

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang

Wilayah udara adalah ruang udara (*air space*) yang berada di atas wilayah daratan dan atau perairan suatu negara. Wilayah suatu negara biasanya terdiri dari tiga dimensi, daratan, perairan, dan ruang udara. Tapi tidak semua Negara memiliki wilayah perairan (laut), yaitu yang disebut dengan Negara-negara tertutup (*landlock state*), seperti Laos, Kamboja, Swiss, Austria, Nigeria, dsb<sup>1</sup>. Salah satu Negara yang memiliki lengkap tiga dimensi adalah Indonesia. Sebagai negara kepulauan, yang terdiri dari 5 pulau besar, ratusan pulau sedang serta ribuan pulau kecil di persatukan laut dan angkasa menjadi Negara kesatuan Republik Indonesia. Indonesia terletak pada lokasi yang strategis. Secara geografis Indonesia berada di antara dua benua, yaitu Benua Asia dan Benua Australia, dan dua samudera, yaitu Samudera Pasifik dan Samudera Hindia. Laut dan angkasa adalah prasarana perangkutan yang harus dipandang sebagai pemersatu pulau-pulau menjadi kesatuan wilayah Negara, bukan lagi sebagai pemisah antara satu pulau dengan pulau lainnya.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup>Prof. Dr. E.Saefullah Wiradipradja. *Wilayah Udara Negara (State Air Territory) Ditinjau dari Segi Hukum Internasional dan Nasional Indonesia*. Vol.6. <http://media.neliti.com/media/publications/39034-EN-wilayah-udara-negara-state-air-territory-ditinjau-dari-segi-hukum-internasional.pdf>. diakses pada hari kamis tanggal 16 November 2017 pukul 10.30 WIB.hlm 4

<sup>2</sup>Baiq Setiani. *Prinsip-prinsip Pokok Pengelolaan Jasa Transportasi Udara*. Vol 3. [http://www.google.co.id/url?sa=t&source=web&rct=j&url=http://ejournal.jurwidyakop3.com/index.php/jurnalilmiaharticle/download/239/208&ved0ahUKEwidqf\\_ElcLXAhUVSY8KHaiKB\\_E](http://www.google.co.id/url?sa=t&source=web&rct=j&url=http://ejournal.jurwidyakop3.com/index.php/jurnalilmiaharticle/download/239/208&ved0ahUKEwidqf_ElcLXAhUVSY8KHaiKB_E)

Salah satu jenis transportasi yang sangat dibutuhkan oleh manusia dalam pemenuhan kebutuhannya adalah transportasi udara. Angkutan udara adalah setiap kegiatan dengan menggunakan pesawat udara untuk mengangkut penumpang, kargo, dan pos untuk satu perjalanan atau lebih dari satu bandar udara ke bandar udara yang lain atau beberapa bandar udara.<sup>3</sup> Pesawat udara yang pada awalnya hanya dimiliki negara dan hanya dipakai untuk kepentingan militer saja, kemudian mulai menjadi suatu sarana perhubungan komersial yang umum. Pemilikannya bukan lagi sebatas oleh negara saja, melainkan telah pula dimiliki oleh perusahaan-perusahaan swasta. Pesawat udara merupakan suatu kemajuan teknologi yang dikembangkan oleh dunia.<sup>4</sup> Saat ini masyarakat sudah mulai mempertimbangkan memilih menggunakan transportasi udara dari pada transportasi umum lainnya dengan alasan cepat serta faktor keselamatan dan keamanan yang di terapkan.<sup>5</sup>

Penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang handal, serta memerlukan jaminan keselamatan

---

QFggwMAI&usg=AOVawOz\_TUwsJMeRsbTfmgKQDt. Diakses pada hari Kamis tanggal 16 November 2017 pukul 11.24 WIB.hlm 3

