

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Permasalahan

Hukum udara merupakan hukum yang mengatur penggunaan ruang udara. Termasuk didalamnya mengenai penerbangan, penggunaan pesawat-pesawat terbang dalam peranannya sebagai unsur yang diperlukan bagi penerbangan.¹ Penerbangan adalah suatu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup, serta fasilitas umum lainnya. Sebagai salah satu cabang hukum internasional yang relatif baru, hukum udara mulai berkembang pada awal abad ke-20 setelah munculnya pesawat udara.

Pesawat udara diartikan sebagai setiap mesin atau alat yang dapat terbang di atmosfer karena gaya angkat dari reaksi udara, tetapi bukan karena reaksi udara terhadap permukaan bumi yang digunakan untuk penerbangan. Keberadaan pesawat udara sebagai salah satu moda transportasi telah mendorong perubahan besar di dalam dunia. Dengan pesawat udara, manusia dapat mengelilingi bumi dalam hitungan jam. Suatu hal yang mustahil untuk dilakukan dengan menggunakan kapal laut dan sarana transportasi lainnya, keberadaan pesawat kian penting saat ini. Hal ini mengingat kebutuhan manusia akan sarana transportasi yang cepat, aman, dan nyaman. Sejalan dengan perkembangannya, transportasi udara tetap harus mengutamakan

¹ K. Martono, dan Ahmad Sudiro, 2012, *Hukum Udara Nasional dan Internasional Publik*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, hlm. 3.

keselamatan dan keamanan penerbangan.² Penerbangan adalah satu kesatuan sistem yang terdiri atas pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, keselamatan dan keamanan, lingkungan hidup serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya.³

Hukum udara adalah seluruh norma-norma hukum yang khusus mengenai penerbangan, pesawat-pesawat terbang dan ruang udara dalam peranannya sebagai unsur yang perlu bagi penerbangan. Hukum udara dapat ditafsirkan sebagai segala peraturan hukum yang mengatur objek tertentu, yaitu udara. Dengan tafsiran ini maka pengertian hukum udara akan menjadi sangat luas, karena akan meliputi hukum publik nasional dan internasional mengenai udara.

Penyelenggaraan penerbangan sipil baik internasional maupun nasional harus mengacu pada norma-norma hukum internasional maupun nasional yang berlaku. Hal tersebut untuk menjamin keselamatan penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara maupun barang-barang yang diangkut. Dimana penyelenggaraan penerbangan sipil tersebut diatur dalam berbagai konvensi internasional. Dalam hukum udara internasional publik terdapat Konvensi Chicago 1944 yang merupakan konstitusi penerbangan sipil internasional. Dalam perkembangannya, terkait hukum udara, masyarakat dunia mengadopsi beberapa konvensi terkait penerbangan sipil, dimana yang terutama adalah Konvensi Chicago 1944 yang menggantikan Konvensi Paris 1919.

² J.G. Starke, 2010, *Pengantar Hukum Internasional 1*, Jakarta: Sinar Grafika, hlm. 306

³ Pasal 1 angka 1 UURI No.1 Tahun 2009

Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara⁴, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya. Keamanan dan keselamatan dalam sebuah penerbangan sipil sangatlah penting dan tergantung pula pada keamanan dari bandar udara yang memberangkatkan pesawat udara tersebut. Mengingat banyaknya ancaman dari tindakan gangguan melawan hukum baik saat pesawat udara di darat maupun di udara. Juga instalasi instalasi pendukung lainnya di sebuah bandar udara.

Bandar udara sebagai sarana pokok sektor transportasi udara dalam penyelenggaraan penerbangan merupakan tempat untuk pelayanan jasa transportasi udara. Dalam melaksanakan fungsi dan tujuannya maka bandar udara harus ditata secara terpadu guna mewujudkan penyediaan jasa kebandarudaraan.

