

**PERLINDUNGAN PENUMPANG KORBAN *DELAY* PADA
PENERBANGAN LION DI BANDARA SIM ACEH BESAR
(Studi Kasus Tentang Klausula Eksepsi
Pada Akad *Ijârah Bi al-manfa'ah*)**

SKRIPSI



Diajukan Oleh:

AGUNG ZULFI FACHRIZA

NIM. 150102062

**Mahasiswa Fakultas Syari'ah dan Hukum
Prodi Hukum Ekonomi Syari'ah**

**FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
DARUSSALAM-BANDA ACEH
1441 H/ 2020 M**

**PERLINDUNGAN PENUMPANG KORBAN *DELAY* PADA
PENERBANGAN LION DI BANDARA SIM ACEH BESAR
(Studi Tentang Klausula Eksemsi pada akad *ijârah bi al-manfa'ah*)**

SKRIPSI

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

Oleh:

AGUNG ZULFI FACHRIZA

NIM. 150102062

**Mahasiswa Fakultas Syari'ah dan Hukum
Prodi Hukum Ekonomi Syari'ah**

Disetujui untuk Diuji/Dimunaqasyahkan Oleh:

Pembimbing I

Pembimbing II


H. Edi Darmawijaya, S.Ag.,M.Ag
NIP. 197001312007011023


Hajarul Akbar, M.Ag
NIDN. 2027098802

**PERLINDUNGAN PENUMPANG KORBAN *DELAY* PADA
PENERBANGAN LION DI BANDARA SIM ACEH BESAR
(Studi Kasus Tentang Klausula Eksemsi Pada Akad *ijârah bi al-manfa'ah*)**

SKRIPSI

Telah Diuji oleh Panitia Ujian *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 Islam

Pada Hari/Tanggal:

Senin, 06 Januari 2020 M
10 Dzulqai'dah 1441 H

Di Darussalam, Banda Aceh
Panitia Ujian *Munaqasyah* Skripsi

Ketua,

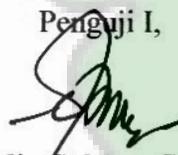
Sekretaris,


H. Edi Darmawijaya, S.Ag., M.Ag
NIP. 197001312007011023


Hajarul Akbar, M.Ag
NIDN. 2027098802

Penguji I,

Penguji II,


Saifuddin Sa'dan, S.Ag., M.Ag
NIP. 197102022001121002


Syarifah Rahmatillah, S.HI., MH
NIP. 198204152014032002

Mengetahui,

Dekan Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry
Darussalam-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 : Agung Zulfi Fachriza
NIM : 150102062
Prodi : Hukum Ekonomi Syari'ah
Fakultas : Syariah 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 bertanggungjawab atas karya ini.**

Bila dikemudian hari ada tuntutan dari pihak lain atas karya saya, 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 Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya.

Banda Aceh, 6 Januari 2020

Yang Menyatakan,



(Agung Zulfi Fachriza)

ABSTRAK

Nama/NIM : Agung Zulfi Fachriza/150102062
Fakultas/Prodi : Syari'ah dan Hukum/Hukum Ekonomi Syari'ah
Judul : Perlindungan Penumpang Korban Delay Pada Penerbangan Maskapai Lion di Bnadara SIM Aceh Bsar (Studi Kasus Tentang Klausula Eksemsi pada Akada *Ijârah Bi al manfaah*)
Tanggal Sidang : 22 Juli 2019
Tebal Skripsi : 63 Halaman
Pembimbing I : H. Edi Darmawijaya, S.Ag.,M.Ag
Pembimbing II : Hajarul Akbar, M.Ag
Kata Kunci : Perlindungan Penumpang korban *Delay*. Klausula Eksemsi pada Akad *ijârah bi al-manfa'ah*

Perlindungan hukum terhadap penumpang korban *delay* merupakan hal utama yang harus menjadi tujuan utama peraturan perundang-undangan tentang pelaku usaha angkutan udara, antara lain adalah tanggung jawab maskapai Lion dalam penyelesaian ganti kerugian terhadap penumpang yang mengalami keterlambatan dan tertundanya jadwal penerbangan. Dalam hal ini terdapat beberapa klausula eksemsi dimana pihak maskapai Lion bertanggung jawab terhadap pemberian kompensasi. Penelitian ini bertujuan untuk mencari jawaban terhadap persoalan pokok bagaimana bentuk kompensasi terhadap penumpang *delay* yang harus dilakukan perusahaan Lion kepada penumpang, apakah implementasi kompensasi yang diberikan pihak maskapai sudah sesuai dengan peraturan menteri perhubungan, dan bagaimana tinjauan konsep *ijârah bi al-manfa'ah* terhadap kompensasi penumpang *delay*. Metode yang digunakan adalah deskriptif analisis, yaitu suatu metode analisis dengan menjabarkan data-data yang diperoleh dari hasil penelitian. Sedangkan teknik pengumpulan data penulis menggunakan teknik wawancara dan data dokumentasi yaitu dengan cara mengumpulkan data-data yang tertulis. Hasil penelitian menunjukkan bahwa penanganan keterlambatan penerbangan maskapai Lion dan pemberian kompensasi terhadap penumpang yang mengalami *delay* diatur dalam peraturan menteri perhubungan yang dimuat dalam UU Nomor 89 Tahun 2015 dimana setiap penumpang yang mengalami *delay* yang disebabkan oleh faktor internal wajib diberikan kompensasi sesuai aturan yang berlaku. Namun pihak Lion sejauh ini belum mampu memberikan hak penumpang yang mengalami *delay* sesuai dengan aturan yang berlaku. Sehingga tidak sesuai dengan apa yang diterapkan dalam akad *ijârah bi al-manfa'ah* karena manfaat yang didapatkan oleh kedua belah pihak tidak sesuai dengan aturan hukum islam.

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Alhamdulillah, segala puji dan syukur kehadiran Allah SWT, yang telah melimpahkan rahmat-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. *Shalawat beriring salam* selalu tercurahkan kepada jujungan alam Nabi Muhammad SAW beserta keluarga, sahabat dan pengikutnya, yang telah membimbing umat manusia dari alam kebodohan ke alam pembaharuan yang penuh dengan ilmu pengetahuan.

Penulisan skripsi ini merupakan salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana pada Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry Banda Aceh. Selama penulisan skripsi ini tentunya penulis mendapat banyak bantuan dari berbagai pihak yang telah mendukung dan membimbing penulis. Pada kesempatan ini, saya ingin mengucapkan terima kasih sebesar-besarnya kepada:

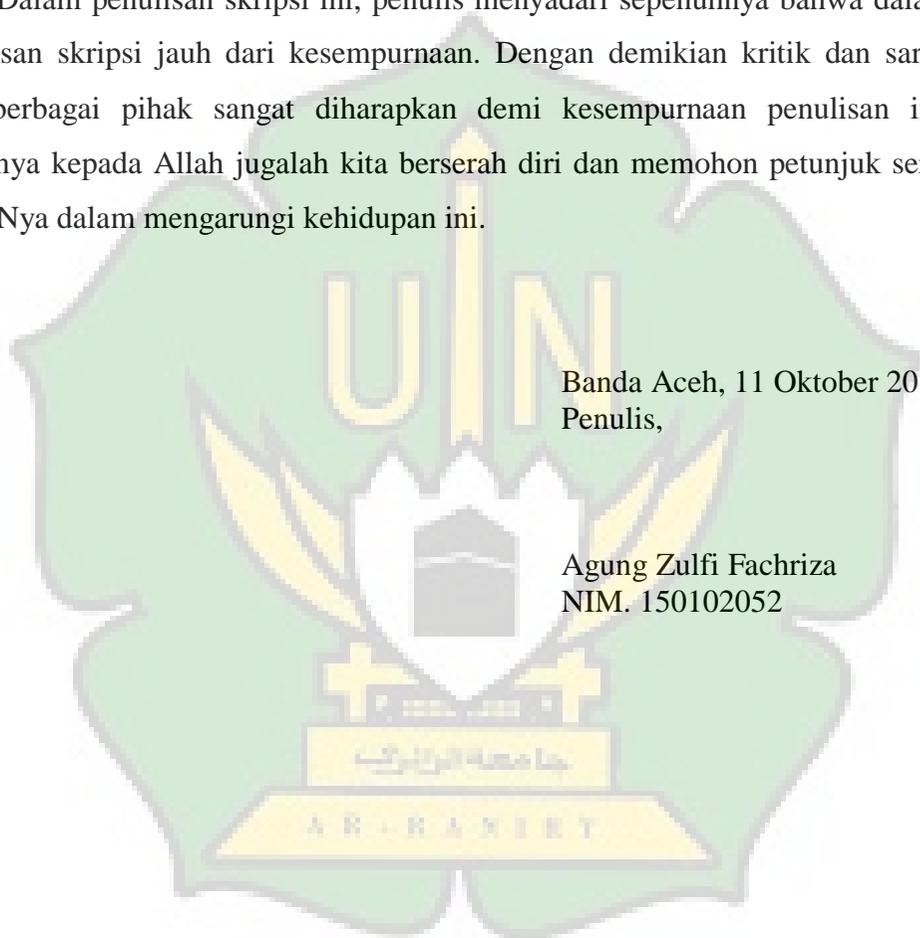
1. Bapak H. Edi Dharmawijaya, S.Ag., M.Ag selaku pembimbing pertama dan Bapak Hajarul Akbar, M.Ag selaku pembimbing kedua dan kepada Bapak Muhammad Iqbal, M.M. selaku penasehat akademik yang telah meluangkan waktu untuk membimbing penulis dalam menyelesaikan penyusunan skripsi ini, sejak awal sampai dengan selesai.
2. Bapak Dr. Muhammad Siddiq, M.H., Ph.D selaku Dekan Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry, serta semua dosen dan asisten yang telah membekali ilmu sejak semester pertama hingga akhir.
3. Kedua orang tua saya Mursidi dan Radisah serta sodara kandung saya yang telah memberikan dukungan dan dorongan kepada penulis.
4. Bapak Arifin Abdullah, S.HI., MH selaku ketua Prodi Hukum Ekonomi Syari'ah dan seluruh Staf Prodi Hukum Ekonomi Syari'ah.
5. Karyawan Perpustakaan UIN Ar-Raniry dan perpustakaanlainnya yang telah memberikan fasilitas dan pelayanan yang baik dalam menyelesaikan penulisan skripsi ini.

6. Imam Mirzan, Ikram, Muammar, Tya, Linda, Mira, serta teman-teman seperjuangan jurusan HES angkatan 2015 lainnya yang telah memberikan dukungan serta semangat sehingga karya ilmiah ini selesai.
7. Sahabat dekat saya Iqbal sahputra, Riandi, Norfan, Fandi HS, Sonna, Faizil, serta lainnya yang telah memberikan dukungan serta motivasi kepada saya.

Dalam penulisan skripsi ini, penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penulisan skripsi jauh dari kesempurnaan. Dengan demikian kritik dan saran dari berbagai pihak sangat diharapkan demi kesempurnaan penulisan ini. Akhirnya kepada Allah jugalah kita berserah diri dan memohon petunjuk serta ridha-Nya dalam mengarungi kehidupan ini.

Banda Aceh, 11 Oktober 2019
Penulis,

Agung Zulfi Fachriza
NIM. 150102052



PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB LATIN DAN SINGKATAN

Keputusan Bersama Menteri Agama dan Menteri P dan K

Nomor: 158Tahun 1987 – Nomor: 0543 b/u/1987

1. Konsonan

No	Arab	Latin	Ket	No	Arab	Latin	Ket
1	ا	Tidak dilam Bangkan		١٦	ط	ṭ	t dengan titik di bawahnya
2	ب	B		١٧	ظ	ẓ	z dengan titik di bawahnya
3	ت	T		١٨	ع	ʿ	
4	ث	ṣ	s dengan titik di atasnya	١٩	غ	g	
5	ج	J		٢٠	ف	f	
6	ح	ḥ	h dengan titik di bawahnya	٢١	ق	q	
7	خ	Kh		٢٢	ك	k	
8	د	D		٢٣	ل	l	
9	ذ	Ẓ	z dengan titik di atasnya	٢٤	م	m	
10	ر	R		٢٥	ن	n	

11	ز	Z		٢٦	و	w	
12	ح	S		٢٧	ه	h	
13	ش	Sy		٢٨	ع	'	
14	س	ş	s dengan titik di bawahnya	٢٩	ي	y	
15	ض	d	d dengan titik di bawahnya				

2. Konsonan

Vokal Bahasa Arab, seperti vokal bahasa Indonesia, terdiri dari vokal tunggal atau monoftong dan vokal rangkap atau diftong.

a. Vokal Tunggal

Vokal tunggal bahasa Arab yang lambangnya berupa tanda atau harkat, transliterasinya sebagai berikut:

Tanda	Nama	Huruf Latin
◌َ	<i>Fathah</i>	a
◌ِ	<i>Kasrah</i>	i
◌ُ	<i>Dhammah</i>	u

b. Vokal Rangkap

Vokal rangkap bahasa Arab yang lambangnya berupa gabungan antara harkat dan huruf, transliterasinya gabungan huruf, yaitu:

Tanda dan Huruf	Nama	Gabungan Huruf
يَ	<i>Fathah</i> dan <i>ya</i>	ai
وَ	<i>Fathah</i> dan <i>wau</i>	au

Contoh:

كيف : *kaifa* هول : *haula*

3. *Maddah*

Maddah atau vokal panjang yang lambangnya berupa harkat dan huruf, transliterasinya berupa huruf dan tanda, yaitu:

Harkat dan Huruf	Nama	Huruf dan Tanda
يَ / اَ	<i>Fathah</i> dan <i>alif</i> atau <i>ya</i>	ā
يِ	<i>Kasrah</i> dan <i>ya</i>	ī
يُ	<i>Dammah</i> dan <i>wau</i>	ū

Contoh:

قَالَ : *qāla*

رَمَى : *ramā*

قِيلَ : *qīla*

يَقُولُ : *yaqūlu*

4. Ta *Marbutah* (ة)

Transliterasinya untuk ta marbutah ada dua.

a. Ta *marbutah* (ة) hidup

Ta *marbutah*(ة) yang hidup atau mendapat harkat *fathah*, *kasrah*, dan *dammah*, transliterasinya adalah t.

b. Ta *marbutah* (ة) mati

Ta *marbutah* (ة) yang mati atau mendapat harkat sukun, transliterasinya adalah h.

c. Kalau pada suatu kata yang akhir huruf ta *marbutah*(ة) diikuti oleh kata yang menggunakan kata sandang al, serta bacaan kedua kata itu terpisah maka ta *marbutah*(ة) itu ditransliterasikan dengan h.

Contoh:

رَوْضَةُ الْأَطْفَالِ

: *raudah al-atfāl/ raudatul atfāl*

الْمَدِينَةُ الْمُنَوَّرَةُ

: *al-Madīnah al-Munawwarah/ al-Madīnatul
Munawwarah*

طَلْحَةُ

: *Ṭalḥah*

Catatan:

Modifikasi

1. Nama orang berkebangsaan Indonesia ditulis seperti biasa tanpa transliterasi, seperti M. Syuhudi Ismail. Sedangkan nama-nama lainnya ditulis sesuai kaidah penerjemahan. Contoh: Ḥamad Ibn Sulaiman.
2. Nama negara dan kota ditulis menurut ejaan Bahasa Indonesia, seperti Mesir bukan Misr ; Beirut, bukan Bayrut ; dan sebagainya.
3. Kata-kata yang sudah dipakai (serapan) dalam kamus Bahasa Indonesia tidak ditransliterasi. Contoh: Tasauif, bukan Tasawuf.

DAFTAR ISI

LEMBARAN JUDUL	i
PENGESAHAN PEMBIMBING	ii
PENGESAHAN SIDANG	iii
PERNYATAAN KEASLIAN KARYA TULIS	iv
ABSTRAK.....	v
KATA PENGANTAR	vi
PEDOMAN TRANSLITERASI.....	viii
DAFTAR GAMBAR	xii
DAFTAR TABEL	xiii
DAFTAR LAMPIRAN	xiv
DAFTAR ISI	xv
BAB SATU PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah.....	8
C. Tujuan Penelitian.....	8
D. Penjelasan Istilah.....	9
E. Kajian Pustaka	11
F. Metode Penelitian	12
G. Sistematika Pembahasan	14
BAB DUA : KLAUSULA EKSEMI DALAM PERJANJIAN	
BAKU DAN AKAD <i>IJÂRAH BI AL-MANFAAF</i>.....	16
A. Klausula Eksemsi dalam Perjanjian Baku	16
1. Pengertian Perjanjian Baku dan Klausula	16
2. Dasar Hukum Klausula Eksemsi	19
3. Eksistensi Klausula Eksemsi dalam	
Perjanjian Baku	21
4. Pengaruh Klausula Eksemsi Terhadap Para Pihak.....	24
B. Konsep <i>ijârah bi al- manfaah</i>	25
1. Pengertian <i>ijârah bi al- manfaah</i>	25
2. Dasar Hukum <i>ijârah bi al- manfaah</i>	28
3. Rukun dan Syarat <i>ijârah bi al- manfaah</i>	30
4. Pembatalan dan Berakhirnya <i>ijârah</i>	
<i>bi al-manfaah</i>	33

BAB TIGA : ANALISI TENTANG PERLINDUNGAN KONSUMEN TERHADAP PENGGUNA JASA ANGKUTAN UDARA YANG MENGALAMI KETERLAMBATAN ATAU <i>DELAY</i> DI BANDARA SIM	35
A. Profil Umum Maskapai Lion di Bandara SIM Aceh Besar	35
B. Analisa Klausula Eksemsi dalam Perjanjian Baku dengan Pihak Lion Air	40
C. Bentuk Tanggung Jawab Pihak Maskapai Terhadap Penumpang yang Mengalami Keterlambatan	43
D. Tinjauan Hukum Islam Terhadap Klausula Eksemsi yang Tercantum Pada Tiket Pesawat.....	49
BAB EMPAT: PENUTUP	
A. Kesimpulan.....	57
B. Saran	58
DAFTAR PUSTAKA	59
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	
LAMPIRAN	



BAB I PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Penggunaan moda transportasi udara saat ini semakin diminati oleh masyarakat seiring banyaknya pilihan maskapai penerbangan yang melayani berbagai rute yang dituju untuk penerbangan domestik maupun internasional. Opsi penggunaan maskapai penerbangan semakin tinggi karena level harga yang ditetapkan oleh maskapai penerbangan sangat kompetitif sehingga masyarakat dapat memilih sesuai dengan budget yang dimiliki.

