

**PEMAHAMAN KONSUMEN KAPAL TENTANG RISIKO
PENUMPANG KAPAL FERI ILEGAL DALAM
PERSPEKTIF AKAD *IJĀRAH ‘ALA MANĀFI*
(Suatu Penelitian di Pelabuhan Ulee Lheue)**

SKRIPSI



Diajukan Oleh:

HAFRIZAL

NIM. 150102109

**Mahasiswa Fakultas Syari'ah dan Hukum
Program Studi Hukum Ekonomi Syari'ah**

**HUKUM EKONOMI SYARIAH
FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
DARUSSALAM, BANDA ACEH
1443 H/2022 M**

**PEMAHAMAN KONSUMEN KAPAL TENTANG RISIKO
PENUMPANG KAPAL FERI ILEGAL DALAM
PERSPEKTIF AKAD *IJĀRAH 'ALA MANĀFI'*
(Suatu Penelitian di Pelabuhan Ulee Lheue)**

SKRIPSI

Diajukan Kepada Fakultas Syariah dan Hukum
UIN Ar-Raniry Darussalam, Banda Aceh
Sebagai Salah Satu Persyaratan Penulisan Skripsi
dalam Ilmu Hukum Islam

Oleh:

HAFRIZAL
NIM. 150102109

Mahasiswa Fakultas Syari'ah dan Hukum
Program Studi Hukum Ekonomi Syari'ah

Disetujui untuk Dimunaqasyahkan Oleh:

Pembimbing I

Dr. Muhammad Maulana, M.Ag
NIP. 197204261997031002

Pembimbing II

Riadhus Sholihin, S.Sy., M.H
NIP.199311012019031014

**PEMAHAMAN KONSUMEN KAPAL TENTANG RISIKO
PENUMPANG KAPAL FERI ILEGAL DALAM
PERSPEKTIF AKAD *IJĀRAH 'ALA MANĀFI'*
(Suatu Penelitian di Pelabuhan Ulee Lheue)**

SKRIPSI

Telah Diuji oleh Panitia Ujian Munaqsyah Skripsi
Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry

Dan Dinyatakan Lulus serta Diterima

Sebagai Salah Satu Beban Studi

Program Sarjana (S-1)

Dalam Ilmu Hukum Ekonomi Syari'ah

Pada Hari/Tanggal: Senin, 18 Juli 2022 M

19 Dzulhijjah 1443 H

Di Darussalam, Banda Aceh

Panitia Ujian Munaqsyah Skripsi:

Ketua,

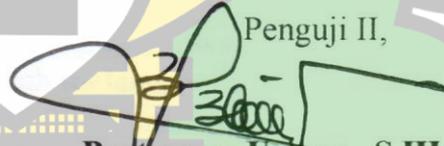

Dr. Muhammad Maulana, M.Ag
NIP. 197204261997031002

Sekretaris,


Riadhus Sholihin, S.Sy., M.H
NIP.199311012019031014

Penguji I,


Arifin Abdullah, S.HI., M.H
NIP. 198203212009121005

Penguji II,


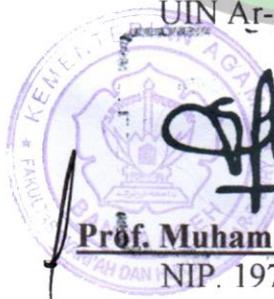
Bustamam Usman, S.HI., MA
NIP.N. 2110057802

A R - R A N I R Y

Mengetahui,

Dekan Fakultas Syari'ah dan Hukum

UIN Ar-Raniry Banda Aceh



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



LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Hafrizal
NIM : 150102109
Jurusan : Hukum Ekonomi Syari'ah
Fakultas : Syari'ah dan Hukum

Dengan ini menyatakan bahwa dalam penulisan skripsi ini, saya:

1. *Tidak menggunakan ide orang lain tanpa mampu mengembangkan dan mempertanggung jawabkan.*
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 manipulasi dan pemalsuan data.*
5. *Mengerjakan sendiri karya ini dan mampu bertanggung jawab atas karya ini.*

Bila di kemudian hari ada tuntutan dari pihak lain atas karya saya, dan telah melalui pembuktian yang dapat dipertanggung jawabkan dan ternyata memang ditemukan bukti bahwa saya telah melanggar pernyataan ini, maka saya siap untuk di cabut 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, 13 Juli 2022

Yang menyatakan,



Hafrizal
150102109

ABSTRAK

Nama : Hafrizal
NIM : 150102109
Fakultas/Prodi : Syari'ah dan Hukum / Hukum Ekonomi Syari'ah
Judul : Pemahaman Konsumen Kapal Tentang Risiko Penumpang Kapal Feri Ilegal Dalam Perspektif Akad *Ijārah 'Ala Manāfi'* (Suatu Penelitian Di Pelabuhan Ulee Lheue)
Tebal Skripsi : 88 Halaman
Pembimbing I : Dr. Muhammad Maulana, M.Ag
Pembimbing II : Riadhush Sholihin, S.Sy., M.H
Kata Kunci : Konsumen Kapal, Resiko, Penumpang Ilegal, *Ijārah 'Ala Manāfi'*

Keberadaan penumpang ilegal dalam pelayaran dapat mengancam keselamatan pelayaran, pihak manajemen Pelabuhan Ulee Lheue hanya menginput pada daftar *manifest* penumpang yang legal. Pertanyaan penelitian Mengapa sebagian penumpang kapal masih melakukan upaya menjadi penumpang ilegal dalam pelayaran di Pelabuhan Ulee Lheue?, Bagaimana pemahaman penumpang kapal tentang risiko yang dihadapinya dalam pelayaran dan sistem proteksi yang diberikan pemerintah? dan Bagaimana pertanggungjawaban terhadap musibah bagi penumpang kapal feri ilegal dipelabuhan Ulee Lheue dalam perspektif akad *ijārah 'ala manāfi'*?, Bagaimana pertanggung jawaban terhadap musibah bagi penumpang kapal feri ilegal dipelabuhan Ulee Lheue dalam perspektif akad *ijārah 'ala manāfi'*?. Skripsi ini menggunakan metode penelitian kualitatif, teknik pengumpulan data dengan wawancara, dan observasi. Penumpang ilegal (penumpang yang tidak membeli tiket) masih terindetifikasi di Pelabuhan kapal feri Ulee Lheue, adapun faktor-faktor penyebab adanya penumpang ilegal adalah faktor kekerabatan, faktor ekonomi, faktor adanya calo tiket, faktor hari libur atau hari-hari tertentu, dan faktor tidak tersedianya jalur masuk khusus penumpang. Berdasarkan wawancara rata-rata konsumen masih kurang memahami terkait resiko yang mereka hadapi saat pelayaran. terhadap Pengawasan yang dilakukan oleh manajemen pelabuhan yaitu mewajibkan setiap penumpang membeli tiket pelayaran dengan menunjukkan KTP sebagai identitas untuk selanjutnya dijadikan data *manifest* dan diserahkan pada saat hendak memasuki kapal, namun masih

terjadi pengabaian terhadap regulasi pelayaran dengan minimnya pengawasan dan pengecekan pihak petugas. Risiko yang terjadi terhadap pelayaran akan dapat menyebabkan *overload*, secara langsung telah mengancam keselamatan pelayaran dan juga penumpang lain. Pihak manajemen pelabuhan Ulee Lheue telah membuat beberapa upaya strategis bersifat praktis yang dilakukan untuk mencegah penumpang ilegal, sesuai Pasal 144 UU No. 17 Tahun 2008 dengan hukuman membayar biaya tiket dan bila tidak mengikuti ketentuan tersebut akan dimasukkan dalam sel kapal. Tetapi langkah pencegahan ini kurang maksimal, karena penumpang ilegal sulit untuk diketahui. Dalam perspektif *ijarah ala manafi'* tidak sah atau berlakunya *ijarah* bagi penumpang ilegal, dan apabila penumpang ilegal ini terdeteksi maka penumpang wajib membayar denda seberapa pun yang pihak kapal tetapkan.



