

## BAB I

### PENDAHULUAN

#### A. Latar Belakang Masalah

Transportasi laut sebagai bagian dari sistem transportasi nasional perlu dikembangkan dalam rangka mewujudkan Wawasan Nusantara yang mempersatukan seluruh wilayah Indonesia, termasuk lautan nusantara sebagai kesatuan wilayah nasional. Pengembangan transportasi laut harus mampu menggerakkan pembangunan Indonesia.

Mengingat keadaan geografis Indonesia sebagai Negara kepulauan terbesar di dunia dan dua pertiga wilayahnya merupakan perairan, Indonesia membutuhkan angkutan laut masal dalam jumlah yang cukup besar untuk mendukung distribusi barang serta untuk mobilisasi penumpang. Sistem transportasi yang efektif dan efisien serta terpadu antar moda transportasi, merupakan hal yang penting untuk menciptakan pola distribusi nasional yang handal dan dinamis. Tidak dapat dipungkiri bahwa sarana transportasi laut di Negara kepulauan seperti Indonesia telah menjadi tulang punggung utama pergerakan distribusi barang dalam skala besar dengan menggunakan kapal laut. Data Badan Pusat Statistik dalam laporan bulan September 2015, jumlah barang yang diangkut melalui transportasi laut sepanjang bulan Januari- Juli

2015 mencapai 130,4 juta ton mengalami penurunan hingga 1,73% dari periode yang sama tahun sebelumnya mencapai 132,7 juta ton.<sup>1</sup>

Dari segi ekonomi dan bisnis penggunaan sarana transportasi dengan kapal laut lebih efektif dan besar manfaatnya. Sehingga dengan adanya sarana prasarana transportasi laut untuk pemindahan barang dari suatu tempat ke tempat lainnya, diharapkan akan dapat diikuti oleh aktifitas ekonomi masyarakat yang berdampak positif dalam peningkatan ekonomi suatu wilayah.

Sebagai salah satu komponen utama dalam sistem transportasi laut, diperlukan adanya peran penting dari pelabuhan. Pelabuhan merupakan lingkungan kerja dan tempat berlabuhnya kapal-kapal dan kendaraan air lainnya untuk menyelenggarakan bongkar muat barang dan penumpang, lingkungan kerja adalah suatu lingkungan yang terdiri atas luas perairan, termasuk batas-batas pelabuhan dan luas daratan untuk keperluan terminal. Lingkungan kerja pelabuhan meliputi segala fasilitas teknis pelaksanaan dan penyelenggaraan pengangkutan laut maupun usaha-usaha terminal. Pelabuhan sebagai terminal untuk kapal-kapal dan kendaraan air lainnya merupakan komponen yang tidak dapat dipisahkan dari penyelenggaraan pengangkutan laut.<sup>2</sup>

---

<sup>1</sup> <http://industri.bisnis.com/read/20150903/98/468872/penumpang-kapal-laut-naik-pengiriman-barang-turun>. Tanggal 26 Agustus 2016, Pukul 19.53 Wib

<sup>2</sup> Mahyuddin Salim, *Hukum Pengangkutan Laut Internasional*, Fakultas Hukum Universitas Andalas, 1991, Hlm. 31-32.

Pelabuhan memiliki peran sebagai tempat berlabuh dan bersandar kapal, sebagai tempat naik dan turun penumpang serta untuk kegiatan bongkar muat barang. Sesuai dengan Pasal 31 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, terdapat beberapa kegiatan usaha jasa di pelabuhan sebagai penunjang kegiatan angkutan laut diantaranya yaitu bongkar muat barang, jasa pengurusan transportasi, angkutan perairan pelabuhan, penyewaan peralatan angkutan laut atau peralatan jasa terkait dengan angkutan laut, *tally* mandiri, depo peti kemas, pengelolaan kapal atau disebut *ship management*, perantara jual beli kapal dan sewa kapal, keagenan awak kapal, keagenan kapal, serta jasa perawatan dan perbaikan kapal.<sup>3</sup>

Salah satu kegiatan usaha jasa yang ada di pelabuhan adalah usaha jasa bongkar muat barang. Dengan adanya peningkatan arus barang dan jasa melalui kegiatan perdagangan angkutan laut, maka keberadaan perusahaan jasa pengangkutan laut maupun perusahaan jasa yang memiliki keterkaitan dengan pengangkutan laut, seperti Perusahaan Ekspedisi Muatan Kapal Laut (EMKL) maupun Perusahaan Bongkar Muat (PBM) memiliki peran yang sangat besar.

Meningkatnya kebutuhan masyarakat terhadap hadirannya perusahaan jasa bongkar muat barang angkutan laut, maka pemerintah berusaha mengatur kegiatan perusahaan pengangkutan laut melalui penerbitan Inpres Nomor 4 Tahun 1985 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang

---

<sup>3</sup> Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang *Pelayaran*.

Kegiatan Ekonomi yang kemudian diperbaharui dengan Inpres Nomor 3 Tahun 1991 tentang Kebijakan Kelancaran Arus Barang untuk Menunjang Kegiatan Ekonomi.

Perusahaan bongkar muat adalah badan usaha yang melakukan kegiatan bongkar muat barang dari dan ke kapal di pelabuhan. Kegiatan usaha perusahaan bongkar muat meliputi pembongkaran dan pemuatan barang dari dan ke kapal pengangkut, maka pada prinsipnya kegiatan bongkar muat ini merupakan salah satu mata rantai dari kegiatan pengangkutan barang melalui laut. Dimana barang yang akan diangkut ke kapal memerlukan pembongkaran untuk dipindahkan baik dari gudang Lini I maupun langsung dari alat angkutnya. Demikian halnya dengan barang yang akan diturunkan dari kapal juga memerlukan pembongkaran dan dipindahkan ke gudang Lini I maupun langsung ke alat angkutan berikutnya .

Usaha bongkar muat yang dilakukan perusahaan bongkar muat merupakan kegiatan jasa yang bergerak dalam kegiatan bongkar muat dari dan ke kapal, yang kegiatan terdiri dari *stevedoring*, *cargodoring*, dan *receiving/delivery*.<sup>4</sup> Dari semua rangkaian kegiatan bongkar muat barang dalam hal ini yang dibebani tanggung jawab atas barang tersebut adalah perusahaan bongkar muat yang berstatus badan hukum sesuai dengan SK

---

<sup>4</sup> Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2014 tentang *Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal*.

Menhub Nomor PM 60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Penguasaan Bongkar Muat Barang Dari dan Ke Kapal.

Perusahaan bongkar muat dalam menjalankan usahanya wajib mempunyai izin usaha yang dikeluarkan oleh Menteri atau pejabat yang ditunjuk. Izin usaha tersebut diberikan oleh Kepala Kantor Wilayah Departemen Perhubungan atas nama Menteri. Perusahaan bongkar muat wajib melaksanakan ketentuan yang ditetapkan dalam izin usaha perusahaan bongkar muat.

Penyelenggaraan kegiatan bongkar muat barang angkutan laut, perusahaan bongkar muat barang memiliki hak dan kewajiban dalam melaksanakan kegiatannya. Perusahaan bongkar muat barang dari dan ke kapal bertanggung jawab terhadap : fasilitas yang digunakan, bagian dari kapal dan peralatan bongkar muat kapal yang digunakan dalam kegiatan operasional bongkar muat barang. Disamping itu perusahaan bongkar muat juga bertanggung jawab atas keselamatan barang yang di muatnya sampai penyerahan kepada penerima, terjaminnya keselamatan dari tenaga kerja PBM selama pelaksanaan kegiatan, menyediakan peralatan dan perlengkapan untuk melaksanakan kegiatan bongkar muat barang angkutan yang memadai.<sup>5</sup>

Setiap usaha pasti memiliki resiko dan tanggung jawab dalam pelaksanaannya, begitu pula dengan usaha bongkar muat barang angkutan laut

---

<sup>5</sup> H. K. Martono, Dan Eka Budi Tjahjono, *Transportasi Di Perairan Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008*. PT Raja Grafindo Persada , Jakarta, 2011. Hlm. 119-120.

yang memiliki resiko yang tinggi dalam pelaksanaan kegiatannya, dalam praktek di lapangan kerusakan barang dalam proses bongkar muat barang masing sering terjadi dan menimbulkan kerugian yang tidak sedikit. Pemilik barang yang tidak mau terima dengan kejadian tersebut melakukan *claim* dan meminta ganti kerugian atas kerusakan barang-barang tersebut.

Sejak adanya Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran sampai dengan diganti dengan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran hingga saat ini permasalahan mengenai penyelenggaraan kegiatan angkutan laut terutama dalam kegiatan usaha jasa bongkar muat barang selalu saja terjadi ketidakharmonisan antara berbagai pihak yang terkait di pelabuhan, diantaranya yaitu Perusahaan Bongkar Muat yang diwadahi dalam Asosiasi Perusahaan Bongkar Muat Indonesia atau disingkat APBMI, Tenaga Kerja Bongkar Muat atau disingkat TKBM, PT. Pelabuhan Indonesia (Persero) yang merupakan Badan Usaha Milik Negara selaku pengelola sebagian besar terminal-terminal di pelabuhan di Indonesia, serta Pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan.

Bentuk dari permasalahan yang terjadi diantaranya terkait dengan masalah perizinan usaha, tanggung jawab bongkar muat barang, besaran upah buruh, perselisihan berkenaan besaran tarif jasa bongkar muat serta praktek monopoli tarif dan persaingan usaha tidak sehat diantara para pelaku usaha tersebut. Hal ini menjadi penting untuk diteliti karena kegiatan usaha jasa

bongkar muat adalah jenis usaha jasa di pelabuhan yang sangat vital bagi kelancaran distribusi barang.

Pertanggungjawaban dalam pengangkutan laut yang antara lain mengenai bongkar muat barang merupakan hal yang sangat penting serta berhubungan erat dengan hak dan kewajiban para pihak. Hal ini harus diperhatikan karena apapun kesalahan atau kelalaian serta bentuk wanprestasi lainnya dapat diselesaikan dengan berdasarkan aturan-aturan yang ada. Oleh sebab itu dibutuhkan aturan tersendiri mengenai pengangkutan laut ini, baik yang diatur oleh dunia internasional maupun aturan nasional.

Salah satu perselisihan yang sering timbul dalam pengangkutan laut adalah adanya kerusakan barang yang menimbulkan hak tuntutan ganti rugi dari pemilik barang kepada pengangkut. Timbulnya *claim-claim* dari pemilik barang berupa kerusakan barang, penting di perhatikan oleh para pihak yang terlibat dalam proses pengangkutan untuk dapat menentukan pihak mana yang benar-benar bertanggung jawab terhadap tuntutan ganti rugi atas kerusakan barang tersebut.

Dalam pengangkutan laut, sering terjadi perselisihan antara para pihak, apalagi jika permasalahan tersebut terjadi antara pihak dari negara yang berbeda. Oleh sebab itu karena para pihak dari negara yang berbeda maka dibutuhkan pula suatu aturan hukum yang dapat melintas batas antar negara atau aturan internasional, seperti Konvensi, kebiasaan hukum internasional atau sumber-sumber hukum internasional lainnya.

Salah satu aturan yang menjadi sumber hukum internasional mengenai tanggung jawab pengangkutan laut dapat dilihat dari *United Nation Convention The Carriage of Goods by Sea (The 1978 Hamburg Rules)*, khusus mengenai pertanggung jawaban terdapat dalam pasal 4 sampai pasal 8. Pasal 4 ayat 1 *The 1978 Hamburg Rules* memberikan aturan mengenai pihak yang bertanggung jawab atas barang dalam pengangkutan laut serta masa bertanggung jawab atas barang dalam pengangkutan tersebut. Pada pasal 4 ayat 1 *The 1978 Hamburg Rules* menyatakan : “Pengangkut (*carrier*) bertanggung jawab atas barang yang diangkutnya selama dibawah penguasaannya yaitu sejak dari pelabuhan muatan atau pelabuhan asal barang, selama berlangsungnya pengangkutan, sampai kepada penerima barang”.

