

# BAB I

## PENDAHULUAN

### A. Latar Belakang Masalah

Kemajuan teknologi dan peningkatan taraf hidup manusia yang semakin lama semakin berkembang membuat kita saling membutuhkan satu sama lainnya. Manusia cenderung untuk memenuhi segala kebutuhan sesuai dengan kemampuannya untuk mendapatkan kenyamanan dan ketentraman dalam hidup.

Seorang ahli filsafat Yunani, yaitu Aristoteles yang hidup pada tahun 384-322 sebelum masehi mengatakan bahwa :

Manusia sebagai makhluk pada dasarnya ingin bergaul dan berkumpul dengan sesama manusia lainnya jadi makhluk yang suka bermasyarakat, dan oleh karena sifatnya yang ramah tamah maka manusia disebut makhluk sosial (*zoon politicon*).<sup>1</sup>

Manusia tidak dapat hidup secara sendiri, ia harus bergantung kepada orang lain untuk memenuhi segala kebutuhan ataupun kelangsungan hidupnya. Salah satu cara manusia mengikatkan diri dengan orang lain adalah dengan perjanjian atau kesepakatan. Perjanjian adalah suatu peristiwa dimana seseorang mengikatkan diri dengan orang lain atau dimana dua orang saling berjanji untuk melaksanakan suatu hal. Dengan adanya perjanjian maka seseorang telah terikat dengan orang lain dan wajib mematuhi segala perbuatan yang telah diperjanjikan dan disepakati bersama karena itu merupakan undang-undang bagi para pihak yang membuatnya. Dalam hal manusia ingin memenuhi kebutuhannya dibutuhkan suatu alat untuk mempermudah kegiatan tersebut, seperti kegiatan pengangkutan, apalagi dengan keadaan geografis negara Indonesia yang beribu-

---

<sup>1</sup> CST. Kansil, *Pengantar Ilmu Hukum dan Tata Hukum Indonesia*, Balai Pustaka, Jakarta, 1984, hlm.27.

ribu pulau dimana setiap pulau dipisahkan oleh laut, jadi untuk mempermudah kegiatannya dibutuhkan transportasi untuk mengangkut suatu benda atau barang untuk dapat mempermudah kegiatannya dalam melakukan suatu kegiatan usaha khususnya pengangkutan di laut. Sesuai dengan fungsi dari transportasi sebagai alat angkut yang berguna sebagai penunjang usaha pemenuhan kebutuhan manusia untuk memindahkan dan mengangkut barang-barang dari suatu tempat ke tempat lainnya.

Dalam perjanjian pengangkutan, ketentuan yang dipedomani adalah Buku III KUH Perdata yang terdiri atas suatu bagian umum dan suatu bagian khusus. Subekti berpendapat tentang peraturan-peraturan yang berlaku bagi perikatan yaitu:

Bagian umum misalnya tentang bagaimana lahir dan hapusnya perikatan, macam-macam perikatan dan sebagainya. Bagian khusus memuat peraturan-peraturan mengenai perjanjian-perjanjian yang banyak dipakai dalam masyarakat dan yang sudah mempunyai nama-nama tertentu, misalnya jual-beli, sewa-menyewa, perjanjian perburuhan dsb, sedangkan dalam perkembangannya dimungkinkan munculnya perjanjian baru sesuai dengan kebutuhan manusia. Buku III ini menganut asas “kebebasan” dalam hal membuat perjanjian (*beginsel der contractsvrijheid*). Asas ini dapat disimpulkan dari pasal 1338, yang menerangkan bahwa segala perjanjian yang dibuat secara sah, berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya. Dari pernyataan diatas dapat disimpulkan bahwa setiap orang dapat leluasa membuat perjanjian apa saja, asal tidak melanggar ketertiban umum dan kesusilaan.<sup>2</sup>

Perjanjian lahir pada saat terjadinya kata sepakat antara kedua belah pihak mengenai hal-hal yang menjadi objek perjanjian