Setiap penumpang cenderung memilih penerbangan yang sesuai dengan kemampuannya membayar *seat* meskipun ada juga penumpang yang lebih mementingkan kenyamanan dan ketepatan penerbangan meskipun *rate* ongkos yang ditetapkan maskapai lebih mahal namun pihak penumpang lebih mementingkan ketepatan jadwal *take off* pesawat dengan *schedule* yang telah ditetapkan dalam kerja penerbangan tersebut.¹

Secara konseptual pemanfaatan jasa penerbangan dikategorikan sebagai akad *ijârah bi al-manfaah*, karena pihak penumpang sebagai konsumen yang harus membayar jasa penerbangan yang disediakan oleh pihak maskapai. Dalam fiqih muamalah akad *ijara bi al-amal* ini merupakan spesifikasi dari akad *ijârah* pada umumnya.

para ulama berpendapat bahwa *ijârah bi al-amanfa'ah* tersebut merupakan akad sewa atas fasilitas yang disediakan oleh pihak lainnya sehingga ulama Hanafiah membuat konsep *ijârah bi al-manfa'ah* ini sangat umum yaitu “suatu transaksi pada suatu manfaat dengan imbalan tertentu”² sedangkan mazhab Syafi'i membuat konsep *ijârah bi al-manfa'ah* ini lebih spesifik

¹ Tinta Pena, 04 Agustus 2014, *Sisi Lain Penerbangan yang Terlambat (Delayaed)*, <http://www.wordpress.com/tintapena.co> dikutip tanggal 13 Desember 2014.

² Alkasani, *Albada'iu' Al-shana'i*, Jilid 4, (Bairut: Dar al-Fikri,tt), hlm.174.

dibanding mazhab Hanafi, Yaitu suatu transaksi terhadap suatu manfaat yang telah ditetapkan secara spesifik dan tertentu, transaksi ini bersifat mubah sehingga dapat dimanfaatkan oleh pihak penyewa meskipun barang tersebut bukan miliknya namun harus dibayar dengan sejumlah uang dengan jumlahnya yang disepakati dan tempo pembayarannya disepakati.

Konsep ulama Syafi'iyah ini cenderung lebih ketat dan *strick* dalam menilai bentuk manfaat yang digunakan dan juga biaya sewa yang harus dibayar sehingga antara bentuk pemanfaatan objek sesuai dengan nilai sewa yang harus dibayar oleh pihak penyewa.³ Rentang waktu pemanfaatan dalam akad *ijârah bi al-manfa'ah* harus disepakati secara spesifik karena mempengaruhi nilai sewa yang harus dibayar penyewa.

Dalam konsep fiqih muamalah rentang waktu sewa harus ditepati karena akan berdampak terhadap nilai sewa yang harus dibayar sehingga para ulama menetapkan konsep tersebut sebagai salah satu item yang dimasukkan dalam syarat *ma'qud 'alaih* pada akad *ijârah bi al-manfa'ah*.

Oleh karena itu tempo waktu harus dijabarkan secara jelas dan tegas dalam akad sehingga dalam realisasi penggunaan objek sewa para pihak telah mencapai kesepakatan yang dibuat sehingga objek sewa dapat dimanfaatkan secara optimal sesuai dengan kebutuhan pihak penyewa yang disepakati dengan pihak pemilik objek sewa yang dilakukan untuk menghindari risiko usaha.

Oleh karena itu banyak sekali aspek yang dipertimbangkan penumpang sebelum memilih maskapai penerbangan, terutama untuk menghindari masalah pada penerbangan tersebut. Oleh karena itu setiap penumpang harus memastikan memahami semua ketentuan yang ditetapkan oleh maskapai penerbangan termasuk klausula perjanjian yang dicantumkan dalam tiket pesawat tersebut. Setiap tiket penerbangan dicantumkan dengan jelas tanggal dan jadwal penerbangan termasuk waktu *check-in* dan waktu *boarding*-nya. Semua maskapai penerbangan sangat *strict* dalam menetapkan waktu penerbangan

³ Syarbini Al-Khatib, *Mughni al-Muhtaj*, Jilid 2, (Bairut: Dar-al Fikri, 1979), hlm.233

check-in dan *boarding time* sehingga dalam sistem hukum perdata ketentuan tersebut dikenal dengan klausula eksemisi.⁴

Secara konseptual dalam teori hukum, klausula eksemisi merupakan diktum perjanjian yang dicantumkan oleh pihak yang membuat perjanjian baku yang bertujuan untuk membebaskan atau membatasi tanggung jawab yang seharusnya dibebankan kepadanya namun dialihkan kepihak lain untuk melakukan isi perjanjian tersebut.

Menurut Sutan Remi Sjahdeini bahwa klausula eksemisi ini digunakan oleh pihak pembuat perjanjian untuk membatasi bahkan untuk membebaskan pihak pertama atau sebagai pihak pembuat kontrak untuk bertanggung jawab terhadap suatu kewajiban yang seharusnya dilakukan sebagaimana yang tercantum dalam kontrak tersebut.

Oleh karena itu pihak pembuat kontrak biasanya mampu membuat berbagai macam bentuk klausula eksemisi dalam kontraknya sehingga hampir tidak bisa diketahui oleh pihak yang terlibat dalam perjanjian tersebut tentang pengingkaran atau penghindaran kewajiban yang seharusnya diemban dan direalisasi sebagaimana tujuan dari pembuatan kontrak tersebut.⁵

Dalam perjanjian baku konsumen tidak memiliki alternatif mengubah diktum atau klausula perjanjian karena pihak produsen menggeneralisir seluruh item perjanjian untuk semua konsumennya sehingga bila ada sebagian konsumen yang tidak setuju dengan item perjanjian tersebut maka pihak konsumen tetap tidak memiliki kompetensi untuk mengubah klausulanya. Konsumen hanya memiliki dua opsi untuk menerima atau menolak klausula

⁴ klausula baku ialah suatu perjanjian yang hampir seluruh klausula-klausulanya sudah dibakukan oleh pemakaiannya dan pihak yang lain pada dasarnya tidak mempunyai peluang untuk merundingkan atau meminta perubahan, Sutan Remi Sjahdeini, *kebebasan berkontrak dan perlindungan yang seimbang bagi para pihak dalam perjanjian kredit bank di indonesia*, (jakarta: Pustaka utama grafiti, 2009). Hlm 84

⁴ Ibid., hlm 84

⁵ Ibid., hlm 84

yang disiapkan oleh pihak pertama dan tidak memiliki power untuk mengubah isi perjanjian meskipun bertentangan dengan keinginannya.

Secara normatif klausula baku ialah suatu perjanjian yang hampir seluruh klausula-klausulanya sudah dibakukan oleh pemakaiannya dan pihak yang lain pada dasarnya tidak mempunyai peluang untuk merundingkan atau meminta perubahan terhadap klausula baku tersebut.⁶ Sedangkan yang tidak dibakukan hanyalah beberapa hal misalnya yang menyangkut jenis, harga, jumlah, warna, tempat, waktu, dan beberapa hal lainnya yang spesifik dari objek yang diperjanjikan.

Dalam perjanjian, klausula baku biasanya dibuat oleh pihak yang sama dengan perjanjian baku, dan memiliki kepentingan sangat dominan terhadap perjanjian yang akan disepakati. Dalam perjanjian baku tersebut pihak pertama cenderung memproteksi semua kepentingannya sehingga dalam pembuatan klausula perjanjian sering tidak memperhatikan kepentingan pihak lainnya. Berdasarkan preferensi masyarakat isi klausula baku memiliki potensi untuk menimbulkan kerugian bagi pihak lain terutama pihak konsumen sebagai user dari produk yang dihasilkan oleh pihak pertama.

Dalam Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen sendiri, ketentuan mengenai pencantuman klausula baku diatur pada Bab V satu pasal, yaitu Pasal 18 yang penting untuk mendorong terciptanya upaya proteksi untuk masyarakat. Kenyataannya sering kali pelaku usaha mengabaikan hak-hak konsumen yang seharusnya direalisasikan untuk kepuasan konsumennya.⁷

Dalam perjanjian jual beli tiket pesawat, pihak maskapai penerbangan Lion Air telah mencantumkan semua kewajiban pihak penumpang termasuk tempo *check in* dan *boarding time* yang harus dipatuhi dan dilaksanakan oleh pihak penumpang namun dalam implementasinya sering sekali pihak maskapai

⁶ Sutan Remy Sjahdeini, *Kebebasan Berkontrak*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2009), hlm. 74.

⁷ Undang-undang Nomor 8 pasal 18 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

penerbangan Lion Air melakukan *delay* penerbangan *take off on time* namun melakukan penundaan yang sering sekali tanpa diberitahukan kepastian keberangkatannya kepada pihak penumpang. Akibatnya penumpang harus menunggu berjam-jam di Bandara Sultan Iskandar Muda (BTJ) tanpa kepastian keberangkatannya dari maskapai penerbangan Lion Air tersebut.

Dalam regulasi penerbangan telah diatur tentang *take off* dan *delayed* yang harus dilakukan secara tepat waktu supaya tidak mengganggu *traffict* penerbangan, sedangkan *delay* pada penerbangan secara konseptual dalam sistem yurisdiksi penerbangan apabila suatu pesawat tidak melakukan *take off* melebihi waktu standar keberangkatannya, dan sebaliknya suatu penerbangan dikatakan *on time* apabila keberangkatannya sesuai dengan waktu yang telah ditentukan. Misalnya waktu keberangkatan yang tertera pada tiket pesawat menunjukkan pukul 08:09 WIB namun penumpang pada pukul tersebut masih menunggu di *boarding room* atau sudah didalam pesawat namun belum *take off* maka hal tersebut dapat dikatakan *delayed*.⁸

Tindakan *delay* yang dilakukan suatu penerbangan secara mendasar telah melanggar empat hak mendasar konsumen di antaranya adalah hak untuk mendapat keamanan (*the right to safety*), hak untuk mendapat informasi (*the right to be informed*), hak untuk memilih (*the right to choose*), dan hak untuk didengar (*the right to be heard*).⁹Hak konsumen lebih khusus diatur dalam Pasal 4 Bab III mengenai hak dan kewajiban pada Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen, seperti pada Pasal 4 huruf h disebutkan bahwa: “ hak untuk mendapatkan kompensasi, ganti rugi dan/atau penggantian apabila barang dan/atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya.”¹⁰

⁸ Abdul Hakim Barakatullah, *Hak-Hak Konsumen*, (Bandung: Nusa Media, 2010), hlm. 7.

⁹ *Ibid.*, hlm. 8.

¹⁰ Pasal 4 huruf h Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen

Ketika pihak maskapai memolorkan jadwal penerbangan karena sengaja atau tidak, maka dalam hukum tetap ada kompensasi yang harus diberikan maskapai ketika mereka memolorkan jadwal penerbangan karena sengaja atau tidak. Dasar hukum tentang hal ini telah diatur melalui Peraturan Menteri Perhubungan No. 89 Tahun 2015 tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan Berjadwal di Indonesia.

Jika penerbangan terlambat (*flight delayed*) maskapai wajib memberi ganti rugi kepada penumpangnya, Pasal 9 Permenhub No. 89 Tahun 2015. Maskapai juga dibebaskan dari tanggung jawab ganti rugi terkait keterlambatan penerbangan karena faktor teknis operasional, misalnya cuaca buruk diatur dalam Pasal 6 Ayat 2 Permenhub No. 89 Tahun 2015.¹¹

Sedangkan mengenai keterlambatan dibahas dalam Pasal 3 Permenhub No.89 Tahun 2015, yaitu:

*“jika keterlambatan mencapai 30 menit sampai dengan 60 menit keterlambatan maka kompensasinya adalah pihak maskapai memberikan minuman ringan, keterlambatan yang mencapai 61 menit sampai 120 menit kompensasinya adalah minuman dan makanan ringan, keterlambatan 121 menit hingga 180 menit kompensasinya adalah minuman dan makanan berat (heavy meal), keterlambatan 180 menit hingga 240 menit kompensasinya minuman, snack box serta heavy meal dan keterlambatan yang melebihi dari 240 menit kompensasinya uang sebesar Rp 300.000,-”*¹²

Pelaku usaha dalam hal ini adalah maskapai penerbangan Lion Air terkadang melalaikan regulasi tersebut sehingga hak penumpang yang mengalami delay diabaikan. Padahal pemerintah telah memproteksi penumpang

¹¹ Mengenai cuaca buruk Pasal 6 Ayat 2 Permenhub No. 89 Tahun 2015.

¹² Pasal 3 Permenhub No.89 Tahun 2015

dengan regulasi yang ketat untuk menghindari eksploitasi dari pihak maskapai Lion Air.¹³

Kondisi ini semakin diperparah dengan minimnya pengetahuan penumpang tentang haknya yang harus diberikan disebabkan *delay* dalam penerbangan. Penumpang sebagai subordinat dalam penerbangan sangat lemah posisi tawarnya terhadap pelaku usaha seperti Lion Air yang memiliki posisi lebih kuat, meskipun *delayed* yang terjadi pada dasarnya itu merupakan sebuah pelanggaran hak konsumen.¹⁴ hal seperti ini menjadi urgensi dalam ketentuan yuridis untuk penegakkan dan perlindungan hak bagi penumpang maskapai lion agar haknya dapat terpenuhi dengan baik sesuai dengan aturan yang ada.¹⁵

Berdasarkan data yang diperoleh jumlah delay di bandara BTJ telah terjadi berulang kali, misalnya delay pesawat dengan nomor penerbangan JT 0197 tujuan Medan, pada 21/05/2017 ricuh dengan pihak maskapai disebabkan delay dari jam 9:30 WIB dan baru diberangkatkan pada 16:00 WIB setelah mengalami delay tujuh jam dan penumpang tidak mendapatkan kompensasi apapun¹⁶.

selama ini para penumpang banyak yang tidak tahu, bahwa jika delay sampai 4 jam pihak Air line wajib membayar kompensasi Rp. 300.000.- / penumpang.¹⁷ Setelah terjadi pertengkaran dengan pihak petugas lapangan dari maskapai Lion barulah pihak manajemen Lion membayar kompensasi tersebut.¹⁸

Dari pemaparan latar belakang masalah berikut, penulis tertarik untuk mengkaji dan melakukan penelitian dalam kajian ilmiah dalam hal ini yaitu

¹³ Pemaparan berdasarkan realita yang terjadi di bandara SIM sesuai data yang diperoleh dari hasil wawancara bersama H. saifuddin

¹⁴ Abdul Hakim Barkatullah, *Hak-Hak Konsumen* (Bandung: Nusa Media, 2010), hlm. 7.

¹⁵ Berdasarkan data yang diperoleh jumlah delay di bandara BTJ telah terjadi

¹⁶ Serambi News.Com (Senin, 22-Mei-2017)

¹⁷ Wawancara Serambi dengan penumpang yang mengalami keterlambatan hingga tujuh jam

¹⁸ Wawancara mengenai tindakan yang dilakukan pihak maskapai pada saat keterlambatan keberangkatan

skripsi yang berjudul “*Perlindungan Penumpang korban Delay pada Penerbangan Lion di Bandara Sultan Iskandar Muda*”.

1.2. Rumusan Masalah

1. Bagaimana kompensasi *delay* yang harus dilakukan perusahaan lion Air terhadap penumpang yang menjadi korban klausula eksemsi?
2. bagaimana implementasi kompensasi yang diberikan pihak maskapai Lion Air yang ada di Bandara SIM Aceh Besar sudah sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan No 89 Tahun 2015 ?
3. Bagaimana tinjauan konsep *ijârah bi al-manfa'ah* terhadap kompensasi penumpang delay maskapai Lion Air di Bandara SIM Aceh Besar?

1.3. Tujuan Masalah

Sesuai dengan permasalahan yang telah diuraikan, maka penelitian bertujuan

1. Untuk mengetahui kompensasi delay yang harus dilakukan oleh perusahaan penerbangan terhadap penumpang yang menjadi korban klausula eksemsi.
2. Untuk mengetahui apa yang dibuat dalam perjanjian baku yang bertentangan dengan regulasi tentang kompensasi terhadap penumpang korban delay masih dapat diberlakukan.
3. Untuk menganalisis tinjauan konsep *ijârah bi al-manfa'ah* terhadap kompensasi penumpang *delay* maskapai Lion Air.

1.4. Penjelasan Istilah

1. Klausula Eksemsi

Menurut bahasa klausula adalah ketentuan tersendiri dari suatu perjanjian, yang salah satu pokok atau pasalnya di perluas atau dibatasi.

Kata eksemisi berasal dari bahasa Inggris yaitu “*unreasonably onerous*” yaitu “*unreasonbly*” yang artinya tidak layak atau tidak masuk akal, dan “*onerous*” yang artinya berat atau sukar. Klausula eksemisi adalah suatu klasula dalam kontrak yang membebaskan atau membatasi tanggung jawab dari salah satu pihak jika terjadi wanprestasi, padahal menurut hukum, tanggung jawab tersebut mestinya dibebankan kepadanya.¹⁹

2. Akad

Akad dalam bahasa arab berarti ikatan atau pengencangan dan penguatan antara beberapa pihak dalam hal tertentu, baik ikatan bersifat konkrit maupun abstrak, sedangkan menurut istilah dalam kitab *al-Mishbah al-Munir* akad adalah mengikat antara kehendak dengan perealisasiannya apa yang telah dikomitmetkan.²⁰

Menurut fuqaha akad memiliki dua pengertian umum dan khusus, pengertian umum lebih dekat dengan pengertian bahasa dan pengertian ini yang tersebar di kalangan fuqaha Malikiyah dan Syafi'iyah. Ada beberapa contoh akad misalnya akad jual beli, *ijârah*, wakalah, musyarakah, mudharabah dan lain-lain.

3. *Ijârah*

Ijârah dalam bahasa arab berarti upah, sewa, jasa, atau imbalan. *Al-ijârah* merupakan salah satu bentuk kegiatan muamalah dalam memenuhi keperluan hidup manusia, seperti sewa menyewa atau kontrak. Ulama Syafi'iyah mendefinisikan akad *ijârah* adalah transaksi terhadap suatu manfaat yang dituju, tertentu, bersifat mubah dan boleh dimanfaatkan dengan imbalan tertentu.²¹

¹⁹ Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Pusat Bahasa*, cet.IV, (Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama, 2011), hlm. 706

²⁰ Wahbah Az-zuhaili, *Fiqih Islam Wa adillatuhu Jilid 4*, (Cet.1, Jakarta: Gema Insani, 2011), hlm. 420

²¹ Nasrun Harun, *Fiqh Muamalah*, (Jakarta: Gaya Media Pratama,2007), hlm. 228

Sedangkan menurut sabiq *ijârah* adalah pemindahan hak guna (manfaat) atas suatu barang atau jasa, dalam waktu tertentu dengan pembayaran upah (*ujrah*) tanpa diikuti dengan pemindahan kepemilikan atas barang itu sendiri.

4. *Delay*

Mengenai syarat suatu kejadian dalam penerbangan dikatakan mengalami *delay* (keterlambatan) dapat dijumpai dalam ketentuan Pasal 1 Undang-undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang memberikan definisi *delay* yaitu terjadinya perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan suatu pesawat.”²²

Di dalam penerbangan, keterlambatan angkutan udara merupakan salah satu kerugian yang diderita oleh penumpang yang wajib dipertanggung jawabkan oleh pengangkut (banadan usaha yang melakukan kegiatan angkutan udara) yang mengoperasi pesawat udara.

Kewajiban pengangkut untuk bertanggung jawab atas kerugian karena keterlambatan juga disebut dalam Pasal 146 Undang-undang Penerbangan yang berbunyi “pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional.”

1.5. Kajian Pustaka

Kajian pustaka ini pada intinya adalah untuk mendapatkan gambaran topik yang akan diteliti dengan penelitian yang pernah dilakukan sebelumnya, sehingga tidak ada pengulangan. Dalam melakukan penelitian ini, penulis

²² Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang memberikan definisi *delay*

menemukan beberapa penelitian yang berhubungan dengan permasalahan yang akan diangkat dalam pembahasan atau topik penelitian ini.

Tulisan yang berhubungan dengan penelitian ini adalah skripsi yang ditulis oleh Putu Ayu Dias Pramiari yang berjudul “Tinjauan Yuridis Perlindungan Hukum Bagi Konsumen Dari Klausula Ekesemsi Dalam Kontrak Standar Perjanjian Sewa Beli”. Yang menjelaskan sah atau tidak sah perjanjian sewa beli serta bagaimana upaya perlindungan hukum bagi konsumen dengan adanya klausula eksemisi dalam standar kontrak sewa beli. Sedangkan tulisan ini menjelaskan bagaimana bentuk pertanggung jawaban pelaku usaha terhadap konsumen dan bagaimana perlindungan konsumen dalam hukum islam.²³

Artikel karangan Alamsyah seorang Hakim Pengadilan Agama, yang membahas tentang “Hukum Ketidak Absahan Kontrak Antara Dua Belah Pihak Karena Adanya Klasusla Eksemisi Pada Kontrak Tersebut” yang ditulis pada Tahun 2010. Artikel ini secara lebih signifikan menjelaskan bagaimana Islam dan KUHperdata mengbatu tentang kontrak baku yang terdapat klausula yang memberatkan pengguna jasa yang disebut dengan klausula eksemisi.

Skripsi Vina Vanindia dengan judul “Perlindungan Hukum bagi Penumpang Angkutan Udara (Studi kasus Garuda Indonesia)”.²⁴ Mengkaji tentang perlindungan hukum bagi penumpang angkutan udara khususnya konsumen.

Tesis Dwi Widhi Nugroho dengan judul “perlindungan Hukum terhadap Konsumen Pengguna Jasa angkutan Udara dalam Hal Ganti Rugi”.²⁵ Meninjau dalam hal ganti rugi berbeda dengan penelitian penyusunan karena lebih

²³ Putu Ayu Dias Pramiari yang berjudul “Tinjauan Yuridis Perlindungan Hukum Bagi Konsumen Dari Klausula Ekesemisi Dalam Kontrak Standar Perjanjian Sewa Beli”. Skripsi (Yogyakarta Fakultas Hukum UIN Syarief 2010).

²⁴ Vina Vanindia dengan judul “Perlindungan Hukum bagi Penumpang Angkutan Udara (Studi kasus Garuda Indonesia). Skripsi (Fakultas Hukum Universitas Indonesia 2013).

²⁵ Dwi Widhi Nugroho dengan judul “perlindungan Hukum terhadap Konsumen Pengguna Jasa angkutan Udara dalam Hal Ganti Rugi. Tesis (Fakultas Hukum Pajajaran 2011).

spesifik, sebab penyusunan hanya membahas perlindungan konsumen yang mengalami penundaan keberangkatan dan tidak samapi dalam hal ganti rugi.

Kemudian skripsi yang ditulis oleh Muhammad Jimmi Mahasiswa Fakultas Syari'ah dan Hukum yang membahas tentang "Klausula Eksemsi Pada Kontrak Baku di Tinjau Menurut Hukum Peradata dan Konsep Akad *ijârah*. Yang juga menjelaskan tentang ciri-ciri kontrak baku dan macam-macam kontrak baku serta landasan hukum tentang kontrak baku.²⁶

Dalam skripsi yang penulis teliti ini juga memiliki beberapa perbedaan dari skripsi yang juga membahas hal yang sama terkait *delayed* diantara perbedaan tersebut adalah dimana penulis membahas lebih fokus masalah *delayed* ini lebih ke pihak maskapai yang sering melakukan delay, perbedaan lainnya penulis juga mencantumkan klausula eksemsi pada masalah ini dan juga disertai dengan tinjauan menurut akad *ijârah*.

1.6. Metodologi Penelitian

Dalam melakukan penelitian ini memerlukan data-data yang lengkap, objektif, kongkrit dan dapat dipertanggung jawabkan kebenarannya. Metode-metode yang digunakan untuk penelitian ini harus mempunyai nilai kualitas dan tujuan yang jelas untuk sebuah karya ilmiah.

Proposal ini adalah sebuah karya ilmiah dengan menggunakan metodologi empiris, yaitu penelitian yang berupaya melihat langsung dari lapangan atau kejadian didalam kehidupan masyarakat. Penelitian ini menggunakan metodologi empiris seperti ini membutuhkan pendekatan yang baik guna mempermudah mendapatkan data-data dari perusahaan maskapai lion.

Adapun langkah-langkah yang ditempuh dalam penulisan karya ilmiah ini adalah sebagai berikut:

1. Jenis Penelitian

²⁶ Muhammad Jimmi "Klausula Eksemsi Pada Kontrak Baku di Tinjau Menurut Hukum Peradata dan Konsep Akad *ijârah*. Skripsi (Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-raniry, 2013).

Untuk mendapatkan data-data yang sesuai dengan objek kajian berupa data primer dan data skunder, dalam hal ini penulis menggunakan dua jenis penelitian yaitu *field research* (penelitian lapangan) dan *library research* (penelitian kepustakaan).

1. *Field research* (Penelitian lapangan)

Penelitian lapangan (*field research*) yaitu pengumpulan data primer dan merupakan suatu penelitian yang dilakukan terhadap objek pembahasan yang menitik beratkan pada kegiatan lapangan, yaitu dengan mendapatkan data langsung dari pihak maskapai Lion Air dengan cara mewawancarai pegawai maskapai Lion Air tersebut serta mencatat setiap informasi yang didapatkan pada saat melakukan penelitian yang valid dan sistematis.²⁷

2. *Library research* (Penelitian kepustakaan)

Merupakan suatu metode pengumpulan data sekunder dengan cara menggunakan buku-buku bacaan sebagai sumber untuk mendapatkan data-data yang sesuai dengan skripsi ini. Penulis melakukan penelitian kepustakaan ini dengan cara mengunjungi perpustakaan-perpustakaan untuk mendapatkan buku yang mengandung isi sesuai dengan pembahasan skripsi ini sehingga dapat dijadikan sebagai sumber untuk mendapatkan data yang sesuai dengan tujuan penelitian ini.²⁸

2. Teknik Pengumpulan Data

1. Wawancara/interview

Wawancara atau interview adalah sebuah memperoleh keterangan untuk tujuan penelitian dengan cara tanya jawab sambil bertatap muka antara pewawancara dengan responden atau orang yang diwawancarai yaitu segala pihak yang terkait, dari direktur cabang Lion Air yang ada di Bandar SIM Aceh Besar, Staf yang bekerja di Lion Air Group, Serta

²⁷ Saifuddin Azwar, Metode Penelitian, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010). Hlm.21

²⁸ Sugiyono, *metode penelitian kuantitatif kualitatif* (Bandung: Alfabeta,2011), hlm.2

beberapa Penumpang Yang pernah menggunakan jasa angkutan Lion Air hingga penumpang yang pernah mengalami keterlambatan yang di sebabkan oleh pihak Lion Air.²⁹

1.7. Sistematika Pembahasan

Untuk lebih mudah memahami pemahaman penelitian ini penulis membagi pembahasannya dalam empat bab yang terdiri dari beberapa sub bab dan secara umum digambarkan sebagai berikut :

BAB 1 : Pendahuluan, mengenai latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian dan kegunaan penelitian, telaah pustaka, metode penelitian, dan sistematika pembahasan.

BAB II : Membahas tentang, Klausula Eksemsi dalam Konsep Hukum Positif, pengertian Klausula Eksemsi dan dasar Hukumnya, Bentuk-bentuk Klausula Eksemsi, Konsekuensi Klausula Eksemsi Bagi para Pihak,

BAB III : Membahas tentang Analisis Tentang Perlindungan konsumen terhadap pengguna jasa angkutan udara yang mengalami keterlambatan atau delayed di Bandara SIM, bentuk perlindungan Konsumen pengguna jasa angkutan udara yang dirugikan karena keterlambatan penerbangan, tinjauan Hukum Islam terhadap Klausula Eksemsi pada Akad Ijarah Bi Al-Manfaah.

BAB IV : Penutup, berisikan kesimpulan yang diperoleh dari permasalahan yang akan diteliti berdasarkan fakta dilapangan serta saran-saran dari penyusun. Kesimpulan yang dipaparkan yaitu menjawab pokok permasalahan, sedangkan saran-saran bisa dijadikan bahan pertimbangan pembahasan lebih lanjut di masayang akan datang mengenai perlindungan penumpang korban *delay* pada penerbangan Lion di Bandara SIM Aceh Besar.

²⁹ Muhammad Nazir. *Metodelogi Penelitian*, (Bandung: Ghalia Indonesia, 1999). Hal.243

BAB DUA

KLAUSULA EKSEMSI DALAM PERJANJIAN BAKU DAN AKAD IJÁRAH BI AL- MANFA 'AH

A. Klausula Eksemsi dalam Perjanjian Baku

1. Pengertian Perjanjian Baku dan Klausula Eksemsi

Secara tradisional suatu perjanjian terjadi berlandaskan asas kebebasan berkontrak di antara dua pihak yang mempunyai kedudukan yang seimbang dan kedua belah pihak berusaha untuk mencapai kesepakatan yang diperlukan bagi terjadinya perjanjian itu melalui suatu proses negosiasi di antara mereka.

Namun dewasa ini kecenderungan makin memperlihatkan bahwa banyak perjanjian di dalam transaksi bisnis yang terjadi bukan melalui proses negosiasi yang seimbang diantara para pihak, tetapi perjanjian itu terjadi dengan cara di pihak yang satu telah menyiapkan syarat-syarat baku pada suatu formulir perjanjian yang sudah dicetak dan kemudian disodorkan kepada pihak lainnya untuk disetujui dengan hampir tidak memberikan kebebasan sama sekali kepada pihak lainnya untuk melakukan negosiasi atas syarat-syarat yang disodorkan. Perjanjian yang demikian ini dinamakan perjanjian standar atau perjanjian baku.³⁰

Sutan Remy Sjahdeini mengemukakan bahwa perjanjian baku adalah perjanjian yang hampir seluruh klausula-klausula yang dibakukan oleh pemakainnya dan pihak lainnya pada dasarnya tidak mempunyai peluang untuk merundingkan atau meminta perubahan.³¹ Yang belum dibakukan hanyalah beberapa hal saja, misalnya yang menyangkut jenis, harga, jumlah, warna, tempat, waktu dan beberapa hal lainnya yang spesifik dari objek yang

³⁰ Sutan Remy Sjahdeini, *Kebebasan Berkontrak*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2009), hlm. 74.

³¹ *Ibid.*, hlm 84

diperjanjikan.³² Dalam perjanjian baku pihak lain tidak memiliki kesempatan hanya memiliki sedikit kesempatan untuk menegosiasi atau mengubah klausula-klausula yang sudah dibuat oleh salah satu pihak tersebut, sehingga biasanya kontrak baku sangat berat sebelah. Pihak yang yang kedepannya disodorkan kontrak baku tersebut tidak mempunyai kesempatan untuk bernegosiasi dan berada hanya pada posisi “*take it or leave it*” (ambil atau tinggalkan).

Hal yang mengikat keadaan demikian adalah apa yang disebut dalam asas kebebasan berkontrak yang dapat dianalisa dari ketentuan pasal 1338 ayat (1) KUH Perdata, yang berbunyi: “Semua perjanjian yang dibuat secara sah berlaku sebagai undang-undang bagi mereka yang membuatnya”. Asas kebebasan berkontrak adalah suatu asas yang memberikan kebebasan kepada para pihak untuk membuat atau tidak membuat perjanjian dengan siapapun dan menentukan isi perjanjian, pelaksanaan, persyaratan, serta menentukan bentuk perjanjian yaitu tertulis atau lisan.³³

Sumber dari kebebasan berkontrak adalah kebebasan individu sehingga yang merupakan titik tolaknya adalah kepentingan individu pula, dengan demikian dapat dipahami bahwa kebebasan individu memberikan kepadanya kebebasan berkontrak. Masyarakat memiliki kebebasan untuk membuat perjanjian yang berisi apa saja, asalkan perjanjian tersebut dibuat secara sah sesuai dengan perundang-undangan yang berlaku berdasarkan Pasal 1320 KUH Perdata, sebagai asas dalam hukum bahwa suatu perjanjian dibuat tidak boleh bertentangan dengan aturan hukum dan perundang-undangan termasuk hal-hal yang tidak sesuai dengan kesusilaan dan ketertiban umum.³⁴ Berdasarkan asas kebebasan berkontrak tersebut, para pihak bebas membuat perjanjian dan menentukan syarat-syarat yang mereka kehendaki, dalam perjanjian baku salah

³² Celina Tri SiwiKristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2009), hlm. 139.

³³ Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perdata Indonesia*, (Bandung: PT.Citra Aditya Bakti, 2012), hlm. 301.

³⁴ Sophar Malu Hutagalung, *Kontrak Bisnis di Asean: Pengaruh Sistem Hukum Common Law dan Civil Law*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2013), hlm. 46-47.

satu pihak telah menyiapkan klausula-klausula pada formulir kemudian diberikan kepada pihak lain untuk disetujui dan biasanya tidak memiliki kesempatan untuk mengubahnya atau menegosiasi klausula-klausula yang sudah dibuat oleh salah satu pihak lainnya.³⁵

Beberapa ciri-ciri dari perjanjian baku antara lain:³⁶

1. Pada umumnya isinya ditetapkan oleh pihak yang posisinya lebih kuat.
2. Pihak lemah pada umumnya tidak ikut menentukan isi perjanjian yang merupakan unsur aksidentalita dari perjanjian.
3. Terdorong oleh kebutuhan, pihak lemah terpaksa menerima perjanjian tersebut.
4. Bentuknya tertulis.
5. Dipersiapkan terlebih dahulu secara massal.

Isi perjanjian baku tersebut biasanya mencantumkan klausula-klausula yang memberatkan sebelah pihak. Klausula yang memberatkan sebelah pihak ini dalam bahasa belanda disebut *onredelijk bezwarend*, atau dalam bahasa inggris disebut dengan *unreasonably onerous*.

Salah satu klausula berat tersebut disebut dengan klausula eksemsi (*exemption clause*). Klausula eksemsi adalah suatu klausula dalam kontrak yang membebaskan atau membatasi tanggung jawab dari salah satu pihak jika terjadi wanprestasi, padahal menurut hukum tanggung jawab tersebut mestinya dibebankan kepadanya.³⁷

³⁵ Sutan Remy Sjahdeini, *Kebebasan Berkontrak dan Perlindungan yang Seimbang Bagi Para Pihak Dalam Perjanjian Kredit Bank di Indonesia*, (Jakarta: Institut Bankir Indonesia, 1993), hlm. 65.

³⁶ Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, *Hukum Perlindungan Konsumen*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004), hlm. 116.

³⁷ Munir Fuady, *Hukum Kontrak, Dari Sudut Pandang Hukum Bisnis*, (Bandung: PT Citra aditya Bakti, 2007), hlm. 97.

2. Dasar Hukum Klausula Eksemsi

a. Pasal 1320 KUH Perdata

Dalam KUH Perdata perjanjian semacam ini termasuk perjanjian dalam jenis *Innominaat* (Diluar KUH Perdata). KUH Perdata tidak mengatur perjanjian baku secara khusus dimana KUH Perdata hanya mengatur mengenai perjanjian atau perikatan secara umum. Oleh karena itu apabila ditinjau pada tiket Lion Air yang berupa perjanjian baku berdasarkan KUH Perdata maka perjanjian dalam tiket tersebut harus memenuhi syarat sahnya perjanjian yang terdapat pada pasal 1320 KUH Perdata yang ada dalam pembahasan selanjutnya.

Selain dari pada pasal di atas, dalam pasal 1337 dan pasal 1339 KUH Perdata dapat dipakai sebagai tolak ukur guna untuk menemukan suatu klausula dalam kontrak yang memberatkan sebelah pihak merupakan klausula yang tidak wajar dan sangat memberatkan bagi pihak lainnya. Dalam pasal 1337 KUH Perdata menyebutkan bahwa suatu klausula terlarang apabila klausula itu dilarang oleh Undang-Undang, bertentangan dengan moral atau ketertiban umum. Pasal ini menegaskan klausula yang terlarang yang menjadi suatu sebab terlarangnya karena dilarang oleh Undang-Undang, bertentangan dengan moral atau ketertiban umum.³⁸

Pasal 1339 KUH Perdata menyebutkan bahwa perjanjian-perjanjian itu tidak hanya mengikat untuk hal-hal yang dengan tegas dinyatakan didalamnya, tetapi juga untuk segala sesuatu yang menurut sifat perjanjian diharuskan oleh kepatutan, kebiasaan atau Undang-Undang. Pasal ini menegaskan suatu persetujuan yang mengikat dalam perjanjian tidak diharuskan sesuai yang dinyatakan di dalam KUH Perdata, melainkan juga ketentuan-ketentuan yang melarangnya yang diharuskan oleh kepatutan, kebiasaan, dan Undang-Undang.³⁹

³⁸ Hasanuddin Rahman, *Contract Drafting*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2003), hlm. 198-199.

³⁹ *Ibid.*, hlm. 199.

b. Undang-Undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen.

Untuk melindungi pihak konsumen dari ketidakadilan, Undang-Undang Perlindungan Konsumen telah menentukan larangan-larangan kepada pelaku usaha dalam menjalankan usahanya, salah satunya larangan bagi pelaku usaha yang berhubungan dengan klausul baku. Sebagaimana yang diatur dalam pasal 18 ayat (1) huruf (a) yang isinya “Dalam hal ini pelaku usaha dalam menawarkan barang dan jasa yang ditujukan untuk diperdagangkan dilarang membuat atau mencantumkan klausul baku pada setiap dokumen atau perjanjian apabila”:⁴⁰

- a. Menyatakan pengalihan tanggung jawab usaha.
- b. Menyatakan bahwa pelaku usaha berhak menolak penyerahan kembali barang yang dibeli konsumen.
- c. Menyatakan bahwa pelaku usaha berhak menolak penyerahan kembali uang yang dibayarkan atas barang dan jasa yang dibeli konsumen.
- d. Menyatakan pemberian kuasa dari konsumen kepada pelaku usaha baik secara langsung maupun tidak langsung untuk melakukan segala sepihak yang berkaitan dengan barang yang dibeli konsumen secara angsuran.
- e. Memberi hak kepada pelaku usaha untuk mengurangi manfaat jasa atau mengurangi harta kekayaan konsumen yang menjadi objek jual beli.
- f. Mengatur perihal pembuktian atas hilangnya atau pemanfaatan jasa yang dibeli oleh konsumen.
- g. Menyatakan tunduknya konsumen pada peraturan yang berupa aturan baru, tambahan, lanjutan dan pengubahan lanjutan yang dibuat sepihak oleh pelaku usaha dalam masa konsumen memanfaatkan jasa yang dibelinya.

⁴⁰ Salim HS, *Perkembangan Hukum Kontrak di Luar KUH Perdata*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2006), hlm. 157-159.

- h. Menyatakan bahwa konsumen memberi kuasa kepada pelaku usaha untuk pembebanan hak tanggung, hak gadai, atau hak jaminan terhadap barang yang dibeli oleh konsumen secara angsuran.⁴¹

Pelaku usaha juga dilarang mencantumkan klausula baku yang letak atau bentuknya sulit terlihat atau tidak dapat dibaca secara jelas, atau yang pengungkapannya sulit dimengerti. Setiap klausul baku yang telah ditetapkan oleh pelaku usaha pada dokumen atau perjanjian yang memenuhi larangan di atas, dinyatakan batal demi hukum. Dan pelaku usaha wajib menyesuaikan klausula baku yang bertentangan dengan Undang-Undang ini.⁴²

3. Eksistensi Klausula Eksemsi dalam Perjanjian Baku

Pada umumnya, dalam kegiatan bisnis kontrak sangat banyak dipergunakan, bahkan hampir semua kegiatan ekonomi diawali dengan kontrak. Yang dimaksud dengan kontrak adalah suatu kesepakatan yang yang diperjanjikan diantara dua pihak atau lebih yang dapat menimbulkan, memodifikasi, atau menghilangkan hubungan hukum. Kontrak yang berlaku dalam kegiatan ekonomi pada saat ini berbentuk standar yang disebut dengan kontrak baku.⁴³

Dalam kegiatan bisnis para pelaku usaha harus memperhatikan etika dalam bisnis, etika bisnis diartikan sebagai pengetahuan tentang cara ideal pengaturan dan pengelolaan bisnis yang memperhatikan norma dan moralitas yang berlaku secara sosial, dan penerapan norma dan moralitas ini menunjang maksud dan tujuan kegiatan bisnis. Dalam penerapan etika bisnis, bisnis mesti mempertimbangkan unsur norma dan moralitas yang berlaku dimasyarakat, oleh

⁴¹ Ibid., hlm. 160

⁴² Ibid., hlm. 160

⁴³ Salim SH, *Hukum Kontrak, Teori dan Teknik Penyusunan Kontrak*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2009), hlm. 25.

karena itu orang yang melakukan kegiatan harus memiliki perilaku yang profesional.⁴⁴

Untuk menjadi pelaku bisnis yang profesional, harus memenuhi syarat-syarat dalam perjanjian agar terciptanya perjanjian yang sah. Adapun Syarat-syarat sahnya kontrak dapat dikaji berdasarkan hukum kontrak yang terdapat dalam Pasal 1320 KUH Perdata, yaitu:⁴⁵

a. Kesepakatan (*toesteming/izin*) kedua belah pihak.

Kesepakatan adalah persesuaian pernyataan kehendak antara satu orang atau lebih dengan pihak lainnya, yang sesuai itu adalah pernyataan, karena kehendak itu tidak dapat dilihat atau diketahui orang lain. Pada umumnya, cara yang paling banyak dilakukan oleh para pihak agar terciptanya kesepakatan yaitu dengan bahasa yang sempurna secara lisan dan secara tulisan. Tujuan pembuatan perjanjian secara tertulis adalah agar memberikan kepastian hukum bagi pihak dan sebagai alat bukti yang sempurna jika terjadi perselisihan.

b. Kecakapan bertindak

Kecakapan bertindak adalah kecakapan atau kemampuan untuk melakukan perbuatan hukum. Orang yang cakap atau memiliki wewenang untuk melakukan perbuatan hukum adalah orang yang sudah dewasa, batas kedewasaannya adalah 21 tahun atau sudah kawin. Adapun orang yang tidak memiliki wewenang melakukan perbuatan hukum yaitu: anak dibawah umur, orang yang ditaruh dibawah pengampuan, dan istri (Pasal 1330 KUH Perdata). Akan tetapi dalam perkembangannya istri dapat melakukan perbuatan hukum, sebagai mana yang diatur dalam pasal 31 UU Nomor 1nTahun 1974 jo SEMA No 3 Tahun 1963.

c. Adanya objek perjanjian (*onderwerp der overeenkomst*)

⁴⁴ Budi Untung, *Hukum dan Etika Bisnis*, (Yogyakarta: Andi, 2012), hlm. 65.

⁴⁵ Salim H.S, *Perkembangan Hukum Kontrak Innominaat Di Indonesia*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2003), hlm. 23-25.

Di dalam berbagai literatur disebutkan bahwa yang menjadi objek perjanjian adalah prestasi (pokok perjanjian). Prestasi adalah apa yang menjadi kewajiban debitur dan apa yang menjadi hak kreditur. Prestasi ini terdiri dari perbuatan positif dan negatif.

d. Adanya causa yang halal (geoorloofde oorzaak)

Pada pasal 1320 KUH Perdata tidak dijelaskan pengertian causa yang halal, namun didalam pasal 1337 KUH perdata hanya disebutkan causa yang terlarang. Adapun yang menjadi sebab terlarang apabila bertentangan dengan Undang-Undang, kesusilaan, dan ketertiban umum.

Syarat pertama dan kedua disebut syarat subjektif, karena menyangkut pihak-pihak yang mengadakan perjanjian sedangkan syarat ketiga dan keempat disebut syarat objektif karena menyangkut objek perjanjian. Apabila syarat pertama dan kedua tidak terpenuhi maka perjanjian itu dapat dibatalkan, artinya salah satu pihak dapat mengajukan kepada pengadilan untuk membatalkan perjanjian yang disepakati. Syarat ketiga dan keempat tidak terpenuhi maka perjanjian itu batal demi hukum, artinya bahwa dari awal perjanjian tersebut dianggap tidak ada. Akan tetapi, apabila para pihak tidak ada yang keberatan maka perjanjian itu tetap dianggap sah.⁴⁶

Perjanjian baku pada dasarnya boleh digunakan berdasarkan asas kebebasan berkontrak (Pasal 1338 KUH Perdata), tetapi tidak mencantumkan klausula yang memberatkan sebelah pihak, khususnya pihak konsumen. Klausula yang memberatkan sebelah pihak (klausula eksemisi) berbeda dengan klausula baku.

Dalam klausula baku yang ditentukan adalah mengenai prosedur pembuatannya yang sepihak dan bukan mengenai isinya, sedangkan dalam klausula eksemisi yang dipersoalkan menyangkut substansinya, yaitu isi dari perjanjian tersebut memberatkan sebelah pihak yakni pihak konsumen.

⁴⁶ Ahmadi Miru, Hukum Perikatan, *Penjelasan Makna Pasal 1233 Sampai 1456 BW*. (Jakarta; Rajawali Pers, 2011), hlm. 67.

4. Pengaruh Klausula Eksemsi Terhadap Para Pihak

Dalam kegiatan bisnis memiliki hubungan yang saling membutuhkan antara pelaku usaha dan konsumen. Kepentingan pelaku usaha adalah memperoleh keuntungan dari transaksi dengan konsumen, sedangkan kepentingan konsumen adalah memperoleh kepuasan melalui pemenuhan kebutuhannya terhadap produk tertentu. Dalam hubungan yang demikian sering kali terdapat ketidaksetaraan antara keduanya. Konsumen biasanya berda pada posisi yang lemah dapat menjadi sasaran dari pelaku usaha yang secara sosial dan ekonomi mempunyai posisi yang kuat.⁴⁷

Penggunaan perjanjian baku sangat dibutuhkan dalam dunia bisnis yang sedemikian pesat. Dengan penggunaan klausula baku tersebut, berarti para pihak dapat mempersingkat waktu bernegosiasi. Selain itu perjanjian baku juga tetap mengikat para pihak dan pada umumnya beban tanggung jawab para pihak adalah berat sebelah. Maka langkah yang harus dilakukan adalah melarang atau membatasi penggunaan klausula-klausula tertentu dalam perjanjian baku tersebut.⁴⁸

Penerapan perjanjian baku yang dilakukan oleh pihak yang posisinya lebih kuat akan merugikan pihak lain dengan posisi yang lebih lemah, biasanya model perjanjian seperti ini dikenal dengan penyalahgunaan keadaan. Jika konsumen menolak isi perjanjian baku, maka konsumen tidak bisa memanfaatkan baran atau jasa yang dibutuhkannya. Jika konsumen menyetujuinya, maka konsumen akan merasa tertekan dengan banyaknya klausul yang harus dipenuhinya.⁴⁹

Untuk melindungi atau memberdayakan pihak konsumen dari ketidakadilan diperlukan seperangkat aturan hukum, oleh karena itu diperlukan adanya campur tangan negara melalui penetapan sistem perlindungan hukum terhadap

⁴⁷ Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2009), hlm. 139.

⁴⁸ Ibid., hlm. 78.

⁴⁹ Gunawan, Wijdaja, Ahmad Yani, *Hukum Tentang Perlindungan Konsumen*, (Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 2011), hlm. 53.

konsumen. Berkaitan dengan hal tersebut telah disahkan Undang-Undang No.8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen, menurut UU No.8 Tahun 1999 yang dimaksud dengan perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen.⁵⁰

Dengan berlakunya Undang-Undang No.8 Tahun 1999 Tentang Perlindungan Konsumen, setiap pelaku yang menjual barang atau jasa kepada konsumen langsung bertanggung jawab terhadap kualitas barang atau jasa atas kerugian yang didapatkan oleh konsumen.

B. Konsep *ijârah bi al-manfa'ah*

1. Pengertian *ijârah bi al-manfa'ah*

Secara etimologi *al-ijârah* dari kata *al-Ajru* yang berarti *al-iwadh* penggantian, dari sebab itu *la ats-Tsawabu* dalam kontek pahala dinamai juga *Al-Ajru* atau upah. Atau dengan arti kata lain seperti sewa-menyewa, kontrak atau menjual jasa dan lain-lain.⁵¹ Dalam kamus besar bahasa Indonesia, istilah *ijârah* diartikan sebagai upah atau sewa yang diberikan kepada seseorang setelah bekerja sama sesuai dengan hukum Islam.⁵² Di dalam para fuqaha, terdapat beberapa defenisi berbeda tentang konsep *ijârah* yaitu:

عقد علي منافع بعو ض

Artinya: “Akad terhadap suatu manfaat dengan imbalan”⁵³

Pendapat kalangan hanafiah bahwa *ijârah* ialah suatu akad atas suatu manfaat yang tidak bertentangan dengan syara' dan diketahui besarnya manfaat

⁵⁰ *Ibid.*, hlm. 1.

⁵¹ Sayyid Sabiq, *Fiqh Sunnah*, Jilid III (Bairut: Dar kitab al-Arabi, 1971), hlm. 177.

⁵² Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, (Jakarta: Balai Pustaka, 2003), hlm. 476.

⁵³ Nasroen Haroen, *Fiqh Muamalah*, (Jakarta: Gaya Media Pratama, 2007), hlm. 228.

yang digunakan dalam waktu tertentu dengan adanya *iwadh*.⁵⁴ Dengan demikian dapat dipahami bahwa menurut pendapat kalangan hanafiah, *ijârah* yaitu akad yang berisi kepemilikan manfaat tertentu dari suatu benda yang ganti dengan pembayaran dalam jumlah yang disepakati bersama antara pemilik obyek transaksi selaku penyewa dan orang yang akan memanfaatkan objek yang disewa.

Menurut pendapat fuqaha kalangan syafi'iyah *ijârah* didefenisikan sebagai

عقد على منفعة مقصودة معلومة مباحة قابلة للبدل والاباحة بعوض معلوم

Artinya: “Transaksi terhadap suatu manfaat yang dituju, tertentu, bersifat mubah dan boleh dimanfaatkan dengan imbalan tertentu.”⁵⁵

Dalam hal ini pendapat kalangan Syafi'iyah bahwa akad-akad dalam *ijârah* haruslah yang dibolehkan dalam agama islam, bukan dalam hal yang bertentangan karena tujuan dari transaksi ini ialah manfaat yang didapatkan oleh kedua belah pihak yang berakad. Pihak yang menyewa mendapatkan manfaat sedangkan yang penyewa mendapatkan imbalan.

Sedangkan *ijârah* menurut kalangan ulama malikiyah mendefenisikannya dengan

تسيه تعاقد على منفعة الاممي و بعض منقول لا

Artinya: “nama bagi akad-akad untuk kemanfaatan yang bersifat manusiawi dan untuk sebagian yang dapat dipindahkan”⁵⁶

Sedangkan ulama Hanabilah berpendapat *ijârah* adalah

عقد على منفعة مباحة معلومة تؤخذ شيئاً فشيئاً مدة معلومة بعوض معلوم

⁵⁴ Abdurrahman al-jaziry, *Kitab Fiqh Ala al-Mazahib al-Arba'ah*. Jilid III, (Beirut: Dar al-Fikr), hlm. 98.

⁵⁵ Nasroen Haroen, *Fiqh Muamalah*, (Jakarta: Gaya Media Pratama, 2007), hlm. 228.

⁵⁶ *Ibid.*, hlm. 89

Artinya: “Akad terhadap manfaat harta benda yang bersifat mubah dalam periode waktu tertentu dengan suatu imbalan”⁵⁷

Sayyid Sabqi yang merupakan ulama fikih berpendapat bahwa sewamenyewa adalah sebagai suatu jenis akad untuk mengambil manfaat dengan jalan penggantian.⁵⁸

Sedangkan M. Hasbi Ash Shiddieqy yang juga merupakan seorang ahli fikih mengartikan *ijârah* ialah penukaran manfaat untuk masa tertentu, yaitu pemilikan manfaat dengan imbalan, sama dengan menjual manfaat.⁵⁹

Dalam kitab Fathul Qarib menjelaskan bahwa *ijârah* adalah suatu bentuk akad atas kemanfaatan yang telah dimaklumi, disengaja, dan menerima penyerahan, serta diperbolehkannya dengan pergantian yang jelas.

Dalam Fatwa *Dewan Syari'ah Nasional (DSN)* *ijârah* didefinisikan sebagai akad pemindahan hak manfaat (hak guna) atas suatu barang atau jasa dalam tempo dan waktu tertentu dengan pembayaran sewa atau upah tanpa diikuti pemindahan hak kepemilikan barang itu sendiri.⁶⁰

Dari semua pendapat tersebut maka dapat disampaikan bahwa akad-akad yang dilakukan dalam transaksi *ijârah* yaitu transaksi yang dibolehkan dalam agama Islam bukan yang bertentangan dengan ajaran islam.

Maka dapat kita simpulkan *ijârah* menurut setiap yang telah didefinisikan oleh para ulama diatas bahwa *ijârah* adalah akad yang berisi penukaran manfaat dengan jalan memberi ganti atau imbalan atas dalam jumlah tertentu.

Setelah mendapat ganti atau imbalan, setiap pihak yang berakad dalam transaksi *ijârah* harus betul-betul mendapatkan manfaat dari transaksi ini. Tidak boleh pihak yang menyewakan barang atau objek tidak mendapatkan ganti atau

⁵⁷ *Ibid.*, hlm. 90

⁵⁸ Sayyid Sabiq, *Fiqh al-Sunnah*, Jilid III, (Kairo: Daar al-Fath, 1990), hlm. 15

⁵⁹ M. Hasbi Ash Shiddieq, *Hukum-Hukum Fiqh Islam*, Cet. 1 (Semarang: Pustaka Rizki Putra, 1997), hlm. 428.

⁶⁰ Adiwarmanto A, Karim, *Bank Islam; Analisis Fiqh dan Keuangan*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007), hlm. 138

imbalan dari hasil yang disewakan, begitu juga dengan pihak penyewa yang tidak mendapatkan manfaat dari orang sewaan yang seharusnya didapatkan.

Perlu diketahui bahwa tujuan di syariatkan *al-ijârah* adalah untuk memberikan keringanan kepada ummat dalam pergaulan hidup. Banyak orang yang mempunyai uang, tetapi tidak dapat bekerja. Dipihak lain banyak orang yang mempunyai tenaga atau keahlian yang membutuhkan uang. Dengan adanya *Al- Ijârah* keduanya saling mendapatkan keuntungan dan kedua belah pihak saling mendapatkan manfaat.

Sedangkan *ijârah bi al-manfaat* merupakan sewa-menyewa yang dalam bentuk rumah, toko, kendaraan, pakaian dan perhiasan. *Ijârah bi al-manfaat* hanya dibedakan dalam bentuk obyek *ijârah* yaitu sewa-menyewa yang memiliki manfaat bagi penyewa.

Dengan demikian *ijârah bi al-manfa'ah* adalah sewa-menyewa yang bermanfaat antara pemilik barang atau jasa maupun yang menyewa tersebut. Apabila sewa-menyewa tersebut bermanfaat bagi kedua belah pihak maka ulama Fiqh sepakat bahwa hukumnya boleh.

2. Dasar Hukum *Ijârah Bi Al-Manfa'ah*

Ulama fiqh berpendapat bahwa yang menjadi dasar hukum *ijârah* adalah firman Allah yang terdapat pada beberapa surah dibawah ini:

وَإِنْ أَرَدْتُمْ أَنْ تَسْتَرْضِعُوا أَوْلَادَكُمْ فَلَا جُنَاحَ عَلَيْكُمْ إِذَا سَلَّمْتُمْ مَا آتَيْتُمْ بِالْمَعْرُوفِ ۖ وَاتَّقُوا اللَّهَ
وَاعْلَمُوا أَنَّ اللَّهَ بِمَا تَعْمَلُونَ بَصِيرٌ

Artinya: “dan jika kamu ingin anakmu disusukan oleh orang lain, maka tidak ada dosa bagimu apabila kamu memberikan pembayaran menurut yang patut. Bertakwalah kamu kepada Allah dan ketahuilah bahwa Allah maha melihat apa yang kamu kerjakan.” (QS. Al-Baqarah: 233)

قَالَتْ إِحْدَاهُمَا يَا أَبَتِ اسْتَأْجِرْهُ ۖ إِنَّ خَيْرَ مَنِ اسْتَأْجَرْتَ الْقَوِيُّ الْأَمِينُ

Artinya: “salah seorang dari kedua wanita itu berkata: ya bapakku ambillah ia sebagai orang yang bekerja (pada kita), karena sesungguhnya orang yang paling baik yang kamu ambil untuk bekerja (pada kita) ialah orang yang kuat lagi dapat dipercaya.” (QS. Al-Qashas: 26).

إِنَّ اللَّهَ يَأْمُرُ بِالْعَدْلِ وَالْإِحْسَانِ وَإِيتَاءِ ذِي الْقُرْبَىٰ وَيَنْهَىٰ عَنِ الْفَحْشَاءِ وَالْمُنْكَرِ وَالْبَغْيِ عِظْمَكُم لَعَلَّكُمْ تَذَكَّرُونَ (نالتحل: ٩٠)

Artinya : “Sesungguhnya Allah menyuruh (kamu) berlaku adil dan berbuat kebajikan, memberi kepada kaum kerabat, dan Allah melarang dari perbuatan keji, kemungkaran dan permusuhan. Dia memberi pengajaran kepadamu agar kamu dapat mengambil pelajaran.” (Q.S An-Nahl: 90)

Dasar hukum dari hadis dapat juga dilihat pada hadis yang diriwayatkan oleh Ibnu Majah:

روى ابن ماجو ان النبي للهصلى وسلمعليه قال : اعطوا الاجيراجرته قبل ان عرقو يخف (. رواه ابن ماجو)⁶¹

Artinya: Dari Abdullah bin Umar ia berkata: telah bersabda Rasulullah SAW, “berikanlah upah jasa kepada orang yang kamu pekerjakan sebelum kering keringatnya”. (HR. Ibnu Majah)

Hadis ini menjelaskan bahwa dalam akad *ijârah* yang menggunakan jasa seseorang untuk mengerjakan suatu pekerjaan harus segera mungkin untuk membayar upah atau imbalan atas jasanya dan tidak menunda-nunda waktu pembayaran. Mengenai disyari'atkannya *ijârah*, semua umat bersepakat, tak seorangpun yang membantah kesepakatan (*ijma'*) ini.

⁶¹ Kitab Fiqh Ala al-Mazahib al-Arba'ah. Jilid III, (Beirut: Dar al-Fikr), hlm. 98.

3. Rukun dan Syarat-Syarat *Al-ijârah Bi Al-Manfa'ah*

Rukun menjadi eksistensi dari suatu perbuatan yang akan diwujudkan oleh para pihak, dengan adanya rukun akan menegaskan enitas dari suatu pekerjaan yang akan dihasilkan. Para fuqaha menyatakan bahwa rukun itu merupakan sesuatu yang menjadikan tegaknya dan adanya sesuatu sedangkan ia bersifat internal dari sesuatu yang ditegakkannya.⁶²

Selain rukun syarat juga merupakan hal yang substansial yang keberadaannya diluar perbuatan itu sendiri. Lazimnya fuqaha mendefinisikan syarat sebagai suatu sifat yang masih ada pada setiap rukun, tetapi tidak merupakan sesuatu hal yang esensi sebagaimana halnya pada rukun.⁶³

Menurut ulama Hanafiah rukun *ijârah* hanya *ijab* dan *qabul*, yakni orang yang menyewa dan yang menyewakan. Menurut Hanafiah Rukun *Al-ijârah Bi Al-Manfa'ah* hanya satu yaitu *ijab* dan *qabul* dari dua belah pihak yang bertransaksi. Adapun menurut Jumhur Ulama rukun *ijârah* ada empat, yaitu:

1. Dua orang yang berakad
2. Objek yang disewa
3. Sighat (*ijab* dan *qabul*)
4. Manfaat.⁶⁴

Aqid yaitu pihak-pihak yang melakukan perjanjian akad. Pihak yang menyewakan tenaganya disebut *muajjir*, pihak yang menggunakan jasa tenaga disebut *musta'jir*. Kedua pihak yang melakukan akad diisyaratkan memiliki kemampuan, yaitu berakal dan dapat membedakan(baik dan buruk). Para penganut mazhab Syafi'i dan Hambali menambah satu syarat lain, yaitu *baligh*.

⁶² Ghufron A. Masadi, *Fiqh Muamalah Kontekstual*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2002), hlm. 78

⁶³ Abdul Manan, *Hukum Ekonomi Syariah dalam Perspektif Kewenangan Peradilan Agama*, (Jakarta: Kencana, 2012), hlm. 82.

⁶⁴ Abdul Rahman Ghazaly, *Fiqh Muamalah*, (Jakarta: Rawamangun 2010), hlm 278.

Menurut pendapat ini akad anak kecil mesti sudah *tamyiz*, tetap tidak sah jika belum *baligh*.⁶⁵

Ma'qud'alah adalah Obejek dalam perjanjian akad *ijârah*. *Ijârah* atas manfaat (*ijârah al-manfa'ah*) atau disebut juga dengan sewa menyewa yang menjadi objek akadnya ialah manfaat dari suatu benda baik benda tetap maupun benda bergerak. Sedangkan manfaat yaitu baik manfaat dari suatu barang yang disewakan atau jasa dan tenaga dari orang yang bekerja. Manfaat yang menjadi objek akad harus manfaat yang dibolehkan oleh syara'. Dengan demikian tidak boleh *musta'jir* menyewakan *mu'jir* untuk membangun tempat maksiat seperti tempat perjudian.

Rukun *ijârah* yang terakhir sighthat. Pernyataan kehendak yang lazimnya disebut sighthat. Akad sewa dianggap sah setelah ijab dan qabul dilakukan dengan lafadz lain yang menunjukkan makna yang sama. Oleh karena itu ijab qabul merupakan suatu syarat yang tidak bisa ditinggalkan dalam bermuamalah.

Adapun syarat-syarat *Al-ijârah Bi Al-manfa'ah* sebagaimana yang ditulis oleh Nasrul Haroen sebagai berikut:⁶⁶

1. Yang terkait dengan dua orang yang berakad. Menurut ulama Syafi'iyah dan Hanabalah diisyaratkan telah baligh dan berakal, oleh karena itu, apabila orang yang belum atau tidak berakal, seperti anak kecil dan orang gila *ijârah* nya tidak sah. Akan tetapi ulama Hanfiyah dan Malikiyah berpendapat bahwa kedua orang yang berakad itu tidak harus mencapai usia baligh. Oleh karenanya, anak yang baru *mumayyiz* pun boleh melakukan akad sewa, hanya pengesahannya perlu persetujuan walinya.
2. Kedua belah pihak menyatakan kerelaannya melakukan akad *Al-ijârah*. Apabila salah seoran diantaranya terpaksa melakukan akad ini, maka akad sewanya tidak sah.

⁶⁵ Sayyid Sabiq, *Fiqh Sunnah*, Jilid 13, (ter. Kamaluddin A. Marzuki), (Bandung: Al-Ma'arif, 1997), Hlm. 21.

⁶⁶ Nasrun Haroen, *Fiqh Muamalah* (Jakarta: Gaya Media Pratama, 2000), hlm. 279.

3. Manfaat yang menjadi objek *ijârah bi al-manfa'ah* harus diketahui, sehingga tidak muncul perselisihan dikemudian hari. Apabila manfaat yang menjadi objek tidak jelas, maka akadnya tidak sah. Kejelasan manfaat itu dapat dilakukan dengan menjelaskan jenis manfaatnya dan penjelasan berapa lama manfaat itu ditangan penyewa.
4. Objek *ijârah bi al-manfa'ah* itu boleh diserahkan dan digunakan secara langsung dan tidak ada catatnya. Oleh sebab itu, para ulama fiqh sepakat, bahwa tidak boleh menyewakan sesuatu yang tidak boleh diserahkan dan dimanfaatkan langsung oleh penyewa. Misalnya, seseorang menyewa rumah, maka rumah itu dapat langsung diambil kuncinya dan dapat langsung boleh ia memanfaatkan.
5. Objek *ijârah bi al-manfa'ah* itu sesuatu yang dihalkalkan oleh syara'. Oleh karena itu, para ulama fiqh sepakat mengatakan tidak boleh menyewa seseorang untuk menyantet orang lain, menyewa seorang untuk membunuh orang lain, demikian juga tidak boleh menyewakan rumah untuk dijadikan tempat-tempat maksiat.
6. Yang disewakan itu bukan suatu kewajiban bagi penyewa, misalnya menyewa orang untuk melaksanakan sholat untuk diri penyewa atau menyewa orang yang belum haji untuk menggantikan haji penyewa. Para ulama fiqh sepakat mengatakan bahwa sewa menyewa seperti ini tidak sah, karena sholat dan haji merupakan kewajiban penyewa itu sendiri.
7. Objek *Al-ijârah* itu merupakan sesuatu yang bisa disewakan seperti, rumah, kendaraan, dan alat-alat perkantoran. Oleh sebab itu tidak boleh dilakukan akad sewa menyewa terhadap sebatang pohon yang akan dimanfaatkan penyewa sebagai sarana penjemur pakaian. Karena pada dasarnya akad untuk sebatang pohon bukan dimaksudkan seperti itu.
8. Upah atau sewa dalam akad *ijârah* harus jelas, tertentu dan sesuatu yang bernilai harta. Oleh sebab itu, para ulama sepakat menyatakan bahwa

khamar dan babi tidak boleh menjadi upah dalam akad *Al-ijârah*, karena kedua benda itu tidak bernilai harta dalam islam.

4. Pembatalan dan Berakhirnya *Ijârah Bi Al-manfa'ah*

Dapatkah akad *ijârah bi al-manfa'ah* dibatalkan? Para ulama fiqh berbeda pendapat tentang sifat akad *ijârah*, apakah bersifat mengikat kedua belah pihak atau tidak. Ulama Hanfiah berpendirian bahwa akad *Al-ijârah* itu bersifat mengikat, tetapi boleh dibatalkan secara sepihak apabila terdapat uzur dari salah satu pihak yang berakad seperti, salah satu pihak wafat, atau kehilangan kecakapan bertindak dalam hukum.⁶⁷

Adapun Jumhur Ulama dalam hal ini mengatakan bahwa akad *Al-ijârah* itu bersifat mengikat kecuali ada cacat atau barang itu tidak boleh dimanfaatkan. Akibat perbedaan ini dapat di amatidalam kasus apabila salah seorang meninggal dunia. Menurut ulama Hanfiah, apabila salah seorang meninggal dunia maka akad *Al-ijârah* batal, karena manfaat tidak boleh diwariskan. Akan tetapi, jumhur Ulama mengatakan, bahwa manfaat itu boleh diwariskan, karena termasuk harta (*Al-Maal*). Oleh sebab itu kematian salah satu pihak yang berakad tidak membatalkan akad *ijârah*.⁶⁸

Selanjutnya sampai kapankah akad *ijârah* itu berakhir? Menurut Al-Kasani dalam kitab *Al-Bada'iu Ash-Shana'iu*, menyatakan bahwa akad *Al-ijârah* berakhir bila ada hal-hal sebagai berikut:

1. Objek *Al-ijârah* hilang atau musnah seperti, rumah yang disewakan terbakar atau kendaraan yang disewakan hilang.
2. Tenggang waktu yang disepakati dalam akad *Al-ijârah* telah berakhir. Apabila yang disewakan itu rumah, maka rumah itu dikembalikan kepada pemiliknya, dan apabila yang disewakan itu jasa seseorang maka orang tersebut berhak menerima upahnya.

⁶⁷ Ash-sarakhsi, *Al-Mabsud* (Beirut: Darul Fikr, 1978) Jilid XVI, hlm. 208

⁶⁸ Nasrun Haroen, *Fiqh Muamalah*, (Jakarta: Gaya Media Pratama, 2000)

3. Wafatnya salah seorang yang berakad.
4. Apabila ada uzur dari salah satu pihak, seperti rumah yang disewakan disita oleh Negara karena terkait adanya uang, maka akad *Al-ijârah* nya batal.



BAB TIGA

ANALISIS TENTANG PERLINDUNGAN KONSUMEN TERHADAP PENGGUNA JASA ANGKUTAN UDARA YANG MENGALAMI KETERLAMBATAN ATAU DELAYED DI BANDARA SIM

A. Profil Umum Maskapai Lion Air di Bandara SIM Aceh Besar

PT. Lion Mentari Airlines beroperasi sebagai Lion Air adalah sebuah maskapai penerbangan yang berpusat di Jakarta, Indonesia. Lion Air sendiri adalah maskapai swasta terbesar di Indonesia. Dengan jaringan rute di Indonesia, Filipina, Malaysia, Thailand, Australia, India, Arab Saudi, dan Jepang, serta rute charter menuju Cina, Hongkong, Korea Selatan, dan Maluku.⁶⁹

Berkantor pusat di Lion Air Tower, Jl. Gajah Mada No. 7 yang berada di kawasan Jakarta Pusat, PT. Lion Mentari Airlines atau yang biasa dikenal dengan Lion Air merupakan maskapai penerbangan berbiaya rendah (*Low Cost Carrier*) dengan mengusung slogan “*We Make People Fly*”. Melalui hal ini Lion Air mencoba mewujudkan dan merubah stigma masyarakat bahwa siapapun bisa terbang bersama Lion Air dengan tetap mengedepankan aspek keselamatan, keamanan, dan kualitas penerbangan.

Lion Air menjadikan dirinya sebagai pemain regional yang akan berkompetisi dengan Air Asia dari Malaysia. Sepanjang tahun operasionalnya, Lion Air mengalami penambahan armada secara signifikan sejak tahun operasionalnya pada tahun 2000 dengan memegang sejumlah kontrak besar, salah satunya yaitu kontrak pengadaan pesawat dengan Airbus dan Boeing dengan total keseluruhan sebesar US\$ 46,4 Miliar untuk armada 234 unit Airbus A320 dan 203 Pesawat Boeing 737 MAX.

Perusahaan sendiri telah memiliki perencanaan jangka panjang pada maskapai untuk memberdayakan armadanya untuk mempercepat ekspansinya dikalahkan regional Asia Tenggara dengan membuat anak perusahaannya sendiri,

⁶⁹ <https://m.merdeka.com/lion-air/profil/>

yaitu Wings Air dan Batik Air sebagai pemerkuat operasional maskapai di Indonesia dan untuk diluar negeri, lion Air memperkuat kehadirannya dengan mendirikan Malindo Air dan Thai Lion Air.

Lion Air mengoperasikan lebih dari 100 pesawat Boeing 737-800/900ER, maskapai penerbangan ini telah ditandai dengan ekspansi yang cepat akibat diregulasi dari industri penerbangan di Indonesia tahun 1999 dan keberhasilan model bisnis tarif murah.

Lion Air didirikan pada tanggal 19 Oktober 1999 dan beroperasi pada tanggal 30 Juni 2000. Maskapai Lion Air beroperasi pertama kalinya dengan menggunakan Boeing 737-200 yang disewakan untuk membukan rute ke Pontianak. Maskapai penerbangan ini dikomando oleh Rusdi Kirana dan keluarganya.

Dalam perkembangannya, maskapai penerbangan ini berencana untuk bergabung dengan IATA, tetapi sebelum masuk kedalam IATA, organisasi ini mengharuskan maskapai ini untuk lulus ujian IATA, IOSA.⁷⁰

Namun, gagal karena masalah keamanan, tetapi meski sempat gagal, Lion Air bersama Boeing mendesain *framework* untuk *workshop* dalam pengaplikasian prosedur kinerja navigasi berpemandu (KNB) di Indonesia. Pada bulan november 2009, maskapai mendatangkan armada terbesarnya Boeing 747-400 yang merupakan purna pakai dari maskapai Oasis Hong Kong Airlines yang bangkrut pada tahun 2008.

Pada tahun berikutnya Lion Air menambah jumlah penerbangan ke jeddah, sebanyak lima kali seminggu, yang dilayani oleh dua armada Boeing 747-400 dengan total kursi sebanyak 992 kursi dalam sekali terbang.

Pada tanggal 19 Juli 2011, Lion Air melakukan pemberhentian sementara untuk ke 13 armada Boeing 737-900ER akibat gagalannya maskapai memenuhi OTP (*on time performance*) yang ditetapkan oleh Dirjen Perhubungan Udara

⁷⁰ <http://www.lionair.co.id/id/lion-experience>

sampai Lion Air dapat memenuhi sekurang-kurangnya 80 persen dari OTP. Dalam catatan resmi kementerian perhubungan, OTP Lion Air hanya 66.45 persen dan merupakan yang terburuk dari enam maskapai penerbangan utama dari bulan januari hingga april tahun 2011 di 24 bandara udara diseluruh Indonesia.

Pada tanggal 18 November 2011, maskapai penerbangan bersama Boeing mengumumkan pemesanan 201 pesawat Boeing 737 MAX dan 29 pesawat Boeing 737-900ER dan ini tercatat sebagai pemesanan tunggal terbanyak oleh satu maskapai penerbangan komersial sebanyak 230 dengan nilai \$21.7 miliar.

Pada bulan Januari 2012 Lion Air dikenakan sanksi oleh Kementerian Perhubungan setelah ditemukan beberapa pilot dan awak pesawat memiliki dan menggunakan bahan narkotika. Sebelumnya hal ini dipicu ketika ditemukannya awak maskapai (pilot dan kru darat) tertangkap basah menggunakan Sabu-sabu metafetamin secara terpisah.⁷¹

Lion air mendirikan maskapai penerbangan layanan penuh dengan nama Batik Air, yang akan mulai beroperasi pada tahun 2013 dengan menggunakan 737-900ER. Lion air juga menandatangani komitmen dengan Boeing untuk memesan lima buah pesawat 787 Dreamliner untuk maskapai penerbangan ini, dan ini membuat Lion Air menjadi maskapai penerbangan Indonesia pertama yang memesan tipe ini sejak Garuda Indonesia membatalkan pemesanannya untuk 10 Dreamliner pada tahun 2010, dan dikirim pada tahun 2015. Maskapai ini juga telah mempertimbangkan memesan pesawat berbadan lebar Airbus A330, tetapi memilih untuk membeli 787.

Pada 11 September 2012, Lion air dan *National Aerospace and Defence Industries Sdn Bhd* (Nadi) menandatangani perjanjian *Joint Venture* untuk mendirikan maskapai penerbangan baru di Malaysia, dengan nama malindo Airways pada mei 2013.

⁷¹ <http://www.lionair.co.id/id/lion-experience>

Kedua mitra juga sepakata untuk membentuk JV lain untuk memberikan layanan perawatan pesawat untuk semua pesawat di grup Lion Air, termasuk maskapai penerbangan patungan di antara mereka.

Pada 18 Maret 2013 Lion Air menandatangani kontak pembelian 234 pesawat Airbus senilai US\$ 24 miliar atau sekitar Rp. 233 triliun di Prancis dan disaksikan langsung oleh Presiden Prancis Francois Hollande. Pesawat yang dipesan adalah jenis A320 dan A321. Lalu pada tanggal 31 Juli 2015, Lion Air secara resmi hengkang dari INACA karena adanya ketidakcocokan dengan anggota lain.⁷²

Selain itu Lion Air juga menjalin kerjasama dengan pemerintah Kota Surabaya dengan menandatangani *memorandum of understanding* yang dilakukan di Gedung Serbaguna Akademik Teknik dan Keselamatan Penerbangan (ATKP) Surabaya.

Walikota Surabaya mengucapkan terima kasih banyak kepada Lion Air group karena sudah mau menerima anak-anak Surabaya sebagai siswa hasil seleksi Dinas Sosial Kota Surabaya dari keluarga tidak mampu.

Bahkan ketika sudah lulus nanti akan dipekerjakan sebagai karyawan di Lion Air, beasiswa ini sebagai upaya dari Pemkot Surabaya dalam rangka memutus garis kemiskinan struktural di Kota Surabaya. Presiden dan CEO Lion Air mengatakan kerjasama ini cukup menguntungkan bagi dua belah pihak, sebab Lion Air sangat membutuhkan tenaga Teknisi banyak kedepannya, dengan mengingat dunia penerbangan akan terus berkembang kedepannya.

Dan pada tahun 2016, Lion Air masuk dalam daftar maskapai penerbangan bertarif rendah dengan layanan terbaik sedunia versi *Sky Trax* serta meraih dua penghargaan, yaitu Kabin terbaik kelas murah dan kursi premium terbaik kelas

⁷² <http://www.lionair.co.id/id/lion-experience>

mudah. Disamping itu Hingga saat ini maskapai Lion merupakan maskapai yang sangat diminati oleh masyarakat Indonesia.⁷³

Aceh merupakan salah satu daerah yang juga memiliki minat tinggi terhadap maskapai lion Air dalam melakukan perjalanan. Sebagai mana yang kita ketahui daerah Aceh ini merupakan daerah yang juga memiliki Bandara Udara Internasional Sultan Iskandar muda (SIM). Bandara Udara antar Nanggroe atau lebih dikenal dengan Bandara Udara Internasional Banda Aceh (*Banda Aceh International Airport*) adalah sebuah bandara udara yang melayani Kota Banda Aceh dan sekitarnya, Bandara ini terletak di wilayah Kecamatan Blang Bintang, Kabupaten aceh Besar, Provinsi Aceh.

Nama bandara ini diambil dari nama Sultan Iskandar Muda, seorang raja dari Aceh. Bandara ini dikelola oleh PT Angkasa Pura II, untuk melayani rute domestik dan internasional, yaitu Air Asia, ke Kuala Lumpur dan *Firefly* ke Penang dan Malindo air ke Penang. Bandara ini juga pernah digunakan sebagai basis pengiriman obat-obatan sesudah gempa bumi Samudera Hindia 2004, yang hilir mudik dari berbagai wilayah di dunia. Kepada para pengungsi yang terisolir diberbagai wilayah yang dihantam Tsunami di Aceh.

Setelah dilanda Tsunami pada tanggal 26 Desember 2004, bandara ini telah direnovasi dan memiliki landasan pacu sepanjang 3000 meter yang mampu menampung pesawat berbadan lebar. Pada 9 Okteber 2011 sebuah Boeing 747-400 berhasil melakukan *take off* dan *landing* yang membuktikan bahwa bandara ini bisa dijadikan tempat transit bagi perusahaan penerbangan internasional. Disamping itu Bnadara Sultan Iskandar Muda (SIM) juga pernah mendapatkan penghargaan sebagai bandara terbaik Dunia untuk Wisata Halal di Dunia Halal *Tourism Awards* 20016.⁷⁴

⁷³ <http://www.lionair.co.id/id/lion-experience>

⁷⁴ Pohan, P, *Penggunaan Kontrak Baku dalam Praktik Bisnis di Indonesia*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004), hlm. 114

B. Analisa Klausula Eksemsi dalam Perjanjian Baku dengan Pihak Lion Air di Bandara SIM Aceh Besar

Perjanjian baku sangat dibutuhkan dalam dunia bisnis yang sedemikian pesat ini, dengan menggunakan perjanjian baku para pihak dapat mempersingkat waktu bernegosiasi. Akan tetapi, sebenarnya lebih didasarkan pada meminimalisir terjadinya kerugian pada pihak pembuat perjanjian. Suatu perjanjian yang dianggap memberatkan ditentukan bagaimana para pihak menafsirkan isi perjanjian tersebut.

Moda transportasi udara merupakan bidang perhubungan yang sangat menonjol peranannya belakangan ini. Transportasi udara mempunyai karakteristik kecepatan yang tinggi dan dapat melakukan penetrasi sampai keseluruhan wilayah yang tidak bisa dijangkau oleh moda transportasi lainnya. Sebagai salah satu kegiatan yang memiliki banyak aspek pendukung, kegiatan penerbangan dan angkutan udara dengan sendirinya memiliki banyak masalah. Oleh karena itu, kebijakan umum angkutan udara diarahkan untuk mewujudkan terselenggaranya angkutan udara secara selamat, aman, cepat, efisien, teratur, nyaman, dan mampu berperan dalam rangka menunjang dan mendukung sektor-sektor pembangunan lainnya.⁷⁵

Penerapan perjanjian baku pada tiket pesawat dalam pelaksanaan pengangkutan udara khususnya maskapai Lion Air menjadi suatu masalah besar antara pihak maskapai sebagai pemberi jasa angkutan udara dengan pihak konsumen sebagai pihak yang menggunakan jasa. Diantara masalah tersebut yang sering dialami oleh pihak pengguna jasa angkutan maskapai Lion adalah masalah keterlambatan jadwal penerbangan atau *delayed*.⁷⁶

Dalam pelaksanaan pengangkutan yang diberikan pihak Lion Air, masalah keterlambatan jadwal penerbangan pada saat sekarang ini menjadi hal yang

⁷⁵ Sentosa Sembiring, *Hukum Dagang (edisi revisi cetakan ke tiga)*, (Bandung: Citra Aditya Bakti 2008). Hlm 4.

⁷⁶ Wawancara dengan *costumer* (pelayanan) di travel Lion Banda Aceh 20 Mei 2019, Pukul 10:30 Wib

paling sering dikeluhkan oleh penumpang. Apabila penumpang terlambat *check-in* sekitar lima menit dari batas waktu yang ditentukan maka tiket dianggap tidak berlaku (hangus) dan sipenumpang menambah sejumlah uang untuk bisa diberangkatkan pada penerbangan berikutnya. Akan tetapi jika maskapai Lion melakukan keterlambatan keberangkatan, maka penumpang hanya mendapat kompensasi makanan ringan.

Pemberian kompensasi itu berlaku jika keterlambatan terjadi akibat faktor internal seperti masalah gangguan teknis, namun jika disebabkan faktor eksternal seperti bandara, komersial, operasional, *station handling*, *slot time*, akses ke bandara, ATC (*Air Traffic Control*), cuaca, RTB (*Return To Base*) dan jam operasional bandara. Akibatnya kerugian yang diderita penumpang sering kali tidak hanya berupa kerugian moral, seperti kelelahan akibat terlalu lama menunggu, tetapi juga kerugian materil.⁷⁷

Maskapai Lion air yang ada di Bandara SIM Aceh Besar sering kali tidak transparan terhadap informasi keterlambatan jadwal penerbangan dan terkesan menutup-nutupi alasan keterlambatan tersebut. Padahal berdasarkan Pasal 4 huruf (c) UUPK, penumpang berhak atas informasi yang benar, jelas dan jujur mengenai kondisi penerbangannya. Saat ini pemerintah sedang mengatur peraturan tentang pemberian sanksi berupa ganti kerugian sesuai dengan waktu keterlambatan yang dialami penumpang.

Peraturan tersebut mengacu pada peraturan IATA (*International Air Transport Association*). Hal tersebut sebagai upaya agar pihak maskapai penerbangan lebih meningkatkan aspek pelayanan, kenyamanan, dan keamanan bagi penumpang. Kompensasi yang akan diterapkan antara lain pemberian makanan ringan dengan keterlambatan di atas 30 (tiga puluh) menit, kemudian makanan berat dengan keterlambatan 90 (sembilan puluh) menit lebih, dan

⁷⁷ Susanto, Happy, *Hak-Hak Konsumen jika dirugikan*, (Jakarta: Transmedia Pustaka) 2008, hlm. 45.

pemberian akomodasi jika keterlambatan terjadi hingga 180 (seratus delapan puluh) menit lebih dengan catatan tidak ada penerbangan berikutnya.⁷⁸

Sebenarnya aturan kompensasi tersebut sudah dimiliki oleh pihak maskapai penerbangan Lion Air, namun sering kali diabaikan karena pihak maskapai Lion berusaha menekan harga seminim mungkin untuk meningkatkan jumlah penumpangnya, dengan mengurangi pengeluaran-pengeluaran dari operasional pesawat. Dalam pasal 1365 KUH Perdata menjelaskan tentang tanggung jawab yang berarti kewajiban untuk mengganti kerugian karena suatu tindakan seseorang.⁷⁹

Setelah melakukan penelitian selama 1 minggu di bandara SIM Aceh Besar, dari berbagai sumber baik sumber yang berasal dari penumpang yang mengalami korban keterlambatan atau *delay* maupun sumber yang berasal dari data-data yang telah dikumpulkan hingga sumber dari pihak maskapai Lion Air sendiri, menyatakan bahwa pihak maskapai Lion Air tidak memperlakukan penumpang yang mengalami Keterlambatan sebagaimana mestinya yang telah di atur dalam regulasi.

Ketika di wawancarai penumpang yang bernama bapak H. Saifuddin menjelaskan bahwa dirinya pada saat itu menggunakan jasa angkutan udara dari maskapai Lion Air, namun ketepatan jadwal keberangkatan tidak sesuai dengan jadwal yang telah tercantum pada tiket pesawat sehingga membuatnya terpaksa menunggu hingga satu jam lebih, dan yang sangat disayangkan ia tidak mendapatkan apa-apa dari pihak yang bersangkutan yakni maskapai Lion Air yang ada di bandara SIM Aceh Besar.

Tidak hanya pak Saifuddin beberapa penumpang yang saya wawancarai juga menyatakan hal yang sama ketika dirinya menggunakan jasa angkutan udara dari maskapai Lion Air yang saat itu juga *delay*. Bapak Faisal yang saat itu hendak melakukan perjalanan menuju Medan dari Bandara SIM Aceh Besar,

^{78 78} Wawancara dengan *costumer* (pelayanan) di travel Lion Banda Aceh 20 Mei 2019, Pukul 10:30 Wib

⁷⁹ Kitab Undang-Undang Hukum Perdata

Ia menjelaskan dirinya tidak mendapatkan kompensasi apapun dari pihak maskapai Lion Air padahal saya sudah menunggu hingga satu jam sebutnya.

Dalam hukum udara internasional, masalah tanggung jawab telah menjadi perhatian. Hal tersebut dibuktikan dengan konvensi internasional kedua setelah konvensi paris 1919 yang mengatur tentang aspek pengaturan penerbangan internasional setelah perang dunia satu adalah konvensi warsawa 1929 yang mengatur tentang masalah tanggung jawab pengangkut dan dokumen angkutan pada penerbangan internasional dan kemudian disusul dengan konvensi roma 1933 yang mengatur tanggung jawab untuk kerugian.

Konvensi warsawa sendiri adalah merupakan perjanjian multilateral dalam bidang hukum udara yang paling banyak diikuti oleh banyak negara termasuk Indonesia. Masalah yang sering terjadi pada maskapai Lion Air ini dan sering dikeluhkan oleh penumpang adalah masalah keterlambatan (*delayed*) jadwal penerbangan.

Pihak maskapai Lion Air sendiri sering kali menganggap bahwa masalah keterlambatan ini merupakan sesuatu yang sudah lumrah atau sering terjadi, padahal keterlambatan yang dialami oleh penumpang dapat mengakibatkan kerugian bagi penumpang itu sendiri baik kerugian materil maupun kerugian fisik dimana penumpang kelelahan menunggu.

C. Bentuk Tanggung Jawab Pihak Maskapai Lion Air di Bandara SIM Aceh Besar Terhadap Penumpang yang Mengalami Keterlambatan

Dalam konvensi warsawa 1929 ditetapkan bahwa pengangkut dianggap selalu bertanggung jawab untuk keterlambatan, sedangkan seperti yang termuat dalam ordonansi pengangkut udara, pengangkut dianggap bertanggung jawab kecuali diperjanjikan lain. Klausula tersebut sering kita temukan dalam tiket angkutan udara dalam negeri, termasuk tiket pesawat maskapai Lion Air yang mencantumkan klausula baku tersebut.⁸⁰

⁸⁰ Soekarnoe R, *Hukum Dagang Indonesia*, (Jakarta: Rajawali Pers 1981), hlm. 4.

Sebenarnya dalam kasus keterlambatan bisa juga digunakan Pasal 43 Ayat (1) UU Penerbangan yang menyebutkan bahwa:

- a. Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut
- b. Musnah, hilang atau rusaknya barang yang diangkut
- c. Keterlambatan angkutan penumpang atau barang yang diangkut apabila terbukti bahwa hal tersebut merupakan kesalahan pengangkut.

Selain adanya klasula baku pengalihan tanggung jawab seperti yang termuat di dalam tiket penerbangan, ada juga batas maksimal tuntutan ganti rugi yang diizinkan peraturan perundang-undangan. Jumlah maksimal ganti rugi yang bisa dituntut calon penumpang atas keterlambatan pesawat hanya Rp. 1.000,000,00 (satu juta rupiah). Aturan itu tegas disebutkan pada pasal 42 angka (4) PP angkutan udara. Itupun hanya untuk kerugian yang nyata dialami calon penumpang dan dapat dibuktikan bahwa kerugian tersebut disebabkan oleh pengangkut.

Sedangkan tanggung jawab pihak maskapai penerbangan menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 89 Tahun 2015 Pasal 7 ayat (1) Tentang Penanganan Keterlambatan Penerbangan menyatakan bahwa Badan Usaha Angkutan Udara wajib menyampaikan informasi keterlambatan penerbangan melalui petugas yang berada diruangan tunggu bandara udara yang ditunjuk khusus untuk menjelaskan atau memberi keterangan kepada penumpang.⁸¹ Namun yang terjadi di bandara SIM Aceh Besar adalah pihak maskapai Lion Air tidak pernah sama sekali memberi informasi yang jelas terkait keterlambatan yang terjadi selama ini. Sebagaimana penelitian yang penulis lakukan selama di bandara SIM Aceh Besar melalui wawancara bersama salah satu penumpang bernama H. Saifuddin yang merupakan korban *delay* di Bandara SIM Aceh Besar menyebutkan bahwa saat itu iya menunggu hampir satu jam lebih untuk keberangkatan menuju Medan yang pada dasarnya keberangkatan yang tertera

⁸¹ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 89 Tahun 2015

pada tiket Lion Air pukul 14:00 Wib namun hingga pukul 15:20 Wib penerbangan juga belum dilakukan tanpa ada kejelasan informasi terkait kepastian keberangkatan pesawat dari maskapai Lion Air tersebut.

Korban menunggu hingga satu jam lebih namun pihak maskapai tidak memberikan informasi apapun. Tidak hanya itu bahkan korban tersebut juga tidak mendapatkan kompensasi apapun dari pihak maskapai Lion Air. Bahkan ketika korban menanyakan kepada petugas yang berada di Bandara SIM Aceh Besar tersebut tidak memberikan jawaban kepastian apapun, begitu juga dengan pihak maskapai Lion Air ketika ditanyakan mereka tidak mengetahui mengenai keterlambatan ini mereka hanya menjawab “tunggu sebentar ya bapak kita sedang konfirmasi dengan petugas yang terkait” sebut bapak H.Saifuddin yang saat itu berada di ruang tunggu Bandara SIM Aceh Besar.

Padahal mengenai keterlambatan ini telah di atur dalam Peraturan Menteri Perhubungan yang termuat dalam Undang-Undang Nomor 89 Tahun 2015 yang mengiatur tentang penanganan keterlambatan serta pemberian kompensasi ganti rugi.

Pemerintah mewajibkan maskapai memberikan kompensasi dan informasi yang jelas ketika pesawat mengalami keterlambatan. Hal ini guna menghapus sikap arogan maskapai penerbangan terhadap para penumpangnya sehingga muncul kesan masalah keterlambatan jadwal penerbangan seolah-olah sudah menjadi kebiasaan buruk.

Dalam masalah pemberian kompensasi tersebut di atur dalam peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 89 Tahun 2015 dalam pasal 9 ayat (1) Tahun 2015 Menyatakan Badan Usaha Angkutan Udara wajib memberikan kompensasi sesuai dengan kategori keterlambatan yaitu :

- a. Kategori 1: keterlambatan 30 menit sampai dengan 60 menit penumpang mendapatkan pemberian makanan ringan.
- b. Kategori 2: Keterlambatan 61 menit hingga 120 menit, penumpang mendapatkn kompensasi berupa minuman dan makanan ringan

- c. Kategori 3: keterlambatan 121 menit hingga 181 menit, penumpang mendapatkan pemberian kompensasi berupa minuman dan makanan berat.
- d. Kategori 4: keterlambatan 181 menit sampai dengan 240 menit kompensasi yang diberikan berupa minuman, makanan ringan (*snack box*), makanan berat.
- e. Kategori 5: keterlambatan hingga lebih dari 240 menit maka kompensasinya yaitu ganti rugi sebesar Rp.300,000,00
- f. Kategori 6: badan usaha angkutan udara wajib mengalihkan ke penerbangan berikutnya atau mengembalikan seluruh biaya tiket (*refund ticket*).

Penerapan kewajiban kompensasi itu berlaku untuk keterlambatan yang disebabkan oleh faktor internal yakni teknis dan komersial. Dengan regulasi itu, maskapai penerbangan Lion Air seharusnya tidak bisa lagi lepas tanggung jawab dan menelantarkan penumpangnya di bandara bila pesawat mengalami keterlambatan atau *delayed*.⁸² Namun yang terjadi selama ini di bandara SIM Aceh Besar selama ini sangat bertentangan dengan regulasi yang telah disebutkan di atas, bahkan hampir tidak ada satupun pemberian kompensasi yang diberikan pihak maskapai Lion Air kepada penumpang yang telah menunggu begitu lama. Karena keawaman dari penumpang maka tidak ada tindakan apapun yang dilakukan oleh penumpang yang berada di bandara SIM Aceh Besar tersebut, Seharusnya mereka dapat menuntut hak mereka sebagaimana yang telah diatur dalam regulasi.

Tanggung jawab adalah merupakan bagian dari kewajiban pelaku usaha dalam melakukan kegiatan usahanya, tanggung jawab ini juga disebut dengan istilah tanggung gugat produk (*Product Liability*).

⁸² Khairandy Ridwan, *Tanggung Jawab Pengangkut dan Asuransi Tanggung Jawab Sebagai Instrumen Perlindungan Konsumen Angkutan Udara*, (Yogyakarta, Liberty). Hlm. 56

Dalam penyelenggaraan pengangkutan udara, masalah tanggung jawab pengangkut adalah faktor yang sangat penting, seperti yang diketahui dalam penyelenggaraan pengangkut udara, banyak pihak yang terlibat, sehingga perlu diketahui sejauh mana tanggung jawab tersebut dalam penyelenggaraan pengangkutan udara itu.⁸³

Proses penyelesaian ganti kerugian kepada penumpang yang mengalami keterlambatan jadwal penerbangan tidaklah mudah. Hal tersebut sering kali dikarenakan pihak maskapai berkelit dengan berlindung kepada klausula baku yang termuat dalam tiket penerbangan.

Selain itu juga, rendahnya kesadaran untuk mengetahui dan memahami hak-hak nya sebagai penumpang, membuat maskapai lebih memilih untuk bersikap tidak peduli dengan ketentuan tersebut.

Dengan kondisi tersebut, guna melindungi hak-hak penumpang selaku pengguna jasa angkutan udara sesuai dengan pasal 4 huruf Undang-Undang Perlindungan Konsumen tentang hak dan kewajiban konsumen, yaitu hak untuk mendapatkan kompensasi ganti rugi atau penggantian, apabila barang atau jasa yang diterima tidak sesuai dengan perjanjian atau tidak sebagaimana mestinya.

Hal ini sangat sering dialami oleh penumpang yang melakukan penerbangan dengan maskapai Lion Air, khususnya bandara Sultan Iskandar Muda (SIM). Di antara beberapa konsumen yang telah peneliti wawancara yaitu bapak H.saifuddin, Faisal Efendi, Azwar abdurrahman dan bapak Husnul Fajri, semuanya mengeluh terkait keterlambatan yang dilakukan pihak maskapai penerbangan Lion Air yang ada di bandara SIM Aceh Besar. Namun sangat disayangkan keluhan penumpang ini diabaikan begitu saja tanpa ada perhatian khusus dari pihak maskapai Lion Air.

Pemerintah sendiri dalam penyelenggaraan angkutan udara mengatur tentang ketentuan penyelesaian ganti kerugian terhadap penumpang yang mengalami keterlambatan jadwal penerbangan. Hal tersebut juga dilakukan

⁸³ \Ibid., Hlm. 56.

untuk meningkatkan kesadaran maskapai penerbangan akan kewajibannya sebagai pelaku usaha.

Menurut Undang-Undang penerbangan Pasal 146, faktor-faktor yang membenarkan maskapai penerbangan untuk melakukan penundaan jadwal penerbangan adalah faktor cuaca dan faktor teknis operasional. Yang termuat dalam faktor cuaca adalah:⁸⁴

1. Hujan lebat
2. Petir
3. Badai
4. Kabut
5. Asap
6. Jarak pandang dibawah standar minimal
7. Kecepatan angin yang melampaui standar maksimal yang mengganggu keselamatan penerbangan.

Sedangkan yang termasuk dalam faktor teknis operasional adalah:

1. Bandara untuk keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan untuk operasional pesawat udara
2. Lingkungan menuju bandara atau landasan terganggu fungsinya, misalnya karena retak, banjir, atau kebakaran.
3. Terjadi antrian pesawat udara lepas landas (*take of*), mendarat (*landing*), atau alokasi waktu keberangkatan (*departure slot time*) di bandara
4. Keterlambatan pengisian bahan bakar (*refuelling*)

Sedangkan yang tidak termasuk dengan teknis operasional antara lain adalah:

1. Keterlambatan pilot, co pilot, dan awak kabin.
2. Keterlambatan jasa boga (*catering*).
3. Keterlambatan penanganan didarat.

⁸⁴ PP No. 3 Tahun 2001 Keamanan dan Keselamatan Penerbangan

4. Menunggu penumpang, baik yang baru melapor (*check in*) pindah pesawat (*transfer*) atau penerbangan lanjutan (*connecting flight*).
5. Ketidak siapan pesawat.

Diluar dari ketentuan tersebut, pihak pengangkut tidak dibenarkan untuk melakukan penundaan jadwal penerbangan, karena bersifat domino sehingga dapat mengakibatkan kacaunya jadwal penerbangan berikutnya ke tempat lain. Apabila faktor diluar faktor-faktor yang telah diatur oleh Undang-Undang tersebut digunakan sebagai alasan keterlambatan, maka penumpang berhak untuk menempuh jalur hukum untuk mendapatkan ganti kerugian.⁸⁵

Dikeluarkannya regulasi-regulasi tersebut baru tersebut merupakan satu langkah maju untuk meningkatkan pelayanan penerbangan. Hal tersebut juga dimaksudkan untuk dapat memberikan perlindungan terhadap konsumen yang lebih maksimal.

D. Tinjauan Hukum Islam Terhadap Klausula Eksemsi yang Tercantum dalam tiket pesawat

Pencantuman klausula eksemsi pada tiket maskapai penerbangan khususnya maskapai penerbangan Lion Air membuat para pihak tidak seimbang, maka pihak lemah biasanya tidak berada dalam keadaan yang benar-benar bebas untuk menentukan apa yang diinginkan dalam perjanjian tersebut. Karena setiap orang memiliki kebebasan untuk melakukan perjanjian dengan siapapun.

Perjanjian antara satu pihak dengan pihak lain tersebut bersifat privat, artinya hanya mengikat kedua belah pihak, karena itu pihak lain tidak mempunyai hak untuk ikut campur dalam perjanjian baku tersebut. Negara hanya bisa melakukan intervensi dalam hubungan privat perdata apabila salah satu pihak yang melakukan hubungan perdata berada dalam posisi yang lemah,

^{85 85} PP No. 3 Tahun 2001 Keamanan dan Keselamatan Penerbangan

negara mempunyai tugas untuk melindungi pihak yang lemah tersebut agar mempunyai posisi yang kuat, tidak berat sebelah.⁸⁶

Untuk melindungi atau memberdayakan pihak penumpang dari ketidakpedulian yang dilakukan oleh maskapai akibat keterlambatan yang dilakukan karena faktor internal, oleh karena itu diperlukan adanya campur tangan negara melalui penetapan sistem perlindungan hukum terhadap konsumen. Berkaitan dengan hal tersebut telah disahkan Undang-Undang No.88 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, menurut UU No.8 Tahun 1999 yang dimaksud dengan perlindungan konsumen adalah segala upaya yang menjamin adanya kepastian hukum untuk memberi perlindungan kepada konsumen.

Dalam pembuatan klausula ini juga perlu memperhatikan asas-asas dalam perikatan menurut hukum Islam. Hukum Islam telah menetapkan beberapa asas perikatan yang berpengaruh kepada pelaksanaan kontrak yang dilaksanakan oleh pihak-pihak yang berkepentingan guna untuk menciptakan perlindungan konsumen atau kemaslahatan para pihak. Adapun beberapa asas tersebut, diantaranya adalah:⁸⁷

1. Keadilan (*al-'adalah*)

Pelaksanaan asas ini dalam kontrak dituntut untuk berlaku benar dalam mengungkapkan kehendak dan keadilan, memenuhi perjanjian yang telah disepakati bersama dan memenuhi segala hak dan kewajiban, tidak saling menzalimi dan dilakukannya secara berimbang tanpa merugikan pihak lain yang terlibat dalam kontrak.

Klausula eksepsi yang dicantumkan oleh pihak maskapai penerbangan hanya dibuat sepihak oleh pihak maskapai penerbangan saja tanpa mengikutsertakan konsumen dalam pembuatan perjanjian tersebut. Jika dalam pembuatan perjanjian hanya dibuat oleh sebelah pihak saja yaitu pihak maskapai

⁸⁶ Abdul R. Saliman, *Hukum Bisnis Untuk Perusahaan, Teoridan Contoh Kasus*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2007), hlm. 83-90.

⁸⁷ Syamsul Anwar, *Hukum Perjanjian Syariah, Studi Tentang Akad Dalam Fiqh Muamalat*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2007), hlm. 83-90

penerbangan Lion tidak boleh mengandung unsur pengambilan kesempatan pada waktu pihak lain sedang berada dalam kesempitan. Islam mencegah hal seperti itu untuk membangun kohesivitas sosial, kasih sayang dan persaudaraan, sehingga terciptanya keadilan dan kebijakan antar sesama sehingga lahirnya masyarakat yang adil dan makmur.

2. Persamaan dan kesetaraan (*al-musawah*)

Dalam melakukan kontrak, kedua belah pihak antara pihak yang melakukan kontrak mempunyai kedudukan yang sama atau setara antara satu dan yang lain. Asas ini sangat penting dalam sebuah perjanjian atau kontrak karena sangat erat hubungannya dengan penentuan hak dan kewajiban yang harus dilaksanakan oleh kedua belah pihak sebagai pemenuhan prestasi dalam kontrak yang dibuatnya.⁸⁸

Klausula baku yang terdapat pada tiket pesawat merupakan klausula baku dimana perjanjian tersebut dibuat oleh sebelah pihak yaitu maskapai penerbangan Lion Air yang merupakan pihak yang lebih kuat posisi ekonominya, lebih proaktif untuk membuat atau menyiapkan sebuah kesepakatan dalam kontrak. Perjanjian baku yang mempunyai ciri-ciri

Isinya ditetapkan sepihak yang posisinya lebih kuat, pihak lemah pada umumnya tidak ikut menentukan isi perjanjian, terdorong oleh kebutuhan pihak lemah terpaksa menerima perjanjian tersebut dipersiapkan terlebih dahulu secara massal atau individual.

Perjanjian baku yang demikian tidak mencerminkan adanya prinsip keseimbangan, dalam hal ini kewajiban dan hak para pihak tidak seimbang. Dengan begitu sebaiknya setiap masing-masing pihak memiliki kesempatan yang sama dalam menentukan suatu kontrak didasarkan kepada asas persamaan dan kesetaraan dan tidak boleh ada kezaliman yang dilakukan oleh salah satu pihak dalam pembuatan kontrak.

3. Itikad baik

⁸⁸ Ibid., hlm. 85

Asas ini menyatakan bahwa orang yang melakukan perbuatan tertentu bertanggung jawab atas risiko perbuatannya. Namun, jika ada pihak yang melakukan suatu hubungan perdata tidak mengetahui cacat yang tersembunyi dan mempunyai itikad baik dalam hubungan perdata, maka kepentingannya harus dilindungi, dan ia berhak menuntut sesuatu jika ia dirugikan karena itikad baiknya itu.

Munculnya itikad baik berawal dari kesepakatan kehendak yang dibuat oleh kedua belah pihak, itikad baik suatu sifat yang sulit untuk dilihat dengan kasat mata namun itikad baik identik dengan kebenaran. Perjanjian yang dapat dikatakan benar apabila memiliki manfaat bagi para pihak dan jika kebenaran itu tidak diterapkan dalam suatu perjanjian akan menimbulkan perselisihan diantara para pihak.⁸⁹

Dalam perjanjian baku yang dibuat oleh maskapai penerbangan hanya dibuat oleh pihak maskapai penerbangan sepihak, dengan begitu pihak maskapai Lion lah yang lebih dominan dalam menentukan isi kontrak tersebut. Dalam klausula tersebut pihak maskapai penerbangan dapat memuat berbagai pembatasan tanggung jawab dari risiko-risiko yang mungkin muncul akibat rusaknya objek dari perjanjian. Namun, pencantuman isi perjanjian tidak hanya ditentukan oleh prosuder yang telah dibuat oleh suatu perusahaan para pihak saja tetapi dapat juga ditentukan oleh itikad baik dan kepatutan agar terciptanya suatu kontrak yang adil dan seimbang.

4. Kemaslahatan

Dengan asas kemaslahatan dimaksud bahwa akad yang dibuat oleh para pihak bertujuan untuk mewujudkan kemaslahatan bagi mereka dan tidak boleh menimbulkan kerugian (*mudarat*) atau keadaan memberatkan (*masyaqqah*). Apabila dalam pelaksanaan akad terjadi suatu perubahan keadaan yang tidak dapat diketahui sebelumnya serta membawa kerugian yang fatal bagi pihak

⁸⁹ Ibid., hlm. 86.

bersangkutan sehingga memberatkannya, maka kewajibannya dapat diubah dan disesuaikan kepada batas yang masuk akal.⁹⁰

Pencantuman klausula yang membatasi tanggung jawab yang tercantum pada tiket pesawat keberadaan klausula eksemisi tersebut dilakukan pelaku usaha untuk melindungi segala resiko yang mungkin akan dihadapinya, namun disatu sisi pelaku usaha tidak memperhatikan atau mempertimbangkan kemaslahatan yang dihadapi pelanggan.

Rasulullah SAW menegaskan bahwa segala bentuk perjanjian muamalah hukumnya adalah *mubah* (boleh), selama transaksi tersebut tidak menghalalkan yang haram ataupun sebaliknya. Dengan kata lain, selama perjanjian tersebut tidak dilarang baik dalam Al-Quran maupun Hadis, maka ia dapat dipandang sebagai suatu perjanjian yang sah menurut sudut pandang Hukum Islam. Penggunaan klausula baku dibolehkan atas dasar pertimbangan dapat mendatangkan manfaat berupa efisiensi atau kemudahan, mempercepat proses transaksi dan pengiritan biaya baik bagi konsumen maupun pelaku usaha. Hal ini sesuai dengan yang telah di sebutkan dalam Al-Quran surah An-Nisa ayat: 29 Allah SWT berfirman :

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا لَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبَاطِلِ إِلَّا أَنْ تَكُونَ تِجَارَةً عَنْ تَرَاضٍ مِنْكُمْ ۚ وَلَا تَقْتُلُوا أَنْفُسَكُمْ ۚ إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا

Artinya: “wahai orang-orang yang beriman, janganlah kamu memakan harta kamu dengan cara yang bathil, kecuali melalui suatu perniagaan yang berlaku suka sama suka diantara kamu. Dan janganlah kamu membunuh dirimu sesungguhnya Allah adalah maha penyayang kepadamu.

Dalam penggelan ayat diatas menjelaskan bahwa dilarang melakukan kegiatan muamalah dengan cara yang bathil kecuali dengan suka sama suka

⁹⁰ Ibid., hlm. 88.

diantara para pihak. Dan dalam kaidah fiqh muamalah juga menjelaskan bahwa hukum asal dalam transaksi adalah keridhaan kedua belah pihak yang berakad, hasilnya adalah berlaku sah yang diakadkan.

Perjanjian baku ini dibuat atas dasar asas kebebasan dimana kedua belah pihak bebas menentukan isi perjanjian tersebut. Namun pada kenyataannya, isi perjanjian yang dibuat oleh pihak maskapai penerbangan hanya bersifat sepihak tanpa mengikutsertakan pihak konsumen. Sehingga penumpang atau konsumen diberi pilihan untuk lanjut dengan menerima segala ketentuan yang terdapat dalam klausula baku tersebut, ataupun dapat menolak untuk tidak lanjut. Oleh karena itu, adanya keterpaksaan dari pihak konsumen untuk menerima isi kontrak tersebut.

Isi klausula baku yang dicantumkan pada tiket pesawat masih mencantumkan beberapa klausula yang membatasi tanggung jawab pihak maskapai Lion. Keberadaan beberapa klausula eksemisi dalam tiket tersebut dilakukan pihak maskapai penerbangan untuk melindungi segala risiko yang mungkin akan dihadapinya. Namun pelaku usaha disatu sisi tidak memperhatikan atau mempertimbangkan kemaslahatan yang dihadapi oleh pelanggan.

Lion Air merupakan salah satu maskapai penerbangan yang bergerak dalam bidang jasa transportasi udara. Dalam fiqh muamalah kegiatan ini disebut akad *Ijârah* (sewa-menyewa). *Ijârah* termasuk salah satu kegiatan muamalah dalam rangka memenuhi kebutuhan hidup manusia. Dalam pembahasan ini *Ijârah* bermakna suatu akad yang berisi penukaran manfaat dengan jalan memberikan imbalan dalam jumlah tertentu.

Dalam akad *Ijârah* pertanggungjawaban terhadap objek dari akad apabila kerusakan itu bukan karena adanya unsur kesengajaan dan kelalaian maka para pihak tidak dapat menuntut satu sama lain. Dalam hukum islam sebuah perjanjian tidak harus selalu memperhatikan rukun dan syara, kegiatan muamalah haruslah yang dibolehkan dalam agama islam. Agama menghendaki

agar dalam pelaksanaan akad *Ijârah* ini senantiasa diperhatikan ketentuan-ketentuan yang bisa menjamin pelaksanaannya tidak merugikan salah satu pihak, serta dipelihara itikad-itikad baik selama akad tersebut berlangsung.⁹¹

Menurut penulis, perjanjian baku yang dimuat dalam tiket maskapai penerbangan Lion sudah cukup baik, dan kontrak ini bersifat final dan tidak dapat direvisi lagi oleh konsumen karena telah dibakukan oleh pihak maskapai penerbangan Lion Air. Namun, klausula ini tidak dapat dianggap sah karena penerapan isi perjanjiannya belum memenuhi beberapa asas berkontrak dalam hukum islam yaitu asas kebebasan berkontrak, kemaslahatan (tidak memberatkan) dan keseimbangan.

Karena dalam pembuatan kontrak yang tercantumkan pada tiket pesawat tersebut tidak mengikutsertakan konsumen artinya konsumen tidak memiliki kebebasan dalam menentukan isi perjanjiannya sedangkan pihak maskapai penerbangan yang lebih unggul dalam hal ini mempunyai kebebasan dalam mencantumkan isi klausula tersebut.⁹²

Dengan adanya perlindungan hukum kepada pihak penumpang sebagai konsumen yang diatur dalam Undang-Undang No.8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen dan dalam hukum islam juga telah mengatur asas-asas dalam perikatan, sehingga dengan adanya konsep perlindungan konsumen tersebut dapat dijadikan upaya untuk membatasi kerugian akibat penggunaan klausula baku.

Pembatasan atau larangan pencantuman klausula baku tertentu dalam suatu perjanjian, dimaksudkan untuk mencegah terjadinya penyalahgunaan keadaan oleh pihak yang memiliki kedudukan yang lebih kuat, yang pada akhirnya akan merugikan pihak yang lemah.

⁹¹Nasrun Haroen, *Fiqh Muamalah* (Jakarta: Gaya Media Pratama, 2000), hlm. 279.

⁹²Sutan Remy Sjahdeini, *Kebebasan Berkontrak*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2009), hlm.

BAB EMPAT

PENUTUP

A. Kesimpulan

Setelah penulis mengadakan penelitian dan menganalisa data yang diperoleh baik yang bersifat teori maupun lapangan, dengan pembahasan skripsi yang berjudul *Perlindungan Penumpang Korban Delay Pada Maskapai Penerbangan Lion di Bandara SIM Aceh Besar (studi tentang klausula eksemisi pada akad ijarah bi al-manfa'ah)*, maka disini dapat diambil kesimpulan:

1. Mekanisme dan ketentuan pemberian kompensasi yang dilakukan oleh perusahaan Lion Air terhadap penumpang yang mengalami keterlambatan penerbangan atau *delay* diatur dalam peraturan menteri perhubungan yaitu Undang-Undang Nomor 89 Tahun 2015 tentang penanganan keterlambatan dan pemberian kompensasi terhadap penumpang korban *delay* dalam Undang-Undang tersebut telah diatur semua tentang mekanisme dan pemberian kompensasi yang harus di laksanakan oleh pihak maskapai Lion Air.
2. Implementasi kompensasi yang diberikan oleh pihak maskapai Lion Air sejauh ini memang sudah dilaksanakan dan di jalankan oleh pihak maskapai Lion Air sendiri. Selama ini memang ada beberapa dari penumpang korban *delay* yang juga menerima kompensasi oleh pihak maskapai Lion Air namun pemberian kompensasi tersebut belum sesuai sebagaimana yang telah diatur oleh menteri perhubungan dalam Undang-Undang No 89 Tahun 2015 yang mengatur tentang penanganan keterlambatan, sebagaimana penelitian dilapangan bahkan pihak maskapai Lion juga sering mengabaikan kompensasi yang merupakan hak penumpang yang menjadi tanggung jawab pihak maskapai Lion Air.
3. Menurut pandangan hukum islam masalah keterlambatan yang dialami penumpang juga tidak sesuai dengan ketentuan hukum islam yang termuat

dalam akad *Ijârah bi al-manfa'ah* dimana penumpang tidak mendapatkan manfaat yang sesuai dengan transaksi yang telah dilakukan dengan pihak maskapai Lion berupa pembelian tiket pesawat. Sedangkan dalam akad *Ijârah* sendiri menjelaskan bahwa sewa menyewa yang bermanfaat bagi kedua belah pihak maka ulama Fiqh sepakat bahwa hukumnya boleh.

B. Saran

Berdasarkan permasalahan pada bab-bab sebelumnya maka ada beberapa saran yang dapat penulis sampaikan sebagai berikut:

1. Kepada pihak Maskapai penerbangan Lion Air seharusnya harus lebih bertanggung jawab terhadap penumpang yang menjadi korban keterlambatan (*delay*) yang disebabkan oleh faktor internal, dimana kompensasi yang wajib diberikan oleh maskapai Lion terhadap penumpang korban *delay* harus sesuai dengan regulasi yang telah ditetapkan oleh pemerintah. Kemudian pihak maskapai Lion Air harus lebih profesional dalam bekerja termasuk wajib memberikan informasi yang transparan kepada penumpang guna menjadi antisipasi bagi penumpang jika terjadinya keterlambatan.
2. Penumpang sebagai konsumen juga harus lebih cermat dalam memahami ketentuan atau aturan yang telah ditetapkan oleh pemerintah mengenai penanganan keterlambatan agar tidak terjadi kesalah pahaman dikemudian hari. Apabila sudah terlanjur dirugikan dan diduga ada kesalahan dari pihak maskapai Lion maka penumpang dapat menggugat pihak maskapai Lion atas kelalaiannya yang menyebabkan kerugian bagi penumpang sebagai konsumen.

DAFTAR PUSTAKA

- Tinta Pena, 04 Agustus 2014, *Sisi Lain Penerbangan yang Terlambat (Delayaed)*, <http://www.wordpress.com/tintapena.co> dikutip tanggal 13 Desember 2014.
- Alkasani, *Albada'iu' Al-shana'i*, Jilid 4, (Bairut: Dar al-Fikri,tt).
- Syarbini Al-Khatib, *Mughni al-Muhtaj*, Jilid 2, (Bairut: Dar-al Fikri, 1979).
- Undang-undang Nomor 8 pasal 18 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen
- Abdul Hakim Barakatullah, *Hak-Hak Konsumen*, (Bandung: Nusa Media, 2010).
- Pasal 4 huruf h Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang perlindungan konsumen
- Mengenai cuaca buruk Pasal 6 Ayat 2 Permenhub No. 89 Tahun 2015.
- Pasal 3 Permenhub No.89 Tahun 2015
- Abdul Hakim Barkatullah, *Hak-Hak Konsumen* (Bandung: Nusa Media, 2010).
- Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Pusat Bahasa*, cet.IV, (Jakarta: PT. Gramedia Pustaka Utama, 2011).
- Wahbah Az-zuhaili, *Fiqh Islam Wa adillatuhu Jilid 4*, (Cet.1, Jakarta: Gema Insani, 2011).
- Nasrun Harun, *Fiqh Muamalah*, (Jakarta: Gaya Media Pratama,2007).
- Putu Ayu Dias Pramiari yang berjudul "Tinjauan Yuridis Perlindungan Hukum Bagi Konsumen Dari Klausula Ekesemsi Dalam Kontrak Standar Perjanjian Sewa Beli". Skripsi (Yogyakarta Fakultas Hukum Uin Syarif 2010).
- Vina Vanindia dengan judul "Perlindungan Hukum bagi Penumpang Angkutan Udara (Studi kasus Garuda Indonesia). Skripsi (Fakultas Hukum Universitas Indonesia 2013).

Dwi Widhi Nugroho dengan judul “perlindungan Hukum terhadap Konsumen Pengguna Jasa angkutan Udara dalam Hal Ganti Rugi. Tesis (Fakultas Hukum pajajaran 2011).

Muhammad Jimmi “Klausula Eksepsi Pada Kontrak Baku di Tinjau Menurut Hukum Peradatan dan Konsep Akad *ijârah*. Skripsi (Fakultas Syari’ah dan Hukum Uin Ar-raniry, 2013).

Saifuddin Azwar, *Metode Penelitian*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010).

Sutan Remy Sjahdeini, *Kebebasan Berkontrak*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2009).

Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2009).

Abdulkadir Muhammad, *Hukum Perdata Indonesia*, (Bandung: PT.Citra Aditya Bakti, 2012)

Sopnar Malu Hutagalung, *Kontrak Bisnis di Asean: Pengaruh Sistem Hukum Common Law dan Civil Law*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2013).

Ahmadi Miru dan Sutarman Yodo, *Hukum Perlindungan Konsumen*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004).

Munir Fuady, *Hukum Kontrak, Dari Sudut Pandang Hukum Bisnis*, (Bandung: PT Citra aditya Bakti, 2007).

Hasanuddin Rahman, *Contract Drafting*, (Bandung: Citra Aditya Bakti, 2003).

Salim HS, *Perkembangan Hukum Kontrak di Luar KUH Perdata*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2006).

Budi Untung, *Hukum dan Etika Bisnis*, (Yogyakarta: Andi, 2012).

Celina Tri Siwi Kristiyanti, *Hukum Perlindungan Konsumen*, (Jakarta: Sinar Grafika, 2009).

Gunawan, Wijdaja, Ahmad Yani, *Hukum Tentang Perlindungan Konsumen*, (Jakarta: PT Gramedia Pustaka Utama, 2011).

Sayyid Sabiq, *Fiqh Sunnah*, Jilid III (Bairut: Dar kitab al-Arabi, 1971).

Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, (Jakarta: Balai Pustaka, 2003).

Abdurrahman al-jaziry, *Kitab Fiqh Ala al-Mazahib al-Arba'ah*. Jilid III, (Beirut: Dar al-Fikr).

M. Hasbi Ash Shiddieq, *Hukum-Hukum Fiqh Islam*, Cet. 1 (Semarang: Pustaka Rizki Putra, 1997).

Adiwarman A, Karim, *Bank Islam; Analisis Fiqh dan Keuangan*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007).

Ghufron A. Masadi, *Fiqh Muamalah Kontekstual*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2002)

Abdul Manan, *Hukum Ekonomi Syariah dalam Perspektif Kewenangan Peradilan Agama*, (Jakarta: Kencana, 2012).

Abdul Rahman Ghazaly, *Fiqh Muamalah*, (Jakarta: Rawamangun 2010), hlm 278.

Pohan, P, *Penggunaan Kontrak Baku dalam Praktik Bisnis di Indonesia*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004).

Sentosa Sembiring, *Hukum Dagang (edisi revisi cetakan ke tiga)*, (Bandung: Citra Aditya Bakti 2008).

Susanto, Happy, *Hak-Hak Konsumen jika dirugikan*, (Jakarta: Transmedia Pustaka 2008).

Soekarnoe R, *Hukum Dagang Indonesia*, (Jakarta: Rajawali Pers 1981).

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 Tahun 2011 Tentang Perubahan atas ketentuan peraturan Menteri Nomor 77 Tahun 2011, Pasal 1 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 92 Tahun 2011).

Khairandy Ridwan, *Tanggung Jawab Pengangkut dan Asuransi Tanggung Jawab Sebagai Instrumen Perlindungan Konsumen Angkutan Udara*, (Yogyakarta, Liberty).

PP No. 3 Tahun 2001 Keamanan dan Keselamatan Penerbangan

Abdul R. Saliman, *Hukum Bisnis Untuk Perusahaan, Teoridan Contoh Kasus*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2007).



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:1237/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 :

P e r t a m a

- Menunjuk Saudara (i) :
a. H. Edi Dharmawijaya, M.Ag
b. Hajarul Akbar, M.Ag

Sebagai Pembimbing I
Sebagai Pembimbing II

untuk membimbing KKU Skripsi Mahasiswa (i) :

N a m a : Agung Zulfi Fachriza

N I M : 150102062

Prodi : HES

J u d u l : Perlindungan Penumpang Korban Delay Pada Penerbangan Lion di Bandara SIM Aceh Besar (Studi Tentang Klausula Eksemsi Pada Akad Ijarah bi al-Manfaah)

K e d u a : Kepada pembimbing yang tercantum namanya di atas diberikan honorarium sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku;

K e t i g a : Pembiayaan akibat keputusan ini dibebankan pada DIPA UIN Ar-Raniry Tahun 2019;

K e e m p a t : 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 : 25 Maret 2019

D e k a n,


Muhammad Siddiq

**DAFTAR WAWANCARA DENGAN PIHAK LION TERKAIT DENGAN
PERLINDUNGAN PENUMPANG KORBAN *DELAY* PADA
PENERBANGAN LION DI BANDARA SIM STUDI TENTANG
KLAUSULA EKSEMSI DAN AKAD *IJARAH BI AL-MANFAAH*
DALAM PENYUSUNAN SKRIPSI**

1. Bagaimana sejarah berdirinya maskapai Lion Air?
2. Bagaimana bentuk pertanggung jawaban maskapai lion terhdap kerugian penumpang yang mengalami *delay*?
3. Bagaimana bentuk ganti rugi atas penumpang yang mengalami *delay*?
4. Faktor apa saja yang mengakibatkan sering terjadi *delay*?
5. Bagaimana upaya hukum yang dapat ditempuh konsumen yang mengalami keterlambatan?
6. Bagaimana ketentuan pemberian kompensasi yang diberikan pihak maskapai terkait keterlambatan yang dialami penumpang?
7. Apakah pemberian kompensasi terhadap penumpang yang mengalami keterlambatan sudah diimplementasikan sesuai UUPK?
8. Bagaimana proses penyelesaian yang ditempuh terhadap penumpang yang mengalami *delay* namun tidak dilayani oleh pihak maskapai Lion sesuai ketentuan yang termuat dalam regulasi?

RIWAYAT HIDUP PENULIS

1. NamaLengkap : Agung Zulfi Fachriza
2. Tempat/Tanggal Lahir : Sigli/28 September 1997
3. JenisKelamin : Laki-laki
4. Agama : Islam
5. Kebangsaan/Suku : Indonesia/Aceh
6. Status : Belum Kawin
7. Pekerjaan/NIM : Mahasiswa/150102062
8. Alamat : Sigli, Kab.Pidie, Kec.Kota Sigli
Gampong Blang Paseh
9. Orangtua/Wali
 - a. Ayah : Mursidi
 - b. Pekerjaan : Purnawirawan
 - c. Ibu : Radisah
 - d. Pekerjaan : Ibu Rumah Tangga
10. RiwayatPendidikan
 - a. SD/MI : MIN Kota Sigli 2009
 - b. SLTP/MTs : MTsS Jeumala Amal Pidie Jaya
Tahun 2012
 - c. SMA/MA : MAN 1 SIGLI
 - d. PerguruanTinggi : Jurusan Hukum Ekonomi Syariah,
Fakultas Syariah dan Hukum UIN
Ar-Raniry,Tahun Masuk 2015
11. Pengalaman Kerja
 - MengajarAl-quran di Dayah Najmul Fata (2013- 2015)
 - Mengajar di TPA Masjid Punge (2017- 2017)
 - 10 Besar Duta Wisata Banda Aceh (2017 - 2018)
 - Panitia Pemilihan Duta Wisata Banda Aceh (2017- 2018)
 - Mengajar di TPA Masjid Peuniti (2019 -2019)

Banda Aceh, 11 Oktober 2019
Penulis,

Agung Zulfi Fachriza
NIM. 150102052