KATA PENGANTAR

Dengan mengucapkan *Alhamdulillah* puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah Swt. Tuhan yang Maha Esa yang telah melimpahkan rahmat, nikmat, karunia, kesehatan serta keberkahan umur kepada penulis sehingga atas izin dan pertolongan-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi yang berjudul **“Pemahaman Konsumen Kapal Tentang Risiko Penumpang Kapal Feri Ilegal Dalam Perspektif Akad *Ijārah‘Ala Manāfi’*(Suatu Penelitian Di Pelabuhan Ulee Lheue)”** Adapun tujuan penulisan skripsi ini adalah untuk memenuhi salah satu persyaratan memperoleh gelar Sarjana Hukum (S.H) pada Prodi Hukum Ekonomi Syariah, Fakultas Syari’ah dan Hukum, Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Darussalam Banda Aceh.

Shalawat berlantunkan salam semoga senantiasa tercurahkan kepada Nabi besar Muhammad Saw beserta keluarga, para sahabat dan juga para pengikutnya yang telah membawa umat manusia keluar dari zaman kebodohan dan kekufuran menuju ke zaman yang penuh dengan ilmu pengetahuan yang menjunjung tinggi etika dan akhlakul karimah.

Selanjutnya bersamaan dengan ini, terselesainya penulisan karya ilmiah ini tidak lepas dari bantuan berbagai pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini sehingga dapat terselesaikan dengan baik. Oleh karena itu dalam kesempatan yang berbahagia ini dengan penuh rasa hormat dan haru penulis ingin mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya kepada semua pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini diantaranya:

1. Terima kasih Bapak Dr. Muhammad Maulana, M.Ag selaku pembimbing I, sekaligus dosen Metodologi Penelitian Hukum dan bapak Riadhush Sholihin, S.Sy., M.H selaku pembimbing II, yang dengan penuh kesabaran dan keikhlasan telah

membimbing, memberi bantuan, ide, masukan dan nasehat serta telah mengorbankan waktu dan tenaga untuk membantu penulis agar dapat menyelesaikan karya tulis dengan cepat dan baik.

2. Bapak Prof. Muhammad Shiddiq, MH., Ph.D selaku Dekan Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry
3. Bapak Arifin Ilham Abdullah S.HI., MH, selaku Ketua Prodi Hukum Ekonomi Syariah UIN Ar-Raniry beserta jajaran Staf Prodi Hukum Ekonomi Syariah UIN Ar-Raniry yang senantiasa membantu dan memberi pelayanan terbaik kepada kami para mahasiswa Hukum Ekonomi Syari'ah.
4. Ucapan cinta dan terima kasih sebesar-besarnya penulis utarakan kepada Ayahanda Hasan Basri, SE dan Ibunda Cut Asnawati, yang telah melahirkan dan membesarkan penulis dengan penuh ketulusan dan kasih sayang, membimbing dan mendidik penulis agar taat dan beriman kepada Allah Swt, Juga kepada abang kandung saya Cut Mizan Asriadi beserta kakak ipar saya Risma Dara Nurisa, serta kedua adik kandung saya Muhammad Ali Murtadha dan Mauliza Al Mubaraq yang telah memberikan semangat, motivasi, dan doanya selama ini. Doa, nasehat, arahan dan dukungan keluargalah yang telah menjadi motivasi utama penulis untuk dapat segera menyelesaikan skripsi ini dengan baik
5. Terima kasih kepada seluruh bapak/Ibu dosen Fakultas Syariah dan Hukum yang telah membekali kami dengan ilmu yang berkah mulai dari awal hingga akhir semester serta telah membantu penulis hingga dapat menyelesaikan semua urusan perkuliahan ini
6. Terima kasih kepada Bella Attaqy yang tidak bosan – bosan baik dalam hal memotivasi penulis maupun dalam hal membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi mulai dari pagi, siang hingga

malam, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi diwaktu yang tepat.

7. Terima kasih kepada pihak UPTD Pelabuhan Ulhee Lheue, PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Banda Aceh, dan kepada responden dan informan, yang telah membantu penulis serta meluangkan waktu untuk memberi informasi kepada penulis.
8. Terima kasih juga kepada semua pihak yang telah membantu penulis dalam menyelesaikan skripsi ini terutama sahabat saya, Razi Wahyuni S.Si, Akrim, Alief Prasandi S.T, Ahmad Akbar S.H, Muhammad Ridha S.H, Ridha Ferizal Woodya S.H, Yudha Fahrizal, Muharir, M. Rahul Afila, Anzal Nazal, M. Fadlan, Al – Ayyubi Fikramullah S.H, Ferri Rismawan dan seluruh pengurus IPELMABAR Banda Aceh dan teman – teman Hukum Ekonomi Syariah angkatan 15 yang selalu mendorong penulis untuk segera menyelesaikan skripsi.

Dengan harapan besar semoga skripsi ini dapat bermanfaat bagi kita semua dan bagi para pihak yang telah membantu dalam pembuatan skripsi ini semoga Allah membalas setiap kebaikan dan dukungan yang diberikan kepada penulis dengan balasan yang sebaik-baiknya. Amin ya Rabb al-‘alamin. Akhir dari tulisan ini penulis menyadari bahwa dalam proses penulisan skripsi ini terdapat kendala dan kekurangan dan juga jauh dari kata sempurna. Oleh karena itu penulis berharap adanya kritis, saran serta usulan yang membangun, mengingat tidak akan ada perubahan dan kemajuan tanpa adanya saran yang membangun.