<sup>3</sup>PP No.40 th 1995 tentang Angkutan Udara

<sup>4</sup> Sudirman H.Nainggola. *Pengaturan Penerbangan Sipil Internasional Menurut Hukum Internasional yang Melintasi Antar Negara*. Vol 08. <https://media.neliti.com/media/publications/164515-ID-none.pdf>. diakses pada hari Kamis tanggal 16 November 2017 pukul 09.38 WIB. Hlm 2

<sup>5</sup> Gunaryadi, Ryan Firdiansyah, dkk, *Keselamatan Penerbangan, Tinjauan Keselamatan Penerbangan Sipil di Indonesia*, Jakarta. 2015. Mitra Wacana Media, hlm. 1

dan keamanan yang optimal.<sup>6</sup> Pentingnya transportasi tercermin pada semakin meningkatnya kebutuhan jasa angkutan bagi mobilitas manusia serta barang di dalam Negeri maupun dan ke Luar Negeri, serta berperan sebagai pendorong, dan penggerak bagi pertumbuhan daerah dan pengembangan wilayah. Menyadari peran transportasi tersebut, penyelenggaraan penerbangan harus ditata dalam satu kesatuan sistem transportasi Nasional secara terpadu dan mampu mewujudkan penyediaan jasa transportasi yang seimbang dengan tingkat kebutuhan, aman, efektif, dan efisien.<sup>7</sup> Tidak heran bahwa pesawat udara merupakan salah satu alat transportasi udara yang banyak digunakan oleh masyarakat dalam kehidupan sehinggadiperlukannya suatu standar keselamatan yang optimal dalam penerbangan. Keselamatan pesawat udara merupakan hal yang paling diutamakan dalam dunia penerbangan, baik penerbangan sipil maupun publik. Keselamatan transportasi udara tidak hanya dibebankan pada maskapai saja, tetapi menjadi urusan serta tanggung jawab negara. Hal ini dikarenakan transportasi udara melibatkan lintas batas negara sehingga negara-negara harus aktif dalam pembuatan maupun upaya implementasi perjanjian internasional mengenai keselamatan penerbangan.<sup>8</sup>

---

<sup>6</sup> Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan

<sup>7</sup> Martono, *Hukum Penerbangan*, MandarMaju, 2009. Hlm.6

<sup>8</sup> Shelma Karamy, Eriec Firman dan Mochammad Havis Yanuar. *Kewenangan Negara Terhadap Penyelidikan Kecelakaan penerbangan Sipil Internasional di Laut lepas Menurut Hukum Internasional*. Vol.08. <https://media.neliti.com/media/publications/23082-ID-kewenangan-negara-terhadap-penyelidikan-kecelakaan-penerbangan-sipil-internasion.pdf>. diakses pada hari Rabu tanggal 15 November 2017 pukul 15.40 WIB

Hukum udara merupakan hukum yang mengatur penggunaan ruang udara, khususnya mengenai penerbangan, penggunaan pesawat-pesawat terbang dalam peranannya sebagai unsur yang diperlukan bagi penerbangan.<sup>9</sup> Menurut M.Lemoine Hukum Udara adalah cabang hukum yang menentukan dan mempelajari hukum dan peraturan hukum mengenai lalu lintas udara dan penggunaan pesawat udara dan juga hubungan-hubungan yang timbul dari hal tersebut. Sebagai salah satu cabang udara yang relatif baru, hukum udara mulai berkembang pada awal abad ke-20 setelah munculnya pesawat udara. Berbeda dengan hukum laut yang umumnya bersumber kepada hukum kebiasaan, hukum udara terutama sangat berdasar pada ketentuan-ketentuan konvensional.<sup>10</sup> Perkembangan teknologi penerbangan mempunyai dampak yang positif terhadap keselamatan penerbangan dalam dan luar negeri.<sup>11</sup> Keselamatan penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umumnya.<sup>12</sup>

International *Civil Aviation Organization* (ICAO) adalah salah satu badan PBB yang diprakarsai oleh *Chicago Convention* pada tahun 1944 dan mengkhususkan kegiatannya dibidang penerbangan. ICAO bekerjasama dengan

---

<sup>9</sup>K.Martono dan ahmad Sudiro, *Hukum Udara Nasional dan internasional Politik*, Jakarta, 2008 PT RajaGrafindo Persada. hlm 3.

