

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) adalah suatu negara kepulauan yang berciri Nusantara dengan wilayah yang batas-batas dan hak-haknya ditetapkan dengan undang-undang. Indonesia merupakan negara kepulauan terbesar di dunia terdiri dari 17.499 pulau dengan panjang garis pantai 81.000 km dan luas perairannya terdiri dari laut teritorial, perairan kepulauan dan perairan pedalaman seluas 2,7 juta km atau 70% dari luas wilayah NKRI.¹ Luas laut NKRI sekitar 5,9 juta km² yang terdiri dari 3,2 juta km² perairan teritorial dan 2,7 juta km² perairan Zona Ekonomi Eksklusif. Meskipun secara geopolitik berada di kawasan yang strategis dengan kekayaan alam yang melimpah dan sumber daya manusia yang besar, Indeks Pembangunan Indonesia berada di bawah Singapura, Malaysia, Brunei, Thailand, dan Filipina. Peran laut tak kalah pentingnya sebagai sarana transportasi yang menghubungkan belahan bumi yang satu dengan belahan bumi yang lainnya.²

Laut sebagai sarana transportasi yang menghubungkan satu tempat dengan tempat yang lain menjadi sangat penting secara ekonomi dilihat dari perspektif perpindahan barang dan jasa dengan kapal sebagai alat pengangkut. Meskipun saat ini telah terdapat berbagai macam moda transportasi, transportasi lewat laut dengan alat angkut kapal masih menjadi

¹ Jabar prov, Indonesia Negara Maritim dengan Kepulauan Terbesar di Dunia <https://jabarprov.go.id/index.php/news/25632/2017/11/03/Indonesia-Negara-Maritim-dengan-Kepulauan-Terb Besar-di-Dunia> di akses pada 29 October 2019 pukul 10.41.

² Dhiana Puspitawati, Reny Meirina, dan Fransiska Ayulista Susanto, *Hukum Maritim*, UB Press, Malang, 2019, hlm. 1.

primadona kegiatan jual beli antara satu tempat dengan tempat yang lain yang di pisahkan oleh lautan. Meskipun demikian, transportasi lewat laut tergolong beresiko tinggi dikarenakan banyak hal yang tidak di inginkan terjadi di laut, serpeti misalnya kondisi cuaca yang buruk serta gangguan keamanan seperti perompakan dan kekerasan bersenjata di laut. Guna memastikan berjalannya perdagangan internasional yang menggunakan moda transportasi kapal lewat laut sebagai sarana transportasi di perlukan kerangka hukum yang komprehensif mengenai keselamatan dan keamanan maritim.³

Sebagai Negara Maritim, Indonesia harus memiliki strategi maritim yang handal untuk melindungi wilayahnya sendiri dan melindungi negara dari serangan musuh yang mengancam keamanan dan stabilitas negara. Strategi Maritim ini penting tidak hanya untuk menjaga batas laut negara dan mempertahankan jalur laut tetapi juga untuk melayani kebijakan keamanan nasional. Strategi maritim sangat erat hubungannya dengan keamanan maritim. Keamanan maritim adalah keamanan yang lebih kombinatif preventif dan responsive yang terukur untuk melindungi seluruh elemen domain maritim terhadap pengancamnya dari setiap tindakan yang tidak didasari dengan regulasi yang sah, atau bisa juga didefinisikan sebagai kegiatan internasional, interagensi, interoperability, baik oleh sipil maupun militer untuk memitigasi risiko serta melawan kegiatan ilegal dan ancaman dalam ruang domain maritim.

Setelah perdebatan panjang dan tidak menemukan kata kesepakatan antara negara-negara yang bersengketa tentang wilayah maritim, maka PBB

³ *Ibid.*, hlm. 2.

yang sebelumnya bernama Liga Bangsa Bangsa mengadakan konferensi hukum laut pertama pada tahun 1958 dan konferensi hukum laut yang kedua pada tahun 1960 yaitu yang lebih dikenal dengan istilah UNCLOS I dan UNCLOS II. Dalam konferensi hukum laut pertama ini melahirkan 4 buah konvensi dan isi dari konvensi UNCLOS pertama ini adalah :⁴

- a. Konvensi tentang laut territorial dan jalur tambahan (*convention on the territorial sea and contiguous zone*) belum ada kesepakatan dan di usulkan dilanjutkan di UNCLOS II
- b. Konvensi tentang laut lepas (*convention on the high seas*)
- c. Konvensi tentang perikanan dan perlindungan sumber-sumber hayati di laut lepas (*convention on fishing and conservation of the living resources of high sea*).
- d. Konvensi tentang landas kontinen (*convention on continental shelf*). Konvensi ini telah disetujui.

Indonesia sendiri sebagai negara maritim telah meratifikasi konvensi ini dalam Undang-Undang Nomor 17 Tahun 1985 tentang Pengesahan *United Nations Convention On The Law of The Sea* (Perserikatan Bangsa-Bangsa Tentang Hukum Laut). Strategi Maritim ini penting tidak hanya untuk menjaga batas laut negara dan mempertahankan jalur laut tetapi juga untuk melayani kebijakan keamanan nasional. Konvensi UNCLOS memberikan kedaulatan kepada negara pantai seperti Indonesia untuk mengamankan lautnya dengan cara membuat undang-undang.

⁴ Koers AW, *Konvensi Perserikatan Bangsa-Bangsa tentang Hukum Laut, Suatu Ringkasan*, Gadjah Mada University Press, Yogyakarta, 1994, hlm.3.

Selanjutnya, berdasarkan pada UNCLOS (Konvensi Hukum Laut Perserikatan Bangsa-Bangsa) Pasal 55:

”Zona ekonomi eksklusif adalah area di luar dan berbatasan dengan laut teritorial, tunduk pada rezim hukum khusus yang ditetapkan, di mana hak dan yurisdiksi Negara pantai serta hak dan kebebasan Negara lain diatur oleh pihak terkait pada ketentuan Konvensi ini.”

“Perairan ZEE berstatus laut lepas, demikian juga status udara di atasnya. Di wilayah tersebut berlaku kebebasan bagi pelayaran dan penerbangan asing. Ketentuan-ketentuan hukum mengenai ZEE “ diatur dalam Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif.⁵ Berdasarkan pasal 76 ayat (1) UNCLOS 1982 landas kontinen (*continental shelf*) adalah wilayah dasar laut termasuk subsoil yang merupakan kelanjutan alamiah dari daratan pulau-pulau Indonesia. Bila kelanjutan alamiah tersebut bersifat landai, maka batas terluar landas kontinen ditandai dengan adanya *continental slope* atau *continental rise*. Berdasarkan Pasal 4 Undang-Undang No. 5 Tahun 1983, Indonesia memiliki hak untuk eksplorasi dan eksploitasi di kawasan ZEE. Pelayaran dan penerbangan internasional bebas dilakukan asalkan sesuai dengan hukum internasional yang berlaku. Negara lain pun diperbolehkan mengeksplorasi dan mengeksploitasi sumber daya alam di kawasan ZEE, dengan syarat meminta izin terlebih dahulu ke pemerintah RI.

Izin ini dibuthkan karena pada saat terjadi sesuatu , seperti kecelakaan di laut, maka muncul berbagai macam akibat hukum, seperti masalah asuransi berkaitan dengan penumpang atau cargo yang dibawa oleh kapal serta masalah ganti rugi apabila dua kapal terlibat dalam suatu tabrakan kapal

⁵ “Undang-Undang Nomor 5 Tahun 1983 tentang Zona Ekonomi Eksklusif,” *Lembaran Negara No. 44 Tahun 1983 dan Tambahan Lembaran Negara No. 3260*.

(*collision*). Selanjutnya akan muncul berbagai permasalahan hukum seperti misalnya sejauh mana tanggung jawab dari pemilik kapal, operator kapal bahkan tanggungjawab negara apabila kapal yang berbendera negara tersebut mengalami kecelakaan di laut. Kapal yang mengalami kecelakaan juga akan menjadi problematika hukum tersendiri berkaitan dengan persyaratan administrasi yang harus dipenuhi suatu kapal berkaitan dengan klasifikasi dari kapal tersebut.

Berkaitan dengan masalah kecelakaan kapal, jika ditarik dalam penggolongan hukum menurut substansinya, hukum dibedakan menjadi dua yaitu hukum publik dan hukum privat. Hukum publik merupakan hukum yang mengatur kepentingan umum atau kepentingan publik. Sedangkan hukum privat merupakan hukum yang mengatur kepentingan pribadi, mengatur tentang hubungan antara individu dengan individu atau badan hukum dengan badan hukum.⁶ Begitu pula dengan hukum maritim yang mempunyai aspek publik dan aspek perdata, aspek publik dari hukum maritim meliputi segala sesuatu yang berhubungan dengan ketentuan-ketentuan keselamatan kapal, pendaftaran kapal dan sejenisnya yang berkaitan dengan kepentingan suatu negara. Sedangkan sifat privat dari hukum maritim berkaitan dengan keberlangsungan kontrak-kontrak antar para pihak yang menggunakan kapal sebagai sarana transportasi perpindahan barang dari satu tempat ke tempat lain.

Keberlangsungan kontrak jual beli dalam perdagangan internasional yang menggunakan moda transportasi kapal lewat laut serta kontrak

⁶ *Ibid*, hlm. 5.

pengangkutan laut tu sendiri. Tidak semua pemilik kapal mengoperasikan sendiri kapalnya, dalam hal demikian kontrak antara operator dan pemilik kapal juga merupakan cakupan dari sifat privat dari hukum maritim. Apabila kontrak tidak berlangsung dengan lancar akibat dari berbagai macam halangan yang terjadi di laut seperti kecelakaan kapal karena alam atau kecelakaan kapal karena tubrukan kapal akan muncul berbagai gugatan yang sifatnya tanggung jawab antara penjual/pengirim barang dengan pengangkut/operator kapal/ pemilik kapal.

Pemerintah Indonesia telah melakukan pembaharuan terhadap ketentuan-ketentuan KUHD berkaitan dengan pengangkutan lewat laut dengan di undangkannya Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.⁷ karena hukum maritim nasional suatu negara harus menerapkan atau harus sesuai dengan regulasi-regulasi internasional yang ada dan yang sudah di akui, ketentuan nasional tentang tabrakan kapal harus mengacu pada *Collision Regulation 1972*. Demikian juga apabila kita berbicara tentang laut secara umum, dengan adanya *United Convention on the Law of the sea 1982* (UNCLOS 1982) yang mengatur zona-zona maritim secara horizontal. Pengaturan tentang keselamatan pelayaran *Internasional Convention for Safety of Life At Sea (SOLAS) 1974*.

International Convention for Safety of Life At Sea 1974 (SOLAS) yang berisi peraturan yang mengatur keselamatan maritim paling utama. Demikian untuk meningkatkan jaminan keselamatan hidup dilaut dimulai sejak tahun 1914, karena saat itu mulai dirasakan bertambah banyaknya

⁷ “Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran,” *Lembaran Negara No. 64 Tahun 2008 dan Tambahan Lembaran Negara No. 4849*.

kecelakaan kapal yang menelan banyak korban jiwa dimana-mana. Selain berisi tentang persyaratan keselamatan, SOLAS 1974 juga menetapkan prosedur penerimaan terhadap sebuah perubahan (amandemen) atau disebut *the tacit acceptance*. Prosedur ini dirancang untuk memberi kepastian bahwa perubahan terhadap konvensi dapat dilakukan dan diterima dalam jangka waktu yang ditentukan.

International Convention on Regulation For Preventing Collision at Sea (COLREGs 1972 merupakan peraturan yang berlaku universal yang dibuat oleh IMO (*International Maritime Organization*) yang bertujuan untuk mencegah terjadinya tabrakan kapal dilaut. Dalam COLREGs 1972 terdapat beberapa aturan umum seperti, rule 1 yang berisi tentang peraturan ini berlaku untuk semua kapal dilaut lepas dan semua perairan yang terhubung dengannya serta mengatur penggunaan *Traffic Seperation System* (TSS), rule 2 yang berisi tanggung jawab oleh pemilik kapal atau anak buah kapal ketika terjadi kelalaian dan konsekuensi nya, rule 5 mengenai *look out* yaitu bagaimana setiap kapal harus memelihara penglihatan yang patut dan menggunakan alat yang tersedia dengan tepat, rule 6 tentang *safe speed* sebuah kapal ketika melakukan pelayaran harus dengan kecepatan aman sehingga dapat mengambil tindakan guna mencegah tabrakan, dan rule 7 yang berisi bagaimana resiko jika terjadi tabrakan.

Sebelum adanya COLREGs 1972 (*Intenasional Convention on Regulation For Preventing Collision at Sea*) terdapat banyak nya peristiwa tabrakan kapal yang terjadi baik di luar negeri maupun di dalam negeri. Pada tahun 2019 terdapat beberapa kecelakaan yaitu, pertama tabrakan beberapa

kapal yang terjadi di Kanal Houston yang mengakibatkan tumpahan minyak di perairan.⁸ Kedua, tabrakan kapal yang terjadi di Budapest. Kapal terbalik itu terjadi di perairan dekat gedung parlemen di jantung kota Hungaria. Kapal wisata yang biasa dinaiki turis untuk melihat-lihat kondisi sekitar ibu kota Budapest itu bertabrakan dengan kapal pesiar yang lebih besar. Sehingga kapal turis tersebut terbalik dan mengakibatkan 7 orang dinyatakan meninggal dan 21 hilang.⁹

Pada beberapa waktu yang lalu tepatnya pada hari sabtu tanggal 7 april 2019 telah terjadi tabrakan kapal yang melibatkan kapal pengawas Vietnam dengan KRI Tjibtadi-381, dimana kejadian bermula saat KRI Tjiptadi-381 melaksanakan Penegakan Hukum di ZEE Indonesia, tepatnya di Laut Natuna Utara, terhadap Kapal Ikan Asing (KIA) Vietnam BD 979 yang sedang melaksanakan Illegal Fishing (pencurian ikan) dan menangkap KIA Vietnam tersebut. Namun KIA Vietnam tersebut dikawal oleh Kapal Pengawas Perikanan Vietnam, kapal tersebut berusaha menghalangi proses penegakkan hukum yang dilakukan oleh KRI Tjiptadi-381, gangguan yang dilakukan kapal pengawas perikanan Vietnam adalah dengan menabrak lambung kiri KRI Tjiptadi-38. Tak hanya menabrak KRI Tjiptadi-381, kapal pengawas Vietnam itu juga sengaja menabrak kapal ilegal bernomor lambung BD 979 yang sedang ditunda KRI Tjiptadi-381. Akibatnya kapal ikan ilegal Vietnam itu bocor dan tenggelam. Sementara Anak Buah Kapal (ABK) kapal

⁸ Desi Hartini , Detik-detik Tabrakan Sejumlah Kapal di Kanal Houston, <https://www.kompas.tv/article/47120/detik-detik-tabrakan-sejumlah-kapal-di-kanal-houston> di akses pada tanggal 10 Maret 2020 pukul 14.29.

⁹ CNN, Kapal Tenggelam di Budapest, <https://www.cnnindonesia.com/internasional/20190530133558-134-399753/kapal-tenggelam-di-budapest-7-meninggal-21-masih-hilang> di akses pada tanggal 10 Maret 2020 pukul 14.35.

ikan ilegal Vietnam yang berjumlah 12 orang ditahan dan dibawa ke geladak KRI Tjiptadi-381. Namun dua ABK yang berada di atas kapal ikan itu berhasil melompat ke laut dan ditolong salah satu kapal Pengawas Perikanan Vietnam.¹⁰

Dalam kasus ini terdapat dua aturan hukum internasional yang dilanggar oleh kapal Vietnam yaitu *International Regulations for Preventing Collisions at Sea* (Peraturan Internasional untuk Mencegah Tabrakan di Laut) 1972 (COLREGS), dan *International Convention for the Safety of Life at Sea* (Konvensi Internasional untuk Keselamatan Kehidupan di Laut) 1974 (SOLAS).

Dengan sudah adanya aturan yang mengatur tentang kecelakaan kapal yang terdapat dalam hukum Internasional dan hukum nasional Indonesia dan juga merupakan panutan dari konvensi internasional yang di buat sedemikian rupa , bukan berarti kecelakaan kapal dapat di hindari, ini dapat disebabkan akibat kelalaian manusia itu sendiri “*human error*” baik dalam segi dari *team crew* kapal itu sendiri, produsen dan juga kemandirian terhadap kapal itu sendiri. Keamanan kapal disini meliputi kondisi kapal dan *crew* kapal yang memenuhi syarat untuk menjaga keamanan kapal, kecelakaan kapal juga terjadi akibat kesengajaan yang dilakukan salah satu pihak.

Dengan banyaknya kasus kecelakaan kapal yang terjadi baik di Indonesia maupun di dunia Internasional, dan juga dengan sudah adanya aturan yang mengatur tentang keselamatan kapal, bukan berarti dapat

¹⁰ CNN , Ketegangan di laut Natuna, kapal Vietnam tabrak kapal TNI AL <https://www.cnnindonesia.com/nasional/20190429083719-20-390387/ketegangan-di-laut-natuna-kapal-vietnam-tabrak-kapal-tni-al> di akses pada tgl 15 februari 2020 pukul 21.42.

terhindarnya kecelakaan kapal dengan mudah, hal ini diragukan dengan bagaimana penerapan aturan aturan itu sendiri, Oleh karena itu penulis tertarik untuk mengangkat proposal skripsi yang berjudul **“TABRAKAN KAPAL DI LAUT DAN PENCEGAHANNYA BERDASARKAN HUKUM INTERNASIONAL DAN HUKUM NASIONAL ”**

B. Rumusan masalah

1. Bagaimana pencegahan tabrakan kapal di laut menurut hukum Internasional?
2. Bagaimana penerapan hukum internasional tentang pencegahan tabrakan kapal di laut dalam hukum nasional Indonesia?

C. Tujuan penelitian

Sesuai dengan rumusan permasalahan yang telah diuraikan pada sebelumnya, adapun tujuan penulisan ini meliputi :

1. Untuk mengetahui cara pencegahan tabrakan kapal di laut menurut hukum Internasional.
2. Untuk mengetahui penerapan hukum internasional tentang pencegahan tabrakan kapal di laut dalam hukum nasional Indonesia.

D. Manfaat Penelitian

Manfaat yang ingin dicapai dalam penelitian ini adalah :

1. Manfaat Teoritis
 - a. Melatih kemampuan untuk melakukan penelitian secara ilmiah dan merumuskan hasil-hasil penelitian tersebut kedalam tulisan

- b. Menerapkan teori-trori yang diperoleh dibangku perkuliahan dan menghubungkannya dengan praktek dilapangan
- c. Untuk lebih memperkaya khasanah ilmu pengetahuan dibidang hokum internasional

2. Manfaat Praktis

Diharapkan dapat dijadikan sebagai bahan informasi dan menambah wawasan berfikir bagi penulis pribadi, dan yang memerlukannya,serta berguna untuk menambah sumber pustaka dan sumber data bagi penulis dan pihak lain diharapkan bisa dapat mengetahui pemanfaatan tenaga kerja asing yang masuk ke Indonesia dan manfaatnya bagi Negara Indonesia.

E. Metode Penelitian

Untuk keberhasilan suatu penelitian yang baik dalam memberi gambaran dan jawaban terhadap permasalahan yang diangkat, tujuan serta manfaat penelitian sangat ditentukan oleh metode yang digunakan dalam penelitian.

Penelitian tersebut haruslah disusun berdasarkan data-data dari hasil penelitian dan bersifat objektif sehingga dapat diuji kebenarannya. Data adalah kumpulan keterangan-keterangan baik tulisan maupun lisan untuk membantu dan menunjang penelitian. Adapun metode penelitian yang digunakan adalah :

1. Tipologi Penelitian

Dalam penyusunan penelitian hukum ini jelas penelitian yang digunakan adalah penelitian normatif,yaitu penelitian yang dilakukan dengan

cara meneliti bahan pustaka atau data sekunder.¹¹ Penelitian Normatif yang dipakai oleh peneliti adalah penelitian inventarisasi hukum positif dan penelitian sinkronisasi hukum. Penelitian hukum inventarisasi normatif yaitu kegiatan pendahuluan yang bersifat mendasar bagi penelitian-penelitian lainnya.¹² Dalam penelitian ini terdapat tiga kegiatan pokok :¹³

- 1) Penetapan kriteria identifikasi untuk menyeleksi manakah norma-norma yang disebut sebagai norma hukum positif dan norma yang dianggap norma social lainnya yang bersifat non hukum .
- 2) Melakukan koreksi terhadap norma-norma yang sudah diidentifikasi sebagai norma hukum (hukum positif)
- 3) Mengorganisasikan norma-norma yang sudah berhasil diidentifikasi dan dikumpulkan ke dalam suatu system yang kompherensif.