Banda Aceh, 13 Juli 2022

Penulis

Hafrizal

TRANSLITERASI ARAB LATIN DAN SINGKATAN

Keputusan Bersama Menteri Agama dan Menteri P dan K

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

1. Konsonan

No	Arab	Latin	Ket	No	Arab	Latin	Ket
1	ا	Tidak dilambangkan		16	ط	t	t dengan titik di bawahnya
2	ب	B		17	ظ	z	z dengan titik di bawahnya
3	ت	T		18	ع	'	
4	ث	ṡ	s dengan titik di atasnya	19	غ	G	
5	ج	J		20	ف	F	
6	ح	ḥ	h dengan titik di bawahnya	21	ق	Q	
7	خ	Kh		22	ك	K	
8	د	D		23	ل	L	
9	ذ	Ẓ	z dengan titik di atasnya	24	م	M	
10	ر	R		25	ن	N	
11	ز	Z		26	و	W	
12	س	S		27	ه	H	

13	ش	Sy		28	ع	'	
14	ص	ṣ	s dengan titik di bawahnya	29	ي	Y	
15	ض	ḍ	d dengan titik di bawahnya				

2. Vokal

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 dan ya</i>	ai
◌ِ وَ	<i>Fathah dan wau</i>	au

Contoh:

كيف : *kaiifa*

هول : *hauila*

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
ي / َ	<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*

طَلْحَةَ : *Talḥah*

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: Tasawuf, bukan Tasawuf.

جامعة الرانيري
A R - R A N I R Y

DAFTAR ISI

LEMBARAN JUDUL	i
PENGESAHAN PEMBIMBING.....	ii
PENGESAHAN SIDANG.....	iii
PERYATAAN KEASLIAN KARYA TULIS	iv
ABSTRAK.....	v
KATA PENGANTAR	vii
PEDOMAN TRANSLITERASI.....	x
DAFTAR ISI.....	xiv
BAB SATU PENDAHULUAN.....	iii
A.Latar Belakang Masalah.....	1
B.Rumusan Masalah.....	6
C.Tujuan Penelitian	7
D.Penjelasan Istilah	7
E.Kajian Pustaka.....	10
F. Metodologi Penelitian	13
G.Sistematika Penulisan.....	17
BAB DUA KONSEP AKAD IJĀRAH ‘ALA MANĀFI’ DALAM FIQH MUAMALAH.....	19
A.Pengertian Akad <i>Ijārah ‘Ala Manāfi’</i>	19
B.Dasar Hukum Akad <i>Ijārah ‘Ala Manāfi’</i>	21
C.Rukun Dan Syarat Akad <i>Ijārah ‘Ala Manāfi’</i>	25
D.Pendapat Fuqaha tentang Akad <i>Ijārah ‘Ala Manāfi’</i>	31
E. Bentuk-bentuk Penggunaan Akad <i>Ijārah ‘Ala Manāfi’</i>	33
F. Konsekuensi Penggunaan Akad <i>Ijārah ‘Ala Manāfi’</i> terhadap para. 34	
BAB TIGA TINGKAT PEMAHAMAN MASYARAKAT PENGGUNA JASA KAPAL DI PELABUHAN ULEE LHEU TENTANG PENUMPANG ILEGAL DAN KONSEKUENSINYA.....	36
A. Identifikasi Penumpang Kapal Illegal Dalam Pelayaran di Pelabuhan Ulee Lheue.....	37
B. Pemahaman Penumpang Kapal Tentang Risiko Yang Dihadapinya dalam Pelayaran dan Sistem Proteksi yang Diberikan Pemerintah.....	43
C. Pertanggungjawaban terhadap Musibah Bagi Penumpang Kapal Feri Ilegal Dipelabuhan Ulee Lheue dalam Perspektif Akad <i>Ijārah ‘Ala Manāfi’</i>	47
BAB EMPAT PENUTUP	53
DAFTAR PUSTAKA	56
LAMPIRAN.....	60
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	74

BAB SATU PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia merupakan wilayah maritim yang terdiri dari puluhan pulau besar dan ribuan pulau kecil, sehingga untuk menghubungkan berbagai pulau tersebut dibutuhkan sarana transportasi dan pengangkutan untuk memudahkan berbagai bentuk mobilitas seperti sarana perjalanan dan pengiriman berbagai jenis barang dan beragam kegiatan lainnya. Transportasi air ini yang difasilitasi oleh ASDP (Angkutan Sungai Danau dan Pulau) umumnya menggunakan kapal, dan menjadi sarana vital untuk memudahkan pengangkutan berbagai objek termasuk komoditas bisnis dan pengangkutan orang. Keberadaan moda transportasi air yang difasilitasi oleh ASDP ini tentu memiliki beragam sarana dan prasarana yang harus disediakan oleh pemerintah dalam hal ini melalui Kementerian Perhubungan, khususnya pada Direktorat Perhubungan laut harus mengoptimalkan kinerja pada penyediaan secara menyeluruh moda transport ini berupa kapal, baik kapal feri, kapal ro-ro dan lain-lain.

Fasilitas transportasi publik ini yang disediakan oleh pemerintah harus digunakan semaksimal mungkin untuk memudahkan mobilitas masyarakat, namun dalam tataran tertentu membutuhkan pengawasan yang optimal agar seluruh fasilitas publik ini digunakan sesuai ketentuan yuridis formal yang ditetapkan oleh pemerintah melalui peraturan perundangan-undangan baik dalam bentuk UU, Kepres, dan lain-lain.

Dalam UU no. Pada tanggal 17 Tahun 2008 terkait dengan kemaritiman, pemerintah mengidentifikasi berbagai isu penting tentang keteraturan dan kepastian hukum kelautan sehingga dapat melindungi dan melayani masyarakat secara nyata dengan baik. Oleh karena itu, dalam UU No. Pada tanggal 17 tahun 2008 tentang navigasi, telah ditetapkan berbagai

aturan penting bagi operasi maritim berbagai jenis kapal untuk menghindari tindakan manusia yang lalai, disengaja atau tidak disengaja. Salah satu hal yang perlu diperhatikan dalam setiap perjalanan adalah keberadaan penumpang ilegal dapat mengancam keselamatan perjalanan jika jumlah penumpang melebihi kapasitas kapal. Menentukan kelayakan pelayaran baik dari segi fasilitas berupa kapal maupun infrastruktur sebagai sumber daya manusia terkait. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008, pelayaran, kapasitas sarana dan prasarana, serta tingkat keamanan dipastikan menjadi prioritas utama untuk menjadikan pelabuhan sebagai pelabuhan unggulan, baik bagi pemerintah pusat, pemerintah daerah maupun pelabuhan. pengelola harus dapat mengoptimalkan kinerja gerbang. Berdasarkan pasal 38 undang-undang nomor. 17 Tahun 2008 tentang Kelautan, Perusahaan Angkutan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang, khususnya angkutan pos, sebagaimana diperjanjikan dalam kontrak pengangkutan. Menurut pasal 38 ayat 2, penumpang ilegal adalah penumpang tanpa bukti yang sah yang dapat digunakan sebagai petunjuk bahwa kehadirannya di kapal adalah sah. Untuk semua alat angkut, khususnya kapal, penumpang harus dapat membuktikan keberadaannya secara hukum, tidak hanya untuk memastikan bahwa namanya tercantum dalam manifes melakukan perjalanan, tetapi juga dalam manifes sebagai dasar untuk lindung nilai dan asuransi. akan dilakukan oleh ASDP sendiri. Itu dasarnya penumpang ilegal akan sangat mempengaruhi keselamatan pelayaran karena setiap pelayaran memiliki kapasitas penumpang dalam jumlah tertentu, sehingga bila jumlah atau bobot penumpang di luar kapasitas yang semestinya maka akan mempengaruhi keselamatan pelayaran karena keberadaan penumpang telah di luar batas maksimum yang ditentukan. Kehadiran penumpang ilegal yang tidak terdaftar namanya dalam data manifest mengakibatkan tidak ditanggung segala risiko yang terjadi

