

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Indonesia merupakan negara yang memiliki wilayah laut yang sangat luas, sekitar 2/3 wilayah negara ini berupa lautan. Dengan cakupan wilayah laut yang begitu luasnya, maka Indonesia pun diakui secara internasional sebagai Negara kepulauan yang memiliki wilayah laut seluas 5,8 juta km² yang terdiri dari wilayah teritorial sebesar 3,2 juta km persegi dan wilayah Zona Ekonomi Eksklusif Indonesia (ZEEI) 2,7 juta km². Selain itu, terdapat 17.504 pulau di Indonesia dengan garis pantai sepanjang 95.181 km..¹ Indonesia juga terletak di antara dua benua yakni Australia dan Asia serta dua samudera yakni Samudera Hindia dan Samudera Pasifik. Dengan keunikan letak geografis tersebut menempatkan Indonesia memiliki ketergantungan yang tinggi terhadap sektor kelautan.

Laut atau kawasan laut merupakan sebuah ekosistem terbesar di permukaan bumi yang memiliki fungsi serta manfaat yang sangat banyak bagi kehidupan manusia dengan berbagai potensi yang tersimpan di dalamnya serta dapat juga dijadikan aliran kultur dan budaya, kearifan lokal, ekonomi, serta berbagai hal lainnya dalam kehidupan manusia sejak lama. Laut secara umum memiliki beberapa fungsi

¹ Direktorat Jenderal Pengelolaan Ruang Laut Kementerian Kelautan dan Perikanan, *MEMBANGUN KELAUTAN UNTUK MENGEMBALIKAN KEJAYAAN SEBAGAI NEGARA MARITIM*, <http://www.ppk-kp3k.kkp.go.id/ver2/news/read/115/membangun-kelautan-untuk-mengembalikan-kejayaan-sebagai-negara-maritim.html> , diakses pada 16 januari 2017

diantaranya sebagai tempat rekreasi dan liburan, tempat hidup sumber makanan, sebagai sumber tenaga pembangkit listrik, dan lain – lain. Laut juga adakalanya merupakan batas suatu negara dengan negara lain dengan titik yang ditentukan melalui ekstradisi bilateral atau multilateral yang berarti pula merupakan batas kekuasaan suatu negara, sejauh garis batas wilayahnya.²

Letak geografis merupakan salah satu determinan yang menentukan masa depan dari suatu negara dalam melakukan hubungan internasional. Saling membutuhkan antara bangsa – bangsa diberbagai lapangan kehidupan yang mengakibatkan timbulnya hubungan yang tetap dan terus – menerus antara bangsa – bangsa, mengakibatkan timbulnya kepentingan untuk memelihara dan menjalin hubungan.³

Transportasi laut memegang peranan penting dalam kelancaran perdagangan karena memiliki nilai ekonomis yang tinggi antara lain daya angkut banyak, dan biaya relatif murah. Guna menunjang perdagangan dan lalu lintas muatan, pelabuhan diciptakan sebagai titik simpul perpindahan muatan barang dimana kapal dapat berlabuh, bersandar, melakukan bongkar muat barang dan penerusan ke daerah lainnya.⁴

Jika dilihat kondisi Indonesia dari konters geoekonomi, posisi lautan Indonesia yang menghubungkan dua Samudera ini sangat strategis. Dalam data Konferensi Perdagangan dan Pembangunan Perserikatan Bangsa – Bangsa (UNCTAD) tahun

² P Joko Subagyo, *Hukum Laut Indonesia*, Jakarta:PT Rineka Cipta, 2009, hlm 1.

³ Mochtar Kusumaatmadja dan Etty R. Agoes, *Pengantar Hukum Internasional*, Bandung: PT Alumni, 2003, hlm.13

⁴ Kramadibrata S , *Perencanaan Pelabuhan*. Bandung: Ganeca Exact, 1985

2010 disebutkan, sekita 45% komoditas yang diperdagangkan didunia dengan nilai 1.500 triliun dollar AS per tahun diangkut melalui Indonesia.⁵

