

**SISTEM GANTI RUGI PADA JASA ANGKUTAN DARAT DALAM
PERSPEKTIF AKAD *IJĀRAH BIAL-‘AMĀL*
(Studi di Terminal Mobil Barang Kabupaten Aceh Besar)**

SKRIPSI



Diajukan Oleh:

IRZUQNI

NIM. 150102023

Prodi Hukum Ekonomi Syari'ah

**FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
BANDA ACEH
2019 M/1441 H**

**SISTEM GANTI RUGI PADA JASA ANGKUTAN DARAT DALAM
PERSPEKTIF AKAD *IJĀRAH BI AL-'AMĀL*
(Studi di Terminal Mobil Barang Kabupaten Aceh Besar)**

SKRIPSI

Diajukan Kepada Fakultas Syari'ah dan Hukum
Universitas Islam Negeri (UIN) Ar-Raniry Banda Aceh
Sebagai Salah Satu Beban Studi Program Sarjana (S1)
dalam Ilmu Hukum Ekonomi Syari'ah

Oleh:

IRZUONI

Mahasiswi Fakultas Syari'ah dan Hukum
Prodi Hukum Ekonomi Syari'ah
NIM 150102023


Disetujui untuk Dimunaqasyahkan oleh:

Pembimbing I,



Dr. Mursyid Djawas, S.Ag. M.HI.
NIP 197702172005011007

Pembimbing II,



Dr. Irwansyah, M.Ag. M.H.
NIP 197611132014111001

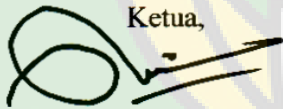
**SISTEM GANTI RUGI PADA JASA ANGKUTAN DARAT DALAM
PERSPEKTIF AKAD *IJĀRAH BI'AL-'AMĀL*
(Studi di Terminal Mobil Barang Kabupaten Aceh Besar)**

SKRIPSI

Telah Diuji oleh Panitia Munaqasyah Skripsi
Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry
dan Dinyatakan Lulus Serta Diterima
Sebagai Salah Satu Beban Studi
Program Sarjana (S-1)
dalam Ilmu Hukum
Ekonomi Syariah

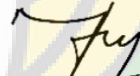
Pada Hari/Tanggal: Selasa, 17 Desember 2019 M
19 Rabiul Akhir 1441 H
di Darussalam, Banda Aceh
Panitia Ujian Munaqasyah Skripsi:

Ketua,



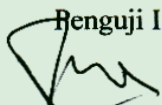
Dr. Mursyid Djawas, S.Ag., M.HI.
NIP 197702172005011007

Sekretaris,



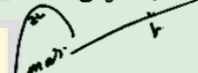
Dr. Irwansyah, M.Ag., M.H.
NIP 197611132014111001

Penguji I,



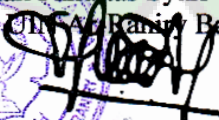
Dr. Ali Abubakar, M.Ag.
NIP 197101011996031003

Penguji II,



Azka Amalia Jihad, S.HI., M.E.I.
NIP 199102172018032001

Mengetahui,
Dekan Fakultas Syari'ah dan Hukum
UIN Ar-Raniry Banda Aceh



Muhammad Siddiq, M.H., Ph.D.
NIP 197703032008011015



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH
FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM
Jl. Syeikh Abdur Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh
Telp./Fax. 0651-7557442 Email: fsh@ar-raniry.ac.id

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Yang bertanda tangan di bawah ini

Nama : Irzuqni
NIM : 150102023
Prodi : Hukum Ekonomi Syari'ah
Fakultas : Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry

Dengan ini menyatakan bahwa dalam penulisan skripsi ini, saya:

- 1. Tidak menggunakan ide orang lain tanpa mampu mengembangkan dan mempertanggungjawabkan.**
- 2. Tidak melakukan plagiasi terhadap naskah karya orang lain.**
- 3. Tidak menggunakan karya orang lain tanpa menyebutkan sumber asli atau tanpa izin pemilik karya.**
- 4. Tidak melakukan pemanipulasian dan pemalsuan data.**
- 5. Mengerjakan sendiri karya ini dan mampu bertanggung jawab atas karya ini.**

Bila dikemudian hari ada tuntutan dari pihak lain atas karya ini, dan telah melalui pembuktian yang dapat dipertanggungjawabkan dan ternyata memang ditemukan bukti bahwa saya telah melanggar pernyataan ini, maka saya siap untuk dicabut gelar akademik saya atau diberikan sanksi lain berdasarkan aturan yang berlaku di Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya.

Banda Aceh, 17 Desember 2019

Yang menyatakan



(Irzuqni)

ABSTRAK

Nama : Irzuqni
NIM : 150102023
Fakultas/Prodi : Syari'ah dan Hukum/Hukum Ekonomi Syari'ah
Judul : Sistem Ganti Rugi pada Jasa Angkutan Darat dalam Perspektif Akad *Ijārah bi al-‘Amāl* (Studi di Terminal Mobil Barang Kabupaten Aceh Besar)
Tanggal Sidang : 17 Desember 2019
Tebal Skripsi : 70 Halaman
Pembimbing I : Dr. Mursyid Djawas, S.Ag, M.HI.
Pembimbing II : Dr. Irwansyah, M.Ag, M.H.
Kata Kunci : *Ganti Rugi, Jasa Angkutan Darat, Ijārah Bi Al-‘Amāl*

Dalam konsep fikih muamalah, sistem ganti rugi pada jasa angkutan dapat dikategorikan sebagai akad *ijārah bi al-‘amāl*. Tanggung jawab mengganti kerugian harus dilakukan oleh *muajjir* sebagai pihak yang menyediakan jasa pengangkutan kepada *musta'jir* sebagai pengguna jasa jika *muajjir* terbukti lalai dalam melaksanakan kewajibannya. Berdasarkan perjanjian pengiriman barang pada jasa angkutan darat yang ada di Terminal Mobar Aceh Besar, sebagian perusahaan jasa angkutan hanya memberikan ganti rugi maksimal 10 kali biaya pengiriman tanpa adanya asuransi. Pertanyaan penelitian dalam skripsi ini adalah bagaimana sistem ganti rugi pada jasa angkutan darat dan faktor-faktor yang mempengaruhinya serta perspektif akad *ijārah bi al-‘amāl* terhadap sistem ganti rugi kerusakan dan kehilangan barang pada perusahaan jasa angkutan darat di Terminal Mobar, Aceh Besar. Metode penelitian dalam penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan jenis penelitian kepustakaan (*library research*) dan penelitian lapangan (*field research*). Hasil penelitian menunjukkan bahwa pada sebagian perusahaan jika kasus kerusakan dan kehilangan barang milik konsumen disebabkan oleh kelalaian perusahaan, maka kerugian maksimal yang ditanggung adalah 10 kali ongkos kirim. Pada sebagian yang lain disepakati dengan musyawarah. Sedangkan jumhur ulama berpendapat bahwa kerugian harus diganti dengan jumlah yang senilai baik berupa barang atau uang. Kemudian, faktor yang mempengaruhi ganti rugi dapat dilihat dari 2 sisi, yaitu pihak penyedia jasa dan juga konsumen. Dari paparan di atas dapat disimpulkan bahwa penerapan sistem ganti rugi pada jasa angkutan darat tidak memenuhi prinsip ganti rugi dalam akad *ijārah bi al-‘amāl*.

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

الحمد لله, والصلاة والسلام على رسول الله, وعلى اله واصحابه ومن والاه, أما بعد:

Dengan memanjatkan segala puji dan syukur kehadiran Allah SWT. yang telah melimpahkan rahmat-Nya serta kesempatan kepada penulis sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Tidak lupa pula shalawat dan salam penulis sanjungkan kepada Nabi Muhammad SAW. beserta keluarga dan sahabat beliau yang telah membimbing kita ke alam yang penuh ilmu pengetahuan ini.

Dengan segala kelemahan dan kekurangan akhirnya penulis dapat menyelesaikan sebuah karya ilmiah yang berjudul “**Sistem Ganti Rugi pada Jasa Angkutan Darat dalam Perspektif Akad *Ijārah Bi Al-‘Amal* (Studi di Terminal Mobil Barang Kabupaten Aceh Besar)**”. Skripsi ini ditulis untuk menyelesaikan tugas akhir yang merupakan salah satu syarat dalam rangka menyelesaikan studi sekaligus untuk memperoleh gelar sarjana (S1) pada Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry, Darussalam, Banda Aceh.

Dalam penulisan karya ini telah banyak pihak yang membantu penulis sehingga skripsi ini dapat terselesaikan. Melalui kesempatan ini dengan segala rasa kerendahan hati penulis menyampaikan rasa hormat serta terima kasih dan juga penghargaan yang sebesar-besarnya kepada:

1. Ayah dan Ibu yang telah menjaga, membimbing dan mendidik dengan setulus cinta dan kasih, serta abang, adik dan kakak-kakak yang terus memberikan dukungan dan doa yang tiada henti kepada penulis.
2. Dr. Mursyid Djawas, S.Ag, M.HI, selaku pembimbing I dan Dr. Irwansyah, M.Ag, M.H, selaku pembimbing II, yang telah banyak memberikan bimbingan, bantuan, ide, dan pengarahan kepada penulis.

3. Bapak Muhammad Siddiq, M.H., Ph.D., selaku Dekan Fakultas Syariah dan Hukum, Bapak Arifin Abdullah, S HI. M.H., Bapak Muslim Abdullah, M.H., selaku Ketua dan Sekretaris Prodi Hukum Ekonomi Syariah, Bapak Dr. Bismi Khalidin, M.Si., selaku Penasehat Akademi, Bapak Dr. Muhammad Maulana, M.Ag., yang telah membimbing penulisan proposal serta semua dosen dan asisten yang mengajar dan membekali penulis dengan ilmu sejak semester pertama hingga akhir.
4. Para sahabat seperjuangan yang setia memberi motivasi Aina, Haya, Lisha, Mawaddah, Ridha, Uri, Dara, Akbar dan teman-teman Unit 1 lainnya serta teman-teman Prodi Hukum Ekonomi Syariah tahun angkatan 2015. Terima kasih juga kepada sahabatku Maghfira dan Ulvia serta teman-teman Dayah Modern Arun angkatan 2015.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna dikarenakan pengetahuan dan pengalaman penulis yang masih terbatas. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritikan dan saran yang membangun dari berbagai pihak guna memperbaiki kekurangan yang ada di waktu mendatang dan mampu memberikan kontribusi yang bernilai positif dalam bidang keilmuan.

AR - R A N I Banda Aceh, 17 Desember 2019

Irzuqni

TRANSLITERASI

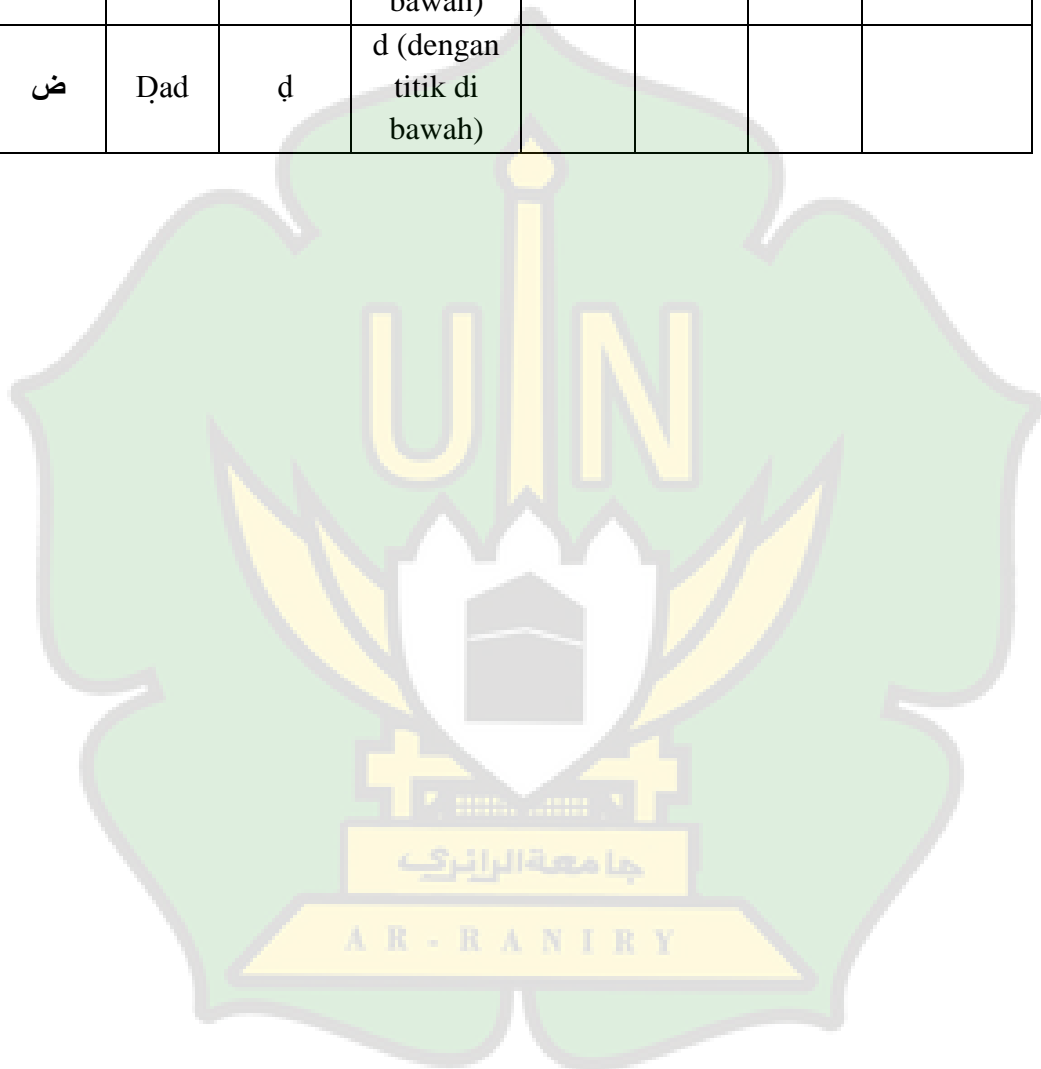
Keputusan Bersama Menteri Agama dan Menteri P dan K
Nomor: 158 Tahun 1987 – Nomor: 0543b/u/1987

1. Konsonan

Fonem konsonan dalam bahasa Arab yang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan huruf, dalam transliterasi ini sebagian dilambangkan dengan huruf dan sebagian dilambangkan dengan tanda, dan sebagian lagi dengan huruf dan tanda sekaligus. Di bawah ini daftar huruf Arab itu dan transliterasinya dengan huruf Latin.

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama	Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
ا	Alif	tidak dilambangkan	tidak dilambangkan	ط	ṭā'	ṭ	t (dengan titik di bawah)
ب	Bā'	B	be	ظ	ẓa	ẓ	z (dengan titik di bawah)
ت	Tā'	T	te	ع	'ain	'	koma terbalik (di atas)
ث	Ṣa'	ṣ	s (dengan titik di atas)	غ	Ghain	g	ge
ج	Jīm	J	je	ف	Fā'	f	ef
ح	Hā'	ḥ	h (dengan titik di bawah)	ق	Qāf	q	ki
خ	Khā'	Kh	ka dan ha	ك	Kāf	k	ka
د	Dāl	D	de	ل	Lām	l	el
ذ	Ẓal	Ẓ	zet (dengan titik di atas)	م	mīm	m	em
ر	Rā'	R	er	ن	Nūn	n	en
ز	Zai	Z	zet	و	Wau	w	we

س	Sīn	S	es	هـ	Hā'	h	ha
ش	Syīn	Sy	es dan ye	ء	Hamz ah	'	apostrof
ص	Ṣad	ṣ	s (dengan titik di bawah)	ي	Yā'	y	ye
ض	Ḍad	ḍ	d (dengan titik di bawah)				



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Bentuk Perjanjian Pengiriman pada Anugerah Jaya Abadi	46
Gambar 2 Bentuk Perjanjian Pengiriman pada TAM Cargo.....	48
Gambar 3 Bentuk Perjanjian Pengiriman pada Cipta Mandiri Cargo	51



DAFTAR TABEL

Tabel 1 Nama-Nama Perusahaan Jasa Angkutan Darat.....	44
Tabel 2 Tarif Jasa Angkutan TAM Cargo.....	47
Tabel 3 Tarif Jasa Angkutan Cipta Mandiri Cargo.....	48



DAFTAR LAMPIRAN

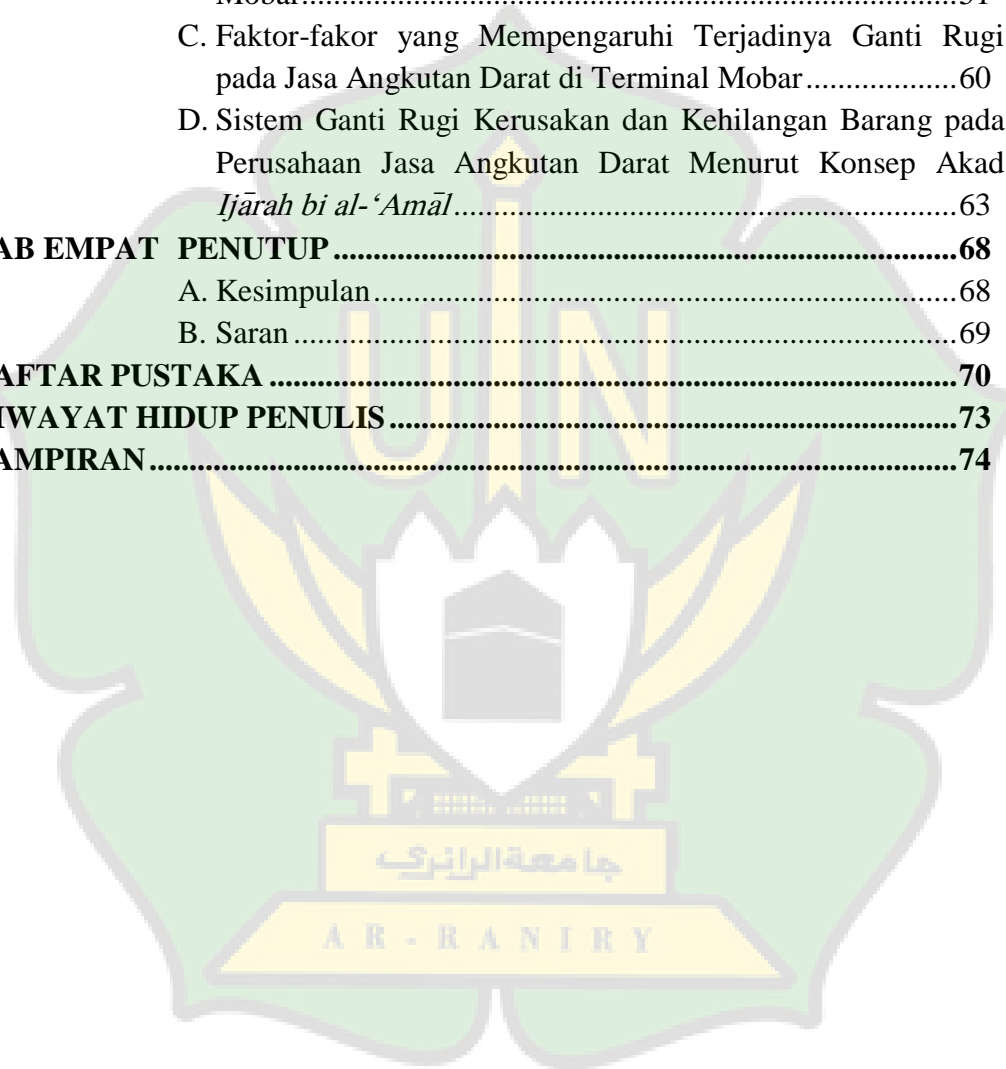
Lampiran 1 SK	74
Lampiran 2 Surat Izin Penelitian.....	75
Lampiran 3 Lembar Kontrol Bimbingan Skripsi	77
Lampiran 4 Tampak Depan Terminal Mobar	80
Lampiran 5 Surat Izin Penelitian Tampak Depan CV Anugerah Jaya Abadi ...	81
Lampiran 6 Tampak Depan PT TAM Cargo.....	82
Lampiran 7 Tampak Depan CV Cipta Mandiri Cargo.....	83
Lampiran 8 Denah Terminal Mobar.....	84



DAFTAR ISI

LEMBARAN JUDUL	i	
PENGESAHAN PEMBIMBING	ii	
PENGESAHAN SIDANG	iii	
PERNYATAAN KEASLIAN KARYA TULIS	iv	
ABSTRAK	v	
KATA PENGANTAR	vi	
TRANSLITERASI	viii	
DAFTAR GAMBAR	x	
DAFTAR TABEL	xi	
DAFTAR LAMPIRAN	xii	
DAFTAR ISI	xiii	
BAB SATU	PENDAHULUAN	1
	A. Latar Belakang Masalah	1
	B. Rumusan Masalah.....	8
	C. Tujuan Penelitian.....	8
	D. Kajian Pustaka	8
	E. Penjelasan Istilah	11
	F. Metode Penelitian	12
	1. Pendekatan Penelitian	13
	2. Jenis Penelitian	14
	3. Bahan Hukum	14
	4. Teknik Pengumpulan Data.....	15
	5. Objektivitas dan Validitas Data	16
	6. Populasi dan Sampel.....	18
	7. Teknik Analisis Data	19
	8. Pedoman Penulisan	20
	G. Sistematika Pembahasan.....	20
BAB DUA	SISTEM GANTI RUGI DAN KONSEP <i>IJARAH BI AL-AMAL</i> MENURUT FIKIH MUAMALAH	22
	A. Pengertian Ganti Rugi	22
	B. Dasar Hukum Ganti Rugi	25
	C. Macam-macam Ganti Rugi.....	29
	D. Hal-hal yang Berkaitan dengan Ganti Rugi.....	30
	E. Sistem Ganti Rugi dalam Hukum Positif	39

BAB TIGA	SISTEM GANTI RUGI PADA JASA ANGKUTAN DARAT DALAM PERSPEKTIF AKAD <i>IJĀRAH BI AL-‘AMĀL</i> DI TERMINAL MOBAR ACEH BESAR.....	42
	A. Gambaran Umum Terminal Mobil Barang di Aceh Besar .42	
	B. Sistem Ganti Rugi pada Jasa Angkutan Darat di Terminal Mobar.....	51
	C. Faktor-fakor yang Mempengaruhi Terjadinya Ganti Rugi pada Jasa Angkutan Darat di Terminal Mobar.....	60
	D. Sistem Ganti Rugi Kerusakan dan Kehilangan Barang pada Perusahaan Jasa Angkutan Darat Menurut Konsep Akad <i>Ijārah bi al-‘Amāl</i>	63
BAB EMPAT	PENUTUP	68
	A. Kesimpulan.....	68
	B. Saran.....	69
DAFTAR PUSTAKA		70
RIWAYAT HIDUP PENULIS.....		73
LAMPIRAN.....		74



BAB SATU

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Saat ini pengiriman barang telah menjadi salah satu lahan bisnis untuk memperoleh *income*, sehingga semakin banyak yang menggeluti bisnis ini, apalagi dengan *booming* bisnis *online* sekarang ini sehingga jasa pengiriman barang semakin meningkat omzetnya. Berbagai korporasi pengiriman dibangun baik perusahaan pengiriman pada jalur darat, udara maupun laut namun ada juga yang menggabungkan jalur pengirimannya. Pengiriman barang merupakan segala upaya yang diselenggarakan secara sendiri atau bersama-sama dalam suatu organisasi untuk memberikan pelayanan jasa berupa pengiriman barang.¹

Setiap konsumen yang melakukan pengiriman barang menginginkan barang yang dikirim dapat sampai dengan cepat dan aman. Sehingga perusahaan pengangkutan yang bergerak pada bidang layanan atau jasa pengiriman barang, baik via darat, udara maupun laut berusaha memberikan pelayanan yang baik sehingga barang kiriman konsumennya sampai dalam kondisi yang baik sebagaimana yang diinginkan oleh pihak pengirim atau penerimanya.