Keamanan dan keselamatan penerbangan sejatinya saling berkaitan, karena keamanan di darat sangat mempengaruhi keselamatan penerbangan. Untuk itu, keamanan penerbangan juga harus diperketat baik dari sisi penumpang maupun barang sejak di bandar udara. Keamanan penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan pada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya

⁴ Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan mengatakan bahwa bandar udara adalah kawasan didaratkan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antarmoda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keamanan dan keselamatan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya

manusia, fasilitas dan prosedur.⁵ Pembinaan keamanan dan keselamatan penerbangan meliputi aspek pengaturan, pengendalian, dan pengawasan dalam kegiatan pembuatan, pengoperasian dan perawatan pesawat udara, pelayanan navigasi penerbangan, pengoperasian bandar udara, serta personil penerbangan.⁶

Secara umum, keselamatan dan keamanan penerbangan terdapat di dalam Pasal 44 Konvensi Chicago 1944, yang salah satu poin mengatakan bahwa tujuan dari dibentuknya organisasi penerbangan sipil internasional atau *International Civil Aviation Organization (ICAO)*⁷ salah satunya untuk memperkenalkan atau menyebarluaskan kepada semua negara anggota tentang keselamatan penerbangan khususnya dalam navigasi udara internasional serta mempercepat perkembangan transportasi udara internasional. Kemudian pasal tersebut diperkuat dengan Pasal 28 dalam konvensi yang sama, yang mengatur tentang fasilitas navigasi udara dan sistem standar. Intinya setiap negara peserta konvensi harus mengusahakan fasilitas penerbangan yang sesuai dengan standar internasional semampunya demi keselamatan dan keamanan penerbangan.

Berkaitan dengan keselamatan dan keamanan penerbangan, hal yang tidak dapat dipisahkan adalah pengamanan terhadap barang berbahaya (*dangerous goods*). Terhadap barang berbahaya harus dilakukan penanganan khusus dalam pemeriksaan, penempatan dan kemasannya guna menghindari

⁵ Zulaichah dan Faridha Nahar, 2013, *Sistem Pengelolaan Keamanan Penerbangan Untuk Mendukung Rencana Peningkatan Status Bandar Udara Menjadi Bandar Udara Internasional (Studi Kasus di Bandar Udara Abdurachman Saleh – Malang)*, Wartha Ardhia Jurnal Perhubungan udara, hlm. 194

⁶ K. Martono, 2007, *Kamus Hukum dan Regulasi penerbangan*, Jakarta: PT RajaGrafindo, hlm. 103

⁷ *International Civil Aviation Organization*, untuk selanjutnya disebut ICAO

kesalahan dalam penanganan yang menyebabkan kecelakaan pesawat udara. Secara internasional, aturan terkait keamanan barang berbahaya (*dangerous goods*) secara khusus terdapat dalam Annex 18 *The Safe Transport of Dangerous Goods by Air*.

Barang berbahaya berdasarkan *Chapter 1 Annex 18 The Safe Transport of Dangerous Goods by Air*, diartikan sebagai berikut :⁸

“Articles or substances which are capable of posing a risk to health, safety, property or the environment and which are shown in the list of dangerous goods in the Technical Instructions or which are classified according to those Instructions.”

Dapat disimpulkan bahwa barang berbahaya adalah barang atau bahan yang dapat membahayakan kesehatan, keselamatan, harta benda , dan lingkungan.⁹ Secara umum, barang berbahaya terbagi atas tiga kategori.¹⁰ Pertama, diperbolehkan untuk diangkut melalui udara. Ini mencakup barang berbahaya yang dapat diangkut dengan persyaratan atau proses tertentu. Kedua, tidak diperbolehkan diangkut melalui udara. Kategori ini mencakup bahan atau barang yang mudah meledak, menimbulkan reaksi berbahaya, menimbulkan api atau perubahan panas yang berbahaya, mengeluarkan emisi beracun, korosif, dan gas atau uap yang mudah terbakar dalam kondisi normal penerbangan. Dan terakhir, barang pengecualian yang dapat diangkut melalui udara. Ini ditujukan untuk bahan atau barang berbahaya yang biasanya dilarang, tapi diberikan pengecualian karena fungsinya.