<sup>10</sup> Boer Mauna, *Hukum Internasional: Pengertian, Peranan dan Fungsi dalam Era Dinamika Global*, Bandung. 2011 P.T Alumni, hlm. 379.

<sup>11</sup> K. Martono, *Tim Analisis Awak Pesawat Udara Sipil*, Jakarta, 1999, hlm 1

<sup>12</sup> Pasal 1 angka 48 Undang-undang RI No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan

industri penerbangan global dan organisasi-organisasi penerbangan mengembangkan *Standards and Recommended Practices* (SARPs) yang merupakan standar dan rekomendasi untuk pelaksanaan yang diterapkan dalam dunia penerbangan. Standar dan rekomendasi tersebut kemudian ditulis dalam dokumen yang disebut Annex, saat ini ada 19 Annex yang dijadikan standar dan rekomendasi dalam dunia penerbangan. Di Indonesia standar dan rekomendasi ICAO dituliskan dibawah Peraturan Keselamatan Penerbangan (PKPS) atau dalam bahasa Inggrisnya disebut *Civil Aviation Safety Regulation* (CASR) yang berlaku secara internasional.<sup>13</sup>

Penerapan peraturan untuk keselamatan dalam penerbangan telah dilakukan baik di dunia Internasional dan juga di Indonesia, perkembangan industri penerbangan Indonesia yang semakin pesat yaitu terdapat lebih dari 2 ribu pergerakan penerbangan setiap harinya di antara 270 bandara di Indonesia, Kementerian Perhubungan terus meningkatkan tingkat keselamatan dan keamanan maskapai dan bandarannya dan juga memutakhirkan pelayanan navigasi udara Indonesia. Kementerian Perhubungan juga mengintensifkan reformasi di Kantor Pusat Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan institusi-institusi terkait lainnya. Dengan melakukan hal-hal tersebut, Kementerian Perhubungan sebagai regulator penerbangan Indonesia mampu mengembangkan pelayanannya bagi

---

<sup>13</sup>Fajar Nugroho. *Apa Artiya Penerbangan*. <http://www.ilmuterbang.com/artikel-mainmenu-29/peraturan-penerbangan-mainmenu-81/19-peraturan-penerbangan-umum/754-apa-artinya-icao>. diakses tanggal 14 November 2017 pukul 12:59 WIB

pengoperasian penerbangan sipil di Indonesia.<sup>14</sup> Namun, kecelakaan pesawat masih saja terjadi, baik dalam lingkup internasional maupun di Indonesia. Kecelakaan pesawat udara dalam penerbangan internasional maupun nasional tidak dapat dicegah sama sekali, bagaimanapun canggihnya teknologi penerbangan tersebut. Usaha manusia hanyalah menekan sekecil mungkin tingkat kecelakaan pesawat udara dengan berbagai usaha, kalau dapat mendekati *zero accident*.

Peningkatan pertumbuhan industri penerbangan di Indonesia masih di bayangi dengan kecelakaan pesawat. Data dari Komite nasional Keselamatan Transportasi Udara (KNKT), pada 2016 terjadi 19 *accident* dan 26 *seriouse accident*. Hal ini meningkat dari tahun 2015 yang tercatat adanya 11 *accident* dan 17 *seriouse incident* pesawat udara dan sebanyak 7 kejadian di tahun 2014.<sup>15</sup>

