

BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Manusia sebagai makhluk sosial saling membutuhkan dan berhubungan dengan manusia lainnya.¹ Manusia sebagai makhluk sosial tentunya mempunyai kebutuhan hidup yang harus dipenuhinya salah satunya kebutuhan ekonomi. Ekonomi merupakan aktifitas kegiatan manusia di muka bumi ini, sehingga kemudian timbul motif ekonomi, yaitu keinginan seseorang untuk dapat memenuhi kebutuhan hidupnya.² Dalam sistem sosial ekonomi dan budaya masyarakat Indonesia untuk bisa mempertahankan kelangsungan hidupnya ia harus selalu berusaha dan bekerja keras. Manusia tidak pernah puas dengan apa yang telah mereka peroleh. Manusia (masyarakat) sebagai makhluk sosial mempunyai ciri khas tersendiri antara lain adalah rasa kekeluargaan, gotong royong, serta musyawarah untuk mufakat.

Tujuan perekonomian nasional untuk tercapainya kesejahteraan sosial bagi seluruh rakyat Indonesia. Pada pembukaan UUD 1945 tercantum salah satu tujuan negara Indonesia yaitu untuk memajukan kesejahteraan umum. Pokok-pokok pikiran yang terkandung didalamnya menjiwai batang tubuh UUD 1945 maka tujuan ini dijabarkan dalam pasal-pasal nya. Di antara pasal-pasal tersebut yang paling pokok dan

¹ Tuti Khairani Harahap, *Ruang Lingkup Ilmu Hukum*, Sukoharjo : Tahta Media, hlm 2.

² Nasution, M. Y., 2022, *Konsep Manusia Dalam Ekonomi Islam*. AT-TIJARAH, 4(2), 176-188.

mendasari usaha-usaha pembangunan di bidang ekonomi adalah pasal 33 UUD 1945.

Sebagai suatu dasar atau landasan yang kuat bagi pemerintah untuk membantu mendorong dan melindungi pertumbuhan dan perkembangan gerakan perekonomian Indonesia.

Pada pasal 33 ayat (1) UUD 1945 disebutkan :

"Perekonomian disusun sebagai usaha bersama berdasar atas asas kekeluargaan."

menyatakan bahwa perekonomian Indonesia disusun sebagai usaha bersama berdasarkan atas asas kekeluargaan. Berdasarkan pasal tersebut dapat diketahui bahwa dasar perekonomian Indonesia harus mencerminkan ketentuan-ketentuan sebagai lazimnya di dalam kehidupan suatu keluarga. Melihat dari prinsip hidup dari suatu keluarga bahwa segala sesuatu yang dikerjakan secara bersama-sama adalah ditujukan untuk kepentingan bersama seluruh anggota keluarga, bukan kemakmuran orang perorangan. Bentuk usaha yang sesuai dengan prinsip keluarga tersebut adalah koperasi.

UUD 1945 hanya mencantumkan hal-hal pokok saja mengenai perkoperasian, maka dirasa perlu untuk dibuat peraturan perundang-undangan. Berkaitan dengan hal tersebut, pemerintah telah membuat Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1992 Tentang Perkoperasian. Pasal 1 ayat (1) disebutkan:

"Koperasi adalah badan usaha yang beranggotakan orang-seorang atau badan hukum Koperasi dengan melandaskan kegiatannya berdasarkan prinsip Koperasi sekaligus sebagai gerakan ekonomi rakyat yang berdasar atas asas kekeluargaan."

Dalam Pasal 3 Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1992 Tentang Perkoperasian, juga disebutkan:

“Koperasi bertujuan memajukan kesejahteraan anggota pada khususnya dan masyarakat pada umumnya serta ikut membangun tatanan perekonomian nasional dalam rangka mewujudkan masyarakat yang maju, adil, dan makmur berlandaskan Pancasila dan Undang-Undang Dasar 1945.”