Dalam konsep fikih muamalah, pengiriman barang dapat dikategorikan sebagai akad *ijārah* dengan spesifikasinya *ijārah bi al-'amāl*. Menurut Wahbah Zuhaili, *ijārah bi al-'amāl* merupakan suatu akad yang dilakukan untuk mengambil manfaat dari suatu pekerjaan dengan memberikan imbalan tertentu sesuai dengan kesepakatan para pihak. *Ijārah bi al-'amāl* digunakan untuk memperoleh jasa dari seseorang dengan membayar upah atas jasa yang diperoleh. Pada dasarnya, *ijārah bi al-'amāl* pihak pekerja atau orang yang disewa jasanya harus spesifik, seperti pengrajin, tukang pewarna pakaian,

¹Hosea Irlano Mamuaya, Aminah dan Suradi, "Perlindungan Hukum terhadap Konsumen Pengguna Jasa Pengangkutan Pengiriman Barang PT JNE Di Semarang", *Jurnal Hukum*, Vol. 4, No. 4, Tahun 2015, 2.

pengantar barang dan sebagainya. Pada akad *ijārah bi al-'amāl* ini, pengguna jasa dapat menggunakan jasa yang ditawarkan penyedia jasa secara maksimal.

Salah satu bentuk implementasi akad *ijārah bi al-'amāl* yang menjadi objek kajian ini adalah perusahaan jasa pengiriman barang atau jasa pengangkutan yang bertanggung jawab mengirimkan barang dari satu wilayah ke wilayah tertentu. Pihak perusahaan pengangkutan dan konsumen membuat suatu perjanjian yang memuat kesepakatan para pihak yang kemudian melahirkan hak dan kewajiban masing-masing pihak. Hal ini menuntut pihak perusahaan ekspedisi untuk berhati-hati dalam melakukan kewajibannya untuk mencegah terjadinya resiko yang menyebabkan kerugian bagi perusahaan jasa pengiriman barang.

Berdasarkan pendapat para fuqaha, jasa yang ditawarkan oleh penyedia jasa haruslah sesuatu yang dibolehkan Islam dan tidak diharamkan.² Para pihak dalam *ijārah bi al-'amāl* harus bertanggung jawab melakukan seluruh kewajibannya agar memperoleh hak yang telah disepakati diawal perjanjian. Di sisi lain, risiko yang mungkin terjadi di kemudian hari harus dinegosiasikan oleh para pihak untuk menghilangkan *jahalah* atau ketidaktahuan yang mengakibatkan sengketa antara penyedia jasa dan pengguna jasa.

Abu Hanifah, Zufar, Hasan bin Ziyad, Ulama Hanabilah dalam pendapat yang sah dari dua pendapatnya berpendapat bahwa tanggung jawab pekerja umum adalah bersifat amanah sama seperti pekerja khusus. Oleh karena itu, dia tidak bertanggung jawab atas barang yang rusak di tangannya kecuali karena pelanggaran dan kelalaiannya, karena berdasarkan hukum asal seseorang tidak wajib mengganti kecuali disebabkan oleh pelanggarannya.³

Sedangkan Ash-Shahiban (dua sahabat Abu Hanifah) dan Ahmad dalam riwayat lainnya berpendapat bahwa tanggung jawab pekerja umum adalah

²Sutan Remi Sjahdeini, *Perbankan Syariah Produk-produk dan Aspek-Aspek Hukumnya*, (Jakarta: Kencana, 2015), hlm. 267.

³Wahbah Az-Zuhaili, *Fiqh Islam Wa Adillatuhu*, jld. 5, (Jakarta: Gema Insani, 2011), hlm. 419.

bersifat tanggung jawab garansi/jaminan (*yad ḍamān*). Oleh karena itu, ia bertanggung jawab atas barang yang rusak di tangannya walaupun bukan disebabkan oleh pelanggaran dan kelalaiannya, kecuali jika rusaknya disebabkan oleh kebakaran umum atau tenggelam umum dan sejenisnya. Mereka behujjah dengan perbuatan umar dan Ali.

Jumhur ulama berpendapat bahwa kekuasaan (tanggung jawab) pekerja umum adalah bersifat amanah (*yad amānah*), maka dia tidak bertanggung jawab atas kerusakan barang kecuali disebabkan pelanggaran atau kelalaiannya.⁴ Hal ini didasarkan pada perkataan Nabi *Shallallahu ‘Alaihi Wasallam*:

عَنْ الْحَسَنِ عَنْ سَمُرَةَ عَنِ النَّبِيِّ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ قَالَ عَلَى الْيَدِ مَا أَخَذْتَ حَتَّى تُؤَدِّيَ
(رواه الخمسة الا النسائي)

Dari Hasan, dari Samurah, dari Nabi Shallallahu ‘Alaihi Wasallam bersabda: Sebuah tangan bertanggung jawab atas apa yang diambilnya sampai dapat mengembalikannya. (HR. Imam yang lima, kecuali Nasa’i).

Berdasarkan hadits di atas, yang dimaksud sebuah tangan disini ialah perusahaan pengangkutan. Oleh karena itu, perusahaan pengangkutan selaku pihak yang melakukan pengiriman barang haruslah bertanggung jawab memberikan ganti rugi kepada konsumen apabila terjadi kerusakan maupun kehilangan barang yang disebabkan oleh kelalaian dan keteledorannya.⁶

Pada pasal 31 Undang-Undang No. 38 Tahun 2009 Tentang Pos juga disebutkan bahwasanya yang wajib memberikan ganti rugi atas kerugian yang dialami oleh pengguna layanan pos adalah penyelenggara pos dengan syarat pihak pos telah melakukan kesalahan yang merugikan konsumen akibat kelalaiannya dalam melakukan pekerjaannya.

⁴*Ibid*, hlm. 425.

⁵Imam Ahmad bin Hanbal, *Musnad Ahmad Ibnu Hanbal*, juz 3, (Beirut: Muassasah Ar-Risalah, 1999), hlm. 277.

⁶Rahmat Syafi’i, *Fiqih Muamalah*, (Bandung: Pustaka Setia, 2001), hlm. 135.

Tenggang waktu dan persyaratan yang dipenuhi untuk memperoleh ganti rugi didasarkan pada kesepakatan antara pengguna layanan pos dan penyelenggara pos.⁷

Para pihak yang terikat pada perjanjian harus memenuhi syarat-syarat yang telah mereka sepakati, hal ini sejalan dengan prinsip umum dalam syari'at, yaitu:

المُسْلِمُونَ عَلَى شُرُوطِهِمْ

Kaum muslimin wajib menunaikan persyaratan yang telah mereka sepakati.⁸

Setiap muslim yang telah terikat dengan kesepakatan yang telah mereka buat diharuskan untuk konsisten atas kesepakatan tersebut sampai batas waktu yang ditentukan, kecuali kesepakatan yang mengharamkan yang halal dan menghalalkan yang haram. Para pihak dilarang untuk menyalahi setiap kesepakatan yang telah dibuat. Apabila terjadi penyimpangan terhadap kewajiban masing-masing pihak, maka mereka berkewajiban untuk menanggung semua resiko yang diakibatkan oleh penyelewengan kewajiban tersebut.

Dalam kontrak antara perusahaan pengangkutan dan konsumen terdapat klausula yang memuat tentang kewajiban para pihak. Sebagai suatu bentuk jaminan atas kepastian hukum bagi pihak konsumen, perusahaan pengangkutan dalam perjanjiannya memuat klausul yang memberikan jaminan keamanan terhadap barang milik konsumen. Klausula tersebut berisi kesepakatan bahwasanya perusahaan pengangkutan berkewajiban memberikan ganti rugi terhadap kerusakan dan kehilangan barang yang disebabkan oleh kelalaian pihak perusahaan pengangkutan. Hal ini juga berguna untuk menumbuhkan rasa percaya konsumen terhadap perusahaan pengangkutan.

⁷<http://Asperindo.id/web.asperindo/regulations/undang-undang>, diakses pada 1 April 2019.

⁸Wahbah Az-Zuhaili, *Fiqh Islam Wa Adillatuhu*, jld. 4..., hlm. 448.

Perjanjian pengiriman barang pada perusahaan pengangkutan dengan menggunakan akad *ijārah bi al-‘amāl*, yang menjadi *muajjir* adalah perusahaan pengangkutan dan yang menjadi *musta’jir* adalah pengguna jasa perusahaan pengangkutan atau *customer*. Menurut para fuqaha, *muajjir* atau penyedia jasa merupakan penanggung jawab terhadap kerusakan maupun kehilangan barang yang diakibatkan oleh pekerjaan *muajjir* sendiri. Hal ini berlaku apabila kerusakan maupun kehilangan disebabkan oleh sesuatu yang tidak dapat dihindari atau *force majeure*. Sebaliknya, apabila kerusakan maupun kehilangan disebabkan oleh kesalahan pengguna jasa atau *musta’jir* maka yang bertanggung jawab terhadap kerusakan maupun kehilangan barang tersebut adalah *musta’jir* sendiri.⁹

Beberapa alasan pengiriman barang dilakukan oleh pihak pelanggan perusahaan pengangkutan diantaranya yaitu: *Pertama*, pihak konsumen ingin mengirim barang yang telah dibelinya di suatu tempat atau pihak penjual ingin mengirim barang yang telah dibeli oleh pihak pembeli. *Kedua*, adanya kebutuhan barang di suatu tempat. *Ketiga*, untuk mengisi kebutuhan stok barang di lokasi yang lainnya.¹⁰ Untuk melakukan pengiriman barang dibutuhkannya alat transportasi, sementara moda transportasi yang dipakai untuk pengiriman barang dapat melalui darat, laut, hingga udara, baik itu pengiriman antar kota, provinsi hingga antar negara.

Pada umumnya barang yang diperdagangkan di Kota Banda Aceh maupun Aceh Besar merupakan barang yang dipasok dari luar wilayah provinsi Aceh. Oleh karena itu, perusahaan pengangkutan sangat diperlukan untuk memasok kebutuhan pasar di wilayah Banda Aceh maupun Aceh Besar. Seperti pada perusahaan pengangkutan di Aceh Besar ini. Perusahaan tersebut menawarkan jasa pengiriman barang antar provinsi maupun antar pulau. Pada

⁹Wahbah Az-Zuhaili, *Fiqh Islam Wa Adillatuhu...*, hlm. 425.

¹⁰<https://rapi.co.id/mengenal-sedikit-mengenai-perusahaan-jasa-pengiriman-barang/>. Diakses pada 18 Januari 2019.

realitanya, fenomena kerusakan maupun kehilangan barang sering terjadi pada proses pengiriman barang di perusahaan tersebut. Oleh karena itu, komitmen untuk memberikan ganti rugi dari perusahaan pengangkutan sangat diperlukan guna memberikan kepastian hukum kepada konsumen.

Dalam kasus kerusakan barang, pihak jasa eskpedisi akan memberikan pertanggunggaan atas kerugian sampai dengan 10 kali ongkos kirim.¹¹ Hal ini akan diberikan apabila *customer* dapat membuktikan bahwa kerusakan tersebut merupakan kesalahan perusahaan pengangkutan. Pihak pengangkutan akan menolak memberikan pertanggunggaan atas kerugian apabila klaim yang dilakukan *customer* melebihi tenggang waktu yang telah ditetapkan masing-masing pengangkutan. Perusahaan jasa pengangkutan juga akan mengganti kerugian atas kerusakan barang apabila *packaging* atau pembungkus barang sudah tidak sempurna atau rusak yang mengindikasikan kerusakan barang yang ada di dalamnya.

Kasus kehilangan barang pada proses pengiriman barang sering terjadi di wilayah tertentu karena penjarahan yang dilakukan oleh oknum. Dalam kasus kehilangan seperti ini, perusahaan pengangkutan juga akan melakukan pertanggunggaan dengan memberikan ganti rugi maksimal 10 kali ongkos kirim.¹² Ganti rugi atas kehilangan barang akan diberikan baik berupa uang maupun barang yang serupa, sesuai dengan kesepakatan antar para pihak.

Adakalanya kerusakan atau kehilangan barang terjadi diakibatkan oleh kelalaian sopir dalam melaksanakan kewajibannya. Untuk menutupi kerugian yang dialami perusahaan akibat pertanggunggaan terhadap kerusakan dan kehilangan barang *customer*, biasanya pihak perusahaan akan melakukan negosiasi dengan sopir untuk menentukan pihak mana yang akan menanggung kerugian tersebut. Namun, dalam beberapa kasus, kerusakan maupun kehilangan

¹¹Wawancara dengan Rahmat , salah satu staf CMC Pada 5 Oktober 2018 di Aceh Besar.

¹²*Ibid.*

barang tidak dapat dihindari. Oleh karena itu, pihak perusahaan sebagai pemberi jasa harus memberikan pertanggungjawaban sepenuhnya tanpa melimpahkan pertanggungjawaban tersebut terhadap sopir.¹³

Persoalan ganti rugi antara perusahaan pengangkutan dengan konsumen ini berkaitan erat dengan satu kaidah fikih berikut:

الأصل إضافة الحديث إلى أقرب أوقات

Hukum asal adalah penyandaran suatu peristiwa kepada waktu yang lebih dekat kejadiannya.¹⁴

Pihak pengangkutan yang telah memeriksa bahwa barang konsumen dalam kondisi baik sebelum dikirim, namun barang yang diterima dalam kondisi cacat, maka perusahaan pengangkutan harus bersedia menanggung kerugian yang dialami konsumen. Sebaliknya, jika barang yang dikirim konsumen terbukti rusak sebelum dikirim, maka perusahaan pengangkutan tidak dapat disalahkan.

Berdasarkan kontrak antara para pihak, ganti rugi atas kerusakan maupun kehilangan barang yang disebabkan oleh kelalaian pihak pengangkutan hanya ditanggung oleh pihak perusahaan jasa pengangkutan maksimal 10 kali ongkos kirim. Bahkan pihak perusahaan pengangkutan bisa menolak untuk tidak memberikan ganti rugi jika perusahaan pengangkutan merasa kerusakan maupun kehilangan bukan disebabkan oleh kelalaian pihak pengangkutan. Hal ini tentu bertentangan dengan konsep *ijārah bi al-‘amāl* yang menyatakan bahwa *muajjir* berkewajiban menanggung kerusakan barang apabila kerusakan tersebut dikarenakan oleh kelalaian pihak pengangkutan.

Maka dari itu, berdasarkan uraian latar belakang di atas penulis tertarik untuk meneliti lebih lanjut tentang “Sistem Ganti Rugi pada Jasa Angkutan

¹³Wawancara dengan Effendi, salah satu pemilik CV Anugerah Jaya Abadi Pada 5 Oktober 2018 di Aceh Besar.

¹⁴Abbas Arfan, *99 Kaidah Fiqh Muamalah Kulliyah*, (Malang: Uin-Maliki Press, 2013), hlm. 58.

Darat dalam Perspektif Akad *Ijārah bi al-'Amāl*. (Studi Kasus di Terminal Mobil Barang Kabupaten Aceh Besar)''.

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian dari latar belakang di atas, penulis merumuskan beberapa permasalahan dalam rumusan masalah, yaitu:

1. Bagaimana sistem ganti rugi pada Jasa Angkutan Darat di Terminal Mobil Barang Kabupaten Aceh Besar?
2. Faktor apa saja yang mempengaruhi terjadinya ganti rugi pada Jasa Angkutan Darat di Terminal Mobil Barang Kabupaten Aceh Besar?
3. Bagaimana perspektif akad *ijārah bi al-'amāl* terhadap sistem ganti rugi kerusakan dan kehilangan barang yang dilakukan oleh perusahaan Jasa Angkutan Darat?

C. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan permasalahan yang diuraikan di atas, maka penelitian ini bertujuan untuk:

1. Mengetahui sistem ganti rugi pada Jasa Angkutan Darat di Terminal Mobil Barang Kabupaten Aceh Besar.
2. Mengetahui faktor apa saja yang mempengaruhi terjadinya ganti rugi pada Jasa Angkutan Darat di Terminal Mobil Barang Kabupaten Aceh Besar.
3. Mengetahui perspektif akad *ijārah bi al-'amāl* terhadap sistem ganti rugi kerusakan dan kehilangan barang yang dilakukan oleh perusahaan Jasa Angkutan Darat.

D. Kajian Pustaka

Berdasarkan penelusuran yang penulis lakukan sistem ganti rugi pada perusahaan pengangkutan dalam perspektif akad *ijārah bi al-'amāl* belum ada yang membahas kajian ini, namun ada beberapa tulisan yang berkaitan dengan

ganti rugi, namun mereka melihat dari sudut pandang dan dengan konsep yang berbeda.

Adapun karya ilmiah yang mempunyai keterkaitan dengan karya ilmiah penulis adalah sebagai berikut:

Skripsi yang ditulis oleh Aftahul Jannah Fakultas Syari'ah UIN Ar-Raniry dengan judul "Pertanggungjawaban Risiko Terhadap Kerugian Penumpang Angkutan Umum Akibat Pelanggaran Standar Pelayanan Menurut Konsep *Ijārah bi al-'Amāl* (Penelitian Pada Angkutan Mikrolet/Labi-Labi Darussalam)". Dalam penelitian ini dijelaskan mengenai tanggung jawab terhadap kerugian penumpang angkutan umum. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perusahaan mikrolet/labi-labi bertanggung jawab atas kerugian yang dialami penumpang yang disebabkan oleh sopirnya, namun dialihkan ke Asuransi Jasa Raharja. Jika terjadi kecelakaan tunggal tidak bisa ditanggung oleh asuransi dan sopir pun tidak memberikan ganti rugi. Sopir juga tidak memberikan ganti rugi jika rusaknya barang bawaan penumpang dalam hal ketidaksengajaan sopir.¹⁵

Skripsi yang disusun oleh Finni Rahmawati, Mahasiswa Fakultas Syari'ah dan Hukum Prodi Hukum Ekonomi Syariah lulus pada tahun 2017 dengan judul "Analisis Hukum Terhadap Pertanggungjawaban Barang Hilang/Rusak Pada PT JNE Batoh Banda Aceh (Pendekatan Teori *Yad-Amānah* dan *Yad-Damānah*)" dengan permasalahannya yaitu tidak sesuainya ganti rugi yang diberikan pihak JNE dengan hukum positif dan hukum islam.¹⁶ Hasil dari penelitian ini ialah pihak JNE hanya memberikan ganti rugi 10 kali dari biaya pengiriman. Namun jika barang konsumen bernilai tinggi, pihak JNE akan

¹⁵Aftahul jannah, "Pertanggungjawaban Risiko Terhadap Kerugian Penumpang Angkutan Umum Akibat Pelanggaran Standar Pelayanan Menurut Konsep Ijarah Bi Al-Amal (Penelitian Pada Angkutan Mikrolet/Labi-Labi Darussalam)", (Skripsi tidak dipublikasi) Fakultas Syari'ah dan Hukum, UIN Ar-Raniry, Banda Aceh, 2018.

¹⁶Finni Rahmawati, "Analisis Hukum Terhadap Pertanggungjawaban Barang Hilang/Rusak Pada PT JNE Batoh Banda Aceh (Pendekatan Teori Yad-Amanah dan Yad-Dhamanah)", (Skripsi tidak dipublikasi), Fakultas Syari'ah dan Hukum, UIN Ar-Raniry, Banda Aceh, 2017.

menawarkan asuransi yang preminya dibayar sendiri oleh konsumen. Apabila konsumen setuju maka barang yang rusak atau hilang dapat diganti sepenuhnya dengan persyaratan tertentu.

Penelitian skripsi yang dilakukan oleh Rahmayani salah satu Mahasiswa Fakultas Syari'ah UIN Ar-Raniry dengan judul "Perjanjian Pertanggungjawaban Pembiayaan Murabahah Untuk Nasabah Oleh PT Bank Muamalat Indonesia Cabang Banda Aceh dan PT Asuransi Takaful Cabang Banda Aceh". Skripsi ini menjelaskan tentang tidak adanya pengembalian premi terhadap nasabah yang tidak mengalami klaim dikarenakan pada perjanjian tersebut dana premi nasabah/peserta hanya dialokasikan dalam bentuk dana *tabarru'* dan *ujrah* dan tidak terkandung unsur tabungan di dalamnya.¹⁷

Penelitian yang dilakukan oleh Nadia Putri Fakultas Syari'ah UIN Ar-Raniry dengan judul "Pertanggungjawaban Risiko Dan Pembiayaan Klaim Pada Produk Mobilkoe Syari'ah Asuransi Umum Bumiputeramuda 1967 Syari'ah Aceh". Skripsi ini membahas tentang pemberian manfaat pertanggungjawaban menyeluruh pada mobil maupun pemilik kendaraan.¹⁸

Selanjutnya jurnal ilmiah yang ditulis oleh A.A.A. Nadia Andina Putri dan Nyoman Mas Ariani Fakultas Hukum Universitas Udayana dengan judul "Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Pengguna Jasa Pengiriman Barang dalam Hal Keterlambatan Sampainya Barang". Jenis penelitian yang digunakan dalam tulisan ini adalah jenis penelitian hukum normatif. Penelitian hukum normatif merupakan penelitian hukum yang meletakkan hukum sebagai sebuah bangunan sistem norma. Sistem norma yang dimaksud adalah mengenai asas-asas, norma, kaidah dari peraturan perundang-undangan, putusan pengadilan, perjanjian serta doktrin. Kesimpulan dari penelitian ini yaitu apabila terjadi

¹⁷Rahmayani, "Perjanjian Pertanggungjawaban Pembiayaan Murabahah Untuk Nasabah Oleh PT. Bank Muamalat Indonesia Cabang Banda Aceh Dan PT Asuransi Takaful Cabang Banda Aceh", (Skripsi tidak dipublikasi), Fakultas Syari'ah, UIN Ar-Raniry, Banda Aceh, 2012.

¹⁸Nadia Putri, "Pertanggungjawaban Risiko Dan Pembiayaan Klaim Pada Produk Mobilkoe Syari'ah Asuransi Umum Bumiputeramuda 1967 Syari'ah Aceh", (Skripsi tidak dipublikasi), Fakultas Syari'ah, UIN Ar-Raniry, Banda Aceh, 2012.

keterlambatan dalam pengiriman barang yang mengakibatkan wanprestasi, maka perusahaan pengangkutan wajib memberikan ganti rugi. Hal ini berdasarkan Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) pasal 86 ayat (1), pasal 1243 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata dan pasal 4 huruf g dan pasal 7 huruf g Undang-Undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.¹⁹

Jurnal yang ditulis oleh Hosea Irlano Mamuaya, Aminah dan Suradi dengan judul “Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Pengguna Jasa Pengangkutan Pengiriman Barang PT JNE di Semarang”. Hasil penelitian ini mengatakan bahwa perusahaan akan memberikan ganti rugi apabila barang yang sampai dalam keadaan cacat atau terjadi keterlambatan pengiriman yang disebabkan oleh perusahaan. Ganti rugi yang diberikan berupa potongan harga atau voucher pengiriman secara gratis.²⁰

E. Penjelasan Istilah

Penjelasan istilah diperlukan untuk memudahkan para pembaca dalam memahami istilah dalam kajian ilmiah ini dan membatasi ruang lingkup kajian dan penafsiran yang salah. Adapun istilah-istilah yang terdapat dalam kajian ilmiah ini, antara lain:

1. Ganti Rugi

Dalam kamus Bahasa Indonesia, arti kata ganti adalah sesuatu yang jadi penukar dari sesuatu yang hilang.²¹ Sedangkan arti kata rugi adalah terjual dan sebagainya kurang dari modalnya.²²

Ganti rugi adalah penggantian kerugian yang dialami seseorang (seorang debitur yang cidera janji harus membayar ganti rugi kepada kreditur).²³

¹⁹A.A.A. Nadia Andina Putri dan Nyoman Mas Ariani, “*Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Pengguna Jasa Pengiriman Barang dalam Hal Keterlambatan Sampainya Barang*”.

²⁰Hosea Irlano Mamuaya, Aminah dan Suradi, “*Perlindungan Hukum...*”, hlm. 2.

²¹Tri Kurnia Nurhayati, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, cet. 2, (Jakarta: Eska Media, 2003), hlm. 248.

²²*Ibid*, hlm. 623.

Maksud ganti rugi pada skripsi ini ialah penggantian kerugian bagi konsumen yang mengalami kerusakan atau kehilangan barang pada perusahaan pengangkutan.

2. Jasa Angkutan Darat

Jasa Angkutan Darat adalah sebuah perusahaan yang bergerak pada bidang layanan pengiriman, yang dalam hal ini adalah pengiriman barang. Pengiriman barang merupakan suatu proses memindahkan barang dari satu tempat ke tempat yang lainnya.²⁴ Jasa Angkutan Darat yang dimaksud adalah perusahaan Jasa Angkutan Darat di Terminal Mobil Barang Kabupaten Aceh Besar.

3. *Ijārah bi al-'Amāl*

Al- Ijārah berasal dari kata *al-ajru* yang arti menurut bahasanya adalah *al-'iwaḍ*, dalam bahasa indonesianya adalah ganti dan upah. Sedangkan menurut istilah adalah menukarkan sesuatu dengan adanya imbalan, yaitu sewa-menyewa dan upah-mengupah. Jadi, *Ijārah bi al-'amāl* adalah upah-mengupah yang objek akadnya adalah amal atau pekerjaan seseorang.²⁵ *Ijārah bi al-'amāl* pada skripsi ini ialah pekerjaan yang dilakukan oleh perusahaan pengangkutan dalam hal mengirimkan barang milik konsumen ke tempat tujuan.

F. Metode Penelitian

Metode penelitian merupakan cara yang digunakan oleh peneliti dalam mengumpulkan data penelitiannya. Cara-cara yang digunakan untuk menyusun sebuah karya ilmiah sangat berhubungan erat terhadap permasalahan yang ingin diteliti, yang akan memberi pengaruh untuk kualitas sebuah penelitian. Oleh

²³Sudarsono, *Kamus Hukum*, (Jakarta: Penerbit Rineka Cipta, 2005), hlm. 136.

²⁴<https://rapi.co.id/mengenal-sedikit-mengenai-perusahaan-jasa-pengiriman-barang/>. Diakses pada 5 Juni 2018.

²⁵Ahmad Wardi Muslich, *Fiqh Muamalah*, (Jakarta: Amzah, 2015), hlm. 329.

karena itu, cara-cara yang ditempuh dalam penulisan serta penyusunan karya ilmiah ini adalah sebagai berikut:

1. Pendekatan Penelitian

Pendekatan masalah yang dilakukan dalam penelitian ini adalah pendekatan kualitatif. Creswell mendefinisikan kualitatif sebagai sebuah proses penyelidikan untuk memahami masalah sosial atau masalah manusia berdasarkan pada penciptaan gambar holistik yang dibentuk dengan kata-kata, melaporkan pandangan informan secara terperinci dan disusun dalam sebuah latar ilmiah.²⁶ Menurut Chaedar Alwasilah, metode kualitatif memiliki kelebihan yaitu adanya fleksibilitas yang tinggi bagi peneliti ketika menentukan langkah-langkah penelitian.²⁷ Landasan teori dimanfaatkan sebagai pemandu agar fokus penelitian sesuai dengan fakta di lapangan. Penelitian kualitatif dilakukan pada kondisi alamiah dan bersifat penemuan yang peneliti merupakan instrumen kunci. Oleh karena itu, peneliti harus memiliki bekal teori dan wawasan yang luas. Penelitian kualitatif digunakan jika masalah belum jelas, mengetahui makna tersembunyi, untuk memahami interaksi sosial, mengembangkan teori, memastikan kebenaran data dan meneliti sejarah perkembangan.²⁸

Pendekatan kualitatif yang digunakan pada penelitian ini bertujuan untuk mengetahui lebih mendalam mengenai sistem ganti kerugian pada perusahaan pengangkutan di Santan, Kec. Ingin Jaya, Kab. Aceh Besar.

²⁶John W Creswell, *Research Design Quantitative & Qualitative Approach*, (London: Sage Publication, Inc, 1994), hlm. 8. Dikutip dari Hamid Patilima, *Metode Penelitian Kualitatif*, (Bandung: Alfabeta, 2016), hlm. 4-5.

²⁷A. Chaedar Alwasilah, *Pokoknya Kualitatif: Dasar-dasar Merancang dan Melakukan Penelitian Kualitatif*, (Jakarta: Dunia Pustaka Jaya, 2003), hlm. 97. Dikutip dari Mahi M. Hikmat, *Metode Penelitian dalam Perspektif Ilmu Komunikasi dan Sastra*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2014), hlm. 37.

²⁸Juliansyah Noor, *Metodologi Penelitian: Skripsi, Tesis, Disertasi dan Karya Ilmiah*, (Jakarta: Kencana, 2017), hlm. 34.

2. Jenis Penelitian

Setiap penelitian akan selalu memerlukan data yang lengkap dan objektif dengan menggunakan metode pengumpulan data yang berhubungan dengan permasalahan yang akan diteliti. Pada penulisan karya ilmiah ini, jenis penelitian yang dipakai oleh penulis yaitu penelitian kepustakaan (*library research*) dan penelitian lapangan (*field research*).

a. Penelitian Kepustakaan (*library research*)

Penelitian kepustakaan bertujuan untuk mendapatkan informasi secara lengkap serta untuk menentukan tindakan yang diambil. Pengumpulan data diperoleh dari mengkaji baik dari buku, data empiris (dokumen kepustakaan) maupun artikel dengan menjelajahi situs maupun website internet untuk mendapatkan data yang berkaitan dengan ganti rugi.²⁹

b. Penelitian Lapangan (*field research*)

Penelitian lapangan adalah suatu penelitian yang dilakukan di lokasi penelitian untuk menyelidiki gejala objektif sebagaimana yang terjadi di tempat tersebut.³⁰ Metode ini digunakan untuk mengumpulkan data primer yang valid dan akurat. Metode ini dilakukan dengan mengumpulkan data yang ada di lapangan dengan mendatangi objek penelitian yaitu perusahaan pengangkutan yang berlokasi di Kec. Ingin Jaya Kab. Aceh Besar.

3. Bahan Hukum

Bahan hukum yang dimaksud di sini ialah dari mana data diperoleh dan memiliki informasi kejelasan tentang bagaimana mengambil data tersebut dan bagaimana data tersebut diolah. Dalam penyusunan penelitian ini bahan hukum yang digunakan ada dua, yaitu:

²⁹Abdurrohman Fathoni, *Metodologi Penelitian dan Teknik Penyusunan Skripsi*, (Jakarta: Rineka Cipta 2006), hlm. 96.

³⁰*Ibid.*

a. Bahan Hukum Primer

Bahan hukum primer merupakan bahan hukum yang diperoleh secara langsung dari informan atau objek penelitian. Informan ditentukan sesuai dengan masalah penelitian. Informan untuk penelitian ini berasal dari perusahaan pengangkutan di Santan, Kec. Ingin Jaya, Kab. Aceh Besar.

b. Bahan Hukum Sekunder

Selain bahan hukum primer, penelitian ini juga menggunakan bahan hukum sekunder. Bahan hukum sekunder merupakan bahan hukum yang diperoleh dengan cara membaca, mempelajari dan memahami melalui media lain.³¹ Bahan hukum sekunder penelitian bersumber dari literatur, buku, dokumen, maupun sumber dari media lain yang menunjang penelitian ini agar penelitian berjalan akurat dan sesuai kenyataan.

4. Teknik Pengumpulan Data

Dalam mengumpulkan data yang diperlukan dalam penelitian, maka teknik yang penulis gunakan yaitu wawancara dan studi dokumentasi.

a. Wawancara

Wawancara atau *interview* adalah percakapan yang dilakukan oleh dua orang pihak diantaranya pewawancara (*interviewer*) yang mengajukan pertanyaan dan terwawancara (*interviewee*) sebagai orang yang memberikan jawaban dari pertanyaan yang diajukan.³² Wawancara yang penulis lakukan ialah wawancara mendalam atau *in-dept interviews*. *In-dept interviews* terdiri atas *unstructured interviews* (wawancara terstruktur) dan *semi-struktur interviews* (wawancara semi terstruktur). Dalam *unstructured interviews*, peneliti tidak menyiapkan pertanyaan-pertanyaan penuntun sebelum melakukan wawancara, tetapi cukup menyediakan tema-tema umum yang hendak didalami dari informan. Sedangkan dalam *semi-structured interviews*, peneliti menyiapkan

³¹Sugiyono, *Memahami Penelitian Kualitatif*, (Bandung: Alfabeta, 2012), hlm. 141.

³²Lexy J. Moleong, *Metodologi Penelitian Kualitatif*, (Bandung: Remaja Rosdakarya, 2010), hlm. 187.

pertanyaan-pertanyaan penuntun untuk dijadikan panduan utama ketika melakukan wawancara. Pada awal wawancara peneliti mengajukan pertanyaan-pertanyaan terbuka kemudian dilanjutkan dengan diskusi yang lebih spesifik berdasarkan jawaban partisipan.³³

b. Studi Dokumentasi

Merupakan suatu penelusuran dan perolehan data yang diperlukan melalui data yang telah tersedia. Data tersebut berupa data statistik, agenda kegiatan, produk keputusan atau kebijakan, sejarah dan hal lainnya yang berkaitan dengan penelitian.³⁴ Sehingga akan diperoleh data yang akurat, sah dan bukan perkiraan saja.

5. Objektivitas dan Validitas Data

c. Uji Kredibilitas

Pada penelitian ini, uji kredibilitas atau kepercayaan terhadap data hasil penelitian dilakukan dengan memperpanjang pengamatan, peningkatan ketekunan dalam penelitian dan menggunakan bahan referensi.

1) Perpanjangan Pengamatan

Perpanjangan pengamatan berarti peneliti kembali ke tempat penelitian, melakukan pengamatan, wawancara kembali dengan sumber data yang pernah ditemui ataupun yang baru. Pada tahap awal peneliti masih dianggap asing sehingga adanya ketidakterbukaan informasi yang diberikan sumber data, tidak mendalam dan tidak lengkap. Dengan perpanjangan pengamatan, peneliti dapat mengecek apakah data yang diberikan sudah benar atau tidak.³⁵

³³Agustinus Bandur, *Penelitian Kualitatif Metodologi, Desain, dan Teknik Analisis Data dengan NVIVO 11 Plus*, (Jakarta: Mitra Wacana Media, 2016), hlm. 108.

³⁴Mahi M. Hikmat, *Metode Penelitian dalam Perspektif Ilmu Komunikasi dan Sastra*, (Yogyakarta: Graha Ilmu, 2014), hlm. 83.

³⁵Sugiyono, *Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods)*, (Bandung: Alfabeta, 2016), hlm. 366.

2) Meningkatkan Ketekunan

Meningkatkan ketekunan berarti peneliti melakukan pengamatan secara lebih cermat dan berkesinambungan. Dengan demikian, maka kepastian data dan urutan peristiwa dapat direkam secara pasti dan sistematis.³⁶ Dalam membuat penelitian ini, peneliti membaca berbagai referensi buku maupun hasil penelitian atau dokumen yang terkait dengan sistem ganti rugi.

3) Menggunakan Bahan Referensi

Yang dimaksud dengan bahan referensi adalah adanya pendukung untuk membuktikan suatu data. Contohnya dalam penelitian ini peneliti menggunakan *recorder* (alat perekam suara) untuk merekam hasil wawancara.³⁷

d. Pengujian *Transferability*

Nilai transfer ini berkenaan dengan sejauh mana suatu penelitian dapat diterapkan atau digunakan pada situasi lain. Supaya orang lain dapat memahami hasil dari suatu penelitian, maka peneliti harus membuat laporan dengan uraian yang rinci, jelas, sistematis dan dapat dipercaya. Sehingga pembaca dapat memahami dengan jelas atas hasil penelitian tersebut dan memutuskan dapat atau tidaknya diaplikasikan pada tempat lain.³⁸

e. Pengujian *Dependability*

Pengujian *dependability* disebut juga pengujian reliabilitas. Suatu penelitian dapat dikatakan reliabel apabila orang lain dapat mengulangi mereplikasi proses penelitian tersebut. Pengujian *dependability* dapat dilakukan dengan cara melakukan audit terhadap keseluruhan proses penelitian. Dimulai dengan cara peneliti menentikan masalah/fokus, memasuki lapangan,

³⁶ *Ibid.*, hlm. 368.

³⁷ *Ibid.*, hlm. 372.

³⁸ *Ibid.*, hlm. 373.

menentukan sumber data, melakukan analisis data, melakukan uji keabsahan data, sampai membuat kesimpulan harus dapat ditunjukkan oleh peneliti.³⁹

f. Pengujian *Confirmability*

Pengujian *confirmability* disebut juga pengujian objektivitas penelitian. Penelitian dikatakan objektif apabila disepakati oleh banyak orang. Menguji *confirmability* berarti menguji hasil penelitian, dikaitkan dengan proses yang dilakukan. Jika hasil penelitian merupakan fungsi dari proses penelitian yang dilakukan, maka penelitian tersebut telah memenuhi standar *confirmability*.⁴⁰

6. Populasi dan Sampel

Dalam melakukan penelitian ini, populasi yang penulis gunakan yaitu populasi yang karakteristiknya bersifat homogen. Karena yang dijadikan objek pada penelitian ini ialah jasa angkutan darat yang ada di Terminal Mobar dalam perspektif akad *ijārah bi al-‘amāl*, penulis memilih perusahaan jasa angkutan yang bersedia dimintai informasi dengan detail mengenai penelitian ini. Atas dasar itu, pengambilan sampling pada penelitian ini menggunakan metode *purposive sampling*. Teknik penarikan sampel ini didasarkan pada orang-orang yang dianggap ahli dan memahami dengan baik pada bidangnya.⁴¹

Lokasi penelitian ini berada di Terminal Mobar Kabupaten Aceh Besar dengan 19 perusahaan jasa pengangkutan darat. Nama-nama perusahaan tersebut adalah CV Kantin Kejujuran, CV Cipta Mandiri Cargo, CV Kantin Rakyat, CV Indo Cemerlang, PT Bintang Asia, CV Mandiri Perkasa, PT TAM Cargo, CV Anugrah Jaya Abadi, CV Kumita Sabe, CV A'AD, CV Barona Jaya, CV Aceh Expedisi, CV Fajar Utama, CV Nafakat, CV Indo Plastik/Telur, CV Berkat P.V.C, CV Remako Utama, CV Bumi Asia, CV Aceh Trasindo. Sedangkan

³⁹ *Ibid.*, hlm. 374.

⁴⁰ *Ibid.*

⁴¹ Bambang Prasetyo dan Lina Miftahul Jannah, *Metode Penelitian Kualitatif*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007), hlm. 135.

yang menjadi sample adalah CV Anugrah Jaya Abadi, PT TAM Cargo dan CV Cipta Mandiri Cargo.

7. Teknik Analisis Data

Analisis data dalam penulisan karya ilmiah ini menggunakan metode deskriptif. Langkah-langkah yang dilakukan yaitu pertama, memaparkan hal-hal yang melatarbelakangi masalah sistem ganti rugi pada perusahaan pengangkutan, kemudian menetapkan pokok permasalahan serta tujuan pembahasan dan menetapkan metode yang digunakan dalam karya ilmiah ini. Langkah kedua, mengkaji dan menjelaskan teori-teori yang berkaitan dengan sistem ganti rugi pada perusahaan pengangkutan. Langkah terakhir adalah mencari jawaban dari pokok permasalahan dalam penelitian ini berdasarkan hasil kajian mengenai perusahaan pengangkutan di Santan, Kec. Ingin Jaya, Kab. Aceh Besar. Kemudian dari langkah-langkah menganalisis data tersebut penulis mendapatkan kesimpulan yang merupakan akhir dari penelitian ini.

Selanjutnya, metode analisis yang penulis gunakan dalam penelitian ini ialah dengan langkah memilih, mengurangi dan memilah-milah data yang dipakai dan yang tidak dipakai berkaitan dengan topik pembahasan. Hal ini memudahkan untuk menguji validitas data yang objektif dan sistematis dari hasil penelitian tersebut. Kemudian dilakukan proses pengeditan yang berupa menyempurnakan dan menyesuaikan bahasa (sesuai dengan ejaan yang disempurnakan atau EYD), peletakan kalimat dan tanda-tanda baca (yaitu peletakan titik dan koma) dari kata-kata yang digunakan dalam penulisan. Setelah semua data penulisan didapatkan, maka data tersebut diolah menjadi suatu pembahasan untuk menjawab persoalan yang ada, didukung oleh data lapangan dan teori.⁴²

⁴²Muhammad Nazir, *Metode Penelitian*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1998), hlm. 63.

8. Pedoman Penulisan

Penyajian data yang disajikan dalam skripsi ini berpedoman pada *Buku Pedoman Penulisan Skripsi* yang diterbitkan oleh Fakultas Syari'ah dan Hukum Universitas Islam Negeri Ar-Raniry tahun 2018 Edisi Revisi 2019. Sedangkan untuk menerjemahkan ayat-ayat Alquran yang dikutip di skripsi ini berpedoman pada *Al-Qur'an dan Terjemahnya* yang diterbitkan oleh Kementerian Agama tahun 2009.

G. Sistematika Pembahasan

Untuk mengetahui gambaran dari masing-masing bab, penulis memaparkan tentang penulisan skripsi ini yang terbagi dalam empat bab dan terdiri dari beberapa sub bab yang saling berkaitan satu dengan yang lain. Adapun sistematikanya ialah sebagai berikut:

Bab satu merupakan pendahuluan yang terdiri dari latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, kajian pustaka, penjelasan istilah metodologi penelitian yang terdiri dari pendekatan penelitian, jenis penelitian, bahan hukum, teknik pengumpulan data yang meliputi, wawancara dan studi dokumentasi, objektivitas dan validitas data, populasi dan sampel, teknik analisis data, pedoman penulisan dan sistematika pembahasan.

Bab dua merupakan sistem ganti rugi dan konsep *ijārah bi al- 'amāl* yang terdiri dari Pengertian Ganti Rugi, Dasar Hukum Ganti Rugi, Macam-Macam Ganti Rugi, Hal-hal yang Berkaitan dengan Ganti Rugi yang terdiri dari Sebab Ganti Rugi, Perhitungan Ganti Rugi, Prinsip Umum Pentapan Ganti Rugi, Pendapat Ulama Tentang Ganti Rugi, Tanggung Jawab *Ajir* Dalam Akad *Ijārah bi al- 'amāl* dan Sistem Ganti Rugi Dalam Hukum Positif.

Bab tiga merupakan gambaran umum Terminal Mobil Barang di Aceh Besar, Sistem Ganti Rugi pada Jasa Angkutan Darat di Terminal Mobar, Faktor yang Mempengaruhi terjadinya Ganti Rugi pada Jasa Angkutan Darat di

Terminal Mobar dan Sistem Ganti Rugi Kerusakan dan Kehilangan Barang pada pada Jasa Angkutan Barang Menurut Konsep Akad *Ijārah bi al-‘amāl*.

Bab empat berisi kesimpulan yang merupakan jawaban dari pokok masalah dan saran-saran sebagai upaya ganti rugi dalam perusahaan jasa angkutan barang sesuai ketentuan akad *Ijārah bi al-‘amāl*.



BAB DUA

SISTEM GANTI RUGI DAN KONSEP AKAD *IJĀRAH BI AL-‘AMĀL* MENURUT FIKIH MUAMALAH

A. Pengertian Ganti Rugi

Secara etimologis, ganti rugi berasal dari kata *عَوَّضَ . يُعَوِّضُ* dengan *mashdar* *تَعْوِضُ* yang bermakna mengganti kerugian.⁴³ Wahbah az-Zuhaili menyebut bahwa *ta'wīd* adalah menutup kerugian yang terjadi akibat pelanggaran atau kekeliruan.⁴⁴

Dalam term fikih, ganti rugi sering diistilahkan dengan *ḍamān*. Dalam kamus Al-Munawwir⁴⁵, *ḍamān* diartikan dengan menanggung atau menjamin. Dalam pengertian yang lain, *ḍamān* adalah menjamin (menanggung) untuk membayar hutang, menggadaikan barang atau menghadirkan orang pada tempat yang telah ditentukan. Dari pengertian tersebut, dapat diketahui bahwa *ḍamān* biasanya mengandung tiga masalah pokok; 1) jaminan atas hutang seseorang. 2) jaminan dalam pengadaan barang 3) jaminan dalam menghadirkan seseorang di tempat tertentu.⁴⁶ Hal ini senada dengan pengertian dari Ulama Mazhab Syafi'i bahwa *ḍamān* adalah bersedia memberikan hak sebagai jaminan pihak lain, menghadirkan seseorang yang mempunyai kewajiban membayar hak tersebut, atau mengembalikan harta benda yang dijadikan barang jaminan.

Dari dua pendapat di atas, dapat dipahami bahwa pengertian tentang *ḍamān* masih sangat terbatas. Yaitu *ḍamān* mengarah kepada makna perpindahan hak akan suatu hutang kepada hutang lainnya. Padahal *ḍamān* bisa

⁴³Ahmad Warson Munawwir, *Kamus Al-Munawwir Arab-Indonesia Terlengkap*, (Surabaya: Progressif, 1997), hlm. 986.

⁴⁴Wahbah az-Zuhaili, *Nazariyah ad-Ḍaman*, (Damsyiq: Dar al-Fikr, 1998), dikutip dari Fatwa DSN-MUI No.43/DSN-MUI/VIII/2004 tentang Ganti Rugi (*ta'widh*).

⁴⁵Ahmad Warson Munawwir, *Kamus Al-Munawwir ...*, hlm. 829.

⁴⁶M. Ali Hasan, *Berbagai Macam Transaksi dalam Islam*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004), hlm. 259.

bermakna mengganti kerugian seperti pengertian *ḍamān* yang diungkapkan oleh para ahli berikut ini:

Al-Hamawy penerjemah kitab *al-Asybah wa an-Nazā'ir* karya Ibn Nujaim mengatakan bahwa *ḍamān* adalah

عبارة عن رد مثل أو قماته^{٤٧}

Mengganti barang yang rusak dengan barang yang sama atau yang sepadan dengan nilai jualnya.

Sedangkan Asy-Syaukani mengatakan bahwa *ḍamān* adalah

عبارة عن غرامة التليف^{٤٨}

Mengganti barang yang rusak.

Menurut az-Zarqa' *ḍamān* adalah

التزام بتعويض مالي عن ضرر الغير^{٤٩}

Keharusan mengganti kerugian harta atas kerugian orang lain.

Ganti rugi juga dijelaskan dalam Kompilasi Hukum Ekonomi Syariah yang berarti penggantian atas kerugian riil yang dibayarkan oleh pihak yang melakukan wanprestasi.⁵⁰

Sedangkan Asmuni mengungkapkan pengertian ganti rugi yang lebih kompleks yakni tanggungan seseorang untuk memenuhi hak yang berkaitan

⁴⁷Ahmad ibn Muhammad al-Hamawy, *Gamzu 'Uyuni al-Bashā'ir wa Syarah al-Asybah wa an-Nazhā'ir*, (Beirut: Dar al-Kutub al-'Ilmiyah, 1985), hlm. 2/211. Dikutip dari Asmuni Mth, "Teori Ganti Rugi Dalam Perspektif Hukum Islam", *Jurnal Hukum dan Peradilan*, Vol. 2. No. 1 Maret 2013, hlm. 48.

⁴⁸Asy-Syaukani, *Nail al-Auṭhar Syarh Muntaqa al-Akhbar*, (Mesir: Musthafa al-Babi al-Halabi, 1380 H), hlm. 5/299. Dikutip dari Asmuni Mth, "Teori Ganti Rugi Dalam Perspektif Hukum Islam", *Jurnal Hukum dan Peradilan*, Vol. 2. No. 1 Maret 2013, hlm. 48.

⁴⁹Mustafa Ahmad Az-Zarqa, *Al-Madkhal al-Fiqh al-'Am*, (Dar al-Fikr, 1968), hlm. 1032. Dikutip dari Asmuni Mth, "Teori Ganti Rugi Dalam Perspektif Hukum Islam", *Jurnal Hukum dan Peradilan*, Vol. 2 No. 1 Maret 2013, hlm. 48.

⁵⁰Tim Redaksi Fokus Media, *Kompilasi Hukum Ekonomi Syari'ah*, (Bandung: Fokusmedia, 2008), hlm. 17.

dengan kehartabendaan, fisik, maupun perasaan seperti pencemaran nama baik. Hal ini berlaku baik *ḍarar* yang muncul akibat pelanggaran seluruh atau sebagian perjanjian dalam akad, melakukan perbuatan (yang diharamkan) dan atau tidak melakukan perbuatan yang (diwajibkan) oleh pembuat undang-undang.⁵¹

Dari pembahasan di atas, dapat dipahami bahwa ganti rugi merupakan bentuk denda berupa sejumlah uang atau harta kekayaan lainnya yang dapat digunakan sebagai bentuk pembayaran akibat perbuatan melawan hukum yang dilakukan oleh seseorang yang telah terbukti dan memiliki kekuatan hukum tetap melakukan wanprestasi terhadap akad atau perjanjian yang disepakatinya. Oleh karena itu, *ḍamān* dapat diterapkan dalam berbagai bidang dalam muamalah, menyangkut jaminan atas harta benda dan jiwa manusia.

Dalam konsep Islam, tanggung jawab sesama muslim merupakan fardu kifayah. Salah satu kewajiban manusia yang diembankan Allah kepadanya adalah menyeru kepada kebaikan dan melarang dari kemungkaran. Menyusun perekonomian dengan berkeadilan adalah seruan untuk melaksanakan kebaikan dan mesti menjadi tanggung jawab bersama seperti yang pernah dilaksanakan oleh Rasulullah dan para sahabatnya. Dalam banyak hal, Rasulullah menegaskan kewajiban individu dan masyarakat dalam melaksanakan tanggung jawab sosial, dasar penetapannya ialah kemaslahatan umum (*maṣlahah āmmah*). Dengan konsep sederhananya, mereka telah dapat mewujudkan suatu masyarakat yang saling bertanggung jawab.⁵²

Prinsip ganti rugi dalam fikih Islam dapat dilihat dalam praktek *ad-diyah* ‘*alā al-āqilah*, *al-‘āqil* adalah orang yang membayar denda. Para ulama mengatakan, wajib membayar denda (pertanggunggaan) terhadap sebagian

⁵¹Asmuni Mth, “Teori Ganti Rugi dalam Perspektif Hukum Islam”, *Jurnal Hukum dan Peradilan*, Vol. 2. No. 1 Maret 2013, hlm. 49.

⁵²Muhammad Syakir Sula, *Asuransi Syariah (Life and General) Konsep dan Sistem Operasional*, (Jakarta: Gema Insani Press, 2004), hlm. 237.

kerusakan yang disebabkan kekeliruan, seperti pembunuhan, melukai karena kekeliruan atau kerusakan karena kekeliruan.⁵³

Imam Mawardi (Mazhab Syafi'i) mengatakan bahwa *ḍamān* dalam pendayagunaan harta benda, tanggungan dalam masalah diat, jaminan terhadap harta kekayaan, terhadap jiwa dan jaminan terhadap beberapa perserikatan sudah menjadi kebiasaan masyarakat. Dengan demikian, *ḍamān* dapat diterapkan dalam masalah jual beli, pinjam-meminjam, titipan, jaminan, kerja patungan atau *qirāḍ*, barang temuan, peradilan, pembunuhan, rampasan dan pencurian.⁵⁴ Berbeda halnya dengan yang ditetapkan pada Fatwa DSN, bahwa *ta'wid* (ganti rugi) hanya boleh dikenakan pada transaksi (akad) yang menimbulkan utang piutang (*dain*), seperti *salām*, *istiṣna'* serta *murābahah* dan *ijārah*.

B. Dasar Hukum Ganti Rugi

Dalam beberapa literatur, ayat-ayat yang dijadikan sebagai dasar hukum ganti rugi adalah sebagai berikut:

1. Alquran

a) Q.S. Al-Maidah Ayat 1

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا أَوْفُوا بِالْعُقُودِ أُحِلَّتْ لَكُمْ بَهِيمَةُ الْأَنْعَامِ إِلَّا مَا يُتْلَى عَلَيْكُمْ غَيْرِ مُحْلِي
الصَّيْدِ وَأَنْتُمْ حُرْمٌ إِنَّ اللَّهَ يَحْكُمُ مَا يُرِيدُ

Hai orang-orang yang beriman, penuhilah aqad-aqad itu. Dihalalkan bagimu binatang ternak, kecuali yang akan dibacakan kepadamu. (Yang demikian itu) dengan tidak menghalalkan berburu ketika kamu sedang mengerjakan haji. Sesungguhnya Allah menetapkan hukum-hukum menurut yang dikehendaki-Nya.⁵⁵

Dalam ayat ini mengandung perintah untuk menyempurnakan segala rupa akad (janji, kontrak) yang telah diakadkan oleh para pihak dengan Allah atau antara para pihak itu sendiri baik berupa perintah maupun larangan syara',

⁵³*Ibid.*, hlm. 241.

⁵⁴M. Ali Hasan, *Berbagai Macam Transaksi...*, hlm. 260.

⁵⁵Q.S. Al-Maidah (5): 1.

seperti jual-beli dan pernikahan. Pada kalimat **أَوْفُوا بِالْعُقُودِ** mempunyai keterkaitan dengan pembahasan ganti rugi bahwa apabila dalam kontrak terdapat klausula yang menyatakan ganti rugi akan dilaksanakan apabila wanprestasi. Oleh sebab itu, wajib bagi setiap mukmin untuk menyempurnakan akad dan menepati janji sesuai dengan syarat-syarat yang telah ditetapkan. Yang penting akad tidak berlawanan dengan kehendak syara'.⁵⁶

b) Q.S. Al-Baqarah Ayat 194.

...فَمَنْ اعْتَدَى عَلَيْكُمْ فَاعْتَدُوا عَلَيْهِ بِمِثْلِ مَا عَتَدَى عَلَيْكُمْ, وَالتَّقْوَا اللَّهَ وَاعْلَمُوا أَنَّ اللَّهَ مَعَ الْمُتَّقِينَ

...maka, barang siapa melakukan aniaya (kerugian) kepadamu, balaslah ia, seimbang dengan kerugian yang telah ia timpakan kepadamu. Bertakwalah kepada Allah dan ketahuilah, bahwa Allah beserta orang-orang yang bertakwa.⁵⁷

Dengan ayat ini, Syafi'i berdalil tentang wajib membunuh orang yang membunuh setimpal dengan perbuatannya. Maka, jika dia menyembelih, balaslah dengan menyembelih. Jika dia mencekik hendaklah dibalas dengan mencekik. Jika dia membenamkan dalam air, maka benamkanlah ke dalam air. Ayat ini memberi isyarat, memerangi musuh sama dengan memerangi *mujrimin*, tidak boleh ada penangguhan (penundaan). Juga tidak boleh sembrono menghadapi mereka. Jika mereka memerangi dengan bom, gas dan sebagainya, maka hendaklah mereka kita hadapi sedemikian juga, supaya mereka menghentikan perbuatan kejinya.⁵⁸ Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa dalam kasus ganti rugi, salah satu pihak yang dirugikan oleh pihak yang lain dapat meminta pertanggungjawaban terhadap kerugian tersebut dengan nilai yang sama.

⁵⁶Tengku Muhammad Hasbi As-Shiddieqy, *Tafsir Al-Quran Majid An-Nuur*, (Semarang: Rizki Putra, 2000), hlm. 1026.

⁵⁷Q.S. Al-Baqarah (2): 194.

⁵⁸Tengku Muhammad Hasbi As-Shiddieqy, *Tafsir Al-Quran...*, hlm. 318.

c) Q.S. Al-Nahl Ayat 126.

وَإِنْ عَاقَبْتُمْ فَعَاقِبُوا بِمِثْلِ مَا عُوقِبْتُمْ بِهِ...

Dan jika kamu membalas maka balaslah dengan (balasan) yang sama yang dengan siksaan yang ditimpakan kepadamu...⁵⁹

Ayat ini mengajarkan bahwa jika ada orang yang menyiksa orang mukmin cukup dibalas siksaan itu dengan seimbang. Jangan berlebih. Jelasnya, jika tiba waktunya seseorang memperoleh kesempatan mengambil pembalasan kepada musuh-musuh yang telah menimpakan berbagai kesukaran terhadapnya, maka cukuplah ia melakukan *qisas* dan membalas siksaan seimbang dengan apa yang ia derita, tidak lebih.⁶⁰ Ayat ini mengisyaratkan bahwa jika ingin meminta pertanggungjawaban terhadap kerugian agar disesuaikan dengan yang senilai sehingga tidak ada yang diuntungkan.

2. Al-Hadits

Sedangkan hadis-hadis yang dijadikan sebagai landasan hukum ganti rugi dalam beberapa literatur adalah sebagai berikut.

عَنْ الْحَسَنِ عَنْ سَمُرَةَ عَنِ النَّبِيِّ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ قَالَ عَلَى الْيَدِ مَا أَخَذْتَ حَتَّى تُؤَدِّيَ
(رواه الخمسة الا النسائي)⁶¹

Dari Hasan, dari Samurah, dari Nabi Shallallahu ‘Alaihi Wasallam bersabda: Sebuah tangan bertanggung jawab atas apa yang diambilnya sampai dapat mengembalikannya. (HR. Imam yang lima, kecuali Nasa’i).

Berdasarkan hadis ini, Ulama Malikiyah berpendapat bahwa tenaga kerja yang pekerjaannya menangani barang secara langsung harus menjamin barang yang rusak ditangannya walaupun bukan disebabkan oleh pelanggaran atau kelalaiannya jika barang tersebut termasuk barang yang dapat disembunyikan. Seperti juru masak menjamin masakannya yang rusak, tukang pemutih kain

⁵⁹Q.S. An-Nahl (16): 126.

⁶⁰Tengku Muhammad Hasbi As-Shiddieqy, *Tafsir Al-Quran Majid An-Nuur*, (Semarang: Rizki Putra, 2000), hlm. 2292.

⁶¹Imam Ahmad bin Hambal, *Musnad Ahmad Ibnu Hanbal*, juz 3, (Beirut: Muassasah Ar-Risalah, 1999), hlm. 277.

menjamin kain yang robek di tangannya dan tukang panggul menjamin barang bawaan yang jatuh dari kepalanya atau rusak ketika terpeleset.⁶²

عَنْ أَبِي سَعِيدٍ سَعْدِ بْنِ سِنَانَ الْخُدْرِيِّ رَضِيَ اللَّهُ عَنْهُ : أَنَّ رَسُولَ اللَّهِ ص. م. قَالَ: لَا ضَرَرَ وَلَا ضِرَارَ (رواه ابن ماجه و الدارقطني وغيرها)

Dari Abu Sa'id bin Malik bin Sinan Al-Khudriy ra. berkata, Rasulullah SAW. Bersabda, "Janganlah kalian saling merugikan". (HR. Ibnu Majah, Daruquthni dan lain-lain).⁶³

Hadis di atas mengandung makna bahwa setiap orang dilarang menimbulkan kemudharatan baik untuk diri sendiri maupun bagi orang lain. Pada kasus konsumen yang kehilangan atau mengalami kerusakan terhadap barang yang dikirimkan dapat meminta ganti rugi yang senilai pada jasa pengangkutan barang. Hal ini dilakukan untuk menghilangkan kemudharatan yang dialami konsumen dikarenakan penyedia jasa tidak memenuhi kewajibannya terhadap hak konsumen.

Pada dasarnya, tidak ada seorang manusia pun yang dapat dengan pasti mengetahui apa yang terjadi. Sehingga semua aspek kehidupan di dunia ini pada dasarnya adalah ketidakpastian bagi manusia. Namun, kemampuan yang dikembangkan manusia dapat membantu manusia dalam menghadapi ketidakpastian atau resiko tersebut dengan memperkirakan kemungkinan terjadinya hal-hal yang merugikan, tentunya dalam batas-batas kemampuan manusia. Sehingga, secara umum dapat dikatakan bahwa manusia dapat berusaha untuk menghindari pengambilan resiko yang melebihi kemampuan yang wajar untuk menanggulangnya.

Prinsip ganti rugi merupakan hal yang wajar dalam rangka memelihara hak dan tanggung jawab terhadap harta benda yang dititipkan Allah kepada hamba-Nya. Karena itu, sebagai konsekuensi logis dari tanggung jawab yang

⁶²Wahbah Az-Zuhaili, *Fiqih Islam Wa Adillatuhu*, jld. 5, (Jakarta: Gema Insani, 2011), hlm. 419-420.

⁶³Imam An-Nawawi, *Terjemah Hadits Arba'in An-Nawawi*, (Jakarta: Al-I'tishom, 2001), hlm. 52.

dititipkan Allah, maka perusahaan berkewajiban menanggung kerugian konsumen.

C. Macam-macam Ganti Rugi

Dalam melakukan perikatan, para pihak diharuskan melaksanakan hak dan kewajibannya masing-masing. Jika salah satu pihak tidak melaksanakannya, maka pihak yang lain akan mengalami kerugian. Oleh karena itu, hukum melindungi pihak yang dirugikan dengan membebankan ganti rugi kepada pihak yang ingkar janji. Dalam Islam, *ḍamān* dibedakan menjadi dua macam, yaitu:⁶⁴

- d) *Ḍamān al-‘aqd*, yaitu tanggung jawab perdata untuk memberikan ganti rugi yang bersumber kepada ingkar akad.
- e) *Ḍamān al-‘udwān*, yaitu tanggung jawab perdata yang memberikan ganti rugi yang bersumber kepada perbuatan merugikan (*al-fi’l ad-ḍarr*) atau dalam istilah hukum perdata Indonesia disebut perbuatan melawan hukum.

Begitu juga dengan Al-Bazdawi yang mengisyaratkan dua macam *ḍamān*, yaitu,

ضمان العقد فسيذا كان او جائزا يجب بالتراض و ضمان الردوان يعتمض اوصف العين

Ganti rugi akibat pelanggaran terhadap perjanjian dalam akad fasid maupun jaiz (akad sah) diwajibkan berdasarkan kerelaan masing-masing pihak, dan ganti rugi akibat pelanggaran tersebut mengacu pada sifat-sifat barang.⁶⁵

Pembagian ini didasarkan pada *ḍarar* (kerugian). *Ḍarar-lah* yang mengharuskan ganti rugi. Sehingga *ḍamān* menjadi sesuatu yang wajib pada perjanjian untuk menghilangkan *ḍarar* yang muncul akibat pelanggaran pada akad, melakukan dan atau tidak melakukan perbuatan tertentu sehingga mengakibatkan *mafāsīd* (kerusakan). Hal ini berlaku baik *ḍarar* yang muncul

⁶⁴Syamsul Anwar, *Hukum Perjanjian Syari’ah*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2010), hlm. 330.

⁶⁵Asmuni Mth, “Teori Ganti Rugi”..., hlm. 49.

akibat pelanggaran seluruh dan atau sebagian perjanjian dalam akad, melakukan perbuatan (yang diharamkan) dan atau tidak melakukan perbuatan yang (diwajibkan) oleh pembuat undang-undang. Dengan demikian, ganti rugi dapat terjadi atas barang yang rusak atau manfaat barang yang hilang, atau luka fisik seseorang sehingga mengakibatkan kerugian, baik total atau sebagian.⁶⁶ Ganti rugi pada penelitian ini, akan difokuskan pada barang yang rusak atau hilang karena kelalaian dari pihak perusahaan pengangkutan.

D. Hal-hal yang Berkaitan dengan Ganti Rugi

1. Sebab-sebab Ganti Rugi

Macam-macam perbuatan yang dapat menyebabkan terjadinya ganti rugi ada dua, yaitu:

- a. Akad, baik itu tidak melaksanakan akad maupun alpa dalam melaksanakannya. Suatu akad yang sudah memenuhi ketentuan hukum yang sifatnya mengikat dan wajib dipenuhi oleh para pihak menandakan akan munculnya tanggung jawab (*ḍamān*). Apabila akad yang sudah sah tersebut tidak dilaksanakan oleh salah satu pihak atau dilaksanakan, namun alpa (tidak sebagaimana mestinya), maka pihak tersebut melakukan pelanggaran pada akad baik karena sengaja tidak melakukannya maupun karena kelalaiannya.⁶⁷ Dalam fikih, pelanggaran seperti ini disebut *ta'addi*, yaitu melakukan perbuatan terlarang dan atau tidak melakukan kewajiban menurut hukum.
- b. Kekuasaan, yang dalam bahasa fikih dikenal dengan istilah *yad*, yang dibagi menjadi dua: *Pertama*, penguasaan yang tidak atas dasar kepercayaan (*yad ghairu amānah*), yaitu penguasaan barang yang berada pada tangan seorang *gasib*, orang yang sedang menawar, orang yang meminjam, dan orang yang melakukan jual beli yang tidak memenuhi

⁶⁶*Ibid.*

⁶⁷Syamsul Anwar, *Hukum Perjanjian Syari'ah*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2010), hlm. 331.

syarat dan rukunnya (*fāsid*). Demikian juga menurut salah satu pendapat seorang yang menjadi suruhan orang lain (*ājir*). *Kedua*, penguasaan yang didasarkan kepercayaan (*yad mu'tamānah*), seperti kewenangan yang terdapat dalam akad titipan (*wad'iah*), kongsi (*syirkah*), persekutuan modal (*mudārabah*), perwakilan dan sebagainya.⁶⁸ Kekuasaan atas dasar amanah ini apabila tidak digunakan sebagaimana mestinya akan berubah menjadi *yad ḍamān*. Artinya, ketika barang yang dipercayakan kepadanya rusak maka ia wajib untuk menggantinya.

Dengan demikian, yang menyebabkan munculnya *ḍamān* adalah adanya pelanggaran. Apabila salah satu pihak melakukan kesalahan atau tidak melaksanakan kewajibannya sesuai kesepakatan, maka tidak ada *ḍamān* bila pihak tersebut dapat membuktikan bahwa tidak dilaksanakannya akad tersebut karena sebab yang di luar kemampuannya yang tidak dapat dihindari (*overmacht*) sehingga mustahil melaksanakan akad. Seperti halnya jual beli, *śaman* yang sudah ditentukan sebelum serah terima barang, pemesanan (*salām*), sewa-menyewa (*ijārah*), dan lain-lain. Artinya, dalam bermacam-macam akad ini jika kemudian terjadi hal-hal yang tidak diinginkan (rusak atau hilang) maka harus ada pihak yang bertanggungjawab untuk memberikan kompensasi.

Menurut As-Sanhuri, dalam hukum Islam menyangkut pelaksanaan perikatan yang timbul dari suatu akad dapat diterima pembedaan dalam hukum barat mengenai pelaksanaan perikatan untuk mewujudkan hasil dan pelaksanaan perikatan untuk melakukan suatu upaya. Yang dimaksud dengan perikatan untuk mewujudkan hasil adalah suatu perikatan yang dinyatakan terlaksana apabila pelaksanaan tersebut mewujudkan suatu hasil atau mencapai tujuan tertentu. Misalnya, perikatan antara penjual dan pembeli. Tujuan penjual adalah memindahkan barang yang dijualnya kepada pembeli dengan cara pembeli menyerahkan sejumlah uang kepada penjual. Apabila penjual telah menerima

⁶⁸Hengki Firmanda, "Hakikat Ganti Rugi dalam Perspektif Hukum Syariah dan Hukum Perdata Indonesia", *Jurnal Hukum Respublica*, Vol. 16, No. 2 Tahun 2017, hlm. 241.

uang dan pembeli telah menerima barang maka tujuan dari perikatan telah terwujud. Namun bila penjual belum menerima uang dan pembeli belum menerima barang maka tujuan perikatan belum terwujud dan diperlukan *ḍamān*.⁶⁹

Sedangkan perikatan untuk melakukan upaya adalah suatu perikatan yang dikatakan terlaksana apabila salah satu pihak telah melakukan suatu upaya dalam kadar tertentu yang menjadi maksud pihak yang lain. Meskipun hasil tersebut bisa tidak tercapai, yang penting pihak yang berkewajiban melakukan upaya tersebut telah melakukannya dalam kadar tertentu. Misalnya, perikatan antara dokter dengan pasien, di mana dokter dianggap telah melaksanakan kewajibannya yang timbul dari akad antara pasien dengan dirinya bila ia telah melakukan pengobatan terhadap pasien sesuai dengan standar yang ditentukan dalam profesinya dan ia telah melakukan pekerjaannya sesuai dengan aturan yang lazim dikerjakan oleh dokter pada umumnya. Sekalipun pelaksanaan pekerjaannya itu tidak mencapai hasil yang dikehendaki pasien, yaitu kesembuhan. Demikian pula perikatan penyewa untuk memelihara barang yang disewanya, perikatan peminjam untuk memelihara barang yang dipinjam serta perikatan penerima titipan untuk menjaga barang yang dititipi. Kesemuanya itu telah dianggap melaksakan kewajibannya apabila telah melakukan upaya yang lazim dilakukan dalam posisinya tersebut. Namun, kadar tertentu yang lazim dilakukan orang bisa berubah karena adanya perjanjian khusus antara para pihak, atau adanya undang-undang yang mengatur secara khusus pelaksanaan profesi tersebut.⁷⁰

Bila ternyata pihak tersebut tidak dapat melaksanakan kewajibannya untuk mewujudkan hasil atau untuk memberikan upaya pada tingkat tertentu, maka ia dihukumi bersalah karena tidak melaksanakan akad sehingga harus menanggung *ḍamān* (ganti rugi). Tapi bila tidak terlaksananya akad karena hal-

⁶⁹*Ibid.*, hlm. 332

⁷⁰Syamsul Anwar, *Hukum Perjanjian Syariah...*, hlm. 333.

hal di luar kemampuannya (keadaan darurat, keadaan memaksa) maka pihak yang berkewajiban harus mampu membuktikan kalau adanya sebab-sebab lain agar terbebas dari *ḍamān*. Selama ia tidak bisa membuktikannya maka ia dianggap tidak melaksanakan kewajibannya sehingga memikul *ḍamān*.

Di sisi lain, ada pendapat yang mengatakan bahwa ganti rugi harus memenuhi dua rukun, yaitu: *al-i'tida'* dan *ad-ḍarar*.⁷¹ *Al-i'tida'* adalah melampaui batas yang menurut para fukaha mengandung unsur kezaliman, rasa permusuhan, dan melampaui hak. Kriterianya adalah menyimpang dari perilaku normal.

2. Perhitungan Ganti Rugi

Tujuan dari pada *ḍamān* adalah untuk memberikan ganti rugi pada korban dan menghilangkan kerugian yang diderita (*raf'u ad-ḍarar wa izālatuha*). Ganti rugi di sini yaitu ganti rugi terhadap kerugian yang berkaitan dengan harta benda (*jawābir ad-ḍarar al-māliyah*) seperti perampasan, perusakan terhadap barang atau manfaatnya yang mencakup dua hal, yaitu:⁷²

- a. *Jawābir naqdiyyah* yaitu ganti rugi dengan mengembalikan nilai jual barang (*al-qimah*).
- b. *Jawābir 'ainiyah*, yaitu ganti rugi dengan mengembalikan barang itu sendiri, atau menggantinya dengan barang yang sama dalam kasus-kasus perampasan dan penguasaan terhadap harta orang lain secara tidak legal.

Adapun cara perhitungan ganti rugi bisa mengacu pada beberapa model berikut.

- a. Perhitungan ganti rugi berdasarkan kesepakatan para pihak (*at-taqdīr al-ittifāqi*).
- b. Penggantian ganti rugi yang dilakukan oleh hakim (*at-taqdīr al-qaḍai*) yang mengacu pada ijtihad dan pendapatnya.

⁷¹Asmuni, "Teori Ganti Rugi" ..., hlm. 52.

⁷²Asmuni, "Teori Ganti Rugi" ..., hlm. 56.

- c. Penghitungan ganti rugi sesuai dengan yang ditetapkan oleh pembuat undang-undang (*at-taqdīr asy-syar'i*). Akan tetapi, hitungan dan perkiraan ganti rugi di atas harus berasaskan pada beberapa hal, yaitu:⁷³
- 1) Ganti rugi tidak dimaksudkan untuk memperkaya pihak yang dirugikan, menolongnya, atau memberikan *tabarru'* terhadapnya. Namun, dimaksudkan untuk mengembalikan keadaannya seperti sebelum terjadi kerugian dengan catatan jika hal itu memungkinkan.
 - 2) Ganti rugi dibebankan kepada pihak yang mengakibatkan kerugian secara langsung. Adapun kerugian tidak langsung yang tidak dapat dinisbatkan kepada perbuatan *muta'addi* tidak dapat dikenakan ganti rugi.
 - 3) Hitungan dan perkiraan ganti rugi disesuaikan dengan tingkat kerugian yang ada, tidak lebih dan juga tidak kurang. Menyimpang dari prinsip ini dikategorikan "*aklu amwālinnas bi al-bāthil*" (makan harta orang lain secara batil).

3. Prinsip Umum Penetapan Ganti Rugi

Makna *ḍarar* sangat beragam mengikuti konteksnya. Misalnya, ganti rugi penuh bertujuan untuk menetapkan ganti rugi yang harus ditanggung oleh pihak yang menyebabkan kerugian. *Ḍarar* dalam konteks ini mencakup kerugian terhadap harta benda, kerugian anggota badan, dan kerugian nama baik seseorang. Standarisasi ganti rugi penuh bersifat kondisional, tergantung pengadilan dan usaha cerdas hakim. Karena sulitnya mengukur rasa sakit yang bersifat psikis dibandingkan kerugian lain yang bersifat material. Dengan kata lain, rasa keadilan yang didambakan oleh para pencari keadilan sangat ditentukan oleh sikap, kecermatan, dan keadilan hakim itu sendiri.⁷⁴

⁷³*Ibid.*, hlm. 56.

⁷⁴*Ibid.*, hlm. 57.

Dalam menetapkan ganti rugi, setidaknya harus didasarkan pada empat prinsip, yaitu:

- a. *Al-yusr* (memudahkan) dalam menghitung dan mengukur ganti rugi tersebut untuk menghindari proses dan prosedur yang panjang di pengadilan agar para pencari keadilan tidak terlalu lama menunggu haknya.
- b. Konsisten. Artinya, terdapat keseragaman kualitas dan kuantitas ganti rugi dalam kasus yang sama pula.
- c. Menyamakan (*al-musāwāt*) antara semua penduduk dalam menerima ganti rugi. Misalnya, jangan sampai ada perbedaan antara petani dengan pengusaha untuk ganti rugi kasus yang sama, karena prinsip dalam menetapkan *ḍarar* bukan mempertimbangkan strata sosial atau kemampuan financial.
- d. Harus terlebih dahulu mengidentifikasi dan menetapkan tingkat keterlibatan para pelaku. Karena hal ini akan menentukan kualitas ganti rugi yang akan dibebankan kepada mereka.⁷⁵

4. Pendapat Ulama tentang Ganti Rugi

Berikut penulis paparkan konsep ganti rugi dalam perspektif ulama kontemporer yang memang memiliki karya membahas tentang ganti rugi sebagai konsekuensi yang berkaitan dengan harta.

Menurut Wahbah az-Zuhaili, dalam bukunya yang berjudul *Nazariyah ad-Daman*, menyatakan bahwa "*ta'wīd*" adalah menutup kerugian yang muncul akibat pelanggaran atau kekeliruan yang dilakukan oleh suatu pihak lainnya yang menderita kerugian akibat tindakan tersebut. Lebih lanjut beliau menegaskan bahwa untuk menetapkan hukuman ganti rugi tersebut harus memenuhi ketentuan umum yang berlaku tentang ganti rugi tersebut, yaitu:

⁷⁵*Ibid.*, hlm. 58.

- a. Menutup kerugian dalam bentuk benda (*ḍarar*, bahaya), seperti memperbaiki dinding.
- b. Memperbaiki benda yang dirusak menjadi utuh kembali seperti semula selama dimungkinkan, seperti mengembalikan benda yang dipecahkan menjadi utuh kembali. Apabila hal tersebut sulit dilakukan, maka wajib menggantinya dengan benda yang sama atau benda sejenis atau dengan uang dalam jumlah yang semisal tersebut.⁷⁶

Selanjutnya Wahbah az-Zuhaili menyatakan bahwa bila hilangnya kemungkinan perolehan keuntungan dan terjadinya kerugian yang belum pasti di masa akan datang atau kerugian immaterial, maka menurut ketentuan fikih hal tersebut tidak dapat diganti atau dituntut ganti rugi. Hal ini disebabkan oleh objek ganti rugi adalah harta yang ada dan konkret serta berharga diizinkan syariat untuk memanfaatkannya.

Menurut ‘Abd al-Hamid Mahmud al-Ba’li dalam bukunya *Mafāhim Asāsiyyah fī al-Bunūk al-Islāmiyyah*, menjelaskan bahwa ganti rugi (*ta’wīḍ*) karena penundaan pembayaran oleh orang yang mampu didasarkan pada kerugian yang terjadi secara riil akibat penundaan pembayaran dan kerugian itu merupakan akibat logis dan keterlambatan pembayaran tersebut.⁷⁷

Pendapat ulama yang membolehkan *ta’wīḍ* sebagaimana dikutip oleh Isham Anas az-Zaftawi, *Hukm al-Gharamah al-Māliyah fī al-Fiqh al-Islāmi*, “kerugian harus dihilangkan berdasarkan kaidah syariat dan kerugian itu tidak akan hilang kecuali jika diganti, sedangkan penjatuhan sanksi atas debitur mampu yang menunda-nunda pembayaran tidak akan memberikan manfaat bagi kreditur yang dirugikan”.⁷⁸

Penundaan pembayaran hak sama dengan *gasab*, karena itu seyogyanya status hukumnya pun sama, yaitu bahwa pelaku *gasab* bertanggung jawab atas

⁷⁶ Wahbah Az-Zuhaili, *Nazariyah ad-Daman*, (Damsyiq: Dar al-Fikr, 1998), dikutip dari Fatwa DSN-MUI No.43/DSN-MUI/VIII/2004 tentang Ganti Rugi (*ta’wīḍ*).

⁷⁷ *Ibid.*

⁷⁸ *Ibid.*

manfaat benda yang di *gasab* selama masa *gasab*, menurut mayoritas ulama, disamping ia pun harus menanggung harga (nilai) barang tersebut bila rusak.

5. Tanggung jawab *Ājir* dalam Akad *Ijārah bi al-‘Amāl*

Al-Ijārah adalah akad pemindahan hak guna atas barang atau jasa melalui pembayaran upah sewa tanpa diikuti dengan pemindahan kepemilikan (*ownership/milkiyyah*) atas barang itu sendiri.⁷⁹ Sedangkan *ijārah* atas pekerjaan atau upah-mengupah adalah suatu akad *ijārah* untuk melakukan suatu pekerjaan tertentu. Misalnya, membangun rumah, menjahit pakaian, mengangkut barang ke tempat tertentu, memperbaiki mesin cuci atau kulkas dan sebagainya. Orang yang melakukan pekerjaan disebut *ājir* atau tenaga kerja.

Ājir atau tenaga kerja terdiri dari dua jenis:

1. *Ājir khaṣ* (pekerja khusus), yaitu pekerja yang disewa untuk bekerja sampai batas waktu tertentu. Penyewa berhak memanfaatkan tenaganya sepanjang waktu itu. Pekerja pun berhak atas upah sekalipun tidak ada yang dikerjakan. Bisa juga, pekerja ini disewa untuk suatu pekerjaan dan tidak boleh menerima pekerjaan dari orang lain sebelum pekerjaannya selesai, seperti buruh pabrik, penjaga toko dan pekerja garmen. Demikian pula tukang cat, tukang tembok dan tukang kayu di rumah yang harus bekerja di tempat penyewa atau menuntut kehadirannya.⁸⁰ Para ulama mazhab empat sepakat bahwa pekerja seperti ini tidak dibebani ganti rugi karena kerusakan barang yang diserahkan kepadanya yang berkaitan dengan pekerjaannya. Hal tersebut dikarenakan ia sebagai pemegang amanah yang statusnya seperti orang yang menunjuk wakil (untuk pekerjaannya) dan *muḍarib*.⁸¹

⁷⁹Muhammad Syafi'i Antonio, *Bank Syariah: Dari Teori ke Praktik*, (Jakarta: Gema Insani, 2001), hlm. 117.

⁸⁰Musthafa Dieb Al-Bugha, *Buku Pintar Transaksi Syariah*, (Jakarta: Hikmah, 2010), hlm. 170.

⁸¹Ahmad Wardi Muslich, *Fiqh Muamalat*, (Jakarta: Amzah, 2013), hlm. 334.

2. *Ājir musytarak*, yaitu pekerja yang di sewa untuk mengerjakan suatu pekerjaan tertentu. Ia berhak atas upah setelah pekerjaannya selesai. Ia pun masih mungkin menerima pekerjaan yang sama dari orang lain pada waktu yang sama. Biasanya, pekerjaannya tidak harus dikerjakan di tempat penyewa dan tidak menuntut ia harus hadir di sana. Ia bisa mengerjakannya secara mandiri di rumah, toko atau pabriknya. Seperti tukang jahit, tukang sepuh, binatu, tukang angkut jika mengangkut lebih dari satu dan bengkel mobil. Para ahli fikih kadang menyebutnya sebagai *as-ṣunna*' (tukang).⁸² Para ulama berbeda pendapat tentang ganti kerugian oleh *ājir musytarak*. Menurut Imam Abu Hanifah, Zufar, Hasan bin Zayyad, Hanabilah dan Syafi'i dalam *qaul* yang shahih, *ājir musytarak* sama dengan *ājir khas*. Ia tidak dibebani ganti kerugian atas kerusakan barang yang ada di tangannya, kecuali apabila tindakannya melampaui batas atau teledor. Sedangkan menurut Abu Yusuf dan Muhammad bin Hasan serta Ahmad dalam salah satu pendapatnya, *ājir musytarak* dibebani ganti kerugian atas kerusakan barang yang berada di tangannya, walaupun kerusakan tersebut bukan karena keteledoran atau tindakan yang melampaui batas. Pendapat Malikiyah sama dengan Abu Yusuf dan Muhammad bin Hasan, bahwa *ājir musytarak* dibebani ganti kerugian atas kerusakan benda yang dikerjakan di tangannya, meskipun bukan karena kelalaian, keteledoran, atau tindakan melampaui batas.⁸³ Pendapat tersebut didasarkan pada hadits Nabi berikut ini:

عَنْ الْحَسَنِ عَنْ سَمُرَةَ عَنِ النَّبِيِّ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ قَالَ عَلَى الْيَدِ مَا أَخَذْتَ حَتَّى تُؤَدِّيَ
(رواه الخمسة الا النسائي)⁸⁴

Dari Hasan, dari Samurah, dari Nabi Shallallahu 'Alaihi Wasallam bersabda: Sebuah tangan bertanggung jawab atas apa yang diambilnya

⁸²Musthafa Dieb Al-Bugha, *Buku Pintar Transaksi Syariah...*, hlm. 171.

⁸³Ahmad Wardi Muslich, *Fiqh Muamalat...*, hlm. 334.

⁸⁴Imam Ahmad bin Hambal, *Musnad Ahmad Ibnu Hanbal...*, hlm. 277.

sampai dapat mengembalikannya. (HR. Imam yang lima, kecuali Nasa'i).

Dalam hukum Islam, seseorang diwajibkan untuk menghormati dan mematuhi setiap perjanjian atau amanah yang dipercayakan kepadanya. Oleh karena itu, apabila pihak pengangkutan telah menerima biaya pengiriman, berarti ia telah mendapat amanah dari pengguna jasa tersebut. Jika pihak pengangkutan melakukan cidera janji, yaitu tidak menaepati kewajibannya sesuai perjanjian, maka ia telah melakukan wanprestasi. Dengan demikian, pihak yang melakukan wanprestasi dapat ditindak sesuai dengan kondisi dan alasannya.⁸⁵

E. Sistem Ganti Rugi dalam Hukum Positif

Dikutip dari KUHD bab kelima tentang pengangkutan barang pasal 468 bahwasanya si pengangkut diwajibkan mengganti segala kerugian yang disebabkan karena barang tersebut seluruhnya atau sebagian tidak dapat diserahkan atau karena terjadi kerusakan pada barang itu, kecuali dapat dibuktikan bahwa tidak diserahkan barang atau kerusakan tadi disebabkan oleh suatu malapetaka yang selayaknya tidak dapat dicegah maupun dihindarkannya, atau cacat dari pada barang tersebut, atau oleh kesalahan dari di yang mengirimkannya.

Pasal 470 tidaklah diperbolehkan kepada si pengangkut untuk minta diperjanjikan bahwa ia tidak bertanggung jawab atau tidak selainnya sampai satu harga yang terbatas, untuk kerugian yang disebabkan karena kurang diusahakannya kesanggupan alat pengangkut itu untuk dipakai menyelenggarakan pengangkutan menurut persetujuan ataupun yang disebabkan

⁸⁵Adiwarman Aswar Karim, *Ekonomi Islam Suatu Kajian Kontemporer*, (Jakarta: Gema Insani Press, 2001), hlm. 139.

karena salah memperlakukannya atau kurang penjagaannya terhadap barang yang diangkut. Janji-janji yang demikian tersebut adalah batal.⁸⁶

Dalam Hukum Perdata Indonesia, yang dimaksud dengan kerugian pada pasal 1243 ialah biaya, rugi dan bunga yang timbul karena debitor melakukan wanprestasi (lalai memenuhi perikatan). Kerugian tersebut wajib diganti oleh debitor terhitung sejak dia dinyatakan lalai. Ganti kerugian itu terdiri atas tiga unsur:

1. Ongkos atau biaya yang telah dikeluarkan, misalnya ongkos cetak, biaya materai dan biaya lain.
2. Kerugian sesungguhnya karena kerusakan, kehilangan benda milik kreditor akibat kelalaian debitor, misalnya busuknya buah-buahan karena terlambat melakukan penyerahan, ambruknya gedung karena kesaalahan konstruksi sehingga merusak perabot rumah tangga.
3. Bunga atau keuntungan yang diharapkan, misalnya bunga yang berjalan selama piutang terlambat dilunasi, keuntungan yang tidak diperoleh karena keterlambatan penyerahan bendanya.⁸⁷

Menurut Abdul Kadir Muhammad, ganti kerugian itu tidak selalu ketiga unsur yang terdapat dalam Pasal 1243 tersebut harus ada, mungkin ongkos-ongkos atau biaya atau mungkin hanya kerugian yang sesungguhnya atau mungkin ongkos atau biaya ditambah dengan kerugian sesungguhnya. Dalam hukum perdata ganti kerugian itu harus dihitung berdasarkan nilai uang, karena karena uang adalah bentuk pengganti kerugian yang paling sedikit menimbulkan perselisihan. Jadi harus berupa uang bukan berupa barang.⁸⁸

⁸⁶Subekti dan Tjitrosudibio, *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Kepailitan*, (Jakarta: Pradnya Paramita, 2004), hlm. 148.

⁸⁷Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perdata Indonesia*, (Citra Aditya Bakti, 2010), hlm.247.

⁸⁸Wirjono Prodjodikoro, *Azas-Azas Hukum Perjanjian*, (Bandung: Mandar Maju, 2000), hlm. 177.

Kerugian yang harus dibayar debitor meliputi:

- a. Kerugian yang dapat diduga ketika membuat perikatan. Dapat diduga itu tidak hanya mengenai kemungkinan timbulnya kerugian, tetapi juga meliputi besarnya jumlah kerugian. Jika jumlah kerugian melampaui batas yang dapat diduga, kelebihan yang melampaui batas dugaan itu tidak boleh dibebankan kepada debitor. Kecuali jika debitor ternyata telah melakukan tipu daya.
- b. Kerugian sebagai akibat langsung dari wanprestasi (kelalaian) debitor, seperti yang ditentukan dalam pasal 1248 KUHPdt. Untuk menentukan syarat akibat langsung dipakai teori *adequate*. Menurut teori ini, “akibat langsung” adalah akibat yang menurut pengalaman manusia normal dapat diharapkan atau dapat diduga akan terjadi. Maksudnya, dengan terjadinya wanprestasi, debitor selaku manusia normal dapat menduga akan merugikan kreditor.
- c. Bunga dalam hal keterlambatan membayar sejumlah uang (Pasal 1250 ayat (1) KUHPdt). Besarnya bunga didasarkan pada ketentuan yang ditetapkan oleh Bank Indonesia. Menurut yurisprudensi Pasal 1250 KUHPdt tidak dapat diberlakukan terhadap perikatan yang timbul karena perbuatan melawan hukum.

Tidak hanya itu, dalam pasal 39 KHES disebutkan bahwa, sanksi pembayaran ganti rugi dapat dijatuhkan apabila⁸⁹:

1. Pihak yang melakukan ingkar janji setelah dinyatakan ingkar janji, tetap melakukan ingkar janji.
2. Sesuatu yang harus diberikan atau dibuatnya hanya dapat diberikan atau dibuat dalam tenggat waktu yang telah dilampaukannya.
3. Pihak yang melakukan ingkar janji tidak dapat membuktikan bahwa perbuatan ingkar janji yang dilakukannya tidak di bawah paksaan.

⁸⁹*Ibid.*, hlm. 23.

BAB TIGA

SISTEM GANTI RUGI PADA JASA ANGKUTAN DARAT DALAM PERSPEKTIF AKAD *IJARAH BI AL-'AMAL* DI TERMINAL MOBAR ACEH BESAR

A. Gambaran Umum Terminal Mobil Barang di Aceh Besar

Terminal Mobil Barang yang selanjutnya disebut Terminal Mobar merupakan pangkalan kendaraan bermotor umum yang digunakan untuk mengatur kedatangan dan keberangkatan, menaikkan dan menurunkan barang, serta perpindahan moda angkutan. Penyelenggaraan Terminal Mobar bertujuan menunjang kelancaran perpindahan barang serta keterpaduan intra-moda dan antar-moda serta menjalankan fungsi pengawasan terhadap penyelenggaraan angkutan.⁹⁰

Terminal Mobar terletak di Gampong Santan Kecamatan Ingin Jaya, Aceh Besar. Terminal ini didirikan pada Tahun 2010 berdasarkan ketentuan dari Undang-undang No. 11 Tahun 2006 tentang Pemerintahan Aceh. Meskipun terminal mobar terletak di wilayah Aceh Besar, terminal tersebut merupakan aset Pemerintah Kota Banda Aceh. Dengan demikian, yang menjadi pengelola penyelenggaraan terminal ini dilaksanakan oleh Unit Pelaksana Teknis Dinas (UPTD) Terminal yang berada dibawah dan bertanggung jawab kepada Kepala Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh.⁹¹

Terminal Mobar memiliki lahan seluas 20.000 m². Pembagian lahan pada terminal ini terbagi menjadi 3 area. Pada area 1 terdapat bangunan yang dibagi menjadi 8 loket dan terdapat satu ruangan kantor untuk pengelola terminal. Kemudian, di sana juga terdapat mushalla, toilet dan hangar. Pada area 2 terdapat 11 bangunan berbentuk toko yang dinamakan gudang. Sedangkan area 3 merupakan jalur keluar masuk terminal termasuk juga pos satpam. Dari

⁹⁰Wawancara dengan Fahrul Rizal, Kasi Sertifikasi dan Pengujian sarana Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh pada tanggal 15 Oktober 2019 di Banda Aceh.

⁹¹*Ibid.*

pembagian area tersebut, yang ditempati oleh perusahaan pengangkutan barang adalah gudang dan loket. Perbedaan keduanya terletak pada luasnya. Luas gudang adalah $4 \times 9,5 \text{ m}^2$. Sedangkan loket berukuran $3 \times 4 \text{ m}^2$. Gudang dan loket tersebut bersifat komersial. Maksudnya perusahaan pengangkutan barang harus membayar sejumlah uang untuk menyewa salah satu atau keduanya.⁹²

Dari sektor transportasi, terminal mempunyai peran yang sangat penting dalam rangka meningkatkan perekonomian dan pembangunan suatu daerah. Terminal merupakan awal dan akhir serta transit point perjalanan orang dan kendaraan. Khususnya terminal mobar yang merupakan akhir dari pendistribusian barang ke Kota Banda Aceh dan sekitarnya. Kota Banda Aceh dapat dikatakan sebagai pusat perekonomian dan lahan bisnis, sehingga banyak pendatang yang memilih untuk menetap di sana. Oleh karenanya, dibutuhkan fasilitas penunjang untuk melancarkan aktivitas perdagangan. Jika tidak, akan mengakibatkan terjadinya hambatan dalam kelancaran pelayanan jasa perhubungan serta distribusi orang dan barang juga akan mengalami kendala. Hambatan kelancaran distribusi orang dan barang akan mengakibatkan meningkatnya harga barang, kelangkaan persediaan barang, terganggunya aktivitas orang untuk keperluan perdagangan, sosial dan keluarga.

Dalam hal pengangkutan barang, yang menyediakan jasa angkutan darat bukanlah petugas pengelola terminal melainkan jasa atau kargo yang terdapat di sana. Jasa ekspedisi maupun kargo sama-sama bergerak di bidang jasa angkutan darat. Perbedaan keduanya terlihat pada estimasi pengirimannya. Jasa ekspedisi akan mengirimkan barang konsumen apabila barang-barang yang akan dikirim sudah ditumpuk dalam jumlah yang banyak. Sedangkan kargo bisa langsung mengirimkan barang konsumen apabila sudah terjadi serah terima dengan pihak kargo. Dengan begitu, pengiriman melalui pengangkutan otomatis akan memakan waktu yang lebih lama untuk sampai ke alamat tujuan ketimbang pengiriman melalui kargo.

⁹² Wawancara dengan Tarmizi, Petugas Pengelola Terminal.

Transaksi jual beli mengalami perubahan yang signifikan. Dahulu, masyarakat yang ingin membeli suatu barang harus melakukan pembelian dengan pergi ke pasar. Tapi sekarang, masyarakat modern mempunyai alternatif dalam berbelanja secara mudah dan cepat yang bisa dilakukan melalui *e-commerce*. *E-commerce* merupakan aktivitas penyebaran, penjualan, pembelian, pemasaran produk baik barang maupun jasa dengan memanfaatkan telekomunikasi seperti internet dan komputer. Dengan maraknya penggunaan *e-commerce*, berbagai jenis jasa pengangkutan barang bersaing ketat dari sisi pelayanan dan harga. Untuk jasa angkutan darat, tarif yang dibebankan relatif sangat murah dibandingkan dengan pengangkutan udara. Apalagi baru-baru ini jasa pengangkutan udara mengalami kenaikan tarif dengan kisaran 10 sampai 40 persen.

Pada penelitian ini terdapat 19 perusahaan pengangkutan yang menjadi populasi. Berikut nama-nama perusahaan jasa angkutan darat yang ada di Terminal Mobar Aceh Besar.⁹³

Tabel 1. Nama-nama Jasa Pengangkutan Darat

No.	Nama Pengangkutan
1.	CV Kantin Kejujuran
2.	CV Cipta Mandiri Cargo
3.	CV Kantin Rakyat
4.	CV Indo Cemerlang
5.	PT Bintang Asia
6.	CV Mandiri Perkasa
7.	PT TAM Cargo
8.	CV Anugrah Jaya Abadi
9.	CV Kumita Sabe
10.	CV A'AD

⁹³ Wawancara dengan Helmi, pengurus CV Anugrah Jaya Abadi pada tanggal 30 September 2019 di Aceh Besar.

11.	CV Barona Jaya
12.	CV Aceh Expedisi
13.	CV Fajar Utama
14.	CV Nafakat
15.	CV Indo Plastik/Telor
16.	CV Berkat P.V.C
17.	CV Remako Utama
18.	CV Bumi Asia
19.	CV Aceh Trasindo

Sumber: Data tertulis dari pengurus Anugerah Jaya Abadi

Berdasarkan daftar nama-nama perusahaan di atas, masing-masing perusahaan dalam pengelolaannya memiliki SOP (*Standard Operating Procedure*) yang berbeda-beda dengan perusahaan angkutan darat lainnya, seperti dalam hal trayek, tarif pengiriman barang, perjanjian pengiriman barang, tata cara klaim barang rusak atau hilang, pertanggungjawaban barang yang rusak atau hilang, maupun syarat dan ketentuan lainnya yang menyangkut dengan pengiriman barang.

Pada penelitian ini terdapat 19 perusahaan yang menjadi populasi, yang dijadikan sebagai sampel penelitian hanya 3 perusahaan yaitu CV Cipta Mandiri Cargo, PT TAM Cargo dan CV Anugerah Jaya Abadi. Berikut ini akan dijelaskan prosedur-prosedur pengiriman di ketiga perusahaan di atas:

1. CV Anugerah Jaya Abadi⁹⁴

a. Trayek

Trayek disini merupakan rute yang dilalui oleh pengangkutan Anugerah Jaya Abadi, yaitu Medan, Beureunun, Sigli dan Banda Aceh.

⁹⁴ Wawancara dengan Effendi, pemilik CV Anugerah Jaya Abadi pada tanggal 5 oktober 2018.

2. PT TAM Cargo⁹⁵

a. Trayek

Trayek yang dilalui oleh TAM Cargo dalam proses pengangkutan barang mencakup seluruh Sumatera, Jawa, Bali dan Lombok.

b. Tarif

Tabel 2. Perbedaan tarif dengan jarak yang berbeda

Asal	Tujuan	Berat	Ongkos Kirim
Banda Aceh	Medan	1 kg	3000
Banda Aceh	Bandung	1 kg	10000
Banda Aceh	Surabaya	1 kg	13000
Banda Aceh	Lombok	1 kg	17000

Sumber: Data tertulis dari TAM Cargo

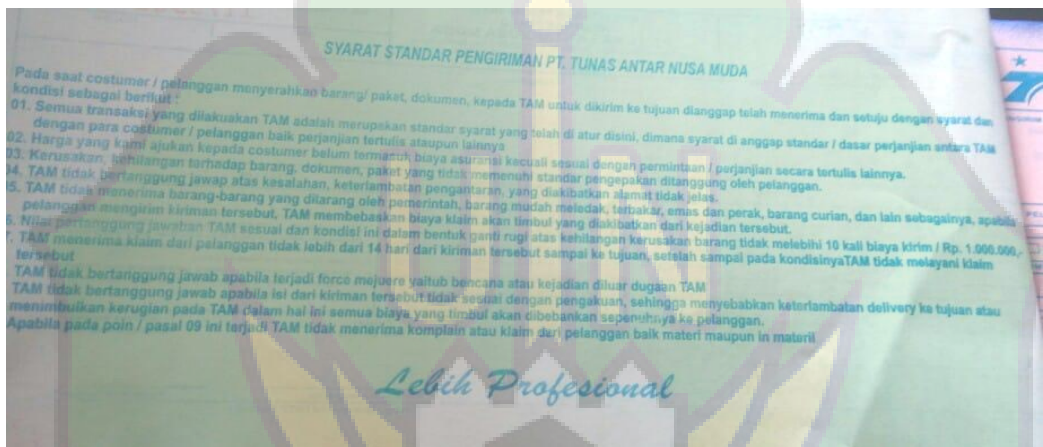
c. Syarat dan ketentuan

- Semua transaksi yang dilakukan TAM adalah standar syarat dianggap standar yang telah diatur di sini, di mana syarat dianggap standar / standar perjanjian antara TAM dengan para *customer* baik perjanjian tertulis ataupun lainnya.
- Harga yang kami ajukan belum termasuk biaya asuransi kecuali sesuai dengan permintaan / perjanjian secara tertulis lainnya.
- Kerusakan, kehilangan terhadap barang, dokumen paket yang tidak memenuhi standar pengepakan ditanggung oleh pelanggan
- TAM tidak bertanggung jawab atas kesalahan, keterlambatan pengantaran yang diakibatkan alamat tidak jelas
- TAM tidak menerima barang-barang yang dilarang oleh pemerintah, barang mudah meledak, terbakar, emas dan perak, barang curian dan lain sebagainya, apabila pelanggan mengirim barang tersebut, TAM membebaskan biaya klaim akan timbul yang diakibatkan dari kejadian tersebut.
- Nilai pertanggungjawaban TAM sesuai dan kondisi ini dalam bentuk ganti rugi atas kehilangan kerusakan barang tidak melebihi 10 kali biaya kirim / Rp 1.000.000,-
- TAM menerima klaim dari pelanggan tidak lebih dari 14 hari dari kiriman tersebut sampai ke tujuan setelah sampai pada kondisinya TAM tidak melayani klaim tersebut

⁹⁵ Wawancara dengan Dwi Dhea Ananda, Pengurus PT TAM Cargo pada tanggal 30 September 2019 di Aceh Besar.

- TAM tidak bertanggung jawab apabila terjadi force majeure yaitu bencana atau kejadian diluar dugaan TAM.
- TAM tidak bertanggung jawab apabila isi dari kiriman tersebut tidak sesuai dengan pengakuan sehingga menyebabkan keterlambatan delivery ke tujuan atau menimbulkan kerugian pada TAM dalam hal ini semua biaya yang timbul akan dibebankan sepenuhnya ke pelanggan.
- Apabila pada poin/ pasal 9 ini terjadi, TAM tidak menerima komplain atau klaim dari pelanggan baik materi maupun imateril.

Gambar 2. Bentuk perjanjian pengiriman pada TAM Cargo



3. CV Cipta Mandiri Cargo⁹⁶

a. Trayek

Rute yang dilalui oleh CV Cipta Mandiri Cargo mencakup wilayah Jakarta, Bandung, Bukittinggi, Padang, Pekanbaru, Medan dan Banda Aceh.

b. Tarif

Tabel 3. Berikut ini perbedaan tarif dengan jarak yang berbeda

Asal	Tujuan	Berat	Ongkos Kirim
Bandung	Banda Aceh	1 kg	3500
Bandung	Padang	1 kg	2500
Bandung	Medan	1 kg	3500
Bandung	Pekanbaru	1 kg	3500

Sumber: www.tokopedia.com

⁹⁶ www.cmc-express.com. Diakses pada tanggal 31 Oktober 2019.

c. Ketentuan Tentang Syarat Operasi Pengiriman

Syarat Standar Pengiriman selanjutnya akan disebut sebagai SOP adalah syarat standar yang mengikat dan merupakan bagian yang tidak terpisahkan dari perjanjian antara CMC dengan pengirim. Seluruh transaksi yang dilakukan di kantor CMC dilaksanakan berdasarkan Syarat dan Ketentuan yang diatur dalam SOP ini merupakan *Standard Operating Procedure*. Ketentuan lain yang tidak diatur dalam SOP ini dibuat perjanjian secara tertulis.

d. Pemeriksaan Kiriman

CMC tidak memeriksa isi kiriman dan sepenuhnya menjadi tanggung jawab pengirim, serta CMC berhak:

- Melakukan pemeriksaan kelayakan kemasan kiriman
- Menolak kiriman yang dinilai oleh CMC tidak memiliki kelayakan kemasan sesuai dengan kebijakan standar CMC dan peraturan perundangan yang berlaku.
- CMC tidak bertanggung jawab terhadap kiriman yang tidak sesuai dengan keterangan yang diberikan oleh pengirim.
- Pengemasan kiriman merupakan tanggung jawab pengirim.
- Pengirim wajib mencantumkan informasi data pengirim dan Penerima pada kemasan kiriman dengan lengkap dan benar.
- Pengirim membebaskan CMC dari keharusan bertanggung jawab atas denda akibat kehilangan dan atau kerusakan selama paket atau dokumen Pengirim berada dalam penahanan pihak Bea Cukai atau pejabat berwenang lainnya.
- Pengirim membebaskan CMC apabila terjadi keterlambatan, kehilangan, kerusakan dan atau biaya yang timbul akibat kelalaian dan kesalahan pengirim dalam memenuhi kewajiban di atas.

e. Tata Cara Pengangkutan

CMC berhak mengangkut kiriman pengirim melalui jalur, metode, prosedur dan jaringan yang dimiliki oleh CMC.

f. Kiriman yang Dilarang

- CMC tidak menerima kiriman yang termasuk dalam kategori barang berbahaya (*Dangerous Goods*), kecuali diatur terpisah dari SOP ini.
- CMC tidak menerima kiriman yang dilarang oleh ketentuan CMC dan peraturan yang berlaku seperti: narkoba, psikotropika, senjata api, senjata tajam, emas, peranko, barang curian, cek dan

uang tunai, *money order*, *traveller's cheque*, benda yang melanggar kesusilaan dan barang lain yang menurut perundang-undangan dinyatakan Terlarang.

- Pengirim membebaskan CMC apabila terjadi kerugian dan atau biaya yang timbul termasuk tuntutan hukum, yang diakibatkan karena kelalaian dan kesalahan pengirim yang timbul akibat tidak mematuhi ketentuan.
- CMC berhak untuk mengambil langkah yang dianggap perlu segera setelah mengetahui adanya pelanggaran terhadap kondisi ini termasuk untuk menjalankan hak yang diatur dalam SOP.

g. Jaminan Kepemilikan Kiriman

- Pengirim menjamin adalah pemilik yang sah dan berhak atas kiriman yang diserahkan kepada CMC.
- Pengirim menjamin kiriman yang diserahkan kepada CMC adalah kiriman yang telah sesuai dengan ketentuan dan perundangan yang berlaku.
- Pengirim membebaskan CMC dari tuntutan pihak manapun atas pelanggaran jaminan kepemilikan kiriman.

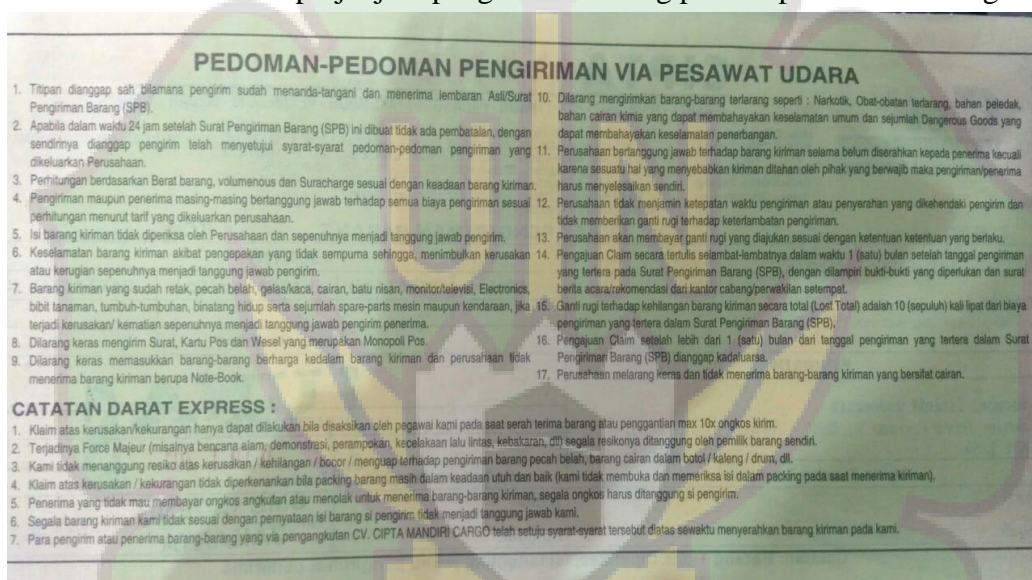
h. Ganti Rugi

- CMC bertanggung jawab untuk mengganti kerugian yang dialami oleh pengirim akibat kerusakan dan atau kehilangan kiriman yang timbul akibat kelalaian CMC.
- CMC tidak bertanggung jawab terhadap kerugian konsekuensi yang timbul akibat dari kejadian tersebut di atas, yaitu yang termasuk dan tanpa dibatasi atas kerugian komersial, keuangan dan kerugian tidak langsung lainnya termasuk kerugian yang terjadi dalam pengangkutan atau pengantaran yang disebabkan oleh hal-hal yang diluar kemampuan pengawasan CMC atau kerugian tidak langsung lainnya termasuk atas kerusakan akibat *Force Majeure* (Keadaan Memaksa) seperti gempa bumi, bencana alam, aksi huru hara, banjir, epidemi, perang, kudeta, pemberontakan, kebijakan-kebijakan Pemerintah dan sebab lainnya yang terjadi diluar kemampuan CMC.
- CMC tidak bertanggung jawab jika terjadi kerusakan atau hilang sebagian isi pengiriman yang disebabkan oleh tidak layaknya pengemasan/*packaging*.
- Jaminan pemberian ganti rugi atas yang terbukti sebagai akibat kelalaian dan kesalahan CMC paling tinggi 10 (sepuluh) kali biaya pengiriman kecuali pengiriman yang menggunakan asuransi.

i. Tata Cara Klaim

- Klaim hanya dapat diajukan oleh pihak pengirim.
- Pengajuan klaim mengikuti seluruh ketentuan yang diatur oleh CMC termasuk tetapi tidak terbatas pada dokumen-dokumen yang disyaratkan dalam pengajuan klaim.
- Batas waktu maksimum pengajuan klaim selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari kalender terhitung sejak kiriman seharusnya diterima.
- Pengajuan klaim tidak akan diproses bila melebihi dari 14 (empat belas) hari kalender sejak kiriman seharusnya diterima.

Gambar 3. Bentuk perjanjian pengiriman barang pada Cipta Mandiri Cargo



B. Sistem Ganti Rugi pada Jasa Angkutan Darat di Terminal Mobar

1. Proses Pembuktian terhadap Klaim Kerusakan dan Kehilangan Barang

Perusahaan Jasa Angkutan Darat yang ada di Terminal Mobar dalam menjalankan bisnisnya mempunyai beberapa prosedur yang dapat dikategorikan sebagai kontrak baku untuk menciptakan transaksi yang efektif dan efisien. Salah satu bentuk tersebut ialah ketentuan mengenai pembuktian terhadap klaim kerusakan dan kehilangan barang konsumen.

Berpedoman pada kontrak pengiriman barang serta informasi yang penulis peroleh dari jasa angkutan darat yang ada di Terminal Mobar, terdapat

ketentuan mengenai proses klaim barang rusak maupun kehilangan barang, yaitu:

Pada CV Anugerah Jaya Abadi, perusahaan maupun karyawannya akan mendata barang-barang yang akan dikirim ke Banda Aceh. Sesampainya di Banda Aceh barang-barang tersebut akan dicrosscheck apakah ada barang yang rusak atau hilang. Hal ini dilakukan supaya pihak perusahaan mengetahui apakah barang tersebut hilang ataupun rusak dalam perjalanan atau barang tersebut memang tidak termasuk dalam rute Medan-Banda Aceh. Dalam hal konsumen apabila menemukan adanya barang yang cacat atau tidak lengkap konsumen harus membuka bungkusan paket tersebut di gudang pengambilan paket. Hemat penulis, jika ada barang yang cacat atau tidak lengkap dan ingin melakukan komplain, konsumen harus membuka paket di depan karyawan atau sebelum tanda tangan penerima. Jika tanda tangan sudah dibubuhkan maka komplain tidak dapat diterima.⁹⁷

Pada TAM Cargo yang memiliki cabang di beberapa wilayah di Sumatera dan Jawa akan memastikan barang yang dikirim berasal dari mana. Jika sudah terkonfirmasi penyebab terjadinya kerusakan adalah karena kelalaian dari pihak perusahaan yang dimaksud, maka pelanggan dapat mengajukan klaim. Dalam kontrak disebutkan, pelanggan yang ingin mengajukan klaim diberi batas waktu tidak lebih dari 14 hari setelah paket diterima. Namun, saat melakukan wawancara, pihak perusahaan menyebutkan bahwa konsumen tidak dapat mengajukan klaim apabila sudah menandatangani surat tanda terima barang.⁹⁸

Pada Cipta Mandiri Cargo, konsumen harus mampu membuktikan bahwa kerusakan pada suatu barang karena kelalaian pihak jasa angkutan. Hal ini ditandai dengan bungkusan luar paket yang cacat. Perusahaan tidak

⁹⁷ *Ibid.*

⁹⁸ Berdasarkan kontrak pengiriman barang dan hasil wawancara dengan Fenty Syarisyam, pengurus PT TAM Cargo pada tanggal 30 September 2019 di Aceh Besar.

menerima klaim kerusakan dan kehilangan barang apabila *packaging* masih dalam keadaan utuh atau dalam kondisi baik. Klaim hanya dapat dilakukan apabila bungkusannya cacat. Konsumen yang mendapatkan bungkusannya yang cacat harus mengabari pihak kargo bahwa kondisi bungkusannya tersebut cacat. Setelah itu, pihak kargo akan mengecek apakah terdapat kerusakan atau mengajukan klaim kerusakan.⁹⁹

Proses pembuktian yang diinginkan oleh ketiga perusahaan tersebut rasanya terlalu menyulitkan konsumen. Biasanya, konsumen tidak membuka paket yang diantar kurir di depan kurir secara langsung. Apalagi jika konsumen tidak ada di tempat, maka kurir akan meminta persetujuan untuk ditiptkan pada tetangga. Proses pembuktian dengan memeriksa paket disaksikan langsung oleh kurir menyulitkan kedua belah pihak karena membutuhkan waktu dan dianggap tidak efektif dan efisien.

2. Perhitungan Ganti Rugi terhadap Klaim Kerusakan dan Kehilangan Barang

Adanya perjanjian antara jasa angkutan dengan konsumen mengartikan bahwa pihak jasa angkutan menyanggupi untuk membawa barang dari satu tempat ke tempat yang lain dengan aman. Maka wajar bila konsumen yang mengirimkan barang menginginkan barang yang dikirim melalui jasa pengangkutan sampai dengan selamat di tempat tujuan. Jika konsumen mendapatkan kecacatan pada barang tersebut atau bahkan hilang dalam perjalanan maka akan muncul perselisihan antara pengguna jasa dengan pihak jasa angkutan.

Umumnya, kerusakan yang terjadi pada proses pengangkutan akibat kelalaian yang dilakukan oleh karyawan pengangkutan sendiri saat barang itu diterima untuk dikirimkan ke tempat tujuan, serta proses penanganan dan proses pengiriman yang dilakukannya kurang hati-hati. Sedangkan kehilangan barang,

⁹⁹ Wawancara dengan Rahmat salah satu staf CMC pada tanggal 5 Oktober 2019 di Aceh Besar.

dalam proses pengirimannya bisa saja terjadi karena adanya penjarahan di daerah perbatasan antar kota. Namun, kerusakan tersebut bisa saja terjadi karena kesalahan pihak pengirim karena pembungkusnya tidak sempurna, hingga paket tersebut kemasukan air dan menyebabkan barang cacat.

Berdasarkan informasi yang diperoleh dari wawancara pada 3 (tiga) perusahaan jasa angkutan darat mengenai perhitungan kerugian dan bentuk pertanggungjawaban jasa pengangkutan atas kerusakan dan kehilangan barang yang dialami konsumen, yaitu:

Pada CV Anugerah Jaya Abadi, perusahaan akan melakukan pengecekan terhadap barang yang dilaporkan terdapat kecacatan oleh konsumen. Setelah kerusakan tersebut diidentifikasi, maka pihak perusahaan akan melakukan musyawarah dengan konsumen mengenai penggantian kerugian. Jika barang tersebut rusak dan tidak dapat digunakan sama sekali maka perusahaan akan mengganti 100%. Akan tetapi ini tidak berlaku untuk kiriman barang pecah belah, cairan tidak mendapat jaminan ganti rugi dan akan menjadi tanggung jawab konsumen.¹⁰⁰

Pada TAM Cargo, mengenai penggantian kerugian telah disebutkan dalam kontrak bahwa pertanggungjawaban perusahaan atas kerusakan dan kehilangan barang tidak lebih dari 10 kali biaya kirim/Rp 1.000.000,-. Atas hal tersebut, dapat disimpulkan bahwa perusahaan telah menetapkan batas maksimum biaya ganti rugi sebesar 10 kali ongkos pengiriman barang. Namun, apabila jumlah tersebut tidak memadai, perusahaan hanya dapat mengganti kerugian barang rusak atau hilang maksimal Rp 1.000.000,-.¹⁰¹

Pada CV Cipta Mandiri Cargo, perusahaan juga mengatur tentang ganti rugi dalam kontrak dengan nilai ganti rugi maksimal 10 kali ongkos kirim. Jika konsumen mendapatkan kerusakan dan kekurangan barang, klaim hanya dapat diajukan bila disaksikan langsung oleh pegawai perusahaan saat serah terima

¹⁰⁰ *Ibid.*

¹⁰¹ *Ibid.*

barang. Hal ini berguna untuk menghilangkan rasa kecurigaan dan kekhawatiran dari sisi perusahaan terhadap kerusakan barang maupun kekurangan barang.¹⁰² Oleh karena itu, untuk menghindari adanya kesalahpahaman antara konsumen dan pihak perusahaan yang mengakibatkan kerugian bagi salah satu pihak, ada baiknya jika barang tersebut merupakan barang berharga, konsumen langsung membuka paket di depan kurir yang mengantar atau langsung mengambil ke *warehouse* (gudang penyimpanan barang).

Tidak semua perusahaan jasa angkutan darat memiliki ketentuan yang sama dalam menjalankan bisnisnya. Secara umum, ketentuan dari jasa pengangkutan memiliki ketentuan yang hampir sama. Namun, ketentuan penggantian kerugian untuk pengiriman menggunakan jasa kargo menyebutkan batas maksimum biaya kerugian yang dapat ditanggung. Sedangkan perusahaan pengangkutan tidak menyebutkan secara detail batas maksimum biaya ganti kerugian akan tetapi diputuskan berdasarkan hasil musyawarah dengan pihak konsumen.

Jika ditinjau dari segi penetapan batas maksimum penggantian kerugian, yaitu 10 kali ongkos kirim, maka akan terjadi dua kemungkinan. Pertama, konsumen akan dirugikan jika nilai penggantian yang diberikan perusahaan tidak menutupi kerusakan atau kehilangan yang terjadi. Misal, harga barang Rp 1.000.000,- dengan ongkos kirim Rp 5.000,- maka biaya maksimal kerugian yang ditanggung $10 \times \text{Rp } 5.000,- = \text{Rp } 50.000,-$. Kedua, konsumen tidak dirugikan karena biaya yang ditanggung oleh perusahaan dapat menutupi nilai kerusakan maupun kehilangan barang tersebut. Misal, harga barang Rp 100.000 dengan biaya pengiriman Rp 10.000,- maka batas maksimal kerugian yang ditanggung adalah $10 \times \text{Rp } 10.000,- = \text{Rp } 100.000,-$. Dari tiga perusahaan di atas, tidak ada satu pun perusahaan yang menyediakan jasa asuransi. Jadi, jika *customer* ingin mengasuransikan barang yang dikirim, maka *customer* sendiri yang mengurus jaminan terhadap barangnya.

¹⁰² *Ibid.*

Dari hasil *interview* di atas, penulis menyimpulkan bahwa beberapa perusahaan pengangkutan barang tidak memahami dengan baik konsep penetapan ganti rugi yang diatur dalam perundang-undangan di Indonesia. Dalam UU No. 22 Tahun 2009 tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan pasal 193 ayat 1 menjelaskan bahwa:

“Pengusaha angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang pengiriman barang karena barang musnah, hilang atau rusak akibat penyelenggaraan angkutan, kecuali terbukti bahwa musnah, hilang atau rusaknya barang disebabkan oleh suatu kejadian yang tidak dapat dicegah atau dihindari atau kesalahan pengirim”.

Besarnya ganti rugi oleh pengusaha tersebut adalah sebesar kerugian yang diderita oleh pengirim barang. Dalam ayat selanjutnya disebutkan bahwa besarnya jumlah ganti rugi diatur oleh Peraturan Pemerintah (PP). Tapi hingga tulisan ini dibuat belum ada PP yang mengatur tentang besaran ganti rugi untuk perusahaan angkutan umum.

Namun, ketentuan lainnya mengenai besarnya ganti rugi yang harus ditanggung oleh penyedia jasa pengiriman barang diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2013 sebagai pelaksanaan Undang-Undang Nomor 38 Tahun 2009 tentang Pos. Pada Pasal 10 ayat 2 disebutkan bahwa “Jaminan pemberian ganti rugi atas keterlambatan, kehilangan, ketidaksesuaian layanan dan kerusakan yang terbukti sebagai akibat kelalaian dan kesalahan penyelenggara Pos paling tinggi 10 kali biaya pengiriman, kecuali kiriman yang diasuransikan”.

Menurut penulis, ada 2 (dua) alasan mengapa ketentuan ganti rugi untuk penyelenggara pos yang disebutkan dalam Undang-undang tidak bisa disamakan dengan ketentuan ganti rugi pada jasa pengangkutan darat. Pertama, karena jauhnya rentang tarif pengiriman via pengangkutan udara dengan tarif pengiriman via pengangkutan darat. Misalnya, pengiriman via Pos Indonesia yang tarifnya mencapai Rp 35.500,-/kg dengan jasa paket kilat khusus (Jakarta-

Banda Aceh). Alasan kedua yaitu pada jasa angkutan yang terdapat dalam dalam penelitian ini, tidak ada satu penyelenggara jasa angkutan pun yang menyediakan asuransi. Padahal dengan adanya asuransi, barang yang rusak atau hilang kemungkinan besar bisa dikembalikan 100%.

Penetapan batas maksimum biaya ganti rugi yang dilakukan perusahaan terdapat ketidakefektifan dan memiliki kekurangan dalam penerapannya. Karena jika barang milik konsumen rusak atau hilang disebabkan kecerobohan pegawai perusahaan sedang nilai barang milik konsumen lebih besar dibandingkan dengan jumlah pengembalian yang dilakukan perusahaan, maka konsumen yang akan dirugikan.

3. Prosedur Pengajuan Klaim Ganti Rugi atas Kerusakan dan Kehilangan Barang

Dalam melaksanakan perjanjian pengiriman barang, sering terjadinya masalah menyangkut dengan kerusakan dan kehilangan barang konsumen. Sebagai lembaga yang profesional, perusahaan pengangkutan tidak serta merta menerima klaim atas kerusakan dan kehilangan barang tanpa adanya bukti yang jelas. Maka dari itu, konsumen diharuskan melengkapi persyaratan dari setiap perusahaan agar dapat mengajukan klaim ganti rugi.

Dari hasil wawancara penulis, secara umum dari ke tiga perusahaan, yaitu Anugerah Jaya Abadi, TAM Cargo dan Cipta Mandiri Cargo memiliki prosedur klaim sebagai berikut. Mula-mula pengguna jasa dapat mengajukan klaim dengan cara melakukan pengaduan kepada perusahaan yang bersangkutan dengan cara mendatangi kantor tersebut atau menghubungi langsung *customer service*. Kemudian pihak perusahaan akan meminta bukti telah melakukan pengiriman barang dengan jasa angkutan tersebut dan memperlihatkan nomor *airway bill* atau nomor resi. Setelah itu, konsumen diminta untuk melengkapi dokumen-dokumen pengajuan klaim seperti identitas pengguna jasa, menulis kronologi kerusakan paket tersebut. Menunjukkan bukti kerusakan seperti foto atau video dari sebelum paket dibuka. Klaim harus dari pihak pengirim. Untuk

kasus kehilangan, biasanya perusahaan akan mengetahui jika barang yang akan diantar ke alamat tidak ada. Kemudian pihak perusahaan akan menghubungi konsumen untuk penggantian kerugian.¹⁰³

Pemberian ganti rugi dimaksudkan untuk memberikan rasa percaya dan kenyamanan bagi pengguna jasa pengangkutan barang, agar pengguna jasa merasa aman ketika mengirimkan pakatnya ke jasa pengangkutan barang. Berdasarkan surat perjanjian pengiriman, pemberian ganti rugi dari pihak perusahaan hanya dilakukan bila barang tersebut rusak atau hilang semata-mata karena kesalahan yang disebabkan kelalaian pihak perusahaan. Setelah melalui proses penelusuran/investigasi yang dilakukan, ternyata pihak perusahaan dinyatakan lalai dalam melaksanakan kewajibannya, barulah *customer* segera dapat menuntut ganti rugi, dalam arti perusahaan jasa angkutan darat di terminal mobar harus menanggung kerugian yang timbul karena wanprestasi tersebut.

Klaim-klaim yang terjadi biasanya berupa keterlambatan, kerusakan serta kehilangan paket. Dengan diajukannya klaim-klaim bersangkutan oleh konsumen/pengguna jasa, secara tidak langsung konsumen beranggapan bahwa klaim-klaim paket tertentu terjadi bukan karena kesalahan konsumen itu sendiri melainkan diakibatkan sepenuhnya karena kelalaian dari pihak penyedia jasa sendiri. Akan tetapi hal di atas tidak sepenuhnya dapat dinyatakan benar sebelum ada dilakukan penelusuran atau investigasi oleh perusahaan jasa pengangkutan mengenai klaim yang bersangkutan. Sebaliknya, kerugian yang terjadi bisa saja karena kesalahan atau kelalaian pengirim.¹⁰⁴

¹⁰³ Wawancara dengan Effendi, pengurus CV Anugerah Jaya Abadi pada tanggal 30 September 2019 di Aceh Besar.

¹⁰⁴ Wawancara dengan layanan *Customer Service* CMC tanggal 31 Oktober 2019.

4. Batasan Waktu Pengajuan Klaim atas Kerusakan dan Kehilangan Barang

Pengajuan klaim atas kerusakan maupun kehilangan barang, sebagian perusahaan menetapkan batasan waktu yang berpedoman pada kontrak yaitu “Batas waktu maksimum pengajuan klaim selambat-lambatnya 14 (empat belas) hari kalender terhitung sejak kiriman seharusnya diterima”. Sedangkan pada perusahaan yang lain tidak diterangkan secara jelas ketentuan batas waktu pengajuan klaim.¹⁰⁵ Namun, pada saat melakukan wawancara pada ke tiga perusahaan, mereka mengatakan bahwa apabila paket telah diterima 1x24 jam dengan bukti telah ditandatangani maka tidak dapat diajukan klaim. Dari sini penulis menyimpulkan bahwa sebagian perusahaan masih memberi keringanan kepada konsumen yang ingin komplain secara tertulis yaitu selambat-lambatnya 14 hari sejak paket diterima. Namun sebagian yang lain tidak menerima klaim apapun jika sudah ada bukti penerimaan. Perusahaan dapat menentukan dapat atau tidaknya mengajukan klaim setelah mengecek kondisi barang yang dimaksud. Jika konsumen menduga paket tersebut rusak, segera melaporkan ke perusahaan bersangkutan sebelum paket dibuka. Karena jika paket dibuka tanpa sepengetahuan perusahaan dan adanya kerusakan maka perusahaan tidak bisa dituntut untuk memberikan ganti rugi.

Aturan mengenai jangka waktu klaim ganti rugi, tidak ada kepastian dalam KUHPerdara. Hanya saja dalam Undang-Undang Nomor 8 tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dalam pasal 19 menyinggung bahwa pemberian ganti rugi dilaksanakan dalam tenggang waktu 7 (tujuh) hari setelah tanggal transaksi. Sedangkan dalam undang-undang pos, ketentuan mengenai batas waktu pengajuan klaim ganti rugi diserahkan kepada kedua belah pihak.

Dalam fikih muamalah, batas waktu pengajuan klaim ganti rugi ini identik dengan batasan waktu pada *khiyar 'aib*. *Khiyar 'aib* merupakan suatu hak untuk meneruskan atau membatalkan jual beli karena adanya cacat pada

¹⁰⁵ *Ibid.*

barang yang dibeli, baik cacat karena ulah manusia maupun karena pengaruh alam. Juhur ulama berpendapat, dengan adanya cacat pada barang, pembeli diberikan *khiyar* selama tiga hari.¹⁰⁶ Keadaan seperti ini mirip seperti saat serah terima barang oleh kurir kepada penerima barang. Penerima barang diberikan tenggang waktu untuk mengecek kondisi barang yang diterima selama 14 hari. Jika pelanggan melakukan komplain setelah 14 hari sejak barang diterima, perusahaan tidak menerima klaim tersebut. Batas waktu ini sangat diperlukan mengingat mayoritas pengirim barang pada jasa angkutan darat di terminal mobar merupakan pengusaha di Kota Banda Aceh yang mengirimkan barang dalam jumlah besar.

C. Faktor-faktor yang Mempengaruhi Terjadinya Ganti Rugi pada Jasa Angkutan Darat di Terminal Mobar

Pada dasarnya, setiap perusahaan pengangkutan barang mempunyai kewajiban untuk memberikan ganti rugi bila terdapat kerusakan atau hilangnya barang dalam perjalanan. Tanggung jawab mengganti kerugian belum tentu menjadi kewajiban perusahaan jika barang yang dikirim sudah cacat dari awal. Atas dasar ini perusahaan akan menanyakan kepada *customer* mengenai isi paket dan kondisi barang sebelum barang dikirim guna menghindari adanya klaim palsu. Namun, perusahaan tidak melakukan pengecekan ulang karena barang sudah dibungkus. Berikut ini ada beberapa faktor dari perusahaan dan faktor dari pengirim atau pengguna jasa yang mempengaruhi sistem ganti rugi pada jasa angkutan darat, yaitu:

1. Faktor dari Perusahaan

Dalam menjalankan bisnisnya, ada beberapa kondisi dimana perusahaan dapat mempertimbangkan pemberian ganti rugi, yaitu:

- a. Kerusakan barang yang dikirim. Kondisi barang konsumen sangat bergantung pada kondisi jalan yang ditempuh dari asal barang

¹⁰⁶ Ahmad Wardi Mushlich, *Fiqh Muamalat*,... hlm. 232.

- tersebut hingga ke alamat penerima. Mengingat ini merupakan jasa angkutan darat yang sangat rawan terhadap kecelakaan. Jika kerusakan tersebut murni karena kesalahan penyedia jasa, maka perusahaan akan memberikan ganti rugi.
- b. Kesalahan pengiriman. Biasanya terjadi karena tujuan pengiriman yang berada di pelosok desa ataupun alamat yang kurang jelas yang menyebabkan kesalahan pengiriman. Jika suatu paket hilang dan diterima oleh pihak yang salah sedangkan paket tersebut sudah tidak dapat ditelusuri keberadaannya karena ketidakjujuran pihak penerima, maka perusahaan akan mengganti kepada penerima yang seharusnya.
 - c. Paket sampai melebihi dari waktu estimasi. Hal ini sangat sering terjadi karena barang ditumpuk terlebih dahulu sehingga banyak pedagang yang merasa dirugikan karena melebihi dari waktu yang ditetapkan. Namun, berdasarkan kontrak para pihak, perusahaan tidak akan menanggung kerugian yang seperti ini.
 - d. Penjarahan. Ini sering terjadi dikala truk melewati perbatasan suatu daerah. Sangat disayangkan bahwa sopir sendiri tidak dapat mengetahui keadaan truk saat sedang mengendarai. Hal ini baru kemudian diketahui ketika barang dicrosscheck saat sampai di gudang. Berpedoman pada kontrak para pihak, perusahaan tidak akan menanggung barang yang dijarah. Namun, ketika melakukan wawancara, pihak perusahaan mengatakan akan memberikan ganti rugi jika barang hilang dalam perjalanan baik karena penjarahan ataupun karena hal lain.
 - e. *Force Majeur* atau keadaan memaksa ialah keadaan dimana perusahaan terhalang untuk memenuhi kewajibannya karena peristiwa yang tak terduga pada saat dibuatnya perjanjian dan peristiwa tersebut tidak dapat dipertanggungjawabkan, sementara

pihak perusahaan tidak beriktikad buruk. *Force Majeur* berupa bencana alam, kebakaran dan kecelakaan truk.¹⁰⁷

Pada prinsipnya, faktor-faktor di atas berkenaan dengan salah satu kaidah fikih, yaitu:

أَلْمُسَبَّبُ لَا يَضْمَنُ إِلَّا بِالْتَّعَمُّدِ^{١٠٨}

Penyebab tidak bertanggung jawab kecuali jika ada kesengajaan.¹⁰⁹

Maksud dari kaidah ini adalah apabila seseorang merusak harta orang lain atau mengurangi nilainya secara tidak langsung, artinya, jika melakukan sesuatu yang menjadi sebab rusaknya harta atau berkurangnya nilai harta, maka harus menanggung kerugiannya. Dengan demikian, jika terjadi sesuatu yang tidak dapat dihindari seperti *force majeure* yang disebutkan di atas, maka tidak mengapa jika perusahaan tidak bertanggung jawab.¹¹⁰

2. Faktor dari pengirim/pengguna jasa

Selain dari faktor-faktor perusahaan, faktor dari pengguna jasa juga mempengaruhi sistem ganti rugi pada jasa angkutan darat, yaitu:

- a. Kesalahan *packaging*. *Carrier* (Pengangkut) telah menyebutkan standar *packaging* yang aman, namun bila pengirim tidak mematuhi maka perusahaan bisa saja menolak memberikan penggantian. Kecuali, jika pengirim sudah membungkus dengan standar *packaging* yang aman maka sudah kewajiban perusahaan untuk bertanggung jawab.
- b. Kesalahan alamat. Hal ini kerap terjadi jika pengirim merupakan pebisnis yang mengirimkan barang milik *customernya* dalam jumlah banyak atau kesalahan *customer* itu sendiri. Namun, biasanya pihak perusahaan akan membantu melacak menggunakan no. resi.

¹⁰⁷ Wawancara dengan *Customer Service* CMC pada tanggal 31 Oktober 2019.

¹⁰⁸ Abbas Arfan, *99 Kaidah Fiqh Muamalah Kulliyah*,...hlm. 268.

¹⁰⁹ *Ibid.*

¹¹⁰ *Ibid.*

- c. Konsumen dilarang mengirimkan barang-barang yang dilarang oleh pemerintah seperti narkoba dan obat-obat terlarang.
- d. Penyedia jasa tidak menanggung barang-barang yang dikirim konsumen mengandung cairan dan barang pecah belah, seperti kaca dll.¹¹¹

Perusahaan pengangkutan barang memberikan batasan-batasan dalam hal mengganti kerugian. Perusahaan hanya akan menanggung apabila kerusakan atau kehilangan hanya karena kesalahan dari perusahaan itu sendiri. Konsumen harus dapat membuktikan bahwa kesalahan terletak pada proses pengiriman ketika mengajukan klaim. Perusahaan sebagai penyedia jasa memiliki hak untuk meminimalisir kerugian dengan tidak mengabaikan hak-hak konsumen.

D. Sistem Ganti Rugi Kerusakan dan Kehilangan Barang pada Perusahaan Jasa Angkutan Darat Menurut Konsep Akad *Ijārah bi al-'Amāl*

Dalam konsep akad *ijārah bi al-'amāl*, para ulama memiliki perspektif yang bermacam-macam mengenai tanggung jawab para pekerja terhadap kerusakan maupun kehilangan barang milik pelanggan. Penjual jasa untuk kepentingan banyak orang, seperti tukang jahit dan tukang kasut apabila melakukan suatu kesalahan sehingga kasut orang yang diperbaikinya rusak atau pakaian yang dijahit penjahit itu rusak, maka para ulama fikih berbeda pendapat dalam masalah ganti rugi terhadap kerusakan itu. Imam Abu Hanifah, Zufar ibn Huzail, Ulama Hanabilah dan Syafi'iyah berpendapat bahwa apabila kerusakan itu bukan karena unsur kesengajaan dan kelalaian tukang sepatu atau tukang jahit itu, maka ia tidak dituntut ganti rugi barang yang rusak itu. Abu Yusuf dan Muhammad ibn al-Hasan asy-Syaibani, keduanya sahabat Abu Hanifah dan salah satu riwayat dari Imam Ahmad ibn Hanbal berpendapat bahwa penjual jasa untuk kepentingan umum bertanggung jawab atas kerusakan barang yang

¹¹¹ Wawancara dengan pengurus CMC pada tanggal 15 oktober 2018.

sedang ia kerjakan, baik dengan sengaja maupun tidak, kecuali kerusakan itu diluar batas kemampuannya untuk menghindari, seperti kebakaran. Ulama Malikiyah berpendapat bahwa apabila sifat pekerjaan itu membekas pada barang yang dikerjakannya seperti laundry, juru masak dan buruh angkat (kuli), maka baik sengaja maupun tidak sengaja, segala kerusakan yang terjadi menjadi tanggung jawab mereka dan wajib diganti.¹¹² Namun, Jumhur ulama sepakat bahwa kekuasaan (tanggung jawab) pekerja adalah bersifat amanah, maka dia tidak bertanggung jawab atas kerusakan barang kecuali disebabkan pelanggaran atau kelalaiannya. Berikut ini adalah ayat alquran yang dijadikan dalil dalam beberapa literatur:

...فَمَنْ اِغْتَدَىٰ عَلَيْكُمْ فَاعْتَدُوا عَلَيْهِ بِمِثْلِ مَا غَتَدَىٰ عَلَيْكُمْ, وَالتَّقْوَا اللّٰهَ وَاعْلَمُوا اَنَّ اللّٰهَ مَعَ الْمُتَّقِيْنَ

...maka, barang siapa melakukan aniaya (kerugian) kepadamu, balaslah ia, seimbang dengan kerugian yang telah ia timpakan kepadamu. Bertakwalah kepada Allah dan ketahuilah, bahwa Allah beserta orang-orang yang bertakwa.¹¹³

Dari ayat di atas, Allah memerintahkan untuk membalas segala sesuatu dengan nilai yang sama. Begitu juga dengan ganti rugi, yang seharusnya juga berlaku hukum yang sama. Menurut Wahbah Az-Zuhaili, mengganti kerugian berupa mengembalikan barang yang rusak menjadi utuh kembali atau menggantinya dengan barang yang sejenis atau dengan uang. Sementara itu, menurut Fatwa DSN NO. 43/DSN-MUI/VIII/2004 tentang *Ta'widh* (Ganti Rugi) yang menjadi objek ganti rugi hanya kerugian yang rill (*real cost*) yang pasti dialami (*fixed cost*) bukan kerugian yang diperkirakan yang akan terjadi (*potential loss*). Tidak hanya itu, dalam fatwa tersebut juga disebutkan poin penting lainnya bahwa jumlah besarnya ganti rugi tidak boleh disebutkan dalam akad.¹¹⁴

¹¹² Nasrun Haroen, *Fiqh Muamalah*, (Jakarta: Gaya Media Pratama, 2007), hlm. 237.

¹¹³Q.S. Al-Baqarah (2): 194.

¹¹⁴Fatwa DSN-MUI No.43/DSN-MUI/VIII/2004 tentang Ganti Rugi (*ta'widh*).

Sistem ganti rugi yang ditetapkan oleh jumah fukaha di atas berbeda dengan sistem ganti rugi yang diimplementasikan pada kontrak yang berupa ketentuan-ketentuan pengiriman yang ditetapkan oleh jasa pengangkutan darat karena pihak perusahaan pengangkutan telah menetapkan kontrak secara sepihak yang menegaskan bahwa ganti rugi hanya ditanggung maksimal 10 kali ongkos kirim. Hal ini jelas melanggar ketentuan fikih yang berpedoman pada Fatwa DSN seperti yang disebutkan di atas, bahwa besarnya ganti rugi tidak boleh disebutkan dalam akad. Perjanjian seperti ini memiliki peluang bagi konsumen untuk mendapatkan ganti rugi yang tidak senilai. Bahkan, perusahaan bisa menolak memberikan pertanggung jawaban kerugian jika perusahaan merasa bahwa kerusakan atau kehilangan yang terjadi bukan karena kelalaian pihak perusahaan angkutan. Padahal Nabi *Shallallahu ‘alaihi wasallam* bersabda:

عَنْ الْحُسَيْنِ عَنْ سَمُرَةَ عَنِ النَّبِيِّ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ قَالَ عَلَى الْيَدِ مَا أَخَذْتَ حَتَّى تُؤَدِّيَ
(رواه الخمسة الا النسائي)¹¹⁵

Dari Hasan, dari Samurah, dari Nabi *Shallallahu ‘Alaihi Wasallam* bersabda: Sebuah tangan bertanggung jawab atas apa yang diambilnya sampai dapat mengembalikannya. (HR. Imam yang lima, kecuali Nasa’i).

Hadis di atas mengindikasikan bahwa seorang pekerja yang mengemban amanah untuk memelihara harta benda milik konsumennya memiliki tanggung jawab sampai ia mengembalikan harta tersebut kepada yang bersangkutan. Konsumen berhak meminta pertanggungjawaban bila terjadi hal yang tidak diinginkan pada barang tersebut. Harusnya pihak perusahaan memberikan hak kepada konsumen merundingkan biaya ganti kerugian dengan pihak perusahaan agar tidak merugikan sebelah pihak.

Mengenai besarnya jumlah ganti rugi oleh yang menyebabkan kerugian, Rasulullah pernah mengisyaratkan dalam satu hadis berikut ini:

¹¹⁵Imam Ahmad bin Hambal, *Musnad Ahmad Ibnu Hanbal...*, hlm. 277.

عَنْ أَنَسٍ قَالَ: أَهَدَتْ بَعْضُ أَزْوَاجِ النَّبِيِّ ص.م. إِلَيْهِ طَعَامًا فِي فَصْعَةٍ, فَضَرَبَتْ عَائِشَةُ الْقَصْعَةَ بِبَيْدِهَا, فَأَلْقَتْ مَا فِيهَا, فَقَالَ النَّبِيُّ ص.م. طَعَامٌ بِطَعَامٍ وَ إِنَاءٌ بِإِنَاءٍ (رواه الترمذي وقال: هذا حديث حسن صحيح)¹¹⁶

Dari Anas ia berkata: salah seorang istri Nabi Muhammad saw. memberi hadiah makanan kepada Nabi dalam satu piring besar, lalu Aisyah memukul piring itu dengan tangannya sehingga menumpahkan isinya. Kemudian Nabi saw. bersabda: Makanan harus diganti dengan makanan dan tempayan harus diganti dengan tempayan. (HR. Tirmizi dan ia berkata: hadis ini hasan shahih).

Hadis ini menceritakan tentang peristiwa yang dialami Rasulullah saat sedang bersama dengan Aisyah. Kala itu, salah seorang istri Nabi saw. mengantar sepiring makanan yang diantar oleh pelayan. Namun, Aisyah cemburu sehingga beliau membuang piring yang berada di tangan pelayan tersebut hingga pecah terbelah dua. Keterkaitan dengan besarnya ganti rugi yaitu ketika Nabi saw bersabda: “makanan dan tempayan harus diganti dengan tempayan”. Setelah kejadian itu, Nabi mengirim piring milik Aisyah kepada istri beliau yang telah mengirim makanan melalui pelayan tersebut. Dengan demikian, besarnya nilai ganti rugi yaitu sesuai dengan nilai yang dirusak.

Pekerja menyerupai wakil yang dipercaya menyelesaikan pekerjaan yang disepakati, sehingga ia tidak wajib mengganti kerusakan yang terjadi tanpa unsur kesengajaan dan kelalaian. Apabila kerusakan timbul karena kesengajaan atau kelalaiannya, maka ia wajib memperbaiki atau mengganti benda yang rusak.¹¹⁷

¹¹⁶ A. Qadir Hassan, Mu'ammal Hamidy, Imron dan Umar Fanany, *Nailul Authar Jilid 4*, (Surabaya: PT Bina Ilmu, 2000), hlm. 1934.

¹¹⁷ Sayyid Sabiq, *Fiqih Sunnah*, jld. 3, (Jakarta: Al-I'tishom, 2008), hlm. 377.

Berdasarkan dalil-dalil dan pendapat para ulama di atas, pelaksanaan tanggung jawab mengganti kerugian pada jasa angkutan darat di terminal mobar Aceh Besar memiliki beberapa ketentuan yang berbeda dalam perspektif hukum islam. Pertama, proses pembuktian yang disyaratkan penyedia jasa agak menyulitkan konsumen, meskipun demikian tidak menutup kemungkinan untuk komplain kemudian hari. Kedua, perhitungan ganti rugi yang ditetapkan sebagian penyedia jasa yaitu maksimum 10 kali biaya kirim tidak memenuhi prinsip persetujuan dan kerelaan para pihak dalam fikih muamalah. Padahal ini merupakan asas yang sangat penting untuk keabsahan akad. Ketiga, prosedur pengajuan klaim ganti rugi disesuaikan dengan persyaratan dari perusahaan agar tidak merugikan salah satu pihak. Keempat, batasan waktu pengajuan klaim ganti rugi telah cukup untuk mengecek kondisi barang yaitu maksimal 14 hari setelah barang diterima. Terlepas dari berbagai kesulitan konsumen dalam mengajukan klaim ganti rugi, perusahaan jasa pengiriman barang telah memberikan banyak manfaat kepada pengguna jasanya dan berusaha beriktikad baik dengan mencantumkan detail besaran ganti rugi sebagai bentuk ikhtiar untuk memudahkan kedua belah pihak menyelesaikan inti permasalahan.

BAB EMPAT PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian dari bab-bab sebelumnya, penulis akan menarik beberapa kesimpulan dan memberikan saran-saran untuk perbaikan kedepannya terkait dengan sistem ganti rugi pada jasa angkutan darat di Terminal Mobar yaitu sebagai berikut:

1. Sistem ganti rugi pada jasa angkutan darat di Terminal Mobar harus memenuhi beberapa tahapan. Pertama, konsumen harus dapat membuktikan bahwa kerusakan atau kehilangan barang merupakan kesalahan pihak perusahaan pengangkutan. Kedua, perhitungan ganti rugi yang ditanggung oleh sebagian jasa pengangkutan maksimal 10 kali ongkos kirim. Sedangkan perusahaan yang lain memutuskan untuk melakukan musyawarah. Ketiga, pengajuan klaim ganti rugi yang dilakukan konsumen harus memenuhi persyaratan dengan menghubungi pihak perusahaan dan membawa bukti pengiriman barang beserta nomor referensi. Keempat, batas waktu pengajuan klaim ganti rugi yang ditetapkan oleh perusahaan maksimal 14 hari dari waktu paket seharusnya diterima.
2. Faktor-faktor yang mempengaruhi sistem ganti rugi ada 2, yaitu dari pihak perusahaan dan pihak pengirim. Dari pihak perusahaan berupa kerusakan barang yang dikirim, kesalahan pengiriman, paket sampai melebihi dari waktu estimasi, penjarahan dan *force majeure*. Sedangkan dari pihak pengirim berupa kesalahan *packaging*, kesalahan alamat, barang-barang yang dilarang dan barang pecah belah.
3. Berdasarkan akad *Ijārah bi al-‘amāl*, para ulama memiliki pendapat yang beragam mengenai tanggung jawab mengganti kerugian pada jasa pengangkutan. Namun jumbuh ulama mengatakan wajib mengganti

kerugian yang disebabkan oleh kelalaiannya tapi tidak wajib jika kerusakan dan kehilangan itu karena keadaan memaksa.

B. Saran

Berdasarkan kesimpulan di atas, maka penulis memberikan beberapa saran untuk perbaikan sehubungan dengan Sistem Ganti Rugi Jasa Angkutan Darat di Terminal Mobar Aceh Besar yaitu:

1. Hendaknya kedua belah pihak menjalankan hak dan kewajibannya sebagaimana mestinya. Konsumen yang mengirimkan barang hendaknya membungkus barang dengan standar yang ditetapkan jasa angkutan untuk menghindari kerusakan barang. Sedangkan pihak perusahaan juga melakukan pekerjaannya dengan hai-hati untuk mengurangi resiko kerusakan dan kehilangan dalam perjalanan.
2. Sebaiknya pihak jasa angkutan memberikan ganti rugi yang sesuai dengan kerusakan maupun kehilangan barang, tidak menetapkan besaran ganti rugi secara sepihak sehingga *customer* merasa dirugikan. Jika perlu perusahaan menambah jasa asuransi untuk mengurangi tingkat kerugian secara sepihak.
3. Sebaiknya perusahaan jasa angkutan memiliki prosedur yang mudah untuk melakukan klaim ganti kerugian dan meningkatkan pelayanan menjadi lebih baik.

DAFTAR PUSTAKA

- A.A.A. Nadia Andina Putri dan Nyoman Mas Ariani Fakultas Hukum Universitas Udayana dengan judul *Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Pengguna Jasa Pengiriman Barang dalam Hal Keterlambatan Sampainya Barang*.
- Abbas Arfan. *99 Kaidah Fiqh Muamalah Kulliyah*. Malang: Uin-Maliki Press, 2013.
- Abdulkadir Muhammad. *Hukum Perdata Indonesia*. Citra Aditya Bakti, 2010.
- Abdurrohman Fathoni. *Metodologi Penelitian dan Teknik Penyusunan Skripsi*. Jakarta: Rineka Cipta, 2006.
- A. Chaedar Alwasilah. *Pokoknya Kualitatif: Dasar-dasar Merancang dan Melakukan Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Dunia Pustaka Jaya, 2003.
- Adiwarman Aswar Karim. *Ekonomi Islam Suatu Kajian Kontemporer*. Jakarta: Gema Insani Press, 2001.
- Aftahul jannah, *Pertanggungjawaban Risiko Terhadap Kerugian Penumpang Angkutan Umum Akibat Pelanggaran Standar Pelayanan Menurut Konsep Ijarah Bi Al-Amal (Penelitian Pada Angkutan Mikrolet/Labi-Labi Darussalam)*, Fakultas Syari'ah dan Hukum, Uin Ar-Raniry, Banda Aceh, 2018.
- Ahmad Ibn Muhammad al-Hamawy. *Gamzu 'Uyuni al-Basha'ir wa Syarah al-Asybah wa an-Nazha'ir*. Beirut: Dar al-Kutub al-'Ilmiah, 1985.
- Ahmad Wardi Muslich. *Fiqh Muamalat*. Jakarta: Amzah, 2015.
- Ahmad Warson Munawwir. *Kamus Al-Munawwir Arab-Indonesia Terlengkap*, Surabaya: Progressif, 1997.
- Alquran dan Terjemahnya.
- Amiruddin dan Zainal Asikin. *Pengantar Metode Penelitian Hukum*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2002.
- A. Qadir Hassan. Mu'ammal Hamidy. Imron dan Umar Fanany. *Nailul Authar Jilid 4*. Surabaya: PT Bina Ilmu, 2000.
- Asmuni Mth. *Teori Ganti Rugi Dalam Perspektif Hukum Islam*. Jurnal Hukum dan Peradilan. Vol. 2. No. 1 Maret 2013.
- Asy-Syaukani. *Nail al-Authar Syarh Muntaqa al-Akhbar*. Mesir: Musthafa al-Babi al-Halabi, 1380 H.
- Mustafa Ahmad Az-Zarqa. *Al-Madkhal al-Fiqh al-'Am*. Dar al-Fikr, 1968 M.

Bambang Prasetyo dan Lina Miftahul Jannah. *Metode Penelitian Kualitatif*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007.

<http://Asperindo.id/web.asperindo/regulations/undang-undang>

Departemen Pendidikan Nasional. *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Edisi Keempat. Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2011.

Finni Rahmawati, *Analisis Hukum Terhadap Pertanggungjawaban Barang Hilang/Rusak Pada PT JNE Batoah Banda Aceh (Pendekatan Teori Yad-Amanah dan Yad-Dhamanah)*, Fakultas Syari'ah dan Hukum, UIN Ar-Raniry, Banda Aceh, 2017.

Hamid Patilima. *Metode Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta, 2016.

Hengki Firmanda. *Hakikat Ganti Rugi Dalam Perspektif Hukum Syariah dan Hukum Perdata Indonesia*. Jurnal Hukum Respublica. Vol. 16. No. 2 Tahun 2017.

Hosea Irlano Mamuaya, Aminah dan Suradi, *Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Pengguna Jasa Pengangkutan Pengiriman Barang PT JNE Di Semarang*. Jurnal Hukum. Vol. 4. No. 4. 2015.

<https://rapi.co.id/mengenal-sedikit-mengenai-perusahaan-jasa-pengiriman-barang/>. Diakses pada 18 Januari 2019.

Imam Ahmad bin Hambal. *Musnad Ahmad ibnu Hanbal*. Beirut: Muassasah Ar-Risalah, 1999.

Imam An-Nawawi. *Terjemah Hadits Arba'in An-Nawawi*. Jakarta: Al-I'tishom, 2001.

John W Creswell. *Research Design Quantitative & Qualitative Approach*. London: Sage Publication, Inc, 1994.

Juliansyah Noor. *Metodologi Penelitian: Skripsi, Tesis, Disertasi dan Karya Ilmiah*. Jakarta: Kencana, 2017.

Lexy J. Moleong. *Metodologi Penelitian Kualitatif*. Bandung: Remaja, Rosdakarya. 2010.

Mahi M. Hikmat. *Metode Penelitian dalam Perspektif Ilmu Komunikasi dan Sastra*. Yogyakarta: Graha Ilmu, 2014.

M. Ali Hasan. *Berbagai Macam Transaksi dalam Islam*. Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004.

Muhammad Nazir. *Metode Penelitian*. Jakarta: Ghalia Indonesia, 1998.

Muhammad Syafi'i Antonio. *Bank Syariah: Dari Teori ke Praktik*. Jakarta: Gema Insani, 2001.

- Muhammad Syakir Sula. *Asuransi Syariah (Life and General) Konsep dan Sistem Operasional*. Jakarta: Gema Insani Press, 2004.
- Musthafa Dieb Al-Bugha. *Buku Pintar Transaksi Syariah*. Jakarta: Hikmah, 201.
- Nadia Putri, *Pertanggungjawaban Risiko Dan Pembiayaan Klaim Pada Produk Mobilkoe Syari'ah Asuransi Umum Bumiputeramuda 1967 Syari'ah Aceh*. (Skripsi tidak dipublikasi). Fakultas Syari'ah. UIN Ar-Raniry, Banda Aceh. 2012.
- Ova Uswatun Nadia. *Ganti Rugi Pada Duplikasi Hak Cipta Dalam Perspektif Konsep Haq al-Ibtikar (Suatu Penelitian Pada PT Erlangga Kota Banda Aceh)*". (Skripsi tidak dipublikasi). Uin Ar-Raniry. Banda Aceh. 2018.
- Rahmat Syafi'i. *Fiqh Muamalah*. Bandung: Pustaka Setia, 2001.
- Rahmayani. *Perjanjian Pertanggungjawaban Pembiayaan Murabahah Untuk Nasabah Oleh PT Bank Muamalat Indonesia Cabang Banda Aceh Dan PT. Asuransi Takaful Cabang Banda Aceh*. (Skripsi tidak dipublikasi), Fakultas Syari'ah. UIN Ar-Raniry. Banda Aceh. 2012.
- Subekti dan Tjitrosudibio. *Kitab Undang-Undang Hukum Dagang dan Undang-Undang Kepailitan*. Jakarta: Pradnya Paramita, 2004.
- Sudarsono. *Kamus Hukum*. Jakarta: Penerbit Rineka Cipta, 2005.
- Sugiyono. *Memahami Penelitian Kualitatif*. Bandung: Alfabeta, 2012.
- Sugiyono. *Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods)*. Bandung: Alfabeta, 2016.
- Sutan Remi Sjahdeini. *Perbankan Syariah Produk-produk dan Aspek-Aspek Hukumnya*. Jakarta: Kencana, 2015.
- Syamsul Anwar. *Hukum Perjanjian Syari'ah*. Jakarta: Rajawali Pers, 2010.
- Tengku Muhammad Hasbi As-Shiddieqy. *Tafsir Al-Quran Majid An-Nuur*. Semarang: Rizki Putra, 2000.
- Tim Redaksi Fokus Media. *Kompilasi Hukum Ekonomi Syari'ah*. Bandung: Fokusmedia, 2008.
- Tri Kurnia Nurhayati. *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*. Jakarta: Eska Media, 2003.
- Wahbah Az-Zuhaili. *Fiqh Islam Wa Adillatuhu*. Jakarta: Gema Insani, 2011.
- Wirjono Prodjodikoro. *Azas-Azas Hukum Perjanjian*. Bandung: Mandar Maju, 2000.



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH
FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM
Jl. SyekhAbdurRaufKopelma Darussalam Banda Aceh
Telp. 0651-7557442 Email :fsh@ar-raniry.ac.id

SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM
UIN AR-RANIRY BANDA ACEH
Nomor:950/Un.08/FSH/PP.00.9/03/2019

T E N T A N G

PENETAPAN PEMBIMBING SKRIPSI MAHASISWA

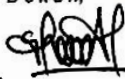
- Menimbang** : a. Bahwa untuk kelancaran bimbingan KKU Skripsi pada Fakultas Syari'ah dan Hukum, maka dipandang perlu menunjukkan pembimbing KKU Skripsi tersebut;
b. Bahwa Yang nama nya dalam Surat Keputusan ini dipandang mampu dan cakap serta memenuhi syarat untuk diangkat dalam jabatan sebagai pembimbing KKU Skripsi.
- Mengingat** : 1. Undang-undang No. 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional;
2. Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2005 tentang Guru dan Dosen;
3. Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2012 tentang Pendidikan Tinggi;
4. Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2005 tentang Standar Nasional Pendidikan;
5. Peraturan Pemerintah RI Nomor 04 Tahun 2014 tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi;
6. Peraturan Presiden RI Nomor 64 Tahun 2013 tentang Perubahan Institut Agama Islam Negeri IAIN Ar-Raniry Banda Aceh Menjadi Universitas Islam Negeri;
7. Keputusan Menteri Agama 492 Tahun 2003 tentang Pendelegasian Wewenang Pengangkatan, Pemindahan dan Pemberhentian PNS dilingkungan Departemen Agama RI;
8. Peraturan Menteri Agama Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh;
9. Peraturan Menteri Agama Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2015 tentang Statuta Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh;
10. Surat Keputusan Rektor UIN Ar-Raniry Nomor 01 Tahun 2015 tentang Pemberi Kuasa dan Pendelegasian Wewenang Kepada Para Dekan dan Direktur Program Pasca Sarjana dalam Lingkungan UIN Ar-Raniry Banda Aceh;

M E M U T U S K A N

- Menetapkan** :
Pertama : Menunjuk Saudara (i) :
a. Dr. Mursyid, MHI
b. Dr. Irwansyah, M.Ag
Sebagai Pembimbing I
Sebagai Pembimbing II
untuk membimbing KKU Skripsi Mahasiswa (i) :
- N a m a** : Irzuqni
N I M : 150102023
Prodi : HES
J u d u l : Sistem Ganti Rugi Kerusakan dan Kehilangan Barang Pada Perusahaan Ekspedisi Dalam Perspektif Akad Ijarah Bi Al-Amal (Studi Kasus Pada CV Anugerah Jaya Abadi, Cipta Mandiri Cargo dan Areka Logistics di Kec. Ingin Jaya Kab. Aceh Besar)
- Kedua** : Kepada pembimbing yang tercantum namanya di atas diberikan honorarium sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
- Ketiga** : Pembiayaan akibat keputusan ini dibebankan pada DIPA UIN Ar-Raniry Tahun 2019;
- Keempat** : Surat Keputusan ini mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan dengan ketentuan bahwa segala sesuatu akan diubah dan diperbaiki kembali sebagaimana mestinya apabila ternyata terdapat kekeliruan dalam keputusan ini.

Kutipan Surat Keputusan ini diberikan kepada yang bersangkutan untuk dilaksanakan sebagaimana mestinya.

Ditetapkan di : Banda Aceh
Pada tanggal : 5 Maret 2019
D e k a n,


Muhammad Siddiq

Tembusan :

1. Rektor UIN Ar-Raniry;
2. Ketua Prodi HES;
3. Mahasiswa yang bersangkutan;
4. Arsip.



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH
FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM

Jl. Syeikh Abdur Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh
Telp./Fax. 0651-7557442 Email: fsh@ar-raniry.ac.id

Nomor : 4007/Un.08/FSH.I/10/2019

01 Oktober 2019

Lampiran : -

Hal : Permohonan Kesiediaan Memberi Data

Kepada Yth.

Kepala Badan Kesbangpol Kota Banda Aceh

Assalamu'alaikum Wr. Wb

Dekan Fakultas Syari'ah dan Hukum Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh, dengan ini menerangkan bahwa :

Nama : Irzuqni
NIM : 150102023
Prodi / Semester : Hukum Ekonomi Syariah/ IX (Sembilan)
Alamat : Limpok. Aceh Besar

adalah benar mahasiswa Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry Banda Aceh terdaftar pada Semester Ganjil Tahun Akademik 2019/2020, dan sedang menyusun Skripsi yang berjudul, "**Sistem Ganti Rugi pada Perusahaan Ekspedisi dalam Perspektif Akad Ijarah Bi Al-Amal (Studi di Terminal Mobil Barang Ke. Ingin Jaya, Kab. Aceh Besar)**" maka kami mohon kepada Bapak/Ibu untuk dapat memberikan data-data serta penjelasan seperlunya yang berhubungan dengan Judul tersebut diatas.

Demikian, atas bantuan dan kerja sama yang baik kami haturkan terimakasih.

Wassalam

a.n. Dekan
Wakil Dekan I,



KEMENTERIAN AGAMA REPUBLIK INDONESIA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH
FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM

Jl. Syeikh Abdur Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh
Telp./Fax. 0651-7557442 Email: fsh@ar-raniry.ac.id

Nomor : 3872/Un.08/FSH.I/09/2019

23 September 2019

Lampiran :-

Hal : Permohonan Kesiediaan Memberi Data

Kepada Yth.

1. CV. Anugerah Jaya Abadi
2. Cipta Mandiri Cargo
3. Tam Kargo Cabang Banda Aceh
4. Terminal Mobil Barang di Santan, Aceh Besar

Assalamu'alaikum Wr.Wb

Dekan Fakultas Syari'ah dan Hukum Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh, dengan ini menerangkan bahwa :

Nama : Irzuqni
NIM : 150102023
Prodi / Semester : Hukum Ekonomi Syariah/ IX (Sembilan)
Alamat : Limpok, Aceh Besar

adalah benar mahasiswa Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry Banda Aceh terdaftar pada Semester Ganjil Tahun Akademik 2019/2020, dan sedang menyusun Skripsi yang berjudul, "**Sistem Ganti Rugi pada Perusahaan Ekspedisi dalam Perspektif Akad Ijarah Bi Al-Amal**" maka kami mohon kepada Bapak/Ibu untuk dapat memberikan data-data serta penjelasan seperlunya yang berhubungan dengan Judul tersebut diatas.

Demikian, atas bantuan dan kerja sama yang baik kami haturkan terimakasih.

Wassalam

a.n. Dekan
Wakil Dekan I,

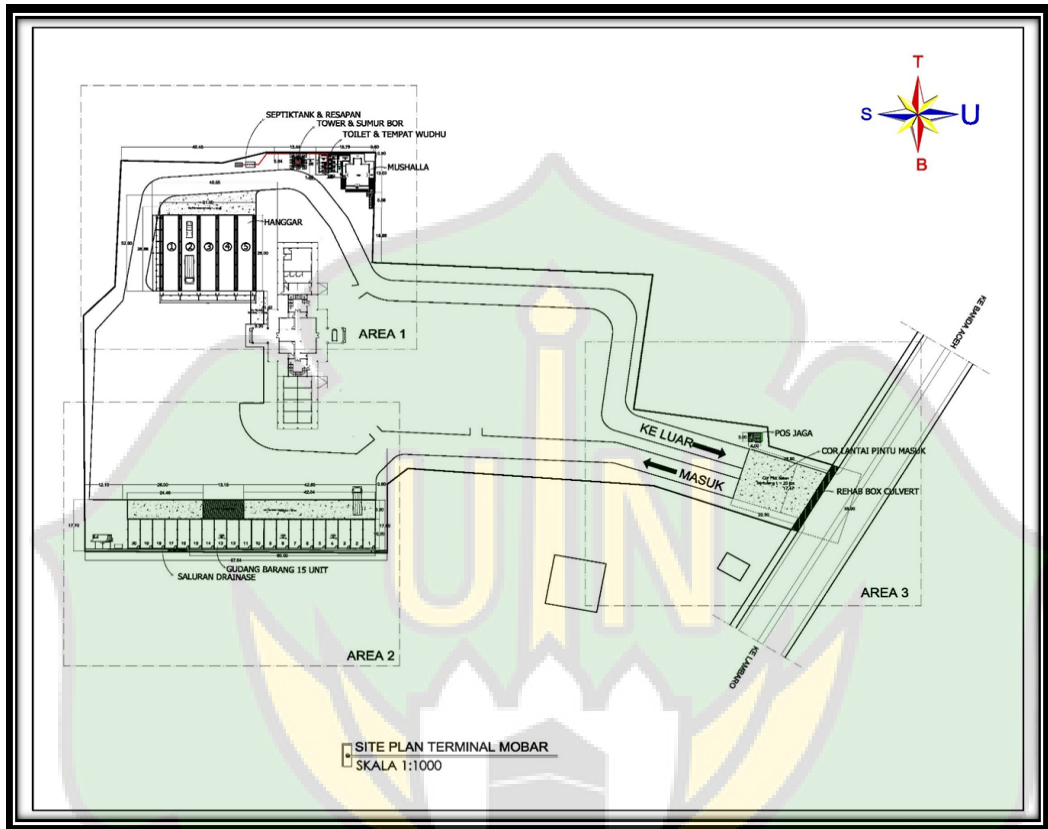
Daftar Pertanyaan Wawancara

1. Profil perusahaan
2. Bagaimana mekanisme pengiriman barang?
3. Trayek mencakup wilayah apa saja?
4. Jika ada barang yang rusak atau hilang apakah dapat dilakukan klaim?
5. Apakah proses klaim diatur dalam kontrak?
6. Berapa besarnya jumlah ganti rugi yang diterima konsumen?
7. Bentuk ganti rugi yang diberikan perusahaan berupa uang atau barang?
8. Bagaimana prosedur klaim ganti rugi?
9. Apakah perusahaan bekerja sama dengan pihak asuransi? Jika ada, apakah harus membayar premi?
10. Selama ini, apakah ada yang melakukan klaim?
11. Apa saja jenis dan bentuk pelayanan?
12. Berapa biaya kirim ke satu wilayah per kg?
13. Kapan batas waktu pengajuan klaim?
14. Apabila barang yang rusak diketahui setelah kemasan dibuka di alamat penerima, apakah masih bisa melakukan klaim?
15. Apakah perusahaan menetapkan syarat tertentu untuk klaim barang?
16. Dalam keadaan apa perusahaan dapat menolak klaim dari konsumen?
17. Resiko apa yang dihadapi perusahaan?
18. Apakah ada no resi saat perjanjian dilakukan untuk memudahkan tracking?
19. Bagaimana mekanisme pengiriman barang?

DOKUMENTASI PENELITIAN



DENAH TERMINAL MOBIL BARANG ACEH BESAR



جامعة الرانيري

AR-RANIRY

RIWAYAT HIDUP PENULIS

1. Identitas Diri

Nama/NIM : Irzuqni/150102023
Tempat/Tanggal lahir : Tingkeum Manyang, 23 Mei 1997
Jenis Kelamin : Perempuan
Pekerjaan : Mahasiswi
Agama : Islam
Kebangsaan/suku : Indonesia
Status : Belum Kawin
Alamat : Desa Tingkeum Manyang Kec. Kutablang,
Kab. Bireuen

2. Orang tua/Wali

Nama Ayah : Ridwan
Nama Ibu : Fathiah
Alamat : Desa Tingkeum Manyang Kec. Kutablang,
Kab. Bireuen

3. Riwayat Pendidikan

SD/MI : MIN Kutablang
SMP/MTs : MTsN Kutablang
SMA/MA : MAS Yapena
PT : UIN Ar-Raniry

Banda Aceh, 17 Desember 2019

Irzuqni