Jumlah kecelakaan pesawat udara sebenarnya sempat menurun sebelum tahun 2014. KNKT merilis data jumlah kecelakaan dalam rentang 2010 hingga 2016. Pada 2010, jumlah kecelakaan sebanyak delapan kejadian. Angka itu naik drastis menjadi 19 kejadian pada tahun 2011, namun perlahan menurun di tiga tahun berikutnya, yakni masing-masing 13 kejadian pada 2012, 9 kejadian pada

---

<sup>14</sup>Standar Keselamatan dan Keamanan Penerbangan Meningkatkan, Indonesia Percaya Diri jadi Anggota Dewan ICAO Periode 2016-2019.<http://www.dephub.go.id/post/read/standar-keselamatan-dan-keamanan-penerbangan-meningkat,-indonesia-percaya-diri-jadi-anggota-dewan-icao-periode-2016-2019> .diakses pada hari Kamis tanggal 5 Oktober 2017 pukul 09.44 WIB

<sup>15</sup>Upaya Kemenhub dalam Menekan Accident dan Serious Incident Penerbangan Nasional, <http://hubud.dephub.go.id/?id/news/detail/3037>. diakses pada hari rabu tanggal 15 November 2017 pukul 13.25 WIB

2014. Dari rentang 2010 hingga 2014, kebanyakan kecelakaan atau insiden serius yang di investigasi KNKT adalah *runway excursion*, sebanyak 40,09 persen. *Runway excursion* adalah peristiwa pesawat tergelincir keluar landasan, baik saat mendarat atau saat *take off*. Peristiwa kecelakaan/ insiden serius terbanyak kedua oleh KNKT dimasukkan kedalam kategori lain-lain, seperti disebabkan oleh bahan bakar, tabrakan di darat, turbulensi, *undershoot/overshoot*, *windshear/thunderstorm*, dan sebagainya. Sementara kecelakaan/insiden serius terbanyak ketiga adalah kategori *controlled flight into terrain* (CFIT), yakni peristiwa pesawat menabrak dataran (tebing/gunung) saat pesawat masih dalam control, biasanya dikarenakan oleh jarak pandang yang terbatas. Dari segi *rate of accident*, yakni jumlah penerbangan dibagi dengan jumlah kecelakaan dibagi jumlah produksi jam terbang, angkanya juga naik 0,2 poin, dari 0,76 poin di 2014 menjadi 0.96 poin di 2015. KNKT tidak menyetarakan data di tahun 2016 dalam publikasinya.<sup>16</sup>

Contoh kasusnya yaitu jatuhnya pesawat AirAsia QZ8501 jurusan Surabaya-Singapura pada 28 Desember 2014. Tragedi tersebut menewaskan 155 penumpang dan 7 awak. Dua hari kemudian, puing-puing pesawat ditemukan, mulai dari pintu darurat pesawat hingga jasad korban. Salah satu dugaan awal adalah pilot tak berada di kokpit saat detik-detik jatuhnya pesawat. Selain itu, terungkap pula bahwa pilot [meminta opsi rute](#) karena cuaca buruk. Komite

---

<sup>16</sup> Reska K.Nistanto. *Jumlah Kecelakaan Pesawat di Indonesia Naik 2 Kali Lipat dalam 2 Tahun*. <https://www.google.co.id/amp/amp.kompas.com/tekno/read/2016/12/30/17040067/jumlah.kecelakaan.pesawa.di.indonesia.naik..kali.lipat.dalam.2.tahun>. diakses pada hari senin tanggal 21 November 2017 pukul 16.59 WIB

Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) baru akan mengumumkan secara resmi penyebab jatuhnya AirAsia QZ8501 pada Rabu, 1 Desember 2015. Berdasarkan data Badan *Search and Rescue Nasional* (Basarnas), titik koordinat jatuhnya pesawat adalah 03°22'15"S - 109°41'28" atau 100 mil (160 kilometer) dari Tanjung Pandan, Belitung. Itulah titik terakhir saat pesawat AirAsia mengabarkan posisinya pada Minggu, pukul 06:17 WIB, atau 42 menit setelah lepas landas. AirAsia kemudian merilis manifes penumpang, yang terdiri dari 149 warga negara Indonesia, 3 warga Korea Selatan, 1 warga Malaysia, 1 warga Inggris, dan 1 warga Singapura.<sup>17</sup>