Koperasi dapat bergerak dibidang usaha seperti: koperasi simpan pinjam, koperasi desa, koperasi industri, koperasi unit desa dan lain sebagainya. Koperasi sendiri juga bergerak dibidang layanan pengangkutan, pengiriman dan logistik yang bertujuan untuk memenuhi kebutuhan anggotanya dan masyarakat secara umum. Dalam bidang ini, koperasi berperan sebagai penyedia layanan transportasi yang andal, efisien, dan terjangkau, baik untuk pengangkutan barang dari pelabuhan ataupun dari tempat produksi tersebut. Selain itu, koperasi juga mengedepankan prinsip kebersamaan dan gotong royong, sehingga setiap keuntungan yang diperoleh akan dikembalikan untuk meningkatkan kesejahteraan anggota dan keberlanjutan usaha.

Pengangkutan adalah perjanjian timbal balik antara pengangkut dengan pengirim, dimana pengangkut mengikatkan diri untuk menyelenggarakan pengangkutan barang dan/atau orang dari suatu tempat ke tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan pengirim mengikatkan diri untuk membayar uang angkutan.³ Pengangkutan secara umum adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan. Pengangkutan dapat

³ Purwosutjipto, HMN, 2003, *Pengertian Pokok-Pokok Hukum Dagang Indonesia 3: Hukum Pengangkutan*, Penerbit Djambatan, Jakarta, hlm. 6.

dilakukan melalui berbagai cara, seperti transportasi darat, laut, atau udara. Fungsi pengangkutan ialah memindahkan barang atau orang dari suatu tempat ke tempat yang lain dengan maksud untuk meningkatkan daya guna dan nilai. Pengangkutan sebagai alat fisik merupakan bidang yang sangat vital dalam kehidupan masyarakat.

Sifat dari perjanjian pengangkutan adalah perjanjian timbal balik, artinya masing-masing pihak mempunyai kewajiban-kewajiban sendiri-sendiri. Pihak pengangkut berkewajiban untuk menyelenggarakan pengangkutan orang dari suatu tempat tujuan tertentu dengan selamat, sedangkan penumpang berkewajiban untuk membayar uang angkutan.⁴ Perpindahan orang dari suatu tempat ke tempat yang lain yang diselenggarakan dengan pengangkutan tersebut harus dilakukan dengan memenuhi beberapa ketentuan yang tidak dapat ditinggalkan, yaitu harus diselenggarakan dengan aman, selamat, cepat, tidak ada perubahan bentuk tempat dan waktunya. Kumpulan berbagai peraturan itulah yang dikenal dengan hukum pengangkutan.⁵

Dalam suatu perjanjian yang dilakukan tentunya menimbulkan tanggung jawab terhadap pengangkutan yang terletak pada keselamatan dan keamanan dari muatan yang diangkutnya berdasarkan perjanjian tersebut, terutama pada saat selama proses pengangkutan itu terjadi, sebagaimana tercantum dalam Pasal 468 Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) mengatur tentang:

⁴ Zainal Asikin. "Hukum Dagang". Raja Grafindo Persada, Jakarta, 2012. hlm. 153

⁵ *Ibid*, hlm. 154

“Perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkutan untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya.”

Pengusaha pengangkutan (*transport sordeenemer*) atas keselamatan barang, keterlambatan datangnya barang, baik kerusakan dan kehilangan barang yang diangkut, dengan demikian posisi pengusaha pengangkutan sama dengan pengangkutan yang dimaksud dalam Pasal 91 KUHD yaitu: “berkedudukan hukum pengusaha pengangkutan sama dengan pengangkut.”⁶

Perjanjian pengangkutan yang dibuat secara sah mengikat kedua pihak yaitu pihak pengangkut dengan pihak pengirim. Antara kedua belah pihak tercipta hubungan kewajiban dan hak yang di realisasikan melalui proses penyelenggaraan pengangkutan dan biaya bayaran angkutan. Perjanjian pengangkutan yang dibuat secara sah mengikat kedua pihak yaitu pihak pengangkut dengan pihak pengirim. Antara kedua belah pihak tercipta hubungan kewajiban dan hak yang di realisasikan melalui proses penyelenggaraan pengangkutan dan biaya bayaran angkutan.