Sepakat adalah persesuaian paham dan kehendak antara kedua belah pihak tersebut. Apa yang dikehendaki oleh pihak yang lain, meskipun tidak sejurusan tetapi secara timbal balik. Kedua kehendak itu bertemu satu sama lain. Karena suatu perjanjian lahir pada detik tercapainya kesepakatan, maka perjanjian itu lahir pada detik diterimanya suatu penawaran (*offerte*).<sup>3</sup>

Di dalam perjanjian pengangkutan barang dimuat tentang hak dan kewajiban antara pengirim dan pengangkut. Pengangkut berkewajiban atas pengangkutan barang sesuai waktu yang diperjanjikan dengan selamat sampai ke tempat tujuannya, selain itu

---

<sup>2</sup> R. Subekti, *Pokok-pokok Hukum Perdata*, Cetakan XXXIV, PT. Intermasa, Jakarta, 2003, hlm.127.

<sup>3</sup> R. Subekti, *Hukum Perjanjian*, PT. Intermasa, Jakarta, 2005, hlm.26.

pengangkut juga harus bertanggung jawab atas kelalaiannya dalam melaksanakan pengangkutan serta memberikan ganti rugi terhadap kerugian yang dialami oleh pengirim dimulai sejak barang diterima sampai barang diserahkan kepada penerima.

Ditinjau dari arti hukum pengangkutan itu dari segi keperdataan, dapat diartikan sebagai keseluruhan peraturan-peraturan di dalam dan di luar kodifikasi (KUH Perdata; KUHD) yang berdasarkan atas dan bertujuan untuk mengatur hubungan-hubungan hukum yang terbit karena keperluan pemindahan barang-barang dan atau orang-orang dari suatu ke lain tempat untuk memenuhi perikatan-perikatan, termasuk juga perjanjian-perjanjian untuk memberikan perantara-an mendapatkan.<sup>4</sup>

Dalam dunia perdagangan kita akan mengenal istilah para produsen (orang yang menghasilkan barang atau jasa untuk dijual atau dipasarkan) dan konsumen (orang yang memakai atau memanfaatkan barang dan jasa hasil produksi untuk memenuhi kebutuhan). Produsen akan selalu berusaha untuk mendapatkan keuntungan dari hasil barang yang telah diproduksinya, begitu juga halnya dengan konsumen mereka pun akan berusaha mendapatkan hasil produksi yang bagus dan bermutu. Hubungan antara produsen dan konsumen ini akan selalu membutuhkan suatu jasa pengangkutan guna proses pengiriman barang dari produsen kepada konsumen. Pihak-pihak yang berkepentingan dalam pengangkutan melakukan perjanjian atau persetujuan pengangkutan meliputi apa yang menjadi objek pengangkutan, tujuan yang hendak dicapai, syarat-syarat dan bagaimana tujuan itu dapat dicapai melalui perjanjian pengangkutan. Objek dari perjanjian pengangkutan adalah apa yang diangkut (muatan barang), biaya pengangkutan, dan alat pengangkutan. Salah satu faktor yang membuat sebuah nilai barang menjadi tinggi atau rendah karena itu tidak hanya tergantung dari nilai barangnya itu sendiri melainkan tergantung juga pada letak dimana barang itu tersedia, meskipun barang yang dikirim dari

---

<sup>4</sup> Sution Usman Adji dkk, *Hukum Pengangkutan di Indonesia*, Rineka Cipta, Jakarta, 1991, hlm.5.

tempat asal murah pastilah tidak sama harga yang dijual sama karena salah satu faktornya adanya biaya ongkos angkutan dengan begitu barang akan menentukan stabilitas harga dalam penjualannya.

Pada dasarnya pengangkutan barang memegang peranan penting yaitu sebagai salah satu faktor yang membuat nilai suatu barang itu tinggi atau rendah. Karena nilai suatu barang tidak hanya tergantung dari barang itu sendiri, tetapi juga tergantung kepada tempat dimana barang itu berada.