terhadapnya oleh perusahaan asuransi, sehingga kehadiran secara yuridis formal tidak terproteksi bahkan kehadirannya secara langsung telah mengancam keselamatan pelayaran dan juga penumpang resmi (legal memakai jasa suatu kapal). Oleh sebab itu, keberadaan penumpang ilegal ini tidak hanya merugikan perusahaan bahkan telah mengancam jiwa penumpang lain yang secara resmi telah membayar biaya yang ditetapkan, selain itu kehadiran penumpang ilegal ini tergolong mendhalimi penumpang legal yang dilindungi keberadaannya oleh hukum. Berdasarkan pengamatan dan juga interview dengan awak kapal bahwa dalam setiap pelayaran di Pelabuhan Ulee Lheue dan Pelabuhan Balohan pada kapal fery (kapal lambat) sering ditemui keberadaan penumpang ilegal yang diistilahkan dengan penumpang gelap, karena keberadaannya dalam setiap pelayaran secara ilegal dan tidak terdaftar dalam manifest namun pihak stakeholder enggan mengusik keberadaan mereka. Keberadaan penumpang ilegal ini biasanya mereka memiliki kenalan dengan awak kapal atau biasa disebut orang dalam yang memiliki kekuasaan, meskipun tidak memiliki kelengkapan bukti tentang keberadaannya berupa tiket tetap dengan leluasa menggunakan semua fasilitas yang ada dalam kapal. Selain penumpang ilegal tanpa tiket, ternyata dalam perjalanan dari pelabuhan Ulee Lheue – Balohan dan sebaliknya, ada juga penumpang yang memperoleh tiket kereta api dari tempat ilegal yaitu tidak di titik tiket utama. Ulee. Pelabuhan Leue. Sebagian penumpang ilegal ini membeli tiket kereta api melalui calo, yaitu pihak tidak resmi yang menjual tiket kereta api dengan harga loket resmi. Penumpang yang membeli tiket dari calo ini tidak terdaftar dalam pernyataan resmi yang disiapkan oleh pengelola pelabuhan sebagai dokumen resmi perjalanan. telah ditetapkan sebagai keamanan maritim, terutama pada waktu-waktu tertentu yang sangat tinggi. Kasus kecelakaan disebabkan kelebihan kapasitas kapal ini pernah terjadi di Aceh yaitu peristiwa hanyutnya

Kapal Gurita di tanggal 19 Januari 1996 yang telah memakan ratusan nyawa dan menimbulkan dampak kerugian baik secara moril dan materil terhadap masyarakat Aceh dan perusahaan PELNI (Pelayaran Nasional Indonesia).¹

Oleh sebab itu agar memudahkan masyarakat dalam melakukan penyeberangan pelabuhan Ulee Lheue, maka pengelola kapal memberikan fasilitas berupa sewa manfaat dalam bentuk jasa angkutan penumpang. Seperti penjelasan diatas, sewa manfaat ini dilakukan secara tertulis berupa karcis atau tiket masuk dalam kapal sehingga hal ini dikatakan sebagai bentuk perjanjian sewa manfaat dari fasilitas kapal. Islam juga menjelaskan perjanjian yang didasarkan pada pemanfaatan suatu benda, asalkan benda yang diambil tidak dikurangi secara materil, hal itu disebut ijarah. Dengan kata lain, ijarah berarti akad pembagian uang untuk pemindahan hak guna (manfaat) atas harta benda untuk jangka waktu tertentu dengan pembayaran sewa (ujrah), antara perusahaan keuangan sebagai lessor (mu'jir) dan penyewa. (musta'jir) tanpa diikuti dengan tugas. kepemilikan objek.²

Secara konseptual, fiqh dan fuqaha masuk akal hukum, salah satunya adalah akad transaksi ijarah. Para fuqaha setuju bahwa ijarah adalah akad yang disahkan oleh syara', kecuali untuk beberapa ulama, seperti Abu Bakar Al-Asham, Isma'il bin 'Aliyah, Hasan Al-Bashri, Al-Qasyani, Nahrawani dan Ibnu Kisan, mereka tidak membolehkan ijarah karena ijarah adalah jual beli untung, sedangkan untung pada saat itu kontrak tidak dapat dilepaskan. Selama waktu ini, barang yang tidak tersedia pada saat kontrak tidak dapat ditukar.³ Namun pendapat ini telah dibantah oleh Ibnu Rusyd, bahwa meskipun pada saat akad tidak ada manfaat, keajaiban (manfaat) akan

¹ *Ibid.*

² Yadi Janwari, *Lembaga Keuangan Syari'ah*, (Bandung: Remaja Rosdakarya, 2015), hlm. 94

³ Wahbah Zuhaili, *Al-Fiqh Al-Islamy wa Adillatuh, Juz 4*, (Damaskus: Dar Al-Fikr, cet III, 1989), hlm. 730.

terwujud, dan ini adalah sesuatu yang perlu dipertimbangkan dan ditimbang, prompt syara'.⁴

Dilihat dari Ihara melalui objeknya, variabel yang ingin penulis selidiki dari perspektif *ijarah almanafi* dapat dibagi menjadi dua bagian: Ihara ala al Amal dan *Ijarah ala al manafi*.⁵, Risalah ini hanya berfokus pada *ijarah`alamafi`*. Dalam khazanah ekonomi Islam, penggunaan barang sewa disebut *ijârah`ala al-manâfi`*. Dengan kata lain, itu adalah akad yang mengalihkan hak untuk menggunakan produk tanpa mengalihkan kepemilikan berikutnya (kepemilikan/milkiyyah) atas produk tersebut. diri.⁵

Dengan demikian dapat diketahui bahwa piagam yang ditandatangani oleh para pihak dalam piagam angkutan laut secara teoritis merupakan bentuk pelaksanaan akad 'ala al-man'fi' *ijârah*. Oleh karena itu, keamanan, baik dari segi muatan maupun keselamatan, sepenuhnya ditanggung oleh kapal. Berbagai risiko yang muncul tidak dapat dihindari tetapi dapat diprediksi, termasuk membantu dalam penilaian risiko atau memperhatikan risiko yang mungkin timbul di sepanjang jalan, baik itu risiko kesalahan, buatan manusia, alam atau teknis, seperti kebocoran kapal yang menyebabkan air laut. untuk memasuki laut. kapal, badai laut besar, dan sebagainya. Oleh karena itu, kapal menyediakan perlengkapan keselamatan seperti jaket pelampung dan juga selalu mengecek kondisi kapal sebelum meninggalkan tempat berlabuh.⁶

Berdasarkan observasi awal dipelabuhan Ulee Lheue, sistem pengawasan bagi penumpang yang ingin berlayar dengan kapal cepat yaitu

⁴ Muhammad ibnu Rusyd Al-Qurthubi, *Bidayah Al-Mujtahid wa Nihayah AlMuqtashid*, Juz 2, (Damaskus: Dar Al-Fikr, 1989), hlm. 166.