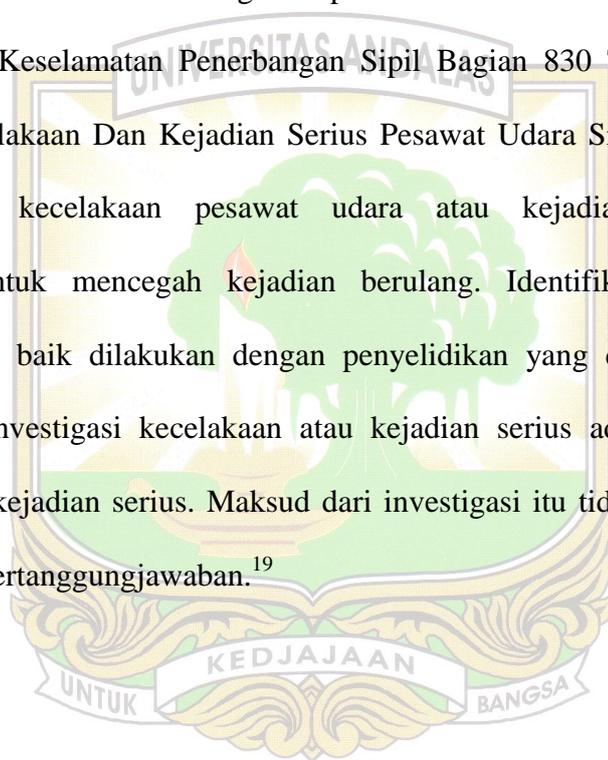
Kasus lainnya yaitu Pesawat Adam Air yang hilang dan tenggelam di perairan Sulawesi dalam penerbangan Surabaya – Manado. Kotak hitam pesawat ditemukan Agustus 2007 di kedalaman sekitar 2.000 meter dari permukaan laut. Tetapi tak satupun dari sekitar seratus penumpangnya yang berhasil ditemukan. Komite Nasional Keselamatan Transportasi KNKT menyalahkan pilot sebagai salah satu faktor penyebab kecelakaan fatal yang menimpa pesawat Adam Air awal tahun 2007 lalu di perairan Sulawesi Selatan. Dalam kesimpulannya, KNKT menyatakan kecelakaan itu terjadi karena kedua pilot sibuk memperbaiki kerusakan pada sistem navigasi pesawat atau IRS hingga mengabaikan instrumen lain. Laporan KNKT menyebutkan, kedua pilot salah memasukkan kode instrumen pengendali otomatis, sehingga tidak sadar bahwa pesawat telah kehilangan kendali sebelum menghujam ke laut dengan kecepatan hampir 1.000

---

<sup>17</sup>Mengingat kembali jatuhnya pesawat AirAsia QZ8501. <https://www.rappler.com/indonesia/113878-pesawat-airasia-qz8501-jatuh> diakses tanggal 14 Oktober 2017 pukul 12:04.

kilo meter per jam dan menyebabkan pesawat hancur berkeping-keping. Meski demikian, KNKT tidak menyebut secara tegas bahwa penyebab kecelakaan itu karena kesalahan pilot, melainkan karena berbagai faktor, termasuk karena kerusakan peralatan pesawat bersangkutan<sup>18</sup>.