Pihak perusahaan pengangkutan yang melakukan perbuatan melawan hukum mempunyai kewajiban untuk membayar ganti kerugian yang timbul akibat dari perbuatan tersebut, sedangkan pihak yang dirugikan berhak untuk menggugat ganti kerugian dari pihak yang melakukan perbuatan tersebut. Sepertinya halnya dalam peristiwa pengangkutan apabila terjadi kelalaian yang dilakukan oleh karyawan, pengemudi kendaraan (pengantar barang kiriman), sehingga menimbulkan

⁶ Soegijatna Tjakranegara, Hukum pengangkutan barang dan penumpang, PT rineka cipta, Jakarta 1995, hlm.75.

kerugian kepada pemakai jasa maka perusahaan juga bertanggung jawab atas semua kerugian yang timbul dalam peristiwa pengangkutan tersebut, sebagaimana diatur dalam Pasal 1367 KUH Perdata yang berbunyi :

“bahwa seseorang tidak hanya bertanggung jawab atas kerugian yang disebabkan perbuatannya sendiri melainkan juga atas kerugian yang disebabkan perbuatan orang-orang yang menjadi tanggungannya atau disebabkan barang-barang yang berada dibawah pengawasannya”.

Di dalam Pasal 191 UU Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan juga disebutkan bahwa “Perusahaan Angkutan Umum bertanggung jawab atas kerugian yang diakibatkan oleh segala perbuatan orang yang dipekerjakan dalam kegiatan penyelenggaraan angkutan”.

Namun terdapat juga pengaturan lain tentang tanggung jawab pengangkutan di dalam Kitab Undang-undang hukum dagang terdapat dalam Pasal 468 KUHD disebutkan:

“Perjanjian pengangkutan mewajibkan pengangkut untuk menjaga keselamatan barang yang harus diangkut dari saat penerimaan sampai saat penyerahannya”.

Pasal 477 KUHD juga menyatakan bahwa pengangkut bertanggung jawab, yang berbunyi:

“Pengangkut bertanggung jawab untuk kerugian yang disebabkan oleh penyerahan barang yang terlambat, kecuali bila ia membuktikan, bahwa keterlambatan itu adalah akibat suatu kejadian yang selayaknya tidak dapat dicegah atau dihindarinya.”

Berdasarkan bahwa dasar hukum diatas sudah cukup jelas bahwa terdapat pengaturan tentang tanggung jawab koperasi pengangkutan, Banyaknya permasalahan yang terjadi pada koperasi ini yang tidak sesuai dengan pengaturan yang sudah ada, pada kenyataan di lapangan koperasi ini tetap berjalan dan masih melakukan aktivitas seperti biasa, dalam hal

ini, tentunya akan menyebabkan suatu permasalahan hukum mengenai pengaturan yang sudah ada.

Koperasi ini masih banyak memberikan perizinan mengenai operasi kendaran yang menjadi alat transportasi angkutan yang membawa barang berjenis pupuk, bahkan koperasi tidak melakukan pengawasan yang semestinya dan juga masih banyak terdapat transportasi yang sudah tidak layak lagi untuk beroperasi dalam membawa angkutan barang, baik karena faktor usia kendaraan yang sudah tua, kondisi mesin yang sering mengalami kerusakan, maupun kurangnya perawatan yang memadai. Hal ini tidak hanya menghambat kelancaran distribusi barang, tetapi juga meningkatkan risiko kecelakaan serta menyebabkan efisiensi operasional menurun.

Sangat perlunya pengawasan koperasi dalam hal ini melakukan pengecekan seluruh transportasi yang akan melakukan aktivitas natinya. Dalam operasional transportasi angkutan barang, sering kali terjadi kecelakaan yang disebabkan oleh kendaraan yang membawa muatan melebihi kapasitas yang telah ditentukan. Kelebihan muatan ini dapat mengakibatkan berbagai risiko, seperti berkurangnya stabilitas kendaraan, meningkatnya tekanan pada sistem pengereman, serta berkurangnya kemampuan manuver, terutama saat melewati tikungan tajam atau jalan menurun.