Sesuai dengan pendapat dari R. Soekardono yang mengatakan bahwa dalam dunia perdagangan atau perusahaan masalah pengangkutan memegang peranan penting sekali.<sup>5</sup>

Sehubungan dengan hal tersebut maka dapat dikatakan bahwa dalam dunia perdagangan peranan pengangkut sangat menentukan dan bersifat mutlak. Sebab tanpa pengangkutan, suatu usaha atau perusahaan tidak mungkin dapat berjalan sebagaimana yang diharapkan. Pengangkut akan mengangkut barang ketempat tujuan yang ditentukan sebelumnya berdasarkan perjanjian kedua belah pihak yaitu pengangkut dan pengirim atau pemakai jasa angkutan. Barang-barang yang dihasilkan oleh produsen untuk dapat sampai ditangan pedagang atau pengusaha hanya dengan jalan pengangkutan.

Menurut Subekti yang dimaksud dengan perjanjian pengangkutan adalah:

Suatu perjanjian dimana satu pihak menyanggupi untuk dengan aman membawa orang atau barang dari satu tempat ke tempat lain sedangkan pihak lain menyanggupi untuk membayar ongkosnya.<sup>6</sup>

Pengangkutan pada umumnya dapat dibagi atas tiga jenis, yaitu pengangkutan darat dengan menggunakan alat angkut kereta api dan kendaraan umum lainnya,

---

<sup>5</sup> Soekardono R., *Hukum Dagang Indonesia*, PT. Rajawali, Bandung, 1989, hlm.22.

<sup>6</sup> R. Subekti. *Aneka Perjanjian*. PT. Cipta Aditya Bakti, Bandung, 1979, hlm.69.



pengangkutan udara dengan menggunakan alat angkut udara dan pengangkutan laut menggunakan alat angkut kapal. Untuk menyelenggarakan pengangkutan di laut itu diperlukan suatu alat yang disebut sebagai kapal.

Dalam pasal 310 KUHD terdapat definisi dari kapal laut, yaitu semua bahtera yang dipakai untuk pelayaran di laut atau diperuntukkan untuk itu.<sup>7</sup>

Diterangkan apa yang dimaksud dengan alat perlengkapan itu sendiri (pasal 309 KUHD):

Dengan perlengkapan kapal diartikan segala barang yang tidak merupakan bagian dari kapal itu, tetapi diperuntukkan selamanya dan dipakai tetap dengan kapal itu.<sup>8</sup>

Mengenai kapal laut ini ketentuannya dapat dijumpai dalam Titel I Buku II Kitab Undang-undang Hukum Dagang yaitu: "Tentang kapal laut dan muatannya". Tentang kapal laut itu rumusnya dapat ditemukan dalam pasal 309 KUHD, kecuali apabila ditentukan atau diperjanjikan lain maka kapal dianggap memuat perlengkapan-perengkapan kapal. Yang diartikan dengan perlengkapan-perengkapan kapal adalah semua benda-benda yang diperuntukkan tetap dipergunakan dengan kapal, dengan tidak merupakan sebagian dari kapal".

Mengutip pendapat dari J.T.A.M. Buffart dalam buku Wiwoho Soedjono yang menyatakan bahwa

kapal dapat termasuk sebagai kapal laut dan kapal pedalaman. Adapun pentingnya penentuan pengertian kapal laut sehubungan dengan hal adanya pendaftaran kapal. Sehubungan dengan titel I Buku II KUHD tentang pengertian kapal laut, di Indonesia dikenal sejak tahun 1957 adanya perbedaan pengertian antara kapal laut dan kapal niaga, seperti yang ditentukan dalam Peraturan Pemerintah No. 47 tahun 1957, tanggal 16 Oktober, yang ditempatkan dalam Lembaran Negara No. 104/57. Menurut Peraturan Pemerintah yang diartikan dengan kapal laut ialah setiap alat pengangkutan yang dipergunakan atau yang dimaksudkan untuk pengangkutan di laut.<sup>9</sup>

---

<sup>7</sup> R. Suryatin, *Hukum Dagang*, Pradnya Paramita, Jakarta, 1982, hlm.186.

<sup>8</sup> Sution Usman Adji, *Op.Cit*, hlm.217-218.

<sup>9</sup> *Ibid.* hlm.18.

Untuk terciptanya suatu perjanjian pengangkutan tidak diperlukan adanya syarat tertulis. Jadi dengan adanya kata sepakat saja antara para pihak telah terjadi adanya perjanjian pengangkutan dan para pihak yang mengadakan perjanjian itu telah terikat karenanya. Hal ini telah diatur dalam pasal 1320 KUH Perdata tentang sahnya suatu perjanjian.