Penelitian sinkronisasi hukum yaitu penelitian yang meneliti sampai sejauh mana positif hukum tertulis yang ada di sinkron atau serasi satu sama lainnya.¹⁴

2. Jenis Data

Sebagai penelitian normatif maka penelitian ini lebih menitikberatkan pada studi kepustakaan yang berdasarkan pada data sekunder antara lain yang mencakup dokumen-dokumen resmi, buku-buku, hasil penelitian yang

¹¹ Soejono Soekanto dan Sri Mamudji, *penelitian Hukum Normatif suatu Tinjauan Singkat*, Rajawali Pers, Jakarta, 2006, hlm. 14.

¹² *Ibid*, hlm. 81.

¹³ *Ibid*, hlm. 82.

¹⁴ Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Rajawali Pers, 2010, hlm 94

berwujud laporan dan sebagainya¹⁵. Data sekunder digolongkan menjadi bahan hukum yang terdiri dari :

- a. Bahan Hukum Primer, adalah bahan-bahan yang memiliki kekuatan hukum mengikat kepada masyarakat yang dalam hal ini berupa peraturan perundang-undangan yang berlaku dan berkaitan dengan Analisis Yuridis Tentang Tabrakan Kapal di Laut dan Pencegahannya Berdasarkan Hukum Internasional dan Hukum Nasional diantaranya adalah :

1. *Internasional Convention on Regulation For Preventing collision at Sea* (COLREGs 1972)
2. *International Convention of Safety of Life at Sea* (SOLAS) 1974
3. Undang – Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran
4. Peraturan Pemerintah No. 7 Tahun 2000 tentang Kepelautan

- b. Bahan Hukum Sekunder, adalah bahan hukum yang memberikan penjelasan atau keterangan-keterangan mengenai peraturan-peraturan perundang-undangan, berbentuk buku-buku yang ditulis oleh para sarjana hukum, literature-literatur hasil penelitian yang dipublikasikan, makalah, jurnal-jurnal hukum dan data-data lain yang berkaitan dengan judul penelitian.

- c. Bahan Hukum Tersier, adalah bahan hukum yang memberikan spetunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, berupa kamus yang digunakan untuk membantu penulis dalam menerjemahkan istilah yang digunakan dalam penulisan ini. Bahan ini didapat dari:

- 1) Kamus hukum

¹⁵ Amirudin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta; PT.Raja Grafindo

- 2) Kamus Bahasa Indonesia
- 3) Kamus Bahasa Inggris
- 4) Black Laws Dictionary

3. Teknik pengumpulan data

a. Studi kepustakaan

Data yang diperoleh yaitu dengan mempelajari dan menganalisis secara sistematis digunakanya buku-buku, surat kabar, makalah ilmiah, majalah, internet, peraturan perundangan-undangan dan bahan-bahan lain yang berhubungan dengan materi yang dibahas dalam skripsi ini

b. Sumber data

1. Perpustakaan Wilayah Sumatera Barat
2. Perpustakaan Universitas Andalas
3. Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Andalas
4. Koleksi buku pribadi milik peneliti



4. Teknik Pengolahan dan Analisis Bahan Hukum

a. Pengolahan Bahan Hukum

Pengolahan bahan hukum dilakukan dengan cara *editing* yaitu pengolahan data dengan cara menyusun kembali, meneliti, dan memeriksa bahan hukum yang telah diperoleh agar dapat tersusun secara sistematis.

b. Analisis Bahan Hukum

Analisis bahan hukum yang digunakan yaitu analisis kualitatif karena bahan hukum yang diperoleh tersebut dijabarkan dalam bentuk kalimat dan kata-kata.¹⁶

5. Sifat Penelitian

Sifat penelitian yang digunakan dalam penelitian ini bersifat deskriptif.¹⁷ Penelitian ini dilakukan dimana pengetahuan dan atau teori tentang objek yang akan diteliti telah ada lalu kemudian dipakai guna memberikan gambaran mengenai objek penelitian secara lebih lengkap dan menyeluruh.



¹⁶ Amirudin dan Zainal Asikin, 2004, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta.Grafindo, hlm .118.

¹⁷ Soerjono Soekanto , *Metode Penelitian Hukum*, UI Pers, Jakarta:2012,hlm.50.