Beban berlebih juga mempercepat kerusakan komponen kendaraan, seperti ban dan suspensi, yang dapat meningkatkan kemungkinan terjadinya kegagalan teknis di tengah perjalanan. Tidak hanya

membahayakan pengemudi dan kendaraan itu sendiri, kecelakaan akibat angkutan barang yang melebihi kapasitas juga berpotensi merugikan pengguna jalan lain dan merusak infrastruktur jalan akibat tekanan berlebihan. Hal ini pernah terjadi di kelurahan teluk bayur yang mana di saat angkutan barang ini melintas dengan muatan yang berlebihan sehingga muatan tersebut terjatuh dan terjadi kecelakaan.

Salah satu koperasi pengangkutan barang di Pelabuhan Teluk Bayur mengalami permasalahan dengan salah satu pengguna jasa, yaitu sebuah perusahaan industri. Perusahaan tersebut menggunakan jasa koperasi untuk mengangkut bahan kimia (pupuk) dalam jumlah besar ke berbagai daerah. Dalam salah satu pengiriman, terjadi keterlambatan yang cukup signifikan akibat kerusakan teknis pada truk pengangkut, sehingga barang yang diangkut mengalami penurunan kualitas dan sebagian tidak layak jual.

Pihak perusahaan distributor mengajukan keluhan kepada koperasi pengangkutan, menuntut pertanggungjawaban atas kerugian yang dialami. Mereka berargumen bahwa koperasi seharusnya memastikan armada mereka dalam kondisi prima sebelum beroperasi. Di sisi lain, pihak koperasi mengklaim bahwa kerusakan kendaraan merupakan kejadian tak terduga dan mereka sudah berusaha mencari solusi dengan mengganti kendaraan, meskipun proses pergantian memakan waktu lama.

Kecelakaan akibat angkutan barang yang melebihi kapasitas muatan merupakan masalah yang berpotensi akan terjadi, terutama di pelabuhan besar seperti Teluk Bayur yang menjadi pusat distribusi logistik.

Penelitian ini bertujuan untuk memahami sejauh mana tanggung jawab Koperasi Angkutan Barang Pelabuhan (KOPANBAPEL) dalam mencegah serta menangani kecelakaan yang terjadi akibat pelanggaran batas muatan. Dalam dunia transportasi, terdapat berbagai regulasi yang mengatur batas maksimal muatan kendaraan guna menjaga keselamatan di jalan.

Dalam praktiknya, sering kali terjadi pelanggaran akibat tekanan ekonomi maupun kurangnya pengawasan. Penelitian ini diharapkan dapat mengungkap bagaimana koperasi sebagai penyedia jasa angkutan bertanggung jawab atas kepatuhan terhadap regulasi yang berlaku. Kecelakaan akibat kelebihan muatan tidak hanya menyebabkan kerugian materiil, tetapi juga dapat menimbulkan korban jiwa, kerusakan infrastruktur, serta gangguan terhadap rantai distribusi barang. Oleh karena itu, penelitian ini akan memberikan wawasan mengenai dampak yang ditimbulkan serta bagaimana tanggung jawab koperasi dalam meminimalisir risiko tersebut.

Berdasarkan fakta yang ada di lapangan diatas maka dari itu penulis tertarik untuk melakukan penelitian berbentuk tulisan dengan judul **“TANGGUNG JAWAB KOPERASI ANGKUTAN BARANG PELABUHAN TELUK BAYUR (KOPANBAPEL) TERHADAP KECELAKAAN ANGKUTAN BARANG YANG MELEBIHI MUATAN”**.