⁵ Al-Hajjir, "Pertanggungans Risiko Pada Rental IMG Banda Aceh Antara Pihak Ren Car Dengan Penyewa Dalam Perspektif Akad Ijarah Bi Al-Manfa'ah", *Skripsi*, (Banda Aceh: Fakultas Syariah dan Hukum Prodi Hukum Ekonomi Syariah, 2018), hlm. 1

⁶ Hasil wawancara dengan Putra, salah satu pegawai Dishub Pada tanggal 7 Juni Di Di pelabuhan Ulhee Lheue Kecamatan Meuraxa, Banda Aceh.

menggunakan scan barcode sedangkan dengan feri masih dilakukan secara manual yaitu dengan pengecekan tiket (karcis) sehingga potensi untuk masuknya penumpang ilegal sangatlah besar. Keselamatan penumpang kapal menjadi terancam dengan adanya penumpang ilegal pada saat pelayaran, Pasalnya, pihak pengelola tidak mengetahui secara pasti jumlah penumpang secara lengkap karena tidak dicantumkan dalam data manifes yang menjadi berita acara resmi jumlah penumpang di atas kapal termasuk kargo lainnya seperti kendaraan bermotor dan barang lainnya. Mengangkut penumpang tanpa dokumen secara ilegal dapat mempengaruhi muatan umum kapal, sehingga jika kapal melebihi kapasitas, dalam cuaca buruk akan sulit untuk mengatasi kelebihan muatan.

Berdasarkan alasan di atas, penulis ingin mempelajari dan memperdalam masalah ini dalam sebuah tulisan ilmiah dengan judul “Pemahaman Konsumen Kapal Tentang Risiko Penumpang Kapal Feri Ilegal Dalam Perspektif Akad *Ijārah ‘Ala Manāfi*”

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan uraian dari latar belakang masalah di atas, maka penulis dapat merumuskan beberapa permasalahan dalam rumusan masalah antara lain:

1. Mengapa sebagian penumpang kapal masih melakukan upaya menjadi penumpang ilegal dalam pelayaran di Pelabuhan Ulee Lheue?
2. Bagaimana pemahaman penumpang kapal tentang risiko yang dihadapinya dalam pelayaran dan sistem proteksi yang diberikan pemerintah?

3. Bagaimana pertanggungjawaban terhadap musibah bagi penumpang kapal feri ilegal dipelabuhan Ulee Lheue dalam perspektif akad *ijārah ‘ala manāfi’*?

C. Tujuan Penelitian

Berdasarkan uraian dari rumusan masalah di atas, maka tujuan dari penelitian ini:

1. Untuk mengetahui alasan sebagian penumpang kapal masih melakukan upaya menjadi penumpang illegal dalam pelayaran di Pelabuhan Ulee Lheue
2. Untuk mengetahui pemahaman penumpang kapal tentang risiko yang dihadapinya dalam pelayaran dan sistem proteksi yang diberikan pemerintah
3. Untuk mengetahui pertanggungjawaban terhadap musibah bagi penumpang kapal feri ilegal dipelabuhan Ulee Lheue dalam perspektif akad *ijārah ‘ala manāfi’*?

D. Penjelasan Istilah

Untuk memudahkan memahami isi penelitian ini, Pertama, penulis akan menjelaskan beberapa istilah penting yang terdapat dalam judul skripsi ini, agar definisinya jelas dan dapat menghindarkan pembaca dari salah paham terhadap maksud dari judul skripsi ini. Istilah-istilah yang akan dijelaskan adalah:

1. Pemahaman Konsumen Kapal

Pemahaman berasal dari kata paham, menurut kamus besar bahasa Indonesia (KBBI) mempunyai arti faham, mengerti, maklum, mengetahui.⁷ Sedangkan pengertian menurut Anas Sudjono adalah kemampuan seseorang

⁷ <https://kbbi.web.id/> diakses Pada tanggal 7 juli 2022, 11:16 WIB

untuk memahami atau memahami sesuatu setelah sesuatu itu diketahui dan diingat. Dengan kata lain, pemahaman adalah tingkat kemampuan berpikir yang lebih tinggi daripada kemampuan mengingat dan mengingat.⁸

Sedangkan Pengertian Konsumen menurut Undang-undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen dalam pasal 1 angka (2) yakni: Konsumen adalah setiap orang pemakai barang dan/jasa yang tersedia dalam masyarakat, baik bagi kepentingan diri sendiri, keluarga, orang lain, maupun makhluk hidup lain dan tidak untuk diperdagangkan.⁹

Adapun makna pemahaman konsumen dalam penelitian ini adalah kemampuan pengguna/ penyewa kapal untuk memahami risiko dari penumpang ilegal kapal feri pelabuhan Ulee Lheue .

2. Penumpang Ilegal

Penumpang ilegal terdiri dari dua kata, yaitu penumpang dan ilegal. Penumpang adalah orang yang melakukan perjalanan atau konsumen kapal, perahu, dll.¹⁰ Istilah lain Penumpang adalah orang yang hanya melakukan perjalanan, baik pesawat udara, kereta api, bus, kapal laut, atau alat transportasi lainnya, tetapi tidak diklasifikasikan sebagai operator atau organisasi transportasi.¹¹

Ilegal dalam kamus hukum diartikan sebagai tidak sah, tidak berdasarkan peraturan perundang-undangan yang berlaku, atau bertentangan dengan hukum. Padahal dalam buku-buku hukum kapitalis, ilegalitas adalah pelanggaran hukum. Makna penumpang ilegal yang penulis maksudkan dalam variabel penelitian ini adalah seorang penumpang yang turun tanpa tiket resmi yang dikeluarkan oleh pengelola pelabuhan sebagai bukti

⁸ Anas Sudjono, *Pengantar Evaluasi Pendidikan*, (Jakarta : PT. Raja Grafindo Pesada, 1996). hlm.50

⁹ Undang-undang No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

¹⁰ <https://kbbi.web.id/> diakses Pada tanggal 2 juni 2022, 11:30 WIB.

¹¹ Sudarsono, *Kamus Hukum Edisi Baru*, Cet. 4, (Jakarta: PT Rineka Cipta, 2005), hlm. 178.

pembayaran yang sah untuk setiap penumpang yang akan menggunakan kapal.

3. Kapal Feri

Menurut Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di perairan, kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis apapun yang digerakkan dengan tenaga mekanik, tenaga mesin, termasuk kendaraan berdaya dukung dinamis¹². Sedangkan menurut KBBI (Kamus Besar Bahasa Indonesia), penyeberangan adalah kapal yang berfungsi sebagai sarana untuk melintasi pulau-pulau secara teratur.¹³

Berdasarkan uraian diatas kapal feri adalah alat transportasi yang digunakan di air yang mengangkut penumpang atau barang yang melayani rute antar pulau.