⁸ *Chapter 1 Annex 18 The Safe Transport of Dangerous Goods by Air*

⁹ Lampiran Bab I angka (1) Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 90 Tahun 2013 Tentang Keselamatan Pengangkutan Barang Berbahaya Dengan Pesawat Udara

¹⁰ Lihat *Chapter 4, Op.Cit*

Di sisi lain, meskipun aturan terhadap pengamanan barang berbahaya sudah diatur didalam berbagai regulasi penerbangan tetapi masih ditemui kelalaian terhadap pengamanan tersebut. Kelalaian tersebut kemudian menimbulkan ancaman serius terhadap keselamatan dan keamanan penerbangan. Ancaman serius itu kemudian menyebabkan kecelakaan penerbangan.

Seperti kejadian pada penumpang maskapai penerbangan *China Southern Airlines* dari Guangzhou ke Shanghai pada Minggu (25/02/2018) harus turun dari pesawat udara, ketika sebuah *powerbank* terbakar dibagasi kabin.¹¹ Kebakaran tersebut berhasil diatasi dengan bantuan departemen kebakaran dan keamanan. Kebakaran juga tidak menyebabkan kerusakan lebih lanjut dan penumpang yang memiliki tas tersebut dibawa ke kantor polisi untuk membantu penyelidikan. Dalam investigasi awal menunjukkan *powerbank* tidak dalam keadaan sedang digunakan ketika api muncul.

Mengenai pengisi daya mandiri atau *powerbank*, Asosiasi Transportasi Udara Internasional atau *International Air Transport Association (IATA)*¹² mengeluarkan aturan terhadap *powerbank* yang tertuang dalam *2018 Lithium Battery Guidance Document*. Aturan tersebut pada intinya mengatur pembatasan pembawaan *powerbank* oleh penumpang dan personel pesawat udara.¹³ Mengenai hal tersebut, IATA menegaskan bahwa

¹¹ Veronika Yasinta, 2018, "Powerbank" Terbakar di Bagasi Pesawat, Pramugari Panik, Penerbangan Ditunda 3 Jam, www.tribunnews.com, terakhir diakses pada tanggal 01 Oktober 2018 Pukul 23.38 wib

¹² *International Air Transport Association* atau IATA, untuk selanjutnya disebut IATA

¹³ Shintaloka Pradita Sicca, 2018, *Kemhub Keluarkan Surat Edaran Pembatasan Power Bank di Pesawat*, www.tirto.id, terakhir diakses pada tanggal 21 Oktober 2018 Pukul 01.13

rating maksimal *powerbank* yang diperbolehkan masuk ke dalam kabin pesawat udara adalah 160 Wh (*watt-hour*).¹⁴

Berdasarkan aturan IATA mengenai *powerbank*, Kementerian Perhubungan melalui Direktorat Jenderal Perhubungan Udara menerbitkan Surat Edaran Nomor 015 Tahun 2018 yang ditetapkan pada tanggal 09 Maret 2018. Dikeluarkannya surat edaran tersebut berkaitan dengan adanya potensi risiko bahaya meledak/kebakaran pada *powerbank* atau baterai lithium cadangan yang membahayakan keselamatan selama penerbangan.¹⁵ Dalam surat edaran tersebut, maskapai diinstruksikan untuk memastikan bahwa *powerbank* atau baterai lithium cadangan yang dibawa penumpang dan personel pesawat udara harus memenuhi beberapa ketentuan.

Diantaranya bahwa *power bank* atau baterai lithium cadangan yang dibawa di pesawat udara tidak terhubung dengan perangkat elektronik lain. *Powerbank* atau baterai lithium cadangan tersebut harus ditempatkan pada bagasi kabin dan dilarang pada bagasi tercatat. Peralatan yang boleh dibawa hanya yang mempunyai daya per jam (*watt-hour*) tidak lebih dari 100 Wh.¹⁶ Sedangkan peralatan yang mempunyai daya per jam lebih dari 100 Wh tapi tidak lebih dari 160 Wh harus mendapatkan persetujuan dari maskapai dan diperbolehkan untuk dibawa maksimal dua unit per penumpang. Untuk peralatan yang mempunyai daya per jam lebih dari 160 Wh atau besarnya