Pelabuhan sebagai infrastruktur transportasi laut mempunyai peran yang sangat penting dan strategis untuk pertumbuhan industri dan perdagangan serta merupakan segmen usaha yang dapat memberikan kontribusi bagi perekonomian dan pembangunan nasional karena merupakan bagian dari mata rantai dari sistem transportasi maupun logistik. Oleh karena itu dibutuhkan pengelolaan pelabuhan dilakukan secara efektif, efisien, dan profesional sehingga pelayanan pelabuhan menjadi lancar, aman, dan cepat. Transportasi laut sangat berperan dalam distribusi barang dan jasa di Indonesia.⁶

Pelabuhan menurut Undang – Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran 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 intra-dan antarmoda transportasi.⁷

⁵ Kompas. *Kelola Maritim Berbasis Riset*. dalam situs www.google.com di akses pada 28 februari 2016

⁶ Adris.A.Putra dan Susanti Djalante, Adris.A.Putra dan Susanti Djalante, “*Pengembangan Infrastruktur Pelabuhan Dalam Mendukung Pembangunan Berkelanjutan*”, Jurnal Ilmiah Media Engineering, Vol.6, No.1, 2016, hlm 433

⁷ Undang – Undang No 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran

Menurut Gurning dan Budiyanto, (2007), pelabuhan adalah tempat yang terdiri dari daratan dan perairan dan sekitarnya dengan batas-batas tertentu sebagai tempat kegiatan Pemerintahan dan kegiatan layanan jasa. Utamanya pelabuhan adalah tempat kapal bersandar, berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan pelayaran dan kegiatan penunjang pelabuhan serta sebagai tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi.⁸

Pada dasarnya kecendrungan sistem pengelolaan pelabuhan sejalan dengan tatanan, arah, sasaran, dan tuntutan pelayanan pelabuhan serta perkembangan pola distribusi dan transportasi barang dibutuhkan adanya *aliansi strategic* antara penyelenggara pelabuhan dengan pihak – pihak swasta yang terkait dengan kegiatan bongkar muat dalam upaya meningkatkan produktivitas, mengoptimalkan penggunaan fasilitas dan peralatan serta pengembangan pelabuhan dalam bentuk kerja sama seajar (*win – win*) dan saling membutuhkan (*sinergi*).⁹

Permasalahan *High Cost Economy* saat ini membelit pelabuhan di Indonesia dikarenakan kualitas pelayanan rendah serta kurangnya sarana dan prasarana infrastruktur yang memadai sehingga mengakibatkan sering terjadinya keterlambatan pengiriman barang tidak sampai tepat waktu. Infrastruktur pelabuhan di Indonesia tidak dikelola dengan baik sehingga dapat memicu terjadinya pembengkakan biaya logistik nasional. Oleh karena rendahnya daya saing

⁸ Adris.A.Putra dan Susanti Djalante, *Op.Cit*, hlm 434

⁹ Hasnil Basri Siregar, *Kepastian Usaha Bongkar Muat di Pelabuhan*, Medan, 17 Januari 2010, Hlm 2

infrastruktur memberikan kontribusi terhadap kurang lancarnya arus distribusi barang dalam mendukung aktivitas perdagangan internasional. Lemahnya dukungan sektor logistik nasional memicu berbagai permasalahan dalam distribusi barang dikarenakan kurangnya efisiensi pelayanan kepabeanan serta infrastruktur terutama terkait masalah lamanya waktu bongkar muat barang di pelabuhan (*dwelling time*).¹⁰

Kata *Dwelling time* menjadi populer di Indonesia sejak Presiden Joko Widodo menginginkan proses arus barang di pelabuhan Tanjung Priok dipercepat. Presiden Joko Widodo (Jokowi) kesal dengan *dwelling time* atau masa tunggu bongkar muat di Pelabuhan Tanjung Priok, Jakarta Utara, yang lama. Ia pun mengancam mencopot pejabat terkait bila tak segera mencari solusi atas masalah tersebut. Sejak kunjungan pertama di pelabuhan tersebut hingga kunjungan kedua, belum ada perbaikan waktu bongkar muat.¹¹

Definisi *dwelling time* dari *World Bank*¹² yaitu sejak unloading sampai keluar dari pintu utama terminal. *Dwelling time* memegang peranan penting karena berhubungan dengan lama waktu yang harus dilalui oleh peti kemas saat masih berada di dalam terminal untuk menunggu proses dokumen, pembayaran, dan

¹⁰ Wahyu Septi Utami, “Percepatan *Dwelling Time* : Strategi Peningkatan Kinerja Perdagangan Internasional Di Pelabuhan Tanjung Priok”, *Economics Development Analysis Journal* 4 (1), 2015, Hlm 106

¹¹ JK Anggap Wajar Jokowi Marah Soal *Dwelling Time*, <http://bisnis.liputan6.com/read/2255482/jk-anggap-wajar-jokowi-marah-soal-dwelling-time?source=search>, diakses pada 16 januari 2017

¹² *World Bank* merupakan lembaga internasional yang membidangi masalah ekonomi dengan tujuan untuk membantu Negara – Negara anggota, memajukan penanaman modal asing, memajukan pertumbuhan perdagangan internasional, dan melakukan kegiatan lainnya dengan memperhatikan akibat – akibat penanaman modal internasional pada kondisi- kondisi bisnis di wilayah anggotanya.

pemeriksaan Bea Cukai selesai.¹³ Lamanya *dwelling time* ini menimbulkan tanggung jawab dan pengaruh mengenai peralihan risiko yang menentukan pihak mana yang akan menanggung risiko terutama pada saat penyerahan barang yang terkadang mengakibatkan kerugian terhadap para eksportir maupun importir sebagai pengguna jasa pelabuhan.

Risiko yang dimaksud meliputi biaya/ongkos bongkar barang dan bertambahnya biaya yang dikeluarkan pihak pengguna jasa pelabuhan (penjual atau pembeli dalam kegiatan perdagangan) akibat lamanya barang yang tertahan di pelabuhan. Selanjutnya, kerugian waktu dan keuntungan yang akan diperoleh pengguna jasa, seperti terlambatnya barang yang diimpor sampai ke gudang penerima barang dan karena keterlambatan tersebut mengakibatkan tidak lancarnya atau bahkan terhentinya kegiatan perdagangan pihak pengguna jasa pelabuhan.

Secara garis besar proses yang menentukan lamanya *dwelling time* di pelabuhan adalah *pre-clearance*, *customs clearance*, dan *post-clearance*. Yang termasuk kegiatan *pre-clearance* adalah peti kemas diletakkan di tempat penimbunan sementara (TPS) dan penyiapan dokumen Pemberitahuan Impor Barang (PIB). Kegiatan *customs clearance* adalah pemeriksaan fisik peti kemas (khusus untuk jalur merah), verifikasi dokumen-dokumen oleh Bea Cukai, dan pengeluaran Surat

¹³ Afif Artakusuma, "Analisi Import Container Dwelling Time Di Pelabuhan Peti Kemas Jakarta International Container Terminal (JICT) Tanjung Priok", Fakultas Teknik Sipil dan Lingkungan Program Studi Teknik Sipil, 2013, hlm 1

Persetujuan Pengeluaran Barang (SPPB). Kegiatan *post-clearance* adalah peti kemas diangkut keluar pelabuhan dan pembayaran ke operator pelabuhan.¹⁴

Salah satu pelabuhan yang berwenang menjalankan aktifitas pelabuhan adalah Pelabuhan Teluk Bayur yang merupakan salah satu cabang dari PT Pelabuhan Indonesia II, sebuah BUMN yang mengelola beberapa pelabuhan di Indonesia. Pelabuhan Teluk Bayur merupakan pelabuhan samudera yang terbuka untuk kegiatan perdagangan internasional yang berada di provinsi Sumatera Barat. Pelabuhan ini memiliki beberapa kawasan yang merupakan sentra kegiatan ekonomi Sumatera Barat meliputi Muara Padang dan Air Bangis. Pelabuhan Teluk Bayur saat ini memiliki standar prosedur pelayanan berdasarkan ISO 9002 sehingga dapat dikatakan telah menjadi Pelabuhan Kelas Satu.¹⁵

Pelabuhan Teluk Bayur kurang diminati oleh kapal – kapal asing yang berlayar melewati wilayah Indonesia enggan untuk singgah di pelabuhan Indonesia. Kapal – kapal asing tersebut lebih memilih untuk singgah di pelabuhan Singapura dan Malaysia. Padahal ada beberapa pelabuhan utama di Samudera Hindia antara lain Pelabuhan Colombo (Srilanka), Durban (Afrika Selatan), Fremantle (Australia), Tanjung Priuk (Indonesia), dan lain – lain. Pelabuhan ini menghubungkan banyak sekali rute – rute perdagangan internasional. Namun rute tersebut hanya melewati Indonesia tetapi tidak mampir di pelabuhan Indonesia, termasuk tidak melalui pelabuhan teluk bayur dan hanya singgah di pelabuhan Tanjung Priok. Pertumbuhan

¹⁴ *Ibid.*, hlm 2

¹⁵ PT Pelabuhan Indonesia. *Teluk Bayur*. dalam situs www.google.com pada 10 April 2016

barang di Pelabuhan Teluk bayur pada tahun 2015 adalah sebesar 11.991.010 ton, sebelumnya pertumbuhan arus barang pada tahun 2014 sebesar 12.084.354 ton.¹⁶

Oleh karena itu, fasilitasi perdagangan dalam kegiatan perdagangan internasional sangatlah penting. Tujuan dari fasilitasi perdagangan ialah efisiensi prosedur perdagangan melalui simplifikasi dan harmonisasi dokumentasi, prosedur, dan aliran informasi. Fasilitasi perdagangan adalah hasil kegiatan negosiasi perdagangan internasional yang bermanfaat untuk mengurangi hambatan tarif dan non tarif. Selain itu, hasil negosiasi perdagangan internasional juga dinilai mampu meminimalisir terjadinya konflik dalam perdagangan internasional.¹⁷

World Trade Agreement (WTO) melakukan reformasi terbesar dengan lahirnya *World Trade Facilitation* (Perjanjian Fasilitasi Perdagangan) yang disepakati setelah negosiasi bertahun – tahun. Permasalahan mengenai perdagangan sudah lama dibahas sejak tahun 1996. Pembahasan ini dilakukan dalam Deklarasi Para Menteri 1996 di Singapura. Hasil deklarasi ini melahirkan kerangka dasar *Agreement World Trade Facilitation*.

World Trade Organization (WTO) *Agreement On Trade Facilitation* mulai berlaku pada tanggal 22 Februari 2017 ketika WTO memperoleh dua pertiga penerimaan Perjanjian dan sudah diratifikasi oleh 118 dari 164 negara anggota WTO.¹⁸ Rwanda, Oman, Chad dan Yordania menyerahkan instrumen penerimaan

¹⁶ Pelabuhan Teluk Bayur

¹⁷ Ade Maman Suherman, *Hukum Perdagangan Internasional: Lembaga Penyelesaian Sengketa WTO dan Negara Berkembang*, Jakarta: Sinar Grafika, 2014, hlm 17

¹⁸ <http://www.tfafacility.org/ratifications> , diakses pada 21 April 2017

mereka kepada Direktur Jenderal WTO Roberto Azevêdo, sehingga jumlah ratifikasi atas ambang batas yang dipersyaratkan 110. Pemberlakuan kesepakatan ini, yang bertujuan untuk mempercepat pergerakan, pelepasan dan Pembersihan barang lintas batas, meluncurkan fase baru untuk reformasi fasilitasi perdagangan di seluruh dunia dan menciptakan dorongan signifikan untuk perdagangan dan sistem perdagangan multilateral secara keseluruhan.¹⁹

Fasilitasi perdagangan diartikan sebagai penurunan atau pengurangan hambatan non tarif. Pengertian fasilitasi perdagangan mencakup transaksi perdagangan, transparansi dan profesionalisme bea dan cukai, dan lingkungan peraturan sebagaimana harmonisasi dari standarisasi dan dikonversikan terhadap ketentuan internasional atau ketentuan regional. Pemahaman luas atas fasilitasi perdagangan semakin jelas dengan mencakupkan secara relatif elemen batas yang konkret seperti efisiensi pelabuhan dan administrasi bea dan cukai.

Berdasarkan data dari TFAF-WTO, Indonesia berada di posisi 34 dari 96 negara dengan *provision category A* berdasar notifikasi terakhir WT/PCTF/N/IDN/1 tanggal 31 Juli 2016. Posisi pada kategori A berarti ketentuan tersebut langsung dapat dijalankan setelah ditandatangani.²⁰ Namun penerapan terhadap perjanjian ini masih dalam tahap proses dan akan dimasukkan dalam Prolegnas DPR untuk dibahas sebelum diratifikasi oleh Indonesia.

¹⁹ https://www.wto.org/english/news_e/news17_e/fac_31jan17_e.html , diakses pada 21 April 2017

²⁰ https://docs.wto.org/dol2fe/Pages/FE_Search/FE_S_S006.aspx?Query=%40symbol%3d%22WT%2fPCTF%2fN%2fIDN%2f1%22&Language=English&Context=QuerySearch&btsType=&languageUIChanged=true , diakses pada 1 Maret 2017

Indonesia menginginkan agar kesepakatan tersebut dilaksanakan oleh semua anggota WTO untuk memudahkan persyaratan ekspor. Misalnya, mengekspor barang ke Amerika Selatan atau Timur Tengah mengharuskan eksportir Indonesia untuk melapor ke kedutaan mereka terlebih dahulu.²¹ Indonesia telah mengambil langkah positif untuk memperbaiki pergerakan barang dengan cara memotong masa tinggal dari enam hari menjadi sekitar empat hari, meski waktu tinggal masih empat kali lebih lama dari yang ada di Singapura.²²

Implementasi penuh TFA diperkirakan akan memangkas biaya perdagangan anggota rata-rata sebesar 14,3 persen, dengan negara-negara berkembang memperoleh keuntungan paling banyak, menurut sebuah studi tahun 2015 yang dilakukan oleh para ekonom WTO. TFA juga cenderung mengurangi waktu yang diperlukan untuk mengimpor barang lebih dari satu setengah hari dan mengekspor barang hampir dua hari, yang merupakan pengurangan masing-masing 47 persen dan 91 persen pada rata-rata saat ini.²³ Sehingga dengan adanya *World Trade Agreement* (WTO) *On Trade Facilitation* diharapkan mampu membuat Indonesia memperbaiki kegiatan arus barang baik ekspor maupun impor.

Berdasarkan uraian diatas, penulis tertarik untuk mengadakan penelitian yang berjudul, “**AKIBAT DWELLING TIME DI PELABUHAN TELUK BAYUR TERHADAP KEGIATAN PERDAGANGAN INTERNASIONAL**”

²¹ Indonesia to ratify WTO trade facilitation agreement,
<http://www.thejakartapost.com/news/2016/04/13/indonesia-to-ratify-wto-trade-facilitation-agreement.html> , diakses pada 21 April 2017

²² *Ibid.*

²³ https://www.wto.org/english/news_e/news17_e/fac_31jan17_e.html , diakses pada 21 April 2017

BERDASARKAN *WORLD TRADE ORGANIZATION (WTO) AGREEMENT ON TRADE FACILITATION*".

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan dari latar belakang yang telah diuraikan diatas, penulis merumuskan beberapa permasalahan yang akan dibahas pada tulisan ini, yaitu :

1. Bagaimana akibat *Dwelling Time* di Pelabuhan Teluk Bayur terhadap perdagangan?
2. Bagaimana arus perdagangan internasional di Pelabuhan Teluk Bayur berdasarkan *World Trade Organization Agreement on Trade Facilitation*?

C. Tujuan Penulisan

Adapun yang menjadi tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui akibat *Dwelling Time* di Pelabuhan Teluk Bayur terhadap perdagangan.
2. Untuk mengetahui arus perdagangan internasional di Pelabuhan Teluk Bayur berdasarkan *World Trade Organization Agreement on Trade Facilitation*

D. Manfaat Penulisan

Adapun yang menjadi manfaat dari penelitian ini adalah :

1. Manfaat Teoritis

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan pengembangan khusus dalam hukum perdagangan khususnya kegiatan perdagangan internasional. Selain itu dapat juga memberikan kontribusi bagi pengembangan hukum khususnya terhadap hukum internasional.

2. Manfaat Praktis

Kegunaan praktis dalam penelitian ini yaitu menambah pengetahuan ilmu hukum bagi penulis, khususnya hukum internasional mengenai permasalahan perdagangan internasional dan memberikan informasi serta bahan bacaan untuk masyarakat maupun pemerintah.

E. Metode Penelitian

Penelitian disusun berdasarkan data- data hasil penelitian dan bersifat objektif sehingga dapat diuji kebenarannya. Data adalah kumpulan keterangan – keterangan baik tulisan maupun lisan untuk membantu menunjang penelitian.

1. Tipologi Penelitian

Dalam penelitian ini penulis menggunakan metode penelitian yaitu penelitian hukum sosiologis (empiris) yaitu metode penelitian yang dilakukan untuk mendapatkan data primer dan menemukan kebenaran dengan metode berpikir dengan kebenaran secara koresponden²⁴, dan didukung dengan penelitian normatif yaitu penelitian terhadap asas – asas hukum, sistematika

²⁴ <http://rullhome.blog.com>, contoh metode penelitian normatif dengan penelitian empiris, diakses pada tanggal 1 Februari 2017

hukum, sinkronisasi hukum, sejarah hukum, dan perbandingan hukum.²⁵

Dimana penulis tidak hanya berpedoman kepada data sekunder saja, tetapi juga dilengkapi dengan data primer atau data lapangan yang didapat dari Pelabuhan Teluk Bayur.

2. Jenis Data²⁶

a. Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh langsung dari penelitian lapangan yakni melakukan wawancara dengan pimpinan Terminal Peti Kemas Pelabuhan Teluk Bayur. Pada penelitian ini, data primer yang digunakan antara lain data yang diambil dari Pelabuhan Teluk Bayur.

b. Data Sekunder

Disamping mendapatkan data secara langsung melalui penelitian lapangan, penulis juga melengkapi dengan data yang telah ada dan diperoleh dengan penelitian kepustakaan.²⁷ Data sekunder terdiri atas :

a) Bahan hukum primer, yaitu bahan – bahan hukum yang berhubungan dengan penelitian yang dilakukan, yaitu:

1) *WTO Agreement On Trade Facilitation*

²⁵ Soejono Soekanto dan Sri Mamuji, *Penelitian Hukum Normatif Suatu Tinjauan Singkat*, Jakarta: Rajawali Perss, 1990, hlm 15

²⁶ Amiruddin, dkk, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2003, hlm 30

²⁷ Soejono Soekanto, *Op.Cit*, hlm 52

- 2) Undang – Undang no 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran
- 3) Undang – Undang no 17 Tahun 2006 Tentang Kepabeanan
- 4) Peraturan Pemerintah Nomor 61 Tahun 2009 tentang
Kepelabuhanan

- b) Bahan hukum sekunder, yaitu bahan – bahan yang memberikan penjelasan mengenai bahan hukum primer seperti buku – buku, makalah, hasil lokakarya, seminar, simposium, diskusi, hasil – hasil penelitian, serta tulisan – tulisan ilmiah lainnya yang ada hubungan dengan penelitian ini.
- c) Bahan hukum tersier, yaitu bahan yang memberikan petunjuk atau penjelasan terhadap bahan hukum primer dan sekunder, seperti kamus hukum dan Kamus Besar Bahasa Indonesia.

3. Teknik Pengumpulan Data

a. Penelitian Lapangan (*Field Research*)

Pengumpulan data dilakukan melalui wawancara dengan melakukan tanya jawab pada responden. Wawancara dilakukan dengan Pimpinan Terminal Peti Kemas Pelabuhan Teluk Bayur yang dilakukan di kantor Pimpinan Terminal Peti Kemas. Wawancara dilakukan menggunakan bahasa Indonesia pada hari Rabu 1 Februari 2017. Wawancara dilakukan dengan cara semi terstruktur yaitu di samping menyiapkan daftar pertanyaan juga mengembangkan pertanyaan lain yang berkaitan dengan masalah yang diteliti.

b. Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)

Dengan melakukan inventarisasi²⁸ terhadap bahan – bahan hukum yang diperlukan seperti bahan hukum primer dan sekunder. Melakukan pencatatan dan pembuatan daftar ikhtisar yang berisikan berbagai pengertian dan pendapat para ahli.

4. Teknik Analisis Data

a. Editing

Yaitu membetulkan jawaban yang kurang dipahami dari responden dan memeriksa apakah data tersebut sudah bias dipertanggungjawabkan.

b. Analisis data

Analisis data didalam penelitian ini akan menggunakan analisis kuantitatif yaitu dengan mengelompokkan data menurut aspek – aspek yang diteliti dengan menggunakan angka – angka dan juga dijelaskan dengan bentuk kalimat. Hal ini dimaksudkan untuk menguraikan dan membahas serta menemukan rekomendasi – rekomendasi korektif terhadap kasus *dwelling time*.

²⁸ Inventarisasi adalah pencatatan atau pengumpulan data tentang suatu kegiatan sehingga dicapai sebuah hasil (KBBI, edisi I)