Sepihak oleh Penyedia Jasa Kepada Konsumen Jasa Penerbangan Menurut UU perlindungan Konsumen	1. Bagaimanakah pelanggaran hukum yang terjadi dalam penyelenggaraan jasa penerbangan? 2. Bagaimanakah tanggung jawab penyedia jasa kepada konsumen jasa penerbangan jika terjadi pembatalan penerbangan secara sepihak? 3. Bagaimanakah penyelesaian sengketa antara penyedia jasa	Penelitian ini berfokus pada tanggung jawab hukum penyedia jasa kepada konsumen jasa penerbangan jika terjadi pembatalan penerbangan secara sepihak kepada konsumen jasa penerbangan

			dengan konsumen jasa penerbangan jika terjadi pembatalan penerbangan sepihak?	menurut UU perlindungan Konsumen.
3.	Rizki Diah Nasrunisa, fakultas Syariah dan Hukum, Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah Jakarta, 2018	Akibat Hukum pembatalan Penerbangan Karena <i>Overseat</i> oleh Maskapai Lion Air	1. Bagaimana bentuk tanggung jawab maskapai penerbangan Lion Air kepada penumpang terhadap pembatalan penerbangan karena <i>overseat</i> ? 2. Bagaimana peran pemerintah terhadap perkara pelanggaran yang dilakukan oleh maskapai penerbangan? 3. Bagaimana pertimbangan hakim dalam memutuskan perkara tersebut?	Penelitian ini berfokus pada tanggung jawab pengangkut udara apabila terjadi pembatalan penerbangan sepihak oleh maskapai penerbangan.

Berdasarkan beberapa penelitian di atas, terdapat persamaan dan perbedaan dengan skripsi ini diantaranya sebagai berikut. Penelitian pertama dengan

penelitian ini memiliki persamaan yakni sama – sama membahas terkait sistem *refund*. Akan tetapi, penelitian pertama menekankan pada sistem *refund* terhadap pembatalan tiket penerbangan berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Tahun 2008 tentang penyelenggaraan Angkutan Udara serta implementasi dalam sistem *refund* pada pembatalan tiket penerbangan dalam perspektif akad *al-ijarah bi al manfa'ah* sementara penelitian ini menekankan pada sistem *refund* menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 185 Tahun 2015 tentang Standar pelayanan Penumpang kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga berjadwal dalam Negeri.

Penelitian kedua dan penelitian ini sama – sama membahas terkait pembatalan penerbangan. Namun yang membedakan adalah, penelitian kedua mengkaji pembatalan penerbangan sepihak oleh penyedia jasa penerbangan kepada konsumen jasa penerbangan menurut UU perlindungan Konsumen sedangkan penelitian ini mengkaji pembatalan penerbangan oleh konsumen jasa penerbangan menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 185 Tahun 2015 tentang Standar pelayanan Penumpang kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga berjadwal dalam Negeri.

Penelitian ketiga dan penelitian ini memiliki persamaan yaitu sama – sama mengkaji pembatalan penerbangan. Namun, penelitian ketiga mengkaji pembatalan penerbangan sepihak oleh maskapai penerbangan, sedangkan penelitian ini mengkaji pembatalan penerbangan yang dilakukan oleh calon penumpang.

1.6 Metode Penelitian

1.6.1 Jenis Penelitian

Jenis penelitian dalam penelitian ini adalah yuridis normatif. Penelitian yuridis normatif adalah penelitian yang digunakan untuk mengkaji dan menganalisis substansi peraturan perundang-undangan, konseptual, kepustakaan teoritis tentang persoalan atau persoalan hukum dalam konsistensi dan kesesuaiannya dengan prinsip-prinsip norma hukum yang ada, kemudian dihubungkan dengan permasalahan yang diangkat menjadi bahan pembahasan.⁴

1.6.2 Pendekatan Penelitian

Metode pendekatan yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan undang-undang atau pendekatan yuridis, yaitu penelitian tentang produk hukum.⁵ Pendekatan perundang-undangan ini dilakukan untuk mengkaji segala peraturan perundang-undangan yang berkaitan dengan penelitian yang akan diteliti. Pendekatan perundang-undangan ini akan membuka peluang bagi peneliti untuk mengkaji akidah konsistensi dan kesesuaian antara undang-undang yang satu dengan undang-undang yang Lain.⁶