Berdasarkan kasus kecelakaan pesawat diatas maka perlunya penyelidikan guna mengungkap penyebab kecelakaan. ICAO dalam annex 13 yang tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 74 Tahun 2017 Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 830 Tentang Prosedur Investigasi Kecelakaan Dan Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil, menyebutkan bahwapenyebab kecelakaan pesawat udara atau kejadian serius harus diidentifikasi untuk mencegah kejadian berulang. Identifikasi faktor-faktor penyebab paling baik dilakukan dengan penyelidikan yang dilakukan dengan benar. Tujuan investigasi kecelakaan atau kejadian serius adalah pencegahan kecelakaan dan kejadian serius. Maksud dari investigasi itu tidak untuk mencari kesalahan atau pertanggungjawaban.<sup>19</sup>



---

<sup>18</sup>Zaki Amrullah. *Terkuak, Misteri Kecelakaan Adam Air*. <http://www.dw.com/id/terkuak-misteri-kecelakaan-adam-air/a-3214305>. Diakses tanggal 2 Februari 2018.

<sup>19</sup>Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 74 Tahun 2017 Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 830 Tentang Prosedur Investigasi Kecelakaan Dan Kejadian Serius Pesawat Udara Sipil.

Dari uraian diatas penulis tertarik untuk meneliti lebih jauh mengenai bagaimana tata cara penyelidikan dan kewajiban internasional terhadap kecelakaan pesawat udara, dengan judul:

**PENGATURAN INVESTIGASI KECELAKAAN PESAWAT UDARA  
MENURUT *INTERNATIONAL CIVIL AVIATION ORGANIZATION* (ICAO)  
DAN IMPLEMENTASINYA DI INDONESIA**

**B. Perumusan Masalah**

Berkaitan dengan latar belakang diatas maka dapat dirumuskan beberapa permasalahan sebagai berikut:

1. Bagaimana pengaturan Hukum Internasional tentang Investigasi kecelakaan pesawat udara?
2. Bagaimana tatacara investigasi yang dilakukan dalam kecelakaan pesawat udara menurut hukum nasional dan pelaksanaannya di Indonesia?

**C. Tujuan Penelitian**

Adapun tujuan yang hendak dicapai dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui pengaturan Hukum Internasional tentang Investigasi kecelakaan pesawat udara.
2. Untuk mengetahui tata cara investigasi yang dilakukan dalam kecelakaan pesawat dan pelaksanaannya di Indonesia.

**D. MANFAAT PENELITIAN**

- a. Manfaat Teoritis

- a. Dapat mengembangkan ilmu yang penulis peroleh dan menganalisis lebih lanjut tentang *Civil Aviation Safety Regulation (CASR)*.
  - b. Untuk menambah khasanah ilmu pengetahuan penulis terutama dalam perkembangan hukum pada umumnya dan hukum Internasional pada khususnya.
- b. Manfaat Praktis
- a. Untuk memenuhi syarat akhir meraih gelar sarjana hukum pada Fakultas Hukum Universitas Andalas
  - b. Dapat menambah bahan perpustakaan dan masukan bagi ilmu pengetahuan khususnya tentang Hukum Udara.

#### **E. Metode Penelitian**

Penelitian hukum merupakan suatu kegiatan ilmiah, yang didasarkan pada suatu metode, sistematika dan pemikiran tertentu yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum dengan jalan tertentu, dengan meninjaunya. Selain itu, dalam penelitian juga melakukan pemeriksaan yang mendalam terhadap fakta hukum tersebut dan kemudian mengusahakan suatu pemecahan atas permasalahan – permasalahan yang timbul di dalam gejala yang bersangkutan, artinya suatu penelitian hukum yang dilakukan dianggap sebagai penelitian ilmiah bila memenuhi unsur – unsur sebagai berikut:

1. Kegiatan itu merupakan suatu kegiatan ilmiah
2. Kegiatan yang dilakukan berdasarkan pada metode, sistem dan pemikiran tertentu

3. Dilakukan untuk mencari data dari satu atau beberapa gejala hukum yang ada
4. Adanya analisis terhadap data yang diperoleh
5. Sebagai upaya mencari jalan keluar atas permasalahan yang timbul.<sup>20</sup>