Para pihak dapat meminta untuk dibuatkan suatu akte yang disebut sebagai charter-party seperti yang diatur dalam pasal 454 KUHD. Charter party semata-mata hanya berfungsi sebagai alat bukti saja dan bukan merupakan syarat untuk adanya suatu perjanjian.<sup>10</sup>

Pasal 454 KUHD berbunyi:

“Masing-masing dari pihak-pihak dapat menginginkan supaya dari perjanjian itu dibuat sepucuk akta. Akta itu bernama Charter partai”

Muatan barang meliputi berbagai jenis barang dan hewan yang diakui sah oleh undang-undang. Pengaturan tentang pengangkutan orang terdapat dalam titel V B pasal 521 KUHD sedangkan tentang Pengangkutan barang diatur dalam titel V A buku II KUHD. Kemajuan di bidang pengangkutan terutama yang digerakkan secara mekanik akan menunjang pembangunan di berbagai sektor salah satunya seperti sektor perdagangan, pengangkutan mempercepat penyebaran perdagangan khususnya barang-barang yang berat.

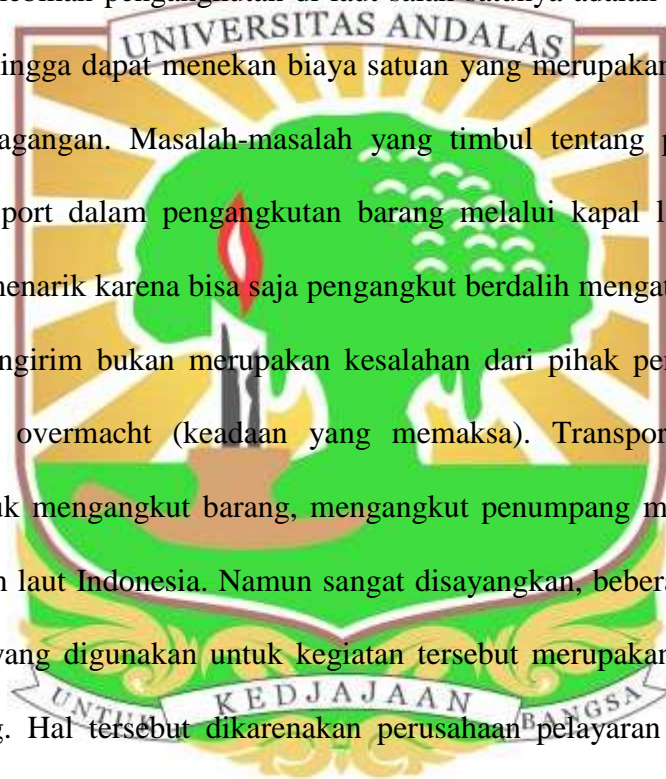
Mengenai pengangkutan di laut dengan menggunakan kapal laut diatur dalam buku II KUHD titel V mengenai Penyediaan dan Penggunaan Penyediaan Kapal. Masalah yang timbul dari pengangkutan suatu barang menggunakan jalur laut adalah mengenai peran dan tanggung jawab perusahaan transport. Peran perusahaan transport dalam pengangkutan barang melalui laut disini terletak pada bagaimana perusahaan transport menjaga keselamatan muatan hingga sampainya barang yang dikirim dalam kondisi baik,

---

<sup>10</sup> *Ibid.* Hlm 26

utuh dan sesuai dengan waktu yang telah ditentukan. Namun pelaksanaan peran perusahaan transport sering tidak terlaksana terutama dalam hal ketepatan sampainya barang pada waktu yang ditentukan. Hal ini salah satunya disebabkan karena kondisi alam yang sulit dan tidak bisa diprediksi dan ditebak karena bisa berubah sewaktu-waktu yang dengan begitu secara tidak langsung merugikan pengirim barang dan menuntut adanya suatu proses pertanggung jawaban dari pihak pengangkut.

Pengangkutan melalui jalur transportasi laut diminati dalam mengirim barang angkutannya. Kelebihan pengangkutan di laut salah satunya adalah daya angkutnya yang sangat besar, sehingga dapat menekan biaya satuan yang merupakan daya tarik tersendiri bagi dunia perdagangan. Masalah-masalah yang timbul tentang pertanggung jawaban perusahaan transport dalam pengangkutan barang melalui kapal laut merupakan suatu persoalan yang menarik karena bisa saja pengangkut berdalih mengatakan bahwa kerugian yang diderita pengirim bukan merupakan kesalahan dari pihak pengangkut tetapi lebih kepada keadaan *overmacht* (keadaan yang memaksa). Transportasi laut dibutuhkan sebagai alat untuk mengangkut barang, mengangkut penumpang maupun kegiatan lepas pantai di perairan laut Indonesia. Namun sangat disayangkan, beberapa tahun belakangan ini kapal-kapal yang digunakan untuk kegiatan tersebut merupakan kapal yang dimiliki oleh pihak asing. Hal tersebut dikarenakan perusahaan pelayaran dalam negeri belum mampu untuk membeli sendiri kapal yang digunakan sebagai kegiatan pelayaran. Perusahaan pelayaran dalam negeri lebih memilih untuk menyewa kapal asing daripada harus membeli kapal sendiri, sehingga mengalami kerugian yang cukup besar pada saat itu. Pemerintah melahirkan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran yang merupakan hasil dari proses perumusan kebijakan dalam administrasi publik. Lahirnya Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 merupakan awal lahirnya prinsip Asas *Cabotage* di Indonesia. Lahirnya prinsip Asas *Cabotage* tertuang dalam Undang-Undang Nomor 17



tahun 2008 pasal 8, yaitu: (1) Kegiatan angkutan laut dalam negeri dilakukan oleh perusahaan angkutan laut nasional dengan menggunakan kapal berbendera Indonesia serta diawaki oleh awak kapal berkewarganegaraan Indonesia. (2) Kapal asing dilarang mengangkut penumpang dan/atau barang antarpulau atau antarpelabuhan di wilayah perairan Indonesia.

Aturan yang bersifat nasional ditemui dalam KUHD Buku II BAB Va tentang pengangkutan barang. Undang-undang Nomor 21 Tahun 1992 jo Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran dan Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1992 Tentang Angkutan di Perairan karena pengangkutan barang melalui laut seringkali membutuhkan jasa pihak perantara dalam kelancaran arus barang dalam lalu lintas perniagaan baik dalam negeri maupun luar negeri mengingat dunia perdagangan membutuhkan sarana transportasi yang cepat dan menguntungkan. Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 mengatur tentang kewajiban dan tanggung jawab pengangkut apabila terjadi permasalahan seperti yang diatas.

Salah satu perusahaan yang bergerak di bidang jasa pengangkutan barang adalah PT Semen Padang. PT Semen Padang itu sendiri merupakan suatu perusahaan besar dimana hasil produksinya telah dipasarkan keluar daerah dan bahkan keluar negeri yang untuk perpindahan barangnya sendiri dibutuhkan jasa angkutan baik di darat maupun di laut. Hal ini membuat penulis tertarik untuk melakukan suatu penelitian mengenai pelaksanaan perjanjian pengangkutan semen padang dengan menggunakan jalur laut.

Dalam hal ini PT. Semen Padang melakukan perjanjian dengan si pengangkut untuk menyelenggarakan pengangkutan barang sampai ke tempat tujuan dengan selamat tanpa adanya penundaan pengiriman barang dan si pengirim membayar sejumlah uang sebagai upah pengangkutan sesuai dengan besarnya jumlah upah yang telah disepakati dalam perjanjian.



Sesuai dengan tujuan dari pengangkutan barang itu sendiri dimana pihak perusahaan dalam hal ini adalah PT. Semen Padang melakukan pengangkutan ke tempat tujuan dengan selamat tanpa ada yang kurang atau cacat dan si pengirim berkewajiban membayar upah angkutan. Dalam kenyataannya perjanjian pengangkutan barang mengalami kendala-kendala yang menimbulkan risiko dalam pelaksanaannya seperti barang yang akan dikirim hilang sebagian atau seluruhnya, terlambat sampai ke tempat tujuan yang mengakibatkan konsumen mengalami kerugian. Peristiwa itu dapat disebabkan oleh faktor internal yaitu dari pelaku usaha itu sendiri atau faktor eksternal seperti bencana alam. Oleh karena itu penulis mengangkat penelitian dengan judul **PELAKSANAAN PERJANJIAN PENGANGKUTAN SEMEN ANTARA PT. SEMEN PADANG DENGAN PT. INDOBARUNA BULK TRANSPORT MENGGUNAKAN KAPAL LAUT.**

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan diatas maka penulis dapat merumuskan tiga pokok permasalahan tentang perjanjian pengangkutan ini, yaitu:

1. Bagaimana proses lahirnya perjanjian pengangkutan semen antara PT. Semen Padang dengan PT. Indobaruna Bulk Transport
2. Bagaimana pelaksanaan perjanjian pengangkutan semen antara PT. Semen Padang dengan PT. Indobaruna Bulk Transport
3. Apa permasalahan yang timbul dalam proses perjanjian serta upaya penyelesaiannya

## **C. Tujuan Penelitian**

Berdasarkan pokok permasalahan yang penulis uraikan, penelitian ini bertujuan sebagai berikut :

- a. Untuk mengetahui bagaimana proses lahirnya perjanjian pengangkutan semen antara PT. Semen Padang dengan PT. Indobaruna Bulk Transport
- b. Untuk mengetahui bagaimana pelaksanaan perjanjian pengangkutan semen antara PT. Semen Padang dengan PT. Indobaruna Bulk Transport
- c. Untuk mengetahui permasalahan yang timbul dalam proses perjanjian serta upaya penyelesaiannya

#### **D. Manfaat Penelitian**

##### 1. Manfaat Teoritis

- a. Melatih kemampuan untuk melakukan penelitian secara ilmiah dan merumuskan hasil-hasil penelitian tersebut ke dalam bentuk tulisan.
- b. Menerapkan teori-teori yang telah diperoleh dari bangku perkuliahan dan menghubungkan dengan praktek di lapangan.
- c. Turut berpartisipasi dalam memperkaya tulisan-tulisan di bidang ilmu hukum sesuai dengan kemampuan penulis.

##### 2. Manfaat Praktis

Agar penelitian yang penulis lakukan dapat berguna bagi para pihak seperti masyarakat, penegak hukum, bagi pengirim barang, dan pengusaha pelayaran dalam melaksanakan tugasnya masing-masing.

#### **E. Metode Penelitian**

##### 1. Metode Pendekatan

Metode yang digunakan dalam penulisan ini adalah metode pendekatan yuridis sosiologis (empiris) yakni pendekatan terhadap masalah dengan melihat norma hukum

yang berlaku dihubungkan dengan fakta-fakta yang ada dari permasalahan yang akan penulis temui dalam penelitian.

Sedangkan tipe penelitian yang akan dipakai adalah tipe penelitian deskriptif yaitu tipe penelitian yang bertujuan menggambarkan suatu keadaan tertentu, dalam hal ini berkaitan dengan pelaksanaan perjanjian pengangkutan semen antara PT. Semen Padang dengan PT. Indobaruna Bulk Transport melalui laut.

## 2. Jenis Data

### 1. Data Sekunder

Data ini diperoleh melalui penelitian kepustakaan dan data ini merupakan data yang telah diolah, adapun bahan hukum yang digunakan adalah :

a. Bahan hukum primer, yaitu : Bahan hukum yang memiliki kekuatan hukum mengikat yang datanya sudah ada dan diperoleh melalui penelitian kepustakaan dalam hal ini berupa peraturan perundang-undangan serta ketentuan-ketentuan yang berkaitan dengan judul permasalahan yang dirumuskan. Dalam hal ini adalah Kitab Undang-undang Hukum Perdata (KUH Perdata), Kitab Undang-undang Hukum Dagang (KUHD), Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran.

b. Bahan hukum sekunder, yaitu : Bahan hukum yang erat kaitannya dengan bahan hukum primer dan dapat membantu menganalisa, memahami dan menjelaskan bahan hukum primer, antara lain : hasil hasil penelitian, karya tulis dari kalangan praktisi hukum dan teori serta pendapat para sarjana.

c. Bahan hukum tersier, yaitu : Bahan hukum yang dapat memberi informasi, petunjuk dan penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder seperti kamus-kamus hukum yang membantu menterjemahkan istilah-istilah hukum yang ada.



## 2. Data Primer

Data ini merupakan data yang diperoleh secara langsung oleh peneliti melalui penelitian yang dilakukan di lapangan dengan beberapa orang di lingkungan PT. Semen Padang dan data ini sama sekali belum terolah dan hanya dapat berupa hasil wawancara.

## 3. Populasi dan Sampel

### a. Populasi Penelitian

Populasi penelitian yaitu keseluruhan dari objek penelitian, yang menjadi populasi penelitian dalam penulisan ini adalah PT. Semen Padang.

### b. Sampel Penelitian

Pada PT. Semen Padang dilakukan penarikan sampel dengan menggunakan teknik *Non-Probability Sampling* dengan cara purposive sampling yaitu penarikan sampel berdasarkan tujuan penelitian dan atas dasar pertimbangan waktu dan biaya.

## 4. Metode Pengumpulan Data

### a. Studi Dokumen

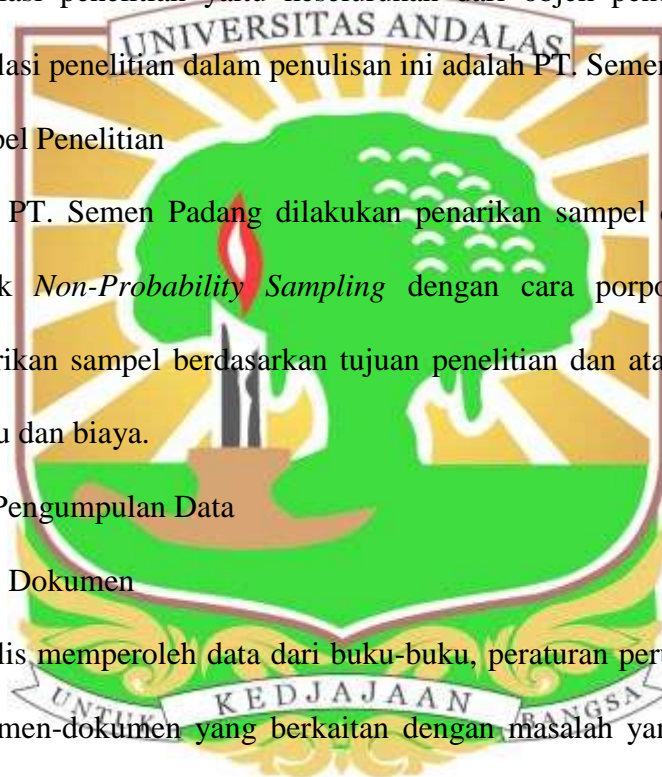
Penulis memperoleh data dari buku-buku, peraturan perundang-undangan dan dokumen-dokumen yang berkaitan dengan masalah yang akan diteliti untuk mengumpulkan data sekunder.

### b. Wawancara

Cara pengumpulan data dengan menanyakan langsung kepada narasumber untuk pengumpulan data primer.

## 5. Pengolahan Data

Data yang diperoleh setelah penelitian akan diolah melalui proses editing, yang dilakukan dengan meneliti kembali dan mengoreksi atau melakukan





pengecekan terhadap hasil penelitian yang penulis lakukan agar dapat dipertanggung jawabkan sesuai dengan kenyataan.

#### 6. Analisis Data

Setelah semua data terkumpul, baik data primer maupun data sekunder dilakukan analisis secara kualitatif, yaitu data yang diperoleh tersebut dikelompokkan serta dianalisis dengan cara menilai berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku sehingga menjawab permasalahan yang ada. Dengan demikian hasil yang didapat akan mampu memberikan jawaban tentang pelaksanaan perjanjian pengangkutan semen padang menggunakan kapal laut.

#### 7. Sifat Penelitian

Penelitian yang dilakukan bersifat deskriptif, yaitu penelitian yang mencoba menggambarkan keadaan karena tidak perlu diadakan perhitungan ataupun menggunakan angka-angka.

