

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Negara Indonesia sebagai salah satu negara berkembang yang memiliki tingkat kepadatan penduduk yang besar dan wilayah yang dimiliki begitu luas, dengan kegiatan perekonomian dan arus perpindahan orang dan barang yang terus meningkat. Tentunya pengembangan sarana dan prasarana transportasi sangat berperan penting sebagai penghubung wilayah menunjang, mendorong dan menggerakkan pembangunan nasional guna meningkatkan kesejahteraan rakyat.

Peranan pengangkutan mencakup hampir setiap aktivitas manusia dan dirasakan jelas oleh masyarakat dalam kehidupan sehari-hari. Menurut Apridar:

Pengangkutan berperan sebagai jembatan penghubung antara produsen dan konsumen serta juga sebagai barometer stabilitas harga. Bila pengangkutan berjalan dengan baik dan lancar maka dapat dijamin bahwa sektor ekonomi akan semakin baik dan stabil.¹

Sistem transportasi yang ideal adalah terselenggaranya transportasi massa yang tertib, aman, nyaman, teratur dan lancar. Dalam penyelenggaraan sistem transportasi massa yang ideal, penyelenggara transportasi mesti memperhatikan kondisi sarana dan prasarana lalu lintas, kondisi teknis kendaraan angkutan umum, disamping unsur lain seperti pengemudi, pelayanan penumpang, jaminan keselamatan, dan lingkungan yang

¹ Apridar, 2010, *Teori Ekonomi Sejarah dan Perkembangannya*, PT. Graha Ilmu, Yogyakarta, hlm 10.

mendukung. Mengingat apabila hal ini tidak dapat dikondisikan dan dilaksanakan sebagaimana mestinya, maka penumpang dalam memakai jasa angkutan umum akan merasa kurang nyaman dan khawatir akan keselamatannya dalam perjalanan

Lalu lintas sendiri dalam proses keberlangsungan kegiatan masyarakat sangat signifikan. Hal itu memang relevan dengan kehidupan sosial yang ada, karena sarana transportasi yang paling murah dan sederhana ada pada lalu lintas jalan raya di darat. Peraturan yang mengatur secara regulatif tentang lalu lintas sendiri di Indonesia tertuang dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan. Hal itu disebabkan memang kompleksnya permasalahan yang sering timbul dalam berlalu lintas.² Berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tersebut diharapkan dapat membantu memberikan kepastian hukum bagi pihak-pihak yang terkait baik secara langsung maupun tidak langsung dengan penyelenggaraan jasa angkutan tersebut, sehingga tidak ada pihak yang lari dari tanggung jawabnya.

Sebelum berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009, peraturan tentang lalu lintas dan angkutan jalan sebenarnya sudah cukup banyak dikeluarkan. Salah satunya adalah Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, dalam undang-undang tersebut diatur mengenai hak, kewajiban, serta tanggung jawab para penyedia jasa dan para pengguna jasa, dan tanggung jawab penyedia terhadap kerugian pihak ketiga sebagai akibat dari penyelenggaraan angkutan jalan. Dalam undang-

² Dandy Chris Ananta, 2020, Pertanggungjawaban Perdata Penerima Hak Utama Didahulukan Di Jalan Raya Terhadap Terjadinya Kecelakaan Lalu Lintas, <http://repository.untag-sby.ac.id/4397/6/JURNAL%20DANDY.pdf> diakses pada tanggal 3 November 2022.

undang ini juga diatur hal-hal yang bersifat pokok, namun yang bersifat teknis dan operasional diatur dalam peraturan pemerintah dan peraturan pelaksanaan lainnya.

Berbeda dengan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan yang tidak hanya mengatur mengenai hak, kewajiban, serta tanggung jawab para penyedia jasa dan pengguna jasa, akan tetapi dalam undang-undang ini mengenai hal-hal yang bersifat teknis operasional telah diatur secara tegas dan terperinci dengan maksud agar adanya kepastian hukum dalam pengaturannya sehingga tidak memerlukan lagi banyak peraturan pemerintah dan peraturan pelaksanaannya. Dengan berlakunya Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, maka Undang-Undang Nomor 14 Tahun 1992 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan dicabut dan dinyatakan tidak berlaku.

Berdasarkan ketentuan Pasal 234 ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 menyatakan bahwa pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/ atau perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/ atau pemilik barang dan/ atau pihak ketiga karena kelalaian pengemudi. Ketentuan aturan tersebut menjelaskan bahwa apabila terjadinya kecelakaan lalu lintas, pengemudilah yang bertanggung jawab secara pribadi untuk mengganti kerugian yang ditimbulkan karena kelalaian atau kesalahannya.

Pihak pemilik atau perusahaan dari kendaraan angkutan umum juga memiliki kewajiban yaitu mengikuti asuransi, guna meringankan beban dalam menghadapi kerugian, sesuai dengan Undang-Undang Nomor 22

Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, yang mengatakan bahwa:

Pasal 188

Perusahaan angkutan umum wajib mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang atau pengirim barang karena lalai dalam melaksanakan pelayanan angkutan.

Pasal 189

Perusahaan angkutan umum wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud dalam Pasal 188.

Pasal 237

- a. Perusahaan Angkutan Umum wajib mengikuti program asuransi kecelakaan sebagai wujud tanggung jawabnya atas jaminan asuransi bagi korban kecelakaan.
- b. Perusahaan Angkutan Umum wajib mengasuransikan orang yang dipekerjakan sebagai awak kendaraan.

Apabila perusahaan angkutan umum tidak mengikuti program asuransi kecelakaan sebagai wujud tanggung jawabnya sebagaimana yang dijelaskan, maka Perusahaan angkutan akan dikenakan sanksi. Hal ini telah diatur pada Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan, mengatakan bahwa :

Pasal 309

Setiap orang yang tidak mengasuransikan tanggung jawabnya untuk penggantian kerugian yang diderita oleh penumpang, pengirim barang, atau pihak ketiga sebagaimana dimaksud dalam Pasal 189 dipidana dengan pidana kurungan paling lama 6 (enam) bulan atau denda paling banyak Rp1.500.000,00 (satu juta lima ratus ribu rupiah).

Dalam hal penyelenggaraan pengangkutan di darat yang menggunakan kendaraan bermotor, bus umum sebagai sarana angkutan, kadang kala dalam melaksanakan tugas-tugasnya tak dapat menghindarkan diri dari hal-hal yang merugikan, Salah satu kecelakaan pengangkutan di darat yang dialami oleh PT MPM ialah kecelakaan di Jalan Raya Padang Panjang – Batusangkar Nagari Batipuh Baruah, Kecamatan Batipuh, Kabupaten Tanah Datar.

Kejadian tersebut terjadi pada 21 November 2022 yang melibatkan bus MPM dengan trus jenis Colt Diesel. Kejadian tersebut terjadi di area jalan tikungan, menurut kesaksian bahwa sebelum kejadian, sopir bus minta diambilkan korek apinya yang jatuh sembari menoleh ke arah bawah posisi kernet memungut pemantik rokok itu. Akibat dari kecelakaan tersebut, pihak pengemudi dan penumpang bus MPM mengalami luka-luka.³

Pada penyelenggaraan pengangkutan penumpang PT MPM berkewajiban untuk memberi keselamatan kepada penumpang sebagai konsumen sebagai pengguna jasa angkutan. Beberapa fakta yang dapat dikategorikan sebagai bentuk wanprestasi PT MPM adalah tidak memberikan keselamatan dan keamanan pengangkutan kepada penumpang yang berupa terjadinya kecelakaan angkutan yang mengakibatkan penumpang mengalami luka, cacat, kehilangan atau kerusakan barang milik penumpang.

Akibat terjadinya peristiwa tabrakan tersebut terhadap pihak yang melakukan perbuatan diwajibkan mempertanggungjawabkan secara pidana maupun perdata. Pertanggungjawaban secara Perdata, pada pokoknya berupa tuntutan ganti rugi materiil maupun immateriil dan korban atau keluarganya korban terhadap pelaku yang menimbulkan kecelakaan lalu lintas yang kerugian tersebut dan atau terhadap pihak lain yang ikut bertanggung jawab mengganti kerugian tersebut.

Kerugian materiil merupakan kerugian yang senyatanya diderita dan dapat dihitung jumlahnya berdasarkan nominal uang sehingga ketika tuntutan materiil dikabulkan dalam putusan hakim, maka penilaian dilakukan secara

³ Novitri Selvia, 22 November 2022, Tabrakan Dengan Bus, Truk Terguling <https://padek.jawapos.com/sumbar/padang-panjang/22/11/2022/tabrakan-dengan-bus-truk-terguling/>, diakses pada tanggal 02 Februari 2023.

objektif, misalnya biaya pengobatan dan perbaikan kendaraan atas kecelakaan lalu lintas dan lain sebagainya.⁴ Pada umumnya tuntutan ganti rugi materiil dapat berupa:

1. Menuntut sejumlah uang atas kerugian yang diderita;
2. Menuntut sejumlah uang paksa (*dwangson*);
3. Menuntut penyitaan barang-barang milik tergugat;
4. Menuntut untuk semua biaya perkara dibebankan kepada tergugat;
5. Menuntut agar Putusan Pengadilan dapat dilaksanakan lebih dahulu walaupun ada upaya hukum verzet ataupun banding dan kasasi.

Kerugian immateriil adalah kerugian dimana adanya suatu pelanggaran terhadap integritas pribadi, berupa kehilangan hak untuk menikmati hidup, misalnya luka-luka ataupun cacat tetap atau cacat seumur hidup dan sehingga tidak dapat dihitungkan berdasarkan uang.⁵ Umumnya tuntutan ganti rugi immateriil dalam kecelakaan lalu lintas, yang mendasarkan pada Pasal 1365 KUHPerdara tidaklah dapat mengharapkan bahwa besarnya kerugian akan ditentukan oleh Undang-Undang, karena telah menjadi yuridprudensi yang tetap dari Mahkamah Agung Indonesia dengan keputusan tanggal 23 Mei 1970, Nomor 610 K/Sip/1968 yang memuat pertimbangan antara lain sebagai berikut:

⁴ <https://kepaniteraan.mahkamahagung.go.id/index.php/peraturan/6-artikel/artikel-hakim-agung/1458-perluasan-ruang-lingkup-kerugian-immateriil>, diakses pada tanggal 17 November 2022.

⁵ Lestijono Warsito, 2009, Ganti Kerugian Akibat Perbuatan Melawan Hukum Dalam Kecelakaan Lalu Lintas. Universitas Islam Indonesia, Yogyakarta, hlm 90.

Meskipun tuntutan ganti rugi yang jumlahnya dianggap tidak pantas, sedangkan penggugat mutlak menuntut sejumlah itu, Hakim berwenang untuk menetapkan berapa sepantasnya harus dibayar.⁶

Untuk itu dalam tuntutan ganti rugi immateriil, penggugat biasanya menyerahkan kepada Hakim untuk memberikan putusan yang seadil-adilnya, berdasarkan hukum dan keadilan dengan memperhatikan asas kepantasan dan kewajaran. Namun dalam prakteknya sulit dan jarang sekali dilaksanakan, karena batasan orang yang dirugikan secara immateriil sulit dihitung dengan uang, akan tetapi ini sedapat mungkin dapat mengurangi beban hidup sehari-hari, disamping tidak terus menggantungkan kehidupannya pada orang lain.

Ganti rugi akibat kecelakaan lalu lintas secara hukum perdata juga dapat diajukan gugatan ganti kerugian oleh pihak yang dirugikan. Namun demikian terhadap penumpang dan pengguna jalan yang terlibat kecelakaan lalu lintas yang menimbulkan luka ringan, luka berat, hingga kematian mendapatkan perlindungan asuransi yang berupa santunan asuransi kecelakaan lalu lintas kepada pengguna jalan. Dasar hukum asuransi Jasa Raharja sampai saat ini Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang Umum dan Undang-Undang Nomor 34 tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan masih dikelola oleh PT (Persero) Asuransi Jasa Raharja.

Berdasarkan Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 *jo* Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965 tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang, menentukan bahwa korban yang berhak mendapatkan atas santunan yaitu:

⁶ *Ibid*, hlm 91.

1. Setiap penumpang sah alat angkutan penumpang umum yang mengalami kecelakaan diri, yang diakibatkan oleh penggunaan alat angkutan umum, selama penumpang yang bersangkutan berada dalam angkutan tersebut yaitu saat naik, dari tempat pemberangkatan sampai turun di tempat tujuan;
2. Penumpang mobil plat hitam, bagi penumpang mobil plat hitam yang mendapat izin resmi sebagai angkutan penumpang umum, seperti : mobil pariwisata, mobil sewa, dan lain-lain. Terjamin oleh Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 *jo* Peraturan Pemerintah Nomor 17 Tahun 1965;
3. Korban yang mayatnya tidak diketemukan, penyelesaian santunan bagi korban yang mayatnya tidak diketemukan dan atau hilang didasarkan kepada putusan Pengadilan Negeri.⁷

Adapun besaran santunan yang diberikan oleh PT Asuransi Jasa Raharja kepada korban yang mengalami kecelakaan terdapat dalam Undang-Undang Nomor 33 tahun 1964, ditetapkan berdasarkan peraturan Menteri keuangan RI Nomor: KEP. 15/PMK/010/2017, sebagai berikut:

1. Dalam hal korban meninggal Rp 50.000.000,00 (untuk angkutan umum melalui darat yaitu: bus umum, kereta api);
2. Biaya perawatan dan pengobatan dokter dengan jumlah sebanyak Rp 20.000.000,00 (untuk angkutan umum melalui darat yaitu: bus umum, kereta api);
3. Santunan cacat tetap untuk korban yang menderita cacat tetap menurut ketetapan dokter yang merawat sesuai presentase yang ditentukan dalam peraturan dan di dalam Undang-Undang Nomor 33 tahun 1964 setinggi-tingginya Rp 50.000.000,00 (untuk angkutan umum melalui darat: bus umum, kereta api);
4. Biaya penguburan bagi korban yang tidak mempunyai ahli waris sebagaimana dimaksud dalam PP Nomor 17 tahun 1965 sebesar Rp 4.000.000,00;
5. Manfaat tambahan penggantian biaya P3K Rp 1.000.000,- dan manfaat biaya tambahan penggantian biaya ambulans.⁸

Dalam penyelenggaraan pengangkutan, perusahaan angkutan umum sebagai penyelenggara pengangkutan diwajibkan untuk mengikuti program asuransi kecelakaan sebagai wujud tanggung jawabnya atas jaminan asuransi

⁷ <https://www.jasaraharja.co.id/page/detail/lingkup-jaminan> diakses pada 17 November 2022.

⁸ *Ibid.*

bagi korban kecelakaan dan juga mengasuransikan kecelakaan penumpang.

Menurut H.M.N., Purwosutjipto:

Penumpang angkutan tersebut harus membayar iuran (premi) kepada perusahaan pertanggungan yang ditunjuk oleh pemerintah. Iuran (premi) itu dikumpulkan melalui perusahaan angkutan umum yang bersangkutan dengan cara menambahkan iuran itu pada uang angkutan.⁹

Penumpang yang sudah dibayarkan kerugiannya oleh pihak asuransi masih berhak untuk menuntut ganti rugi, karena penumpang merupakan tanggung jawab perusahaan angkutan umum sesuai dengan perjanjian pengangkutan.

Menurut H.M.N Purwosutjipto:

Pembayaran ganti kerugian pertanggungan berdasarkan PP-17/65 ini tidak mengurangi tanggung jawab pengangkut, jadi penumpang sesudah menerima uang santunan dari asuransi Jasa Raharja masih berhak untuk menuntut ganti kerugian kepada pengangkut, bila ada alasan untuk itu.¹⁰

Akan tetapi, dalam penyelenggaraan pengangkutan masih adanya perusahaan angkutan umum yang lepas tanggung jawab setelah korban menerima santunan asuransi sehingga ganti rugi yang diberikan kepada korban tidak sesuai dengan kerugian yang diderita korban.

Menyadari bahwa dalam pelaksanaan pengangkutan banyak mengandung resiko, seperti kecelakaan maupun hal lainnya yang dapat merugikan pihak-pihak terkait dengan pelaksanaan pengangkutan tersebut. Maka penulis tertarik untuk mengkaji mengenai bagaimana tanggung jawab pemilik kendaraan angkutan umum yang dalam hal ini dijadikan skripsi

⁹ H.M.N. Purwosutjipto, 1984, *Pengertian Pokok Hukum Dagang Indonesia Jilid III*, Djambatan, Jakarta, hlm 63.

¹⁰ *Ibid*, hlm 68.

dengan judul **“TANGGUNG JAWAB PT MUTIA PUTRI MULIA ATAS KERUGIAN PENUMPANG YANG DITIMBULKAN AKIBAT KECELAKAAN LALU LINTAS”**

B. Perumusan Masalah

1. Bagaimana tanggung jawab PT Mutia Putri Mulia atas kerugian penumpang yang ditimbulkan akibat kecelakaan lalu lintas?
2. Bagaimana prosedur ganti rugi dari PT Mutia Putri Mulia terhadap kerugian penumpang angkutan yang ditimbulkan akibat kecelakaan lalu lintas?
3. Bagaimana kendala yang dialami PT Mutia Putri Mulia dalam pembayaran ganti rugi terhadap kerugian penumpang?

C. Tujuan Penelitian

Penulisan ini secara umum bertujuan untuk memenuhi kewajiban sebagai mahasiswa fakultas hukum yang akan menyelesaikan pendidikan, guna memperoleh gelar Sarjana Hukum. Berdasarkan rumusan masalah yang telah penulis uraikan diatas, maka tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Mengetahui dan memahami bentuk pertanggungjawaban pihak pemilik kendaraan angkutan umum PT Mutia Putri Mulia terhadap kerugian yang ditimbulkan akibat kecelakaan lalu lintas.
2. Mengetahui dan memahami bagaimana prosedur ganti rugi dari pemilik kendaraan angkutan umum PT Mutia Putri Mulia terhadap kerugian penumpang angkutan yang ditimbulkan akibat kecelakaan lalu lintas.
3. Mengetahui dan memahami kendala yang dialami PT Mutia Putri Mulia dalam pembayaran ganti rugi terhadap kerugian penumpang.

D. Manfaat Penelitian

1. Manfaat Teoritis

Dapat memberikan sumbangan pemikiran guna mengembangkan pengetahuan hukum keperdataan, khususnya dalam hal tanggung jawab perusahaan angkutan umum atas kerugian yang ditimbulkan akibat kecelakaan lalu lintas serta pihak korban yang terkait khususnya PT Mutia Putri Mulia.

2. Manfaat Praktis

Manfaat penelitian ini diharapkan dapat memberikan jawaban atas permasalahan yang diteliti dan sekaligus memperkenalkan kepada pembaca yang dalam praktiknya menghadapi permasalahan terkait dengan tanggung jawab pemilik PT Mutia Putri Mulia atas kerugian penumpang yang ditimbulkan akibat kecelakaan lalu lintas.

E. Metode Penelitian

1. Pendekatan Masalah

Pendekatan ini untuk menemukan solusi dari permasalahan yang telah dipaparkan sebelumnya. Penulis pada penelitian ini menggunakan metode pendekatan yuridis empiris yaitu merupakan pendekatan yang dilakukan dengan menggunakan bahan kepustakaan atau sekunder sebagai data awalnya kemudian dilanjutkan dengan data primer atau data lapangan, khusus mengenai pelaksanaan jaminan keselamatan penumpang jasa kendaraan angkutan umum.¹¹

2. Sifat Penelitian

¹¹ Amirudin dan Zainal Asikin, 2004, *Pengantar Metode Penelitian Hukum*, PT Raja Grafindo, Jakarta, hlm 133.

Penelitian bersifat deskriptif analitis yaitu penelitian yang mendeskripsikan, menggambarkan dan mengulas mengenai objek penelitian ini, dalam hal tanggung jawab pemilik kendaraan angkutan umum PT Mutia Putri Mulia atas kerugian penumpang yang ditimbulkan akibat kecelakaan lalu lintas.

3. Sumber Data dan Jenis Data

Sumber data dari penelitian ini menggunakan buku-buku dan undang-undang terkait. Penulis memperoleh bahan kepustakaan:

- a. Perpustakaan Universitas Andalas;
- b. Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Andalas;
- c. Buku-buku serta bahan kuliah yang dimiliki penulis.

Jenis data yang digunakan dalam penelitian ini, yaitu:

- a. Data sekunder

Data Penunjang dari data primer yang telah diperoleh dari bahan-bahan literatur atau bahan yang didapat melalui penelitian kepustakaan untuk mendapatkan pengetahuan teoritis dalam penyusunan penulisan:

- 1) Bahan hukum primer

Bahan hukum primer merupakan peraturan perundang-undangan yang terdiri:

- a) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata;
- b) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan;

- c) Undang-Undang Nomor 33 Tahun 1964 tentang Dana Pertanggungjawaban Wajib Kecelakaan Penumpang;
- d) Undang-Undang Nomor 34 Tahun 1964 tentang Dana Kecelakaan Lalu Lintas Jalan Umum.

2) Bahan hukum sekunder

Bahan hukum sekunder yang digunakan terdiri atas:

- a) Buku yang ditulis oleh para ahli;
- b) Karya ilmiah para ahli;
- c) Doktrin-doktrin.

3) Bahan hukum tersier

Bahan hukum yang memberikan petunjuk maupun penjelasan terhadap bahan hukum primer dan bahan hukum sekunder, yang berasal dari kamus, ensiklopedia, majalah, surat kabar, dan sebagainya.¹²

b. Data primer

Data yang diperoleh langsung dari lapangan yaitu data dari PT Mutia Putri Mulia. Data diperoleh melalui wawancara yang dilakukan dengan responden yang diawali dengan pembuatan daftar pertanyaan selanjutnya pencatatan dari hasil wawancara tersebut.

4. Teknik pengumpulan data

Teknik pengumpulan data yang akan peneliti digunakan adalah:

¹² Galang Taufani Suteki, 2018, *Metodologi Penelitian Hukum (Filsafat, Teori, Dan Praktik)*, Raja Grafindo, Jakarta, hlm 218.

a. Studi kepustakaan

Studi kepustakaan merupakan suatu bentuk pengumpulan data lewat membaca buku literatur, mengumpulkan, membaca berbagai dokumen yang berhubungan dengan objek penelitian, dan mengutip dari kata sekunder yang meliputi peraturan perundang-undangan, dokumen, dan bahan-bahan kepustakaan lain dari beberapa buku-buku referensi, artikel-artikel dari beberapa jurnal, arsip, hasil penelitian ilmiah, peraturan perundang-undangan, laporan, teori-teori, media massa seperti koran, internet dan bahan-bahan kepustakaan lainnya yang relevan dengan masalah yang sedang diteliti.

b. Wawancara

Wawancara merupakan suatu situasi dimana pewawancara mengajukan pertanyaan-pertanyaan yang dirancang untuk memperoleh jawaban-jawaban relevan dengan masalah penelitian kepada seseorang, dan bisa juga memungkinkan timbulnya pertanyaan baru secara spontan sebagai reaksi atas jawaban narasumber. Pada teknik wawancara ini penulis melakukan komunikasi langsung dengan pihak terkait yakni terhadap PT Mutia Putri Mulia.

5. Teknik Pengolahan Data

a. Pengolahan data

Pada penelitian ini, data yang diperoleh akan diolah dengan Langkah sebagai berikut: Pertama, Editing, yaitu penulisan kembali

terhadap bahan hukum yang diperoleh sehingga kelengkapan dapat dilengkapi apabila ditemukan bahan hukum yang belum lengkap serta memformulasikan bahan hukum yang peneliti temukan ke dalam kalimat yang sederhana. Kedua, Sistematis, yaitu peneliti melakukan seleksi terhadap bahan hukum, kemudian melakukan klasifikasi menurut penggolongan bahan hukum dan Menyusun data hasil penelitian tersebut secara sistematis yang dilakukan secara logis, artinya ada hubungan dan keterkaitan antara bahan hukum satu dengan bahan hukum lain. Ketiga, Deskripsi, yaitu peneliti menggambarkan hasil penelitian berdasarkan bahan hukum yang diperoleh kemudian menganalisisnya.¹³

b. Analisis data

Semua data yang telah dikumpulkan dianalisis secara kualitatif, yakni Analisa data dengan cara menganalisa, menafsirkan, menarik kesimpulan dan menuangkannya dalam bentuk kalimat-kalimat, kemudian keseluruhan data yang diperoleh dari penelitian itu dikelompokkan dan diseleksi menurut kualitas dan kebenarannya. Analisis itu akan dihubungkan dengan teori-teori yang diperoleh dari studi kepustakaan, peraturan perundang-undangan dan pendapat para ahli sehingga diharapkan memberikan solusi dan jawaban atas permasalahan dalam penelitian ini.

¹³ Bachtiar, 2018, Metode Penelitian Hukum, Unpam Press, Pamulang, hlm 158.