## 1. Pendekatan masalah

Metode pendekatan masalah yang digunakan dalam penelitian ini adalah pendekatan yuridis normatif. Menurut Soejono Soekanto, penelitian hukum yang dilakukan dengan cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder belaka, dapat dinamakan penelitian hukum normatif atau bahan penelitian kepustakaan.<sup>21</sup> Penelitian hukum normatif yang dilakukan dalam penulisan ini lebih diarahkan kepada Inventarisasi hukum yakni mengumpulkan data dan menelaah berbagai aturan – aturan hukum yang bersumber dari perjanjian internasional dan konvensi internasional dalam upaya untuk memberikan analisa terhadap Analisis Prosedur Investigasi Kecelakaan Pesawat Pada *Civil Aviation Safety Regulation (CASR)* berdasarkan hukum Internasional dan hukum Nasional.

---

<sup>20</sup>Bambang Waluyo, “*Penelitian Hukum Dalam Praktek*”. Sinar Grafika, Jakarta, 2008, hlm 6-7

<sup>21</sup> Mamuji, Sri dan Soekanto Soerjono. *Penelitian Hukum Normatif*. Raja Grafindo. Jakarta. 2003. Hlm.14.

## 2. Sifat Penelitian

Penelitian ini bersifat deskriptif yaitu penelitian yang menggambarkan secara lengkap dan menyeluruh mengenai suatu keadaan berdasarkan fakta – fakta yang ditemukan, sehingga dapat dihasilkan suatu kesimpulan<sup>22</sup>.

## 3. Jenis Data

Pada dasarnya terdapat beberapa jenis data dalam melakukan penelitian hukum, yaitu:

- a. Bahan hukum primer, adalah bahan hukum yang berupa perauran perundang-undangan yang mempunyai kekuatan hukum mengikat bagi individu dan konvensi internasional yang berkaitan seperti<sup>23</sup> :
  - 1) Undang –Undang Dasar 1945
  - 2) Undang-Undang RI Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan
  - 3) Peraturan Presiden Nomor 2 Tahun 2012
  - 4) Peraturan Mentri Nomor 74 Tahun 2017
  - 5) Konvensi Chicago 1944 tentang Penerbangan Sipil Internasional  
(*Convention on International Civil Aviation 1944*)
- b. Bahan hukum sekunder, Adalah semua publikasi tentang hukum yang merupakan dokumen tidak resmi, seperti buku-buku, karya ilmiah, jurnal

---

<sup>22</sup> Op. Cit. Bambang Waluyo, Hlm 8-9

<sup>23</sup>Soerjono Soekanto dan Sri Mamudji,*Penelitian Hukum Normatif*, Jakarta, 1990. CV Rajawali, hlm 47

hukum, kamus-kamus hukum, dan juga menjadi penjelasan dari bahan hukum primer.<sup>24</sup>

- c. Bahan hukum tersier, bahan – bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum tersier. Bahan hukum tersier terdiri dari kamus – kamus, biografi, ensiklopedia dan sebagainya.

#### **4. Teknik Pengumpulan Data**

Dalam penelitian hukum normatif teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara melakukan studi ke perpustakaan diantaranya:

- Perpustakaan Pusat Universitas Andalas.
- Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Andalas.
- Perpustakaan pribadi untuk mendapatkan buku– buku hasil penelitian terdahulu yang berkaitan dengan permasalahan penelitian, misalnya laporan penelitian, buletin, brosur, jurnal, majalah, dan sebagainya.
- Penelitian dengan cara mencari data melalui situs internet, jurnal elektronik, dll

#### **5. Teknik Analisis Data**

Analisis data yang akan digunakan pada penelitian ini adalah analisis kualitatif karena sesuai dengan materi penelitian yang tidak menggunakan angka– angka dan bersifat penelitian hukum normatif.<sup>25</sup>

---

<sup>24</sup>*Ibid*, hlm. 56

<sup>25</sup>*Ibid*, hlm 78