1.6.3 Sumber Bahan Hukum

Data dalam pengumpulan bahan hukum, penulis mengambil sumber berupa undang-undang, buku-buku terkait, artikel, majalah, dokumen, dan karya ilmiah

⁴ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum edisi revisi*. (Jakarta : Prenada Media, 2016), hlm. 30

⁵ Bahder John Nasution. *Metode Penelitian Hukum*, (Bandung ; Mandar Maju, 2008), hlm. 92

⁶ Peter Mahmud Marzuki. *Penelitian Hukum*. (Cet 6. Jakarta : Kencana, 2010), hlm. 93

yang berkaitan dengan bahan penelitian ini. Bahan hukum dalam penelitian ini terdiri dari:

A. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer merupakan sumber bahan hukum yang bersifat otoritatif, artinya mempunyai kewenangan. Bahan hukum primer terdiri dari peraturan perundang-undangan, catatan resmi atau berita acara dalam pembuatan peraturan perundang-undangan dan putusan - putusan hakim.⁷ Bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini yaitu Peraturan Undang – Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang perlindungan Konsumen, Undang – Undang nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan, Undang – Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, Menteri Perhubungan Nomor PM 185 tahun 2015, Peraturan Menteri Perhubungan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 77 tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, serta peraturan perundang-undangan lainnya yang dapat menunjang penelitian ini.

B. Bahan hukum sekunder

Sebagai bahan hukum sekunder, terutama buku-buku hukum, meliputi tesis, tesis, dan disertasi hukum serta jurnal hukum. Selain itu, kamus hukum, dan komentar atas keputusan pengadilan. Penggunaan bahan

⁷ Peter Mahmud Marzuki, 2005, *Penelitian Hukum*. Kencana, Jakarta hlm. 181

hukum sekunder adalah untuk memberi peneliti semacam "pedoman" ke arah mana peneliti akan pergi.⁸

Buku – buku, jurnal, tesis, disertasi, dan dokumen adalah bahan – bahan hukum sekunder dalam penelitian ini yang mengulas tentang *refund* tiket angkutan udara niaga berjadwal dan tulisan – tulisan Lain yang terkait dengan upaya perlindungan penumpang angkutan udara niaga yang nantinya kan dijadikan sebagai analisis dalam penelitian ini.

1.7 Analisis Bahan Hukum

Analisis dalam penelitian ini dengan menggunakan metode deduktif yaitu penarikan kesimpulan berdasarkan sesuatu yang bersifat keseluruhan atau bersifat umum dari suatu peristiwa hukum ke penarikan kesimpulan dari unsur-unsur dari keseluruhan suatu peristiwa hukum tersebut atau bersifat khusus.⁹ Metode deduktif dalam penelitian ini dilakukan dengan mengkaji hal yang umum berupa kedudukan Peraturan Menteri Perhubungan, penafsiran hukum, kepastian hukum, dan perjanjian. Selanjutnya kajian norma tersebut ditujukan untuk menarik kesimpulan yang bersifat khusus mengenai maksud dari *Pasal 10 ayat 2 huruf (f)* Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 185 tahun 2015. Beberapa Langkah yang dilakukan dalam metode deduktif, yaitu:

1. Mengidentifikasi fakta hukum dan menetralisir hal-hal yang tidak relevan untuk menentukan permasalahan hukum yang akan diselesaikan;

⁸ *Ibid.*, hlm. 195

⁹ Mukti Fajar dan Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif & Empiris*, Yogyakarta, Pustaka Pelajar, 2009, hlm. 109

2. Mengumpulkan bahan-bahan hukum yang apabila dianggap relevan juga merupakan bahan-bahan non-hukum;
3. Melakukan review terhadap permasalahan hukum yang diajukan berdasarkan bahan-bahan yang telah dikumpulkan;
4. Menarik kesimpulan berupa argumen-argumen yang telah dibangun dalam kesimpulan.¹⁰

¹⁰ Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, (Jakarta: Kencana), hlm. 143