4. *Ijarah 'Ala Al-Manafi'*

Tergantung pada bahasanya, Ijarah berasal dari kata al-ajru. Ini berarti aliwadu (perubahan), maka ath-thawab atau (hadiah) ajru (hadiah). Pengucapan bahasa Arab al-ijarah berarti upah, sewa, jasa, atau imbalan. Al-ijarah merupakan salah satu bentuk muamara untuk memenuhi kebutuhan hidup manusia sebagai berikut: Penyewaan, pekerjaan dan penjualan jasa hotel.¹⁴ Ijarah `ala al-manafi` adalah bagian dari akad Ijarah yang dilegalkan dengan sumber hukum Syara. Kata ijarah`alamanafi` dibagi menjadi dua kombinasi kata, ijarah dan al-manafi`. Kata Ihara berasal dari kata Al Ajru. Ini berarti al-Iwad, atau kompensasi. Di sisi lain, menurut syara`, "al-ajru" adalah entitas kontrak yang menerima keuntungan sebagai alternatif.¹⁵

¹² Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan.

¹³ <https://kbbi.web.id/> diakses Pada tanggal 2 juni 2022, 16:24 WIB

¹⁴ Nasrun Haroen, *Fiqh Muamalah*, (Jakarta: Gaya Media Pratama, 2000), hlm. 228

¹⁵ Sayyid Sabiq, *Fiqh Sunnah*, (Bandung: AlMa'arif, 1997), hlm. 15.

Akad *ijārah ‘ala manāfi’* adalah sewa menyewa yang bersifat manfaat dalam masa penyewaan terhadap sesuatu barang yang dibolehkan syara’ untuk dipergunakan, contohnya adalah sewa-menyewa rumah, sewa menyewa toko, sewa-menyewa kendaraan, sewa menyewa pakaian, sewa menyewa perhiasan dan lain-lain.¹⁶

E. Kajian Pustaka

Kajian pustaka merupakan salah satu bagian terpenting dari suatu penelitian, ia berfungsi untuk menjelaskan dan kedudukan atau posisi penelitian yang akan dilakukan oleh penulis, kajian pustaka tujuannya adalah untuk mempertahankan subjek yang diteliti dalam penelitian yang sudah dilakukan agar penelitian tersebut tidak terulang kembali. Penelitian ini membahas tentang “Pemahaman Konsumen Kapal Tentang Risiko Penumpang Kapal Feri Ilegal dalam Perspektif Akad *Ijārah ‘Ala Manāfi’*“, berdasarkan pendapat penulis sebelumnya, sangat jarang penelitian yang dikhususkan untuk penumpang kapal feri yang illegal terutama terkait pemahaman konsumen kapal feri terhadap risiko yang dihadapi oleh penumpang ilegal. Skripsi tentang transportasi laut banyak diteliti namun disetiap penelitian tentunya memiliki pembahasan yang berbeda-beda. Penelitian ini, penulis mengkhususkan variabel pada Pemahaman Konsumen Kapal Tentang Risiko Penumpang Kapal Feri Ilegal dalam Perspektif Akad *Ijārah ‘Ala Manāfi’* pada pelabuhan Ulee Lheue Banda Aceh pada cirinya, operasional dan objektivitasnya berbeda dengan penelitian yang lain. Hal ini terlihat oleh kajian pustaka yang akan penulis tulis.

Penelitian terdahulu membahas tentang “*Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Dalam Pengangkutan Kapal Penyeberangan di Kawasan Medan Belawan (Studi Pada Kantor PT Pelni)*” yang ditulis oleh

¹⁶ Wahbah Az-Zuhaili, *Fiqh Islam wa Adillatuhu*, (Jakarta: Gema Insani, 2011), hlm.412.

Lili Wahyuni pada tahun 2017 Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, bertujuan untuk menganalisis perlindungan hukum pada kapal penyeberangan di kawasan Medan Belawan. Penelitian ini menjelaskan tentang bentuk perlindungan hukum terhadap penumpang angkutan laut. Pemilik kapal harus bertanggung jawab penuh untuk memenuhi semua tugas selama pelayaran, termasuk keselamatan penumpang dan kondisi barang. Semua ini menjadi tanggung jawab pemilik kapal sebagai penyedia jasa transportasi. Seluruh konsumen/penumpang kapal yang menggunakan pelayaran laut harus mendapat perlindungan hukum secara penuh, baik dari segi keselamatan penumpang itu sendiri maupun barang bawaannya. Pemilik kapal harus bertanggung jawab atas hak-hak penumpang. Tanggung jawab ini dapat berupa kompensasi atau hukuman.¹⁷

Kemudian skripsi yang ditulis oleh Nazura yang berjudul *“Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut KM. Jelatik Ekspres Oleh PT.Rezeki Arung Samudra Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Pada pelabuhan SEI. Duku di Pekanbaru”* diterbitkan oleh Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim Riau pada tahun 2014. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui proses terjadi adanya penumpang illegal pada pengangkutan di pelabuhan Ulee Lheue dan faktor-faktor penyebabnya. Untuk mengetahui faktor-faktor maraknya praktek penumpang illegal dan apakah yang menjadi kendala responsibilitas manajemen pelabuhan Ulee Lheue dalam memproteksi penumpang gelap

¹⁷ Lili Wahyuni, *“Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Dalam Pengangkutan Kapal Penyeberangan Di Kawasan Medan Belawan (Studi Pada Kantor PT Pelni)”*, Skripsi, (Medan: Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, 2017)

tersebut. Dan untuk mengetahui responsibilitas manajemen pelabuhan Ulee Lheu terhadap penumpang ilegal menurut konsep Sadd Az-Zari'ah.¹⁸

Kemudian penelitian dalam jurnal yang ditulis oleh Nugraha yang berjudul "*Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Tanpa Tiket (Illegal) Dalam Pengangkutan Darat di Indonesia*" diterbitkan oleh bagian Hukum Perdata Fakultas Hukum Universitas Udayana. Pemilik kapal harus bertanggung jawab penuh untuk memenuhi semua tugas selama pelayaran, termasuk keselamatan penumpang dan kondisi barang. Semua ini menjadi tanggung jawab pemilik kapal sebagai penyedia jasa transportasi. Seluruh konsumen/penumpang kapal yang menggunakan pelayaran laut harus mendapat perlindungan hukum secara penuh, baik dari segi keselamatan penumpang itu sendiri maupun barang bawaannya. Pemilik kapal harus bertanggung jawab atas hak-hak penumpang. Tanggung jawab ini dapat berupa kompensasi atau hukuman.¹⁹

Kemudian penelitian dalam skripsi yang ditulis oleh Zaizil Ihza Mahendra "*Sistem Defensif Terhadap Keberadaan Penumpang Ilegal Untuk Keselamatan Pelayaran Dalam Perspektif UUNo. 17 Tahun 2008 Dan Sadd Al-Dzari'ah*" tahun 2020, tujuan dari penelitian ini adalah untuk utu Ulee Lheue-Balohan Daftar manifes pemeriksaan penumpang yang dilakukan oleh Otoritas Pelabuhan Ulee Lheue pada setiap log pengangkutan dan perlindungan penumpang ilegal untuk menemukan risiko yang ditimbulkan oleh keberadaan penumpang ilegal. Menurut UU No. 17 Tahun 2008 dan Sadd Al-Dzari'ah, mengidentifikasi upaya pemangku kepentingan di

¹⁸ Salsya Amalia, "*Responsibilitas Manajemen Pelabuhan Ulee Lheu Dalam Memproteksi Pengangkutan Penumpang Ilegal Menurut Konsep Sadd Az-Zari'ah*" Skripsi, (Banda Aceh: Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh, 2021).