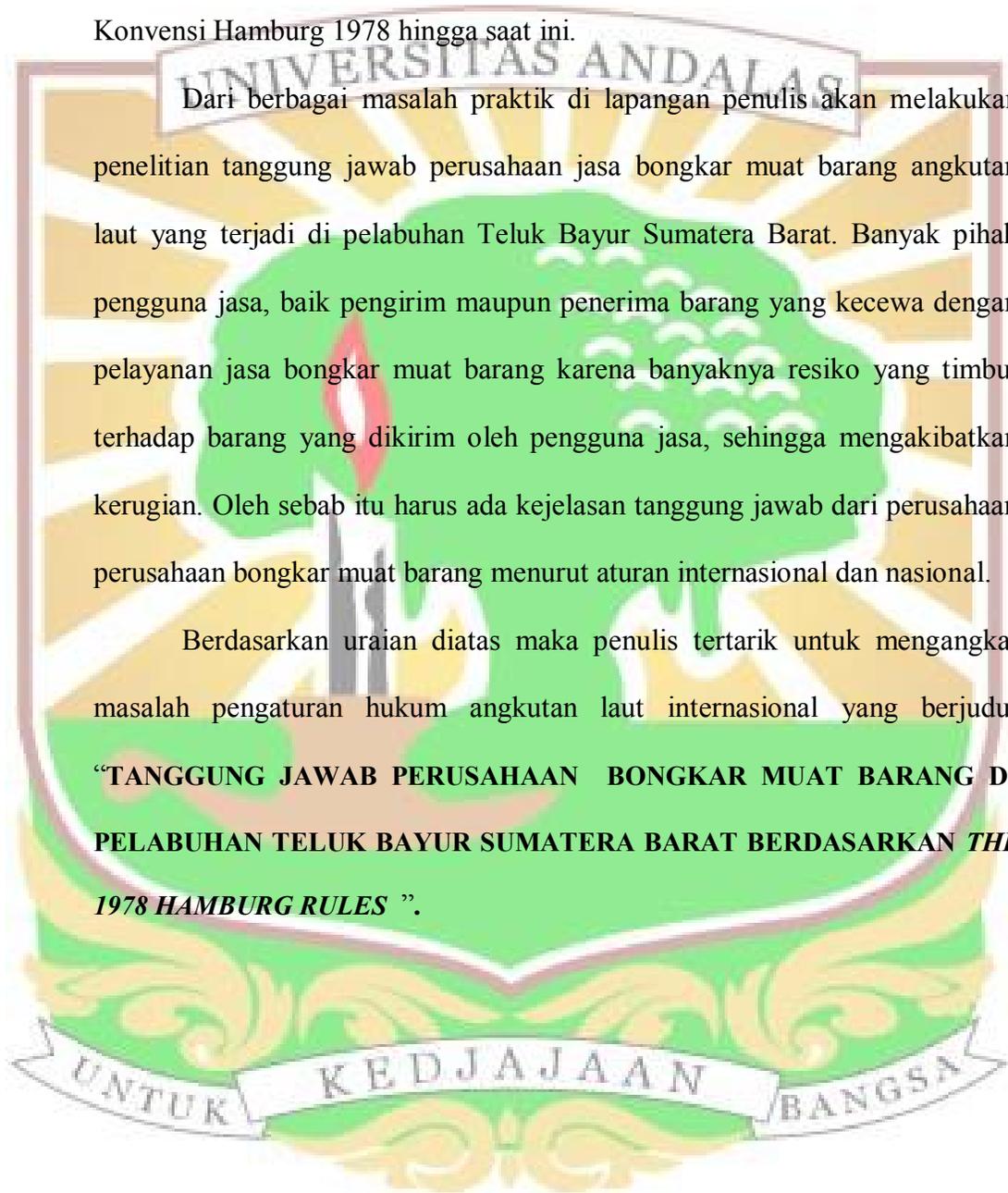
Dalam Pasal tersebut dapat diketahui bahwa pertanggungjawaban atas barang berada di tangan pembawa (*carrier*) sejak dari pengangkutan hingga di serahkan barang tersebut kepada penerima barang. Dapat diartikan juga bahwa terdapat beberapa pihak yang bertanggung jawab atas pengangkutan barang termasuk perusahaan bongkar muat barang, karena didalam Pasal tersebut disebutkan pertanggung jawaban barang dari penyerahan barang ke pembawa (*carrier*), pembongkaran barang di pelabuhan oleh perusahaan jasa bongkar muat sampai diserahkan kepada penerima barang.

Berdasarkan aturan-aturan yang ada secara internasional, maka beberapa dasar atau aturan yang dapat digunakan mengenai pertanggung jawaban dan perselisihan pengangkutan laut dalam kegiatan bongkar muat

barang dapat digunakan *United Nation Convention The Carriage of Goods by Sea (The 1978 Hamburg Rules)* sedangkan Indonesia belum meratifikasi Konvensi Hamburg 1978 hingga saat ini.

Dari berbagai masalah praktik di lapangan penulis akan melakukan penelitian tanggung jawab perusahaan jasa bongkar muat barang angkutan laut yang terjadi di pelabuhan Teluk Bayur Sumatera Barat. Banyak pihak pengguna jasa, baik pengirim maupun penerima barang yang kecewa dengan pelayanan jasa bongkar muat barang karena banyaknya resiko yang timbul terhadap barang yang dikirim oleh pengguna jasa, sehingga mengakibatkan kerugian. Oleh sebab itu harus ada kejelasan tanggung jawab dari perusahaan perusahaan bongkar muat barang menurut aturan internasional dan nasional.

Berdasarkan uraian diatas maka penulis tertarik untuk mengangkat masalah pengaturan hukum angkutan laut internasional yang berjudul **“TANGGUNG JAWAB PERUSAHAAN BONGKAR MUAT BARANG DI PELABUHAN TELUK BAYUR SUMATERA BARAT BERDASARKAN *THE 1978 HAMBURG RULES* ”.**



## B. Rumusan Masalah

Berdasarkan latar belakang masalah yang penulis kemukakan diatas ruang lingkup permasalahan ini perlu di beri batasan agar penelitian ini tidak menyimpang dari sasaran yang hendak dicapai untuk itu penulis memberi batasan sebagai berikut:

1. Apa Pengaturan tanggung jawab perusahaan bongkar muat barang angkutan laut berdasarkan *The 1978 Hamburg Rules* dan hukum nasional Indonesia ?
2. Bagaimana pelaksanaan tanggung jawab bongkar muat barang angkutan laut oleh PT. Pelindo II di Pelabuhan Teluk Bayur Sumatera Barat ?

## C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan latar belakang dan rumusan masalah diatas, Adapun tujuan yang hendak dicapai melalui penelitian ini adalah :

1. Untuk mengetahui pengaturan hukum mengenai tanggung jawab bongkar muat angkutan laut berdasarkan *The 1978 Hamburg Rule* dan hukum nasional Indonesia.
2. Untuk mengetahui bentuk Tanggung Jawab Perusahaan Bongkar Muat dalam hal muat barang di Pelabuhan.

## D. Manfaat Penelitian

Hasil penelitian ini diharapkan dapat memberi manfaat secara teoritis dan secara praktis, yaitu :

## 1. Manfaat teoritis

a. Melatih kemampuan penulis dalam hal membuat sebuah karya tulis ilmiah.

b. Memberikan sumbangan pemikiran dalam hukum internasional terutama mengenai hukum pengangkutan laut dan tanggung jawab perusahaan bongkar muat barang angkutan laut.

## 2. Manfaat praktis

a. Bagi Mahasiswa

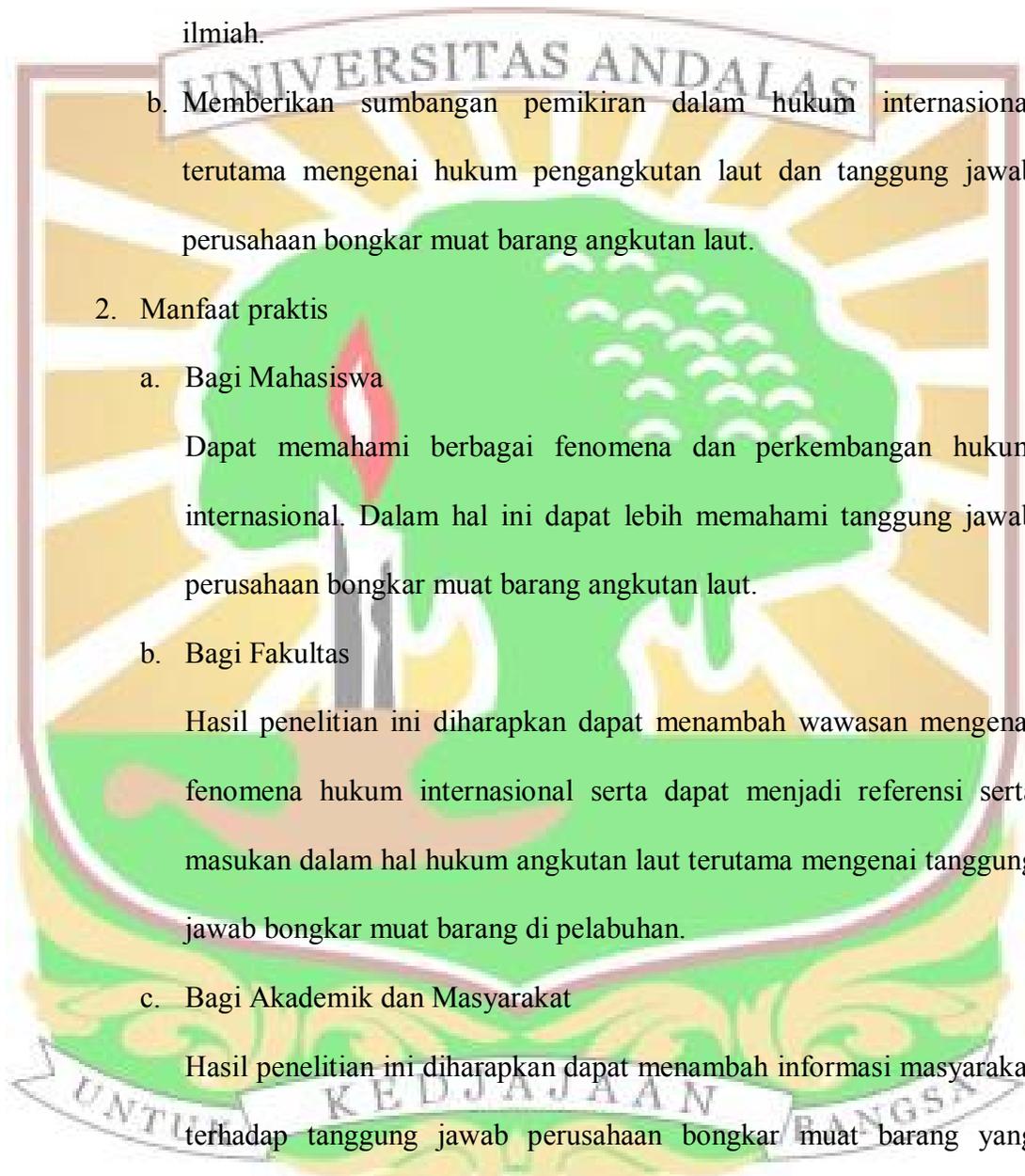
Dapat memahami berbagai fenomena dan perkembangan hukum internasional. Dalam hal ini dapat lebih memahami tanggung jawab perusahaan bongkar muat barang angkutan laut.

b. Bagi Fakultas

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah wawasan mengenai fenomena hukum internasional serta dapat menjadi referensi serta masukan dalam hal hukum angkutan laut terutama mengenai tanggung jawab bongkar muat barang di pelabuhan.

c. Bagi Akademik dan Masyarakat

Hasil penelitian ini diharapkan dapat menambah informasi masyarakat terhadap tanggung jawab perusahaan bongkar muat barang yang apabila mengalami kecelakaan dalam pelaksanaan tugasnya, serta sebagai literatur bagi akademisi dan peneliti-peneliti lainnya.



## E. Metode Penelitian

Penelitian hukum merupakan suatu kegiatan ilmiah, yang didasarkan pada metode, sistematika, dan pemikiran tertentu, yang bertujuan untuk mempelajari satu atau beberapa gejala hukum dengan menganalisisnya. 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 yang meliputi:<sup>6</sup>

1. Kegiatan itu merupakan suatu kegiatan ilmiah
2. Kegiatan yang dilakukan didasarkan 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.

### 1. Sifat Penelitian

Penelitian ini adalah penelitian hukum yang bersifat yuridis normatif. Pendekatan ini terdiri dari penelitian terhadap asas-asas hukum, sistematika hukum, taraf sinkronisasi hukum, dan perbandingan

---

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

hukum.<sup>7</sup> Penelitian ini di tujukan hanya pada peraturan-peraturan tertulis atau bahan hukum lainnya, dimana penelitian ini lebih banyak dilakukan terdhadap data yang bersifat sekunder yang ada di perpustakaan.

## 2. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini bersifat komparatif adalah penelitian yang bersifat membandingkan. Penelitian ini dilakukan untuk membandingkan persamaan dan perbedaan dua atau lebih fakta-fakta dan sifat-sifat objek yang di teliti berdasarkan kerangka pemikiran tertentu.<sup>8</sup> Demikian juga hukum dalam pelaksanaannya di dalam masyarakat yang berkenaan objek penelitian.

## 3. Sumber dan Jenis Data

### a. Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini dapat antara lain :

#### 1) Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)

Data dalam menyusun Skripsi ini diperoleh melalui penelitian kepustakaan :

- a) Perpustakaan Pusat Universitas Andalas.
- b) Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Andalas.
- c) Buku-buku serta bahan kuliah yang penulis miliki.

<sup>7</sup> Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta, 2010, hlm. 41

<sup>8</sup> Moh. Nazir, *Metode Penelitian*, Ghalia Indonesia, Bogor. 2005.Hlm.58

## 2) Penelitian Lapangan (*Field Research*)

Penelitian yang akan dilakukan untuk mendapatkan data primer.

Penelitian ini langsung dilakukan pada pihak-pihak terkait Pelabuhan Teluk Bayur Padang Sumatera Barat, seperti manager bongkar muat barang PT. Pelindo Cabang Padang.

### b. Jenis Data

Data yang dikumpulkan dalam penelitian ini dapat digolongkan menjadi dua, antara lain :

#### a) Data Sekunder

Data sekunder merupakan data yang diperoleh dari penelitian kepustakaan (*library research*) yang bersumber dari bahan hukum utama, yang terdiri atas :

1) Bahan Hukum Primer yaitu bahan hukum yang memiliki kekuatan hukum yang mengikat yang berupa norma-norma dasar dan peraturan perundang-undangan. Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang bersifat autoritatif artinya mempunyai otoritas.<sup>9</sup> Dalam hal ini yang dapat membantu penelitian adalah

#### 1. Aturan Hukum Nasional Indonesia :

##### a. Kitap Undang-Undang Hukum Dagang

---

<sup>9</sup> Prof. Dr. Peter Mahmud Marzuki, SH., MS., LL. M, *Penelitian Hukum*, Kencana, Jakarta, 2010, hlm 141.

b. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Yang dilengkapi dengan Peraturan Pemerintah Nomor 69 Tahun 2001 tentang Kepelabuhan dan juga Peraturan Pemerintah Nomor 81 Tahun 2000 tentang Kenavigasian. Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Perairan.

c. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 60 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal dan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 14 Tahun 2002 tentang Penyelenggaraan dan Pengusahaan Bongkar Muat Barang dari dan ke Kapal.

2. Aturan Hukum Internasional :

a. *United Nation Convention The Carriage of Goods by Sea (Hamburg Rule) 1978.*

2) Bahan hukum sekunder yaitu bahan hukum yang dapat menunjang bahan hukum primer dan dapat membantu penulis dalam menganalisa dan memahami bahan hukum primer yang berupa literatur-literatur, buku-buku, makalah, laporan penelitian dan lain sebagainya yang resmi dan akurat.

3) Bahan hukum tersier yaitu bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, misalnya kamus, ensiklopedia, majalah, surat kabar, dan lain sebagainya.

b) Data Primer

Data primer yaitu data yang diperoleh langsung dari sumbernya, baik melalui wawancara, observasi maupun laporan dalam bentuk dokumen tidak resmi yang kemudian diolah oleh peneliti.<sup>10</sup> Data primer yang diperlukan adalah berupa informasi mengenai Pengaturan terhadap Tanggung Jawab PT. Pelindo II sebagai fasilitator dan operator kegiatan bongkar muat barang di Pelabuhan Teluk Bayur Sumatera, dimana instansi tersebut memiliki wewenang dalam melakukan kegiatan dalam hal bongkar muat barang dipelabuhan Teluk Bayur Sumatera Barat yang akan diteliti.