¹⁴ *Ibid*

¹⁵ Adi Fida Rahman, 2018, *Ini Penjelasan Soal Powerbank Dibatasi Terbang di Pesawat*, www.detik.com, terakhir diakses pada tanggal 01 Oktober 2018 Pukul 23.03 wib

¹⁶ Kapasitas 100Wh jika dikonversi dalam mAh (biasa tertulis dalam kemasan powerbank) adalah sebesar 27.000mAh. Jadi powerbank yang bisa dibawa ke dalam kabin adalah yang berkapasitas di bawah 27.000mAh dengan voltase 3.6V – 3.85V

daya per jam tidak dapat diidentifikasi, maka peralatan tersebut dilarang dibawa ke pesawat udara.

Dalam hukum udara, pengaturan terkait pengamanan di bandar udara, yaitu *aviation security (Avsec)*¹⁷ yang merupakan sistem keamanan di bandar udara. personel keamanan penerbangan atau *Avsec* merupakan personel keamanan penerbangan yang telah (wajib) memiliki lisensi atau surat tanda kecakapan petugas (SKTP) yang diberi tugas dan tanggung jawab di bidang pengamanan penerbangan. Secara internasional, pengamanan penerbangan diatur dalam *Annex 17 Security: Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference* dan *Document 8973 security manual*.

Berdasarkan Annex 17 Konvensi Chicago 1944 tersebut, pemeriksaan terhadap penumpang dan barang di bandar udara dilakukan oleh personel keamanan penerbangan. personel keamanan penerbangan memiliki tugas utama untuk memastikan bahwa penumpang dan barang yang masuk ke dalam bandar udara harus diperiksa sesuai dengan prosedur dan memastikan tidak adanya tindakan-tindakan melawan hukum. Terhadap barang yang dibawa oleh pengguna jasa transportasi udara, personel keamanan penerbangan harus melakukan pemindaian guna memastikan barang tersebut bukan termasuk barang yang dilarang untuk diangkut atau barang berbahaya (*dangerous goods*).

Penanganan barang berbahaya perlu didukung oleh personel keselamatan penerbangan yang berlisensi sebagai tanda bukti kompetensi yang dimiliki dan ditunjang oleh fasilitas penanganan pengangkutan serta

¹⁷ *Aviation Security*, untuk selanjutnya disingkat *Avsec*

standar produk. Untuk mengurangi resiko kecelakaan yang diakibatkan oleh adanya kesalahan dalam penanganan terhadap barang berbahaya diperlukan standar dan prosedur yang komprehensif dan sesuai dengan regulasi internasional.

Indonesia yang merupakan anggota dari ICAO sudah seharusnya mematuhi standar keselamatan penerbangan internasional. Standar keselamatan tersebut harus diberlakukan terhadap seluruh badan usaha angkutan udara niaga dan angkutan udara asing yang melintasi wilayah udara Indonesia, sebagaimana amanat Pasal 25A Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1994.¹⁸ Pemerintah telah mempunyai Program Nasional Keamanan Penerbangan Sipil (*National Civil Aviation Security Programme*) yang bertujuan untuk keamanan dan keselamatan penerbangan, keteraturan dan keberlanjutan penerbangan sipil di Indonesia dengan memberikan perlindungan terhadap penumpang, awak pesawat udara, pesawat udara, para petugas di darat dan masyarakat, dan instalasi di kawasan bandar udara dari tindakan melawan hukum.

Dari yang telah diuraikan sebelumnya, selain terkait dengan pengaturan pengamanan barang berbahaya di bandar udara secara internasional dan hukum nasional Indonesia, penting untuk diketahui adalah bagaimana implementasi peraturan pengamanan terhadap barang berbahaya di bandar udara di Indonesia. Perlu ditinjau apakah implementasi tersebut sudah sepenuhnya mengikuti aturan yang telah disepakati secara internasional

¹⁸ Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah sebuah negara kepulauan yang berciri Nusantara dengan wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang

atau terdapat perbedaan antara pengaturan hukum internasional dengan keadaan yang berlaku di Indonesia.

Untuk itulah kemudian penulis tertarik untuk meneliti dan mengkaji masalah tersebut guna perbaikan sistem penerbangan nasional dan internasional. Serta dengan harapan bahwa penelitian penulis dapat memberikan kontribusi sehingga tercipta efisiensi dalam regulasi dan manajemen terpadu dalam pengelolaan keamanan bandar udara . Hal itulah yang melatarbelakangi penulis untuk melakukan penelitian mengenai

“PENGATURAN PENGAMANAN BARANG BERBAHAYA (DANGEROUS GOODS) DI BANDAR UDARA MENURUT HUKUM INTERNASIONAL DAN IMPLEMENTASINYA DI INDONESIA”

B. Perumusan Masalah

Berdasarkan penjelasan sebelumnya, maka disusunlah rumusan masalah sebagai berikut :

1. Bagaimanakah pengaturan pengamananan barang berbahaya (*dangerous goods*) di bandar udara menurut hukum internasional dan hukum nasional ?
2. Bagaimanakah implementasi pengamananan barang berbahaya (*dangerous goods*) di indonesia ?

C. Tujuan Penelitian

Adapun yang menjadi tujuan dari penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui aturan pengamananan barang berbahaya (*dangerous goods*) di bandar udara menurut hukum internasional dan hukum nasional

2. Untuk mengetahui implementasi pengamanan barang berbahaya (*dangerous goods*) di Indonesia

D. Manfaat Penelitian

Diharapkan penelitian ini nantinya dapat memberi manfaat:

1. Manfaat Teoritis

- a. Menyediakan sumbangan ilmu sebagai tambahan kekayaan alam ilmu, dan menjadi bahan pertimbangan praktis aparat pemerintahan dalam mengemban Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945 melalui hukum positif.
- b. Menambah pengetahuan penulis dalam bidang hukum khususnya hukum udara

2. Manfaat Praktis

- a. Untuk menjadi bahan referensi oleh mahasiswa, dosen, dan masyarakat umum
- b. Sebagai bahan kajian ilmiah yang menjadi salah satu syarat untuk mendapatkan gelar Sarjana Hukum.

E. Metode Penelitian

Penelitian Hukum merupakan suatu kegiatan ilmiah yang berkaitan dengan analisa dan konstruksi, yang dilakukan secara metodologis, sistematis, dan konsisten.¹⁹ Metode Penelitian Hukum dapat diartikan

¹⁹ Soerjono Soekanto, 2007, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: UI-Press, hlm. 42

sebagai cara melakukan penelitian-penelitian yang bertujuan mengungkapkan kebenaran secara sistematis dan metodologis. Untuk dapat memperoleh data yang maksimum dan menuju kesempurnaan dalam penulisan ini, sehingga berhasil mencapai sarannya sesuai dengan judul yang ditetapkan, maka diusahakan memperoleh data yang relevan. Berikut metode penelitian yang akan penulis lakukan:

1. Pendekatan Penelitian

Pada Penelitian ini penulis menggunakan metode penelitian yuridis normatif (*Normative Legal Research*), artinya permasalahan yang ada diteliti berdasarkan kondisi nyata peraturan perundang-undangan, hukum internasional dan literatur lainnya yang memiliki kaitan dengan permasalahan.²⁰

2. Sifat Penelitian

Penelitian ini berusaha menggambarkan suatu kondisi hukum sebagai suatu kondisi yang dinyatakan sebagai masalah hukum (*legal problem*) terkait pengaturan produk hukum baik itu nasional maupun internasional dalam kapasitas menyeimbangi perkembangan zaman dan teknologi. Lalu analisa yang berasal dari pemikiran otentik penulis yang nantinya akan dituangkan. Oleh karena itu penelitian ini bersifat deskriptif analitis.²¹

3. Teknik Pengumpulan Data

²⁰ Bambang Sunggono, S.H., M.S., 2009, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, hlm. 43

²¹ Prof. Dr. H. Zainuddin Ali, M.A., 2009, *Metode Peneilitian Hukum*, Jakarta: Sinar Grafika, hlm. 21

Dalam penelitian hukum normatif, teknik pengumpulan data dilakukan dengan cara studi kepustakaan. Penelitian ini merupakan penelitian yang dilakukan terhadap bahan pustaka atau data sekunder yang mencakup:

a. Bahan Hukum Primer

Adalah bahan hukum yang mempunyai otoritas (*autoritatif*), mengikat yang terdiri dari peraturan perundang-undangan dan konvensi internasional yang berkaitan:

- 1) *Convention on International Civil Aviation 1944*
- 2) *Annex 18 The Safe Transport of Dangerous Goods by Air*
- 3) *Annex 17 Security (Safeguarding International Civil Aviation Against Acts of Unlawful Interference*
- 4) *2018 Lithium Battery Guidance Document*
- 5) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan
- 6) Peraturan Pemerintah Republik Indonesia Nomor 3 Tahun 2001 Tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan
- 7) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor : PM 80 Tahun 2017 Tentang Program Keamanan Penerbangan Nasional
- 8) Surat Edaran Kementerian Perhubungan Nomor : SE.015 Tahun 2018 Tentang Ketentuan Membawa Pengisi Baterai Portabel (*Powerbank*) dan Baterai Lithium Cadangan pada Pesawat Udara
- 9) Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Udara Nomor : SKEP/100/VII/2003 Tentang Petunjuk Teknis Penanganan

Penumpang Pesawat Udara Sipil yang Membawa Senjata Api beserta Tatacara Penanganan Pengawasan Tahanan dalam Penerbangan Sipil

b. Bahan Hukum Sekunder

Yaitu terdiri dari bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer.²² Seperti buku-buku, skripsi-skripsi, surat kabar, artikel internet, hasil-hasil penelitian, pendapat para ahli atau sarjana hukum yang dapat mendukung pemecahan masalah yang diteliti dalam penelitian ini.

c. Bahan Hukum Tersier

Bahan yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder.²³ seperti kamus hukum, kamus umum dan ensiklopedia.

4. Metode Pengolahan Data

Setelah data yang diperoleh telah terkumpul, maka berikutnya yang dilakukan adalah data tersebut diolah agar dapat memberikan gambaran mengenai masalah yang diajukan. Untuk mendapatkan suatu gambaran dari data yang telah diolah, perlu adanya analisis sebagai akhir dari penyelidikan.

Pengolahan data tersebut dilakukan melalui tahapan berikut :

- a. Seleksi data, yaitu pemeriksaan data untuk mengetahui apakah data tersebut sudah lengkap sesuai dengan keperluan penelitian.

²² Soerjono Soekanto, 2007, *Pengantar Penelitian Hukum*, Jakarta: UI-Press, hlm 52

²³ H Zainal Hasikin A, 2016, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Rajawali Pers, hlm. 19

- b. Klasifikasi data, yaitu menempatkan data sesuai dengan bidang atau pokok bahasan agar mempermudah dalam menganalisisnya.
- c. Sistematika data, yaitu penyusunan data menurut sistematika yang telah ditetapkan dalam penelitian sehingga mudah dalam menganalisisnya.

5. Analisis Data

Dalam penulisan penelitian ini, penulis akan menggunakan bahan-bahan yang diperoleh dari tinjauan kepustakaan yang bersumber dari buku-buku dan literatur lain. Data yang diperoleh penulis akan dianalisis secara normatif, yaitu membandingkan data yang diperoleh dengan aturan hukum. Setelah keseluruhan datum yang diperoleh sesuai dengan bahasanya masing-masing. Selanjutnya, tindakan yang dilakukan adalah menganalisis data. Metode yang digunakan dalam analisis data adalah analisis kualitatif, yaitu menguraikan data secara bermutu dalam bentuk kalimat yang teratur, runtut, logis, tidak tumpang tindih, dan efektif, sehingga memudahkan interpretasi data dan analisis.²⁴

²⁴ Abdulkadir Muhammad, 2004, *Hukum dan Penelitian Hukum*, Bandung: PT Citra Aditya Bakti, hlm. 127