¹⁹ Nugraha, I. W., & Martana, N. A. (2014). *Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Tanpa Tiket (Illegal) Dalam Pengangkutan Darat Di Indonesia*. Kertha Semaya: Journal Ilmu Hukum.

Pelabuhan Ulee Lheue untuk mencegah kehadiran penumpang ilegal di setiap perjalanan.²⁰

Mengacu kepada beberapa referensi yang telah penulis sebutkan diatas, bahwa terdapat kedekatan substansi isi dengan penelitian ini, tetapi berbeda dengan apa yang peneliti tulis. Letak perbedaannya adalah penulis menitikberatkan pada bagaimana pemahaman konsumen kapal terhadap resiko penumpang ilegal yang dapat membahayakan pelayaran Banda Aceh – Sabang. Disamping itu juga perbedaan yang lain adalah peneliti meneliti yang berkaitan tentang akad *ijārah ‘ala manāfi’*.

F. Metodologi Penelitian

Penelitian ilmiah yaitu aktivitas yang dilakukan berdasarkan Realitas didukung oleh data dan fakta serta ilmu yang mendasarinya. Metode penelitian ini membutuhkan data yang lengkap dan objektif yang dapat dijelaskan dengan menggunakan metode penelitian yang benar dalam mengumpulkan dan menganalisis data yang menentukan tujuan dan arah penulisan disiplin ini. Data yang dihasilkan dari metode penelitian membantu untuk membuat risalah ilmiah yang dapat dipahami oleh peneliti.²¹

1. Pendekatan Penelitian

Pendekatan penelitian yang digunakan dalam penyusunan skripsi ini adalah pendekatan *kualitatif*. penelitian kualitatif adalah penelitian yang bermaksud untuk memahami fenomena tentang apa yang dialami oleh subjek penelitian misalnya perilaku, persepsi, motivasi, tindakan, dan lain-

²⁰ Zaizil Ihza Mahendra “*Sistem Defensif Terhadap Keberadaan Penumpang Ilegal Untuk Keselamatan Pelayaran Dalam Perspektif UUNo. 17 Tahun 2008 Dan Sadd Al-Dzari’ah*” Skripsi, (Banda Aceh: Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh, 2021).

²¹ Muhammad Teguh, *Metode Penelitian Ekonomi*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2005), hlm. 7.

lain secara holistic, dan dengan cara deskripsi dalam bentuk kata-kata dan bahasa, pada suatu konteks khusus yang alamiah dan dengan memanfaatkan berbagai metode alamiah. Pendekatan penelitian ini dimaksudkan untuk menjelaskan seperti apa ketentuan hukum bagi penumpang ilegal yang dapat membahayakan pelayaran serta bagaimana hukum mengatur pertanggungjawaban penumpang kapal feri illegal dan perspektifnya dalam akad *ijârah `ala manâfi`*.

2. Jenis Penelitian

Jenis penelitian yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah analisis deskriptif, dan ada dua cara untuk menganalisis dan memecahkan masalah saat ini dan masa depan berdasarkan deskripsi fenomena yang muncul, dilihat, dan didengar dari temuan, berupa data-data terkait diskusi dan buku.²²

Dengan jenis penelitian ini, penulis mencoba menganalisis bagaimana pemahaman konsumen kapal feri terhadap resiko penumpang ilegal terhadap risiko keselamatan dalam pelayaran kapal jalur Ulee Lheue – Balohan, serta upaya yang dilakukan oleh pihak kapal untuk menjaga ketertiban keamanan penumpang dalam setiap pelayaran serta pertanggungjawaban bagi penumpang kapal feri illegal menurut akad *ijârah `ala manâfi`*. Data yang telah dianalisis tersebut dideskripsikan menjadi sebuah laporan penelitian yang jelas dan utuh.

3. Lokasi dan waktu Penelitian

Lokasi penelitian adalah suatu tempat yang ingin diteliti penulis untuk memperoleh data yang diperlukan dalam penulisan karya ilmiah ini. Penelitian ini dilaksanakan di Wilayah Pelabuhan Ulee Lheue kecamatan

²² Muhammad Nazir, *Metode Penelitian*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1998), hlm. 63.

Meuraxa. Alasan penulis memilih lokasi di Pelabuhan Ulee Lheue karena terdapat salah satu pelabuhan penyeberangan di kota Banda Aceh.

4. Teknik Pengumpulan Data

Teknik pengumpulan data merupakan prosedur untuk memperoleh data yang diperlukan. Data yang dikumpulkan harus cukup valid untuk digunakan. Untuk mendapatkan data yang sesuai dengan penelitian ini, maka penulis menggunakan beberapa teknik pengumpulan data, yaitu wawancara (interview) dan observasi.

a) Wawancara (*interview*)

Dalam penelitian ini, Penulis mengambil teknik pengumpulan data dengan wawancara agar data yang diperoleh lebih kongkrit, wawancara atau interview adalah sebuah proses memperoleh keterangan atau pendapat tentang suatu hal yang berhubungan dengan masalah peneliti melalui tanya jawab sambil bertatap muka yang dilakukan oleh dua orang pihak antara pewawancara dengan yang diwawancarai²³ Teknik pengumpulan data melalui wawancara dapat juga dilakukan secara tidak langsung seperti memberi daftar pertanyaan untuk dijawab di kesempatan lain. Penulis melakukan Wawancara secara langsung, yaitu wawancara yang dilakukan penulis terhadap penumpang yang sedang menunggu keberangkatan kapal feri, penumpang yang pernah menaiki kapal feri, pihak petugas kapal feri, dan pihak ASDP dengan cara mendatangi langsung tempat penelitian tersebut dengan demikian sang penulis dapat menanyakan langsung hal-hal yang berkaitan yang akan diteliti lebih detail dan bisa mendapatkan informasi yang lebih banyak. Total narasumber yang diwawancarai yaitu 30 orang di antaranya 18 konsumen kapal

²³ Marzuki Abu Bakar, *Metodologi Penelitian*, (Banda Aceh: tnp, 2013), hlm.57.

feri, 3 orang petugas UPTD pelabuhan kapal feri Ulee Lheue dan 2 orang dari pihak ASDP dan 7 orang narasumber informal.

b) Observasi

Observasi adalah pengamatan dan pengawasan yang dilakukan secara seksama dan sistematis atau proses pencatatan pola perilaku subyek, objek, atau kejadian yang sistematis tanpa adanya pertanyaan atau komunikasi dengan individu individu yang diteliti. Adapun jenis Observasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah Observasi nonparticipant, yaitu observer tidak terlibat dalam kegiatan atau peristiwa yang dilakukan oleh orang yang diobservasi atau objek Observasi. hanya saja peneliti melakukan pengamatan terhadap kebenaran data yang didapatkan dari hasil wawancara dengan pihak petugas pelabuhan Ulee Lheue dan penumpang kapal feri.