B. Rumusan Masalah

1. Bagaimana Tanggung Jawab Koperasi Terhadap Kecelakaan yang Disebabkan oleh Muatan yang Melebihi Kapasitas Kendaraan Angkut?
2. Bagaimana Upaya yang Dilakukan oleh Koperasi untuk Mencegah Terjadinya Kecelakaan Akibat Muatan Berlebih?

C. Tujuan Penelitian

1. Untuk mengetahui tanggung jawab Koperasi Terhadap Kecelakaan yang Disebabkan oleh Muatan yang Melebihi Kapasitas Kendaraan Angkut.
2. Untuk mengetahui upaya yang Dilakukan oleh Koperasi untuk Mencegah Terjadinya Kecelakaan Akibat Muatan Berlebih.

D. Manfaat Penelitian

Penelitian ini diharapkan mempunyai kegunaan dan manfaat sebagai berikut :

1. Manfaat Teoritis
 - a. Penulis berharap penelitian ini memberikan kontribusi dalam perkembangan ilmu hukum, terutama tentang bentuk tanggung jawab khususnya tanggung jawab koperasi terhadap angkutan barang yang melebihi muatan.
 - b. Memberikan manfaat bagi kalangan akademis dan masyarakat pada umumnya untuk memberikan informasi dan pedoman dalam permasalahan terhadap angkutan barang yang melebihi muatan.
2. Manfaat Praktis
 - a. Diharapkan Koperasi angkutan barang pelabuhan teluk bayur

(KOPANBAPEL) dapat memberikan tanggung jawab terhadap terjadi angkutan barang yang melebihi muatan sesuai dengan UU dan Peraturan yang berlaku.

- b. Diharapkan kepada koperasi dapat memahami terkait perjanjian pengangkutan yang sesuai dengan UU dan Peraturan yang berlaku.

E. Metode Penelitian

Menurut Koentjaraningrat, metode ilmiah dari suatu ilmu pengetahuan adalah:

“segala cara untuk mencakup ilmu untuk sampai kepada kesatuan pengetahuan. Tanpa metode ilmiah, ilmu pengetahuan tidak akan menjadi ilmu yang sebenarnya, melainkan hanya kumpulan pengetahuan tentang berbagai gejala yang tidak disadari hubungannya antara satu dengan lainnya”.⁷

Selanjutnya Ade Saptomo menyatakan bahwa: “metode pada hakikatnya bermakna memberikan pedoman dan/atau acuan tentang bagaimana cara seseorang mempelajari, menganalisis, dan memahami hukum sehingga sampai pada kesimpulan yang relatif benar dan komprehensif”.⁸

Untuk memperoleh data yang konkret sebagai bahan dalam penulisan ini, maka metode yang akan dilakukan adalah:

1. Pendekatan Penelitian

⁷ Koentjaraningrat, 1974, *Pengantar Antropologi*, Aksara Baru, Jakarta, hlm. 37.

⁸ Ade Saptomo, 2007, *Pokok-Pokok Metode Penelitian Hukum*, Unesa University Press, Surabaya, hlm. 59.

Penelitian ini menggunakan metode pendekatan masalah yang dilakukan secara yuridis empiris, atau disebut dengan penelitian lapangan yaitu mengkaji ketentuan hukum yang berlaku serta apa yang terjadi dalam kenyataannya di masyarakat. Suharsimi Arikunto menyatakan bahwa :“penelitian empiris adalah penelitian yang dilakukan terhadap keadaan sebenarnya atau keadaan nyata yang terjadi di masyarakat dengan maksud untuk mengetahui dan menemukan fakta-fakta dan data yang dibutuhkan, setelah data yang dibutuhkan terkumpul kemudian menuju kepada identifikasi masalah yang pada akhirnya menuju pada penyelesaian masalah”.⁹

2. Sifat Penelitian

Sifat penelitian ini adalah deskriptif, yakni suatu penelitian yang memiliki tujuan untuk memberikan gambaran secara analitis mengenai permasalahan-permasalahan yang penulis angkat berdasarkan dengan data yang diperoleh.

3. Sumber dan Jenis Data

a. Sumber Data

Sumber data yang digunakan dalam penelitian ini adalah :

1) Penelitian Kepustakaan (*Library Research*)

Penelitian kepustakaan yaitu jenis penelitian yang dilakukan dengan membaca buku-buku dan sumber data lainnya untuk mengumpulkan data dari berbagai literatur, baik perpustakaan maupun di tempat-tempat lain :

⁹ Suharsimi Arikunto, 2012, *Prosedur Penelitian Suatu Pendekatan Pokok*, Rineka Cipta, Jakarta, hlm 126

- a) Perpustakaan Kota Padang
- b) Perpustakaan Universitas Andalas
- c) Perpustakaan Fakultas Hukum Universitas Andalas
- d) Milik Pribadi Penulis
- e) Website Internet.

2) Penelitian Lapangan (*Field Research*)

Penelitian lapangan dalam penelitian ini dilakukan dengan mengunjungi dan mewawancarai secara langsung maupun via online dengan pihak-pihak yang berkaitan dengan tanggung jawab jasa angkutan umum terhadap penumpang yang mengalami kerugian akibat kecelakaan.

b. Jenis Data

1) Data Sekunder

Data sekunder adalah data yang diperoleh dari buku-buku sebagai data pelengkap sumber data primer, berupa buku-buku atau literatur yang berkaitan dengan pengangkutan terutama pada pengangkutan orang jalur darat, data sekunder meliputi:

a) Bahan Hukum Primer

Menurut Peter Mahmud Marzuki bahan hukum primer merupakan: “bahan hukum yang bersifat autoritatif artinya memiliki otoritas”¹⁰ Bahan-bahan hukum primer ini berasal dari peraturan perundang-

¹⁰ Peter Mahmud Marzuki, 2011, *Penelitian Hukum*, Kencana, Jakarta, hlm 141

undangan, catatan-catatan resmi risalah dalam pembuatan perundang- undangan dan putusan-putusan hakim. Bahan hukum primer yang digunakan dalam penelitian ini antara lain:

(1) Undang-Undang Negara Republik Indonesia Tahun 1945

(2) Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

(KUHPerdata)

(3) Kitab Undang-Undang Hukum Dagang

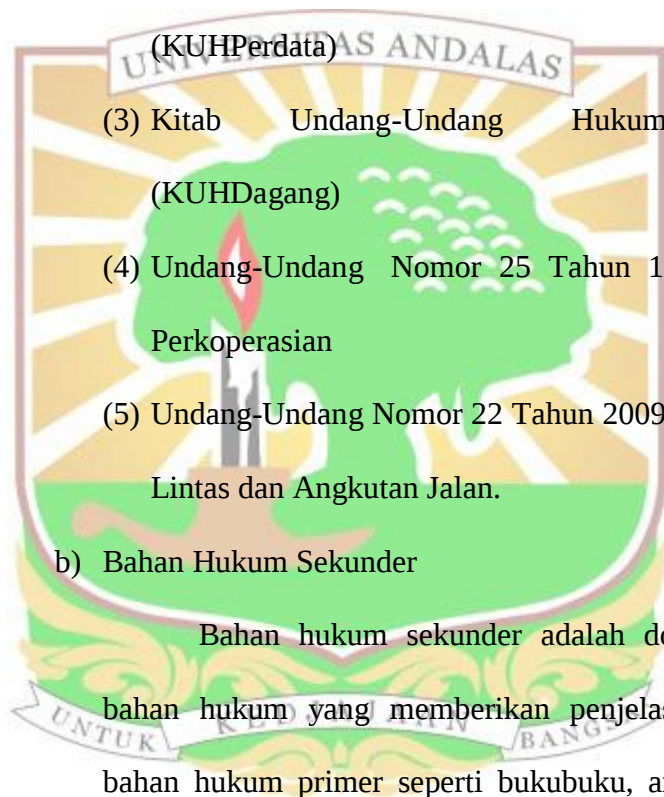
(KUHDagang)

(4) Undang-Undang Nomor 25 Tahun 1992 Tentang Perkoperasian

(5) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

b) Bahan Hukum Sekunder

Bahan hukum sekunder adalah dokumen atau bahan hukum yang memberikan penjelasan terhadap bahan hukum primer seperti bukubuku, artikel, jurnal, hasil penelitian, makalah dan lain sebagainya yang relevan dengan permasalahan yang akan dibahas. Pada penelitian ini penulis menggunakan bahan hukum sekunder berupa literatur atau bahan pustaka, teori-teori dan sumber dari internet yang sesuai dengan permasalahan yang dibahas pada penelitian ini.



c) Bahan Hukum Tersier

Bahan hukum tersier adalah bahan yang diperoleh dari petunjuk atau penjelasan mengenai bahan hukum primer atau bahan hukum sekunder yang berasal dari kamus, ensiklopedia, surat kabar, dan sebagainya.

2) Data Primer

Data primer merupakan data yang diperoleh secara langsung dari sumber hukum pertama yang terkait dengan permasalahan yang akan dibahas. Sumber data ini diperoleh dengan cara melakukan penelitian di lapangan secara langsung serta dokumen peraturan yang mengikat dan ditetapkan oleh pihak yang berwenang.

4. Teknik Pengumpulan Data

Dalam pengumpulan data yang akan digunakan, penulis melakukan studi dokumen dan juga wawancara

a. Studi Dokumen

Cholid Narbuko dan Abu Achmadi menyatakan bahwa :
“studi dokumen merupakan suatu alat pengumpulan bahan hukum dan menginventarisasi serta mengidentifikasi bahan hukum dan melakukan penafsiran jika pendekatan Undang-Undang untuk kemudian ditarik kesimpulan dari hasil analisis tersebut”¹¹ Studi dokumen bagi penelitian hukum meliputi studi bahan-bahan

¹¹ Cholid Narbuko dan Abu Achmadi, 2001, *Metedologi Penelitian*, Bumi Aksara, Jakarta, hlm 81

hukum yang terdiri dari bahan hukum primer, bahan hukum sekunder dan bahan hukum tersier. Studi dokumen merupakan data yang diambil dari tempat penelitian. Dalam hal ini, dokumen yang akan diidentifikasi adalah data pertanggungjawaban pihak koperasi pengangkutan.

b. Wawancara

Teknik wawancara dalam penelitian ini merupakan wawancara terstruktur, yakni jenis wawancara pribadi, dimana pewawancara menggunakan format tetap dan pertanyaan sudah ditetapkan sebelum dilakukannya wawancara. Dalam penelitian ini penulis melakukan wawancara langsung terhadap pihak-pihak yang berkaitan dengan Tanggung Jawab Jasa Angkutan Barang Yang Mengalami Kerugian Akibat Kecelakaan.

5. Pengolahan dan Analisis Data

a. Pengolahan data

Pengolahan data adalah tahap setelah dilaksanakannya pengumpulan data yang dilakukan dengan mengoreksi data yang didapat baik data lapangan. Pengolahan data merupakan tahapan yang dilakukan setelah proses pengumpulan data. Kemudian data yang telah diperoleh diolah dengan cara diedit terlebih dahulu, hal ini berguna untuk mengetahui kelayakan dan kelengkapan data yang diperoleh untuk mendukung pemecahan masalah yang dirumuskan. Proses ini disebut juga dengan editing yang dilakukan dengan menyusun kembali dan mengoreksi hasil penelitian untuk

mendapatkan kesimpulan.

b. Analisis Data

Analisis data yang akan digunakan yaitu dengan pendekatan kualitatif, yaitu analisis data yang tidak menggunakan rumus statistik karena tidak berupa angka melainkan dengan cara menggunakan pendekatan terhadap peraturan perundang-undangan, teori dan ilmu hukum, pendapat para ahli, dan data yang peneliti peroleh di lapangan dan disusun dengan kalimat dari peneliti sehingga tercapai kesimpulan dari peneliti.