**4. Teknik Pengumpulan Data**

Pengumpulan data dalam penelitian ini dilakukan dengan menggunakan alat :

a. Studi Dokumen

Studi dokumen bagi penelitian hukum meliputi studi bahan-bahan hukum yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum

<sup>10</sup> Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, Rajawali Pers, Jakarta, 2010, hlm. 106.

sekunder, dan bahan hukum tersier. Setiap bahan hukum ini harus dilakukan pemeriksaan ulang untuk memastikan kebenaran dan validitas data. Penilaian yang dilakukan terhadap bahan hukum yang digunakan melalui dua cara yaitu kritik ekstern dan kritik intern.<sup>11</sup>

b. Wawancara/*Interview*

Dalam penelitian hukum yuridis normatif tidak menutup kemungkinan untuk dilakukannya wawancara agar data yang diperoleh lebih kongkrit, maka penulis melakukan teknik wawancara terhadap responden di lapangan. Wawancara yaitu teknik pengumpulan data dengan memperoleh keterangan lisan melalui tanya jawab dengan subjek penelitian (pihak-pihak) sesuai dengan masalah yang penulis angkat<sup>12</sup>.

Penulis mewawancarai subjek penelitian dengan menggunakan teknik wawancara tidak berencana atau tidak terarah atau tidak terstruktur atau tidak terkendalikan atau tidak terpimpin yaitu wawancara tidak didasarkan pada suatu sistem atau daftar pertanyaan yang ditetapkan sebelumnya<sup>13</sup>. Namun, dalam hal ini peneliti tetap mempersiapkan terlebih dahulu pertanyaan yang akan

---

<sup>11</sup> Amiruddin dan Zainal Asikin, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, PT RajaGrafindo Persada, Jakarta, 2012, hlm 68.

<sup>12</sup> Burhan Ashshofa, 1996, *Metode Penelitian Hukum*, Rineka Cipta, Jakarta, hlm. 95.

<sup>13</sup> Soerjono Soekanto, *Op. Cit*, hlm.228.

diajukan kepada subjek penelitian, tetapi tidak terlalu terikat pada aturan-aturan yang ketat guna menghindari keadaan kehabisan pertanyaan di lapangan nantinya. Subjek adalah pihak yang terkait langsung dengan PT. Pelindo cabang Padang.

## 5. Pengolahan dan Analisis Data

Merupakan suatu proses dimana setelah memperoleh data kemudian ditentukan materi-materi apa saja yang dibutuhkan sebagai bagian dari penulisan.

### a. Pengolahan Data

Terhadap data yang diperoleh dan dikumpulkan akan dilakukan pengolahan dengan cara :

a) Editing, yaitu data yang diperoleh penulis akan diedit terlebih dahulu guna mengetahui apakah data-data yang diperoleh tersebut sudah cukup baik dan lengkap untuk mendukung pemecahan masalah yang sudah dirumuskan.<sup>14</sup>

b) Coding, yaitu pemberian tanda atau kode tertentu pada pendapat para ahli. Hal ini untuk memudahkan dalam penyusunan data sehingga dapat diformulasikan menjadi kalimat dan kesimpulan yang baik.

<sup>14</sup> Bambang Sugono, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta, Radja Grafindo, 2003, hlm 125

c) Komputerisasi, yaitu data yang telah selesai *editing* dan *coding* kemudian dilanjutkan dengan proses pengetikan menggunakan komputer.

#### b. Analisis Data

Analisis data dapat dirumuskan sebagai suatu proses penguraian secara sistematis dan konsisten terhadap gejala-gejala tertentu.<sup>15</sup>

Data yang terkumpul dalam penelitian ini baik berupa data kepustakaan maupun data lapangan akan dianalisis dengan menggunakan data yuridis kualitatif, yaitu uraian data penelitian berwujud kata-kata tanpa menggunakan angka-angka dengan berpangkal pada hukum dan norma yang berlaku.<sup>16</sup>



<sup>15</sup> Soerjono Soekanto, *Kesadaran Hukum dan Kepetuhan Hukum*, Rajawali, Jakarta, 1982, hlm. 37

<sup>16</sup> B. Miles, Matthew dan A. Michael Huberman, *Analisis Data Kualitatif*, UI Perss, Jakarta, 1992, hlm. 15-16.