5. Instrumen Pengumpulan Data

Instrumen pengumpulan data merupakan alat untuk mendapatkan data empiris secara efektif dan efisien.²⁴ Instrumen pengumpulan data dilakukan dengan berbagai cara diantaranya dengan cara wawancara, menggunakan Handphone, alat tulis, kertas dan perekam suara untuk mencatat dan merekam hasil wawancara dengan para informan serta data keterangan yang berkaitan dengan topik pembahasan.

6. Langkah-langkah Analisis Data

. Setelah peneliti mengumpulkan data penelitian, langkah-langkahnya Hal selanjutnya yang dapat peneliti lakukan adalah mencari cara bagaimana menganalisis data yang dihasilkan. Langkah-langkah yang penulis lakukan dalam artikel ini dimulai dengan menjelaskan dasar permasalahan atau

²⁴ Supardi, *Metodologi Penelitian Ekonomi dan Bisnis* (Yogyakarta: UII Press, 2005), hlm. 141.

konteks awal dalam kaitannya dengan pemahaman konsumen kapal terhadap risiko penumpang feri ilegal dalam akad 'Ala Manāfi' Ijārah. Selanjutnya, mengidentifikasi topik dan tujuan pembahasan, kemudian mengidentifikasi metodologi penelitian, jenis penelitian, teknik pengumpulan data, alat penelitian, dan langkah analisis data yang digunakan dalam penelitian ini.

G. Sistematika Penulisan

Untuk memudahkan pemahaman, artikel ini akan menjelaskan Secara kolektif dan sistematis, item-item tersebut akan diuraikan sebagai berikut: Bab pertama merupakan pendahuluan yang meliputi pokok permasalahan, rumusan masalah, tujuan penelitian, kepentingan penelitian, metode penelitian (termasuk pendekatan penelitian, jenis penelitian, sumber, dll) data, teknik pengumpulan data, objektivitas dan validitas data, analisis data teknik) dan sistematisasi tulisan.

Bab dua merupakan pembahasan teoritis yang menjelaskan konsep akad *ijārah 'ala manāfi'* dalam fiqh muamalah. Dalam bab ini juga dipaparkan tentang pengertian dan dasar hukum *ijarah ala al-manafi'*, rukun dan syarat syarat *ijārah 'ala al-manāfi'*, Pendapat Fuqaha tentang akad *ijārah 'ala manāfi'*, bentuk-bentuk penggunaan akad *ijārah 'ala manāfi'*, dan konsekuensi penggunaan akad *ijārah 'ala manāfi'* terhadap para pihak.

Bab tiga penulis akan menguraikan hasil penelitian tentang pemahaman masyarakat pengguna jasa kapal di pelabuhan Ulee Lheue tentang penumpang ilegal dan konsekuensinya, dengan meliputi identifikasi penumpang kapal ilegal dalam pelayaran di pelabuhan Ulee Lheue, pemahaman penumpang kapal tentang risiko yang dihadapinya dalam pelayaran dan sistem proteksi yang diberikan pemerintah, dan

pertanggungjawaban terhadap musibah bagi penumpang kapal feri ilegal dipelabuhan Ulee Lheue dalam perspektif akad *ijārah ‘ala manāfi*'.

Bab merupakan kesimpulan dari seluruh pembahasan penelitian, termasuk semua pembahasan dan kesimpulan dari masalah serta saran yang berkaitan dengan masalah yang dibahas.



BAB DUA KONSEP AKAD *IJĀRAH ‘ALA MANĀFI’* DALAM FIQH MUAMALAH

A. Pengertian Akad *Ijārah ‘Ala Manāfi’*

Ijarah secara bahasa berarti “upah” dan “memberi pekerjaan” yang diberikan kepada seseorang yang telah melakukan pekerjaan sebagai balasan atas pekerjaannya. Kemudian kata ini dikenal sebagai istilah suatu akad. Menurut Sayyid Sabiq, *ijarah* merupakan salah satu akad yang dapat mengambil manfaat dengan jalan penggantian.¹ Menurut syara` *ijarah* merupakan suatu akad yang memberikan suatu manfaat berkompensasi dengan syarat-syarat tertentu. Ulama Hanafi mendefinisikan Ihara sebagai kontrak yang mencakup kepemilikan kepentingan tertentu dari suatu objek dengan imbalan sejumlah pembayaran yang disepakati.²

Berdasarkan definisi di atas dapat diartikan bahwa sewa menyewa itu merupakan pengambilan manfaat sesuatu benda, maka dari itu kadar dari benda yang disewa Mungkin tidak ada yang kurang, yaitu hanya terjadinya peristiwa persewaan, kegunaan benda yang disewa seperti mobil dan rumah, dan kegunaan pekerjaan seperti alat musik. Bahkan merupakan bentuk pekerjaan pribadi layaknya seorang pekerja.³

Di sisi lain, menurut mayoritas ahli hukum Islam, ini berarti bahwa ihara adalah menjual keuntungan, dan itu adalah keuntungan, bukan tujuan, yang dapat dipinjam. Yang lain menafsirkan Ihara sebagai jasa jual beli (upah), yang merupakan utilitas tenaga kerja manusia, sementara yang lain

¹ Sayyid Sabiq, *Fiqh al-Sunnah, Jilid 3*, (Bandung: Al-Ma`arif, 1997), hlm. 15.

² Helmi Karim, *Fiqh Mu`amalah*, (Bandung: Al-Ma`arif, 1997), hlm. 73.

³ Chairuman Pasaribu dan Suhrawardi K. Lubis, *Hukum Perjanjian Dalam Islam*, (Jakarta : Rajawali Pers, 2010) hlm.52.

menerjemahkan sewa, utilitas barang. Oleh karena itu, dalam hal ini Ijarah dibagi menjadi dua bagian. Yaitu, Ijarah untuk jasa dan Ijarah untuk benda.

Ijārah'alamafi' jika diartikan secara keseluruhan adalah pemakai sewa yang mengalihkan hasil (keuntungan) barang dan jasa melalui pembayaran sewa/upah dan kemudian tanpa mengalihkan kepemilikan barang. Misalnya, leasing pengiriman laut. Dari beberapa definisi di atas, Ijarah'ala Manafi' adalah akad yang dibuat oleh satu orang atau lebih untuk menggunakan atau menggunakan sesuatu yