

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG MASALAH

Meningkatnya kebutuhan akan jasa pengangkutan barang dalam skala besar membuat kebutuhan pengguna fasilitas pelabuhan semakin meningkat. Saat ini kecepatan dalam bongkar muat barang dan kapal bukan satu-satunya prioritas utama bagi pengguna jasa, namun juga kepentingan keselamatan pengguna jasa dan barang di pelabuhan. Menurut Pasal 1 butir 16 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pelabuhan adalah tempat yang terdiri atas daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan pemerintahan dan kegiatan pengusahaan yang dipergunakan sebagai tempat kapal bersandar, naik turun penumpang, dan/atau bongkar muat barang, berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan serta sebagai tempat perpindahan intra-dan antarmoda transportasi. Pelabuhan merupakan inti dari sistem fasilitas pelayaran, karena pelaksanaan kegiatan pelayaran selalu diawali dan diakhiri di pelabuhan serta pelabuhan merupakan pintu keluar masuknya berbagai arus yang dilihat dari aspek ekonomi.¹

Pelabuhan merupakan komponen penting bagi negara, terutama negara maritim yang memiliki ketergantungan besar pada rute laut untuk mencapai kepentingan negaranya sehingga diperlukannya keamanan maritim. Jika dalam pelabuhan memiliki sistem keamanan yang tidak maksimal maka akan

¹ Herman Budi Sasono, 2012, Manajemen Pelabuhan, Yogyakarta, CV Andi, hlm.1

menimbulkan kejadian atau pun kerugian yang tidak diharapkan karena tujuan dari pengangkutan laut adalah untuk memperoleh nilai tambah atau keuntungan sehingga perlu direncanakannya cara untuk mencegah timbulnya kerugian.²

Istilah keamanan maritim memiliki arti yang berbeda tergantung pada siapa yang menggunakan istilah atau dalam konteks apa digunakan. Dalam perspektif militer, keamanan maritim difokuskan pada masalah keamanan nasional dalam melindungi integritas wilayah negara tertentu dari serangan bersenjata atau penggunaan kekuatan lain³. Hawkes mendefinisikan bahwa keamanan maritim sebagai tindakan yang dilakukan oleh pemilik, operator dan administrator kapal, fasilitas pelabuhan, dan organisasi lainnya untuk melindungi dari penyitaan, sabotase, pembajakan, pencurian atau gangguan lainnya.⁴ Sehingga pelabuhan perlu menjadi perhatian negara karena pelabuhan merupakan tempat bertemunya berbagai moda transportasi. Kondisi geografis Indonesia yang strategis dalam jalur pelayaran dapat menjadi keuntungan dan permasalahan. Kejadian yang sering muncul misalnya tindak kriminalitas di pelabuhan seperti pencurian barang, pemerasan penumpang, atau anak buah kapal (ABK), bahkan tindakan terorisme atau sabotase terhadap fasilitas publik yang sangat vital bagi masyarakat dewasa ini.⁵ Selain itu perairan di sekitar Indonesia yang menjadi jalur perdagangan penting

² Djafar Al Bram, 2011, Pengantar Hukum Pengangkutan Laut (Buku I), Jakarta, Pusat Kajian Ilmu Hukum Fakultas Hukum Universitas Pancasila, hlm 1

³ Natalie Klein, dkk, 2010, *Maritime Security International Law and Policy Perspective from Australia and New Zealand*, London, Routledge, hlm 9

⁴ Mikhail Kashubsky, 2016, *Offshore Oil and Gas Installation Security: An International Perspective*, London, Routledge, hlm. 153.

⁵ Vivian Karim Ladesi, "Penerapan Keamanan Dalam Penerapan International Ship and Port Facility Security (ISPS Code) di Pelabuhan Tanjung Priok Jakarta " *Logistik* Vol. 2 No. 2, 2016, hal.1

di dunia juga dilabeli sebagai perairan paling rawan terjadinya pembajakan selama lebih dari satu dekade terakhir.⁶

Keamanan di pelabuhan menjadi salah satu faktor penting karena vitalnya fungsi pelabuhan dalam berlangsungnya pelayaran dan juga dalam aktivitas ekonomi lainnya secara nasional maupun internasional sehingga segala bentuk ancaman terhadap keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan harus dapat diantisipasi guna tidak terjadinya hal yang menyebabkan timbulnya kerugian bagi berbagai pihak. Terciptanya kondisi keamanan diperlukan untuk mendukung seluruh aktivitas di pelabuhan agar meningkatkan aktivitas operasional pelabuhan.⁷

Pengaturan pertama secara internasional dalam bidang keamanan pelayaran adalah dengan disepakatinya konvensi internasional yang bernama *United Nations Conventions on Safety Life at Sea (SOLAS) 1974* yang merupakan konvensi internasional pertama yang mengatur mengenai keselamatan maritim yang menetapkan standar minimum konstruksi, peralatan, dan pengoperasian kapal. SOLAS lahir sebagai tanggapan dari tenggelamnya kapal *titanic* setelah menabrak gunung es pada tahun 1912 sehingga dirasa perlunya aturan yang mengatur mengenai keselamatan jiwa dilaut. Konvensi SOLAS 1974 diratifikasi oleh Pemerintah Republik Indonesia pada tanggal 17 Desember 1980 dengan Keputusan Presiden Nomor 65 Tahun 1980.

⁶ Rupert Herbert-Burns, S. Bateman dan P. Lehr (eds), 2009, *Lloyd's MIU Handbook of Maritime Security*, Boca Raton: CRC Press, hlm. 3.

⁷ Pramono Djoko. 2004. *Sistem Transportasi Laut dan Kinerja yang Diharapkan di Masa Depan*. Jakarta. Hlm. 161

Sejak diadopsinya SOLAS 1974, perkembangan terhadap pengaturan keamanan fasilitas pelabuhan tidak mengalami pembaharuan yang signifikan dan tidak maksimum. Belum adanya pengaturan secara internasional yang mengatur mengenai keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, maka dari itu pada tanggal 12 Desember 2002 di London, Konferensi Diplomatik yang dilaksanakan oleh *Maritime Safety Commite* dari IMO menghasilkan *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* pada tahun 2002 yang merupakan aturan menyeluruh mengenai langkah-langkah untuk meningkatkan keamanan terhadap kapal dan fasilitas pelabuhan yang terdiri dari bagian A sebagai perintah dan bagian B sebagai anjuran. *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code* yang selanjutnya disingkat dengan *ISPS code* lahir dilatar belakang oleh serangan terhadap kapal tanker 'Limburg' milik Perancis oleh sekelompok teroris pada tahun 2002, serangan terhadap 'USS Cole' oleh sebuah kapal kecil yang terisi penuh oleh bahan peledak pada tahun 2000, serta serangan 11 September 2001 terhadap Amerika Serikat.⁸ Serangan tersebut menyadarkan dunia internasional terhadap pentingnya standar keamanan terhadap fasilitas-fasilitas yang berkaitan dengan transportasi, termasuk didalamnya keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan.

ISPS Code berisi persyaratan terperinci terkait keamanan untuk pemerintah, otoritas pelabuhan, dan perusahaan pelayaran yang memiliki tujuan untuk menyediakan standar, kerangka kerja yang konsisten untuk mengevaluasi resiko, memungkinkan pemerintah untuk mengimbangi apabila terjadi perubahan ancaman dengan merubah nilai kerentanan pada kapal dan fasilitas pelabuhan

⁸ Claudia Burmester, "International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code – perceptions and reality of shore-based and sea-going staff," Swedia, 2005

melalui penentuan tingkat keamanan yang sesuai dan langkah-langkah keamanan yang sesuai pada kapal dan fasilitas pelabuhan.

Pelabuhan merupakan infrastruktur transportasi laut mempunyai sangat penting dan strategis untuk pertumbuhan industri dan perdagangan serta merupakan bidang usaha yang dapat memberikan kontribusi bagi perekonomian Indonesia. Indonesia sebagai negara kepulauan yang dengan garis pantai ±95.181 dan dengan luas wilayah lautan yang mencapai 5,8 juta km²,⁹ yang merupakan wilayah tritorial, merupakan daerah yang menjadi tanggung jawab sepenuhnya negara¹⁰. Terletak diantara dua samudera yaitu Samudera Hindia dan Samudera Pasifik menyebabkan pentingnya perairan Indonesia bagi rute pelayaran Internasional yang menghubungkan dunia bagian utara dan selatan serta sebaliknya.¹¹ Indonesia mengandalkan pelabuhan sebagai salah satu sumber pemasukan negara. Indonesia menerapkan pengelolaan pelabuhan negara melalui bentuk sebuah Badan Usaha Milik Negara (BUMN) yang disebut PT Pelabuhan Indonesia. Dengan pengelolaan yang langsung dibawah kendali negara, maka keuntungan dari pengelolaan pelabuhan tersebut dapat langsung dinikmati oleh negara. Hak-hak yang dapat dilaksanakan oleh negara-negara maritim terhadap suatu bagian perairan yang berdampingan dengan garis pantai mereka, sedemikian rupa sepanjang dipandang perlu untuk keamanan negara terkait, atau di mana negara itu memiliki kemampuan untuk menguasainya.¹² Akan tetapi, pemerintah tidak boleh mengesampingkan keamanan terhadap pelabuhan tersebut.

⁹ Pusat Penelitian dan Pengembangan Geologi Kelautan, *Morfologi Dasar Laut Indonesia*, <http://www.mgi.esdm.go.id/content/morfologi-dasar-laut-indonesia>, diakses pada 4 Februari 2020

¹⁰ P. Joko Subagyo, *Hukum Laut Indonesia* (Jakarta: Rineka Cipta, 2009), hal.21

¹¹ Diana Puspitawati, 2017, *Hukum Laut Internasional*, Jakarta, Kencana, hlm. 9,

¹²J.G. Starke, *Pengantar Hukum Internasional* (Jakarta: Sinar Grafika,2008), hal.325.

Indonesia sebagai *Contracting Government*, mulai memberlakukan ISPS *Code*. Pemberlakuan ISPS *Code* di Indonesia berdasarkan keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 33 tahun 2003 tentang Pemberlakuan Amandemen SOLAS 1974 tentang pengamanan kapal dan fasilitas pelabuhan (ISPS *Code*) di wilayah Indonesia dan diberlakukan secara serentak diseluruh pelabuhan negara negara anggota IMO terhitung mulai tanggal 1 Juli 2004.¹³

Di Indonesia yang memiliki kaitan erat dengan ISPS *Code* adalah Kementerian Perhubungan yang pelaksanaannya diberikan wewenang kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang dalam ISPS *Code* disebut sebagai *Designated Authority*. Menurut Peraturan Menteri perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 134 tahun 2016 *Designated Authority* yang selanjutnya disingkat dengan DA adalah otoritas negara yang ditunjuk oleh Direktur Jenderal Perhubungan Laut untuk bertanggung jawab terhadap penerapan ISPS *Code* di Indonesia. Selain yang terdapat dalam ISPS *Code* , Indonesia juga telah mengatur tentang kepelabuhanan dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Di Dalam bab VIII Undang-Undang No 17 tahun 2008 tentang pelayaran mengatur tentang keselamatan dan keamanan pelayaran. Menurut Undang-Undang Pelayaran keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, pelabuhan serta perlindungan hukum maritim.

¹³ Pelindo I “*International Ship and Port Facility security-code*” (<https://www.pelindo1.co.id/id/gcg/Pages/ISPS-Code.aspx>, Diakses pada 23 November 2019)

Untuk memberikan pedoman dalam implementasi ISPS *Code* dan untuk melaksanakan amanat ketentuan Pasal 170 ayat (5) Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran yang berbunyi :

“Ketentuan lebih lanjut mengenai tata cara audit sertifikasi manajemen keamanan kapal diatur dengan Peraturan menteri”

Maka ditetapkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 134 Tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan. Didalam Peraturan Menteri ini disebutkan klasifikasi tingkat keamanan kapal dan pelabuhan menurut intensitas ancaman yang dapat terjadi setelah dilakukannya pengamatan. Tingkat keamanan dibagi dalam 3 , yaitu :

- a. Tingkat keamanan 1 atau *security level 1* adalah tingkat dimana tindakan minimum untuk perlindungan keamanan harus dilaksanakan terus menerus.
- b. Tingkat keamanan 2 atau *security level 2* adalah tingkat dimana tindakan tambahan untuk perlindungan keamanan diberlakukan dengan jangka waktu tertentu sebagai akibat peningkatan resiko ancaman keamanan.
- c. Tingkat keamanan 3 atau *security level 3* adalah tingkat perlindungan keamanan secara khusus yang ditetapkan dalam jangka waktu terbatas saat terjadi ancaman keamanan.

ISPS *Code* berlaku terhadap : 1) Kapal-kapal yang melakukan pelayaran internasional, dengan rincian : a) Kapal penumpang termasuk kapal penumpang berkecepatan tinggi; b) Kapal barang termasuk kapal barang berkecepatan tinggi diatas 500 GT; c) Unit pengeboran minyak lepas pantai atau *mobile offshore drilling unit*. 2) Pelabuhan/fasilitas pelabuhan yang melayani kapal-kapal pelayaran Internasional

Dalam konvensi SOLAS 1974 menyebutkan bahwa ISPS *Code* tidak berlaku bagi kapal perang, kapal bantu angkatan laut, atau kapal lain yang dimiliki atau dioperasikan oleh pemerintah untuk tujuan non-komersial yang tertuang dalam Konvensi Solas 1974 *chapter XI-2 regulation 2*.

Berdasarkan berita dari humas laut pada tanggal 17 Oktober 2019, telah ada 348 pelabuhan di seluruh Indonesia yang sudah memenuhi aturan ISPS Code. Salah satu pelabuhan yang telah memperoleh pernyataan kepatuhan terhadap fasilitas pelabuhan yang dikeluarkan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Laut berdasarkan ketentuan ISPS *Code* adalah *Belawan International Container Terminal* yang selanjutnya disingkat dengan BICT. BICT memperoleh pernyataan kepatuhan terhadap fasilitas pelabuhan pada November 2007.

BICT merupakan Terminal Cabang Pelabuhan dari PT. Pelabuhan Indonesia I (Persero) yang bergerak dalam jasa bongkar muat peti kemas dan memiliki tujuan memberikan pelayanan terbaik dalam menangani bongkar muat peti kemas *export*, *import* dan antar pulau.¹⁴ Bongkar muat peti kemas merupakan kegiatan antar moda transportasi yang mendukung kegiatan ekonomi. BICT dibangun pada tahun 1980 pada areal hasil reklamasi yang terletak di muara sungai belawan dan sungai Deli sekitar 30 km dari Kota Medan, ibu kota Provinsi Sumatera Utara. Menempati lahan seluas ± 30 hektar, dan diresmikan oleh Presiden Indonesia ke-2 pada 17 Maret 1987. Namun, pada tanggal 6 Januari 2020, ditandai dengan dikeluarkannya Peraturan Direksi PT Pelabuhan Indonesia I (Persero) Nomor. PR.02/I/6/PI-20, BICT dan Terminal Peti Kemas Domestik Belawan digabung

¹⁴ Kaidir Hafiz Ramadhan dan Ahmad Perwira Mulia Tarigan, "*Kajian Hidro-Oseanografi Dalam Mendukung Operasional di Belawan International Container Terminal (BICT)*". Jurnal Teknik Sipil USU. Vol. 2 No. 3, 2013, hal. 1.

menjadi Terminal Peti Kemas Belawan yang disingkat dengan TPK Belawan. Setelah penggabungan dua cabang tersebut, dermaga eksisting BICT yang disebut dengan Terminal A diperutukan untuk pelayanan Internasional.

Meskipun ISPS *Code* telah resmi dinyatakan berlaku di Indonesia pada tanggal 1 Juli 2004, pada kenyataannya kejahatan dan pelanggaran yang terjadi di pelabuhan masih banyak terjadi di Indonesia, seperti pencurian maupun penyelundupan. Contohnya aksi kejahatan yang dilakukan oleh tiga pria bersenjata tajam di atas kapal CPO MT Nordocean saat sandar di dermaga Pelabuhan Belawan pada 8 Juli 2018. Sebagai negara dengan jumlah pelabuhan yang banyak, Indonesia memiliki tantangan yang besar dalam penerapan ISPS *Code* karena transportasi laut dan pelabuhan memiliki peranan penting dalam suatu negara yang dapat menjadi sasaran para teroris atau pun kejahatan lainnya. Karena hal-hal tersebut, penulis tertarik untuk mengangkat permasalahan ini kedalam skripsi penulis yang berjudul : **“IMPLEMENTASI INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY (ISPS) CODE DALAM KETENTUAN HUKUM NASIONAL DI INDONESIA Studi Kasus di Belawan International Container Terminal (BICT)”**

B. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang masalah diatas, maka penulis tertarik untuk meneliti permasalahan ini dengan rumusan masalah adalah sebagai berikut;

1. Bagaimana pengaturan keamanan pelabuhan dalam ISPS *Code*?
2. Bagaimana pelaksanaan ISPS *Code* dalam ketentuan hukum nasional di Indonesia?

3. Bagaimana mamfaat ISPS *Code* bagi pengguna jasa pelabuhan?

C. TUJUAN PENELITIAN

Tujuan penelitian pada hakekatnya mengungkapkan, apa yang hendak dicapai oleh peneliti.¹⁵ Jika dilihat dari perumusan masalah, maka penulisan ini bertujuan untuk :

1. Mengetahui dan menganalisis bagaimana pengaturan keamanan pelabuhan dalam ISPS *Code*.
2. Mengetahui dan menganalisis pelaksanaan ISPS *Code* dalam ketentuan hukum nasional di Indonesia.
3. Mengetahui dan menganalisis bagaimanan mamfaat ISPS *Code* bagi pengguna jasa pelabuhan.

D. MAMFAAT PENELITIAN

Selain bertujuan seperti diatas, penrlitian yang akan dilakukan ini juga bermamfaat untuk:

1. Secara teoritis:
 - a. Diharapkan pemahaman teori dan pengetahuan umum tentang pengaturan keamanan pelabuhan dalam ISPS *Code* dan bagaimana pelaksanaannya dalam ketentuan hukum nasional di Indonesia serta mamfaat ISPS *Code* bagi keamanan pengguna jasa pelabuhan dan sehingga penulisan ini dapat bermamfaat.
 - b. Melatih kemampuan penulis untuk melakukan penelitian secara ilmiah dan merumuskan hasil-hasi penelitian tersebut ke dalam bentuk penulisan.

¹⁵ Soerjono Soekanto, *Pengantar Penelitian Hukum*, UI-Press, Jakarta, 1986, hlm.18.

2. Secara praktis:

Manfaat praktis, yaitu manfaat penelitian yang ditujukan untuk kegunaan praktis menyelesaikan persoalan lainnya yang sejenis.¹⁶ Beberapa manfaat praktis yang dapat dituangkan berikut ini yaitu:

- a. Penelitian ini diharapkan dapat bermamfaat bagi pengembangan hukum khususnya mengenai hukum internasional maupun hukum nasional yang telah diatur dalam perangkat peraturan guna membantu terwujudnya masyarakat indonesia yang adil dan makmur.
- b. Penelitian ini diharapkan dapat memberikan tambahan wawasan, pengetahuan, serta referesi bagi peneliti lain yang nantinya akan melakukan penelitian dengan tema yang berkenaan dengan tema yang diangkat oleh penulis ini.
- c. Untuk memenuhi prasyarat akhir dalam meraih gelar Sarjana Hukum.

E. METODE PENELITIAN

Metode penelitian hukum dapat diartikan sebagai cara melakukan penelitian yang bertujuan untuk mengungkapkan kebenaran secara sistematis, metodologis dan konsisten. Melalui proses penelitian tersebut diadakan analisa dan konstruksi terhadap data-data yang telah dikumpulkan¹⁷

1. Tipologi Penelitian

Tipologi yang penulis gunakan dalam tulisan ini adalah menggunakan metode yuridis normatif. Penelitian hukum normatif sering dikonsepsikan

¹⁶ Mukti Fajar ND, Yulianto Achmad, *Dualisme Penelitian Hukum Normatif dan Empris*, Pustaka Pelajar, Yogyakarta, 2009, hlm.91.

¹⁷ Soerjono Soekanto dan Sri Mahmudi, 2006, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, jakarta, Grafindo, hlm. 1.

sebagai apa yang tertulis dalam peraturan perundang-undangan (law in book) atau hukum yang dikonsepsikan sebagai kaidah atau norma yang merupakan patokan perilaku manusia yang dianggap pantas.¹⁸ Penelitian hukum normatif menggunakan sumber data sekunder atau data yang diperoleh melalui bahan-bahan pustaka dengan meneliti sumber-sumber bacaan yang relevan dengan tema penelitian, meliputi penelitian terhadap asas-asas hukum, sumber-sumber hukum, teori hukum, buku-buku, peraturan perundang-undangan yang bersifat teoritis ilmiah serta dapat menganalisa permasalahan yang dibahas¹⁹

2. Jenis Data

Jenis penelitian yang penulis gunakan adalah jenis penelitian kepustakaan (*library research*). Bahan pustaka merupakan dasar yang dalam penelitian digunakan sebagai data sekunder yang terbagi atas 3 kelompok :

- i. Bahan hukum primer, yaitu bahan-bahan hukum berupa peraturan perundang-undangan yang mempunyai kekuatan mengikat bagi individu dan masyarakat yang dapat membantu dalam penelitian yang akan dilakukan seperti:
 - 1) SOLAS bab XI-2, mengenai *Special Measures to Enhance Maritime Safety*
 - 2) Undang-undang nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran
 - 3) Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang Kepelabuhanan
 - 4) Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia nomor PM 134 tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan
 - 5) Aturan-aturan yang terkait dalam penulisan ini

¹⁸ Amirudin dan Zainal Asikin, 2004, Pengantar Metode Penelitian Hukum, Jakarta, Grafindo, hlm. 118.

¹⁹ Johny Ibrahim, *Teori & Metodologi Penelitian Hukum Normatif*, (Malang: Bayu Media Publishing, 2008), hal 25-26.

ii. Bahan hukum sekunder, yaitu bahan-bahan hukum yang erat kaitannya dengan hukum primer bahkan yang dapat membantu menganalisa, memahami bahan hukum primer, seperti:

- 1) Hasil-hasil penelitian.
- 2) Karya tulis dari kalangan hukum
- 3) Internet dan sebagainya

iii. Bahan hukum Tersier, yaitu bahan-bahan hukum yang memberi informasi, petunjuk, penjelasan terhadap bahan-bahan hukum primer dan sekunder seperti, kamus hukum dan kamus besar bahasa Indonesia.

3. Teknik Mendapatkan Data

a) Studi kepustakaan

Data yang diperoleh yaitu dengan mempelajari dan menganalisis secara sistematis digunakannya buku-buku, surat kabar, makalah ilmiah, internet, peraturan perundang-undangan dan bahan-bahan lain yang berhubungan dengan materi di dalam skripsi ini

b) Sumber data

- i. Perpustakaan Wilayah Sumatera Barat
- ii. Perpustakaan Belawan International Container Terminal
- iii. Perpustakaan Universitas Andalas
- iv. Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Andalas
- v. Koleksi buku pribadi milik sendiri

4. Teknik Pengolahan dan Analisis Data

Setelah data dikumpulkan dari berbagai sumber yang lengkap, baik dari perpustakaan, dan internet, maka tahap berikutnya adalah mengolah data dan menganalisis data sebagai berikut:

a) Editing

Data yang diperoleh kemudian di teliti dan diharapkan dapat meningkatkan kualitas data yang dikelola dan dianalisis.

b) Coding

Proses mengklasifikasikan data-data yang diperoleh menurut kriteria yang diterapkan

c) Analisis Data

Penyusunan data yang telah diolah untuk mendapatkan suatu kesimpulan, dalam menganalisis data ini penulis memakai analisis kualitatif yaitu tidak menggunakan angka-angka (tidak menggunakan rumus matematika, tetapi menggunakan kalimat-kalimat yang merupakan peraturan perundang-undangan, termasuk data yang penulis peroleh di lapangan yang memberikan gambaran mengenai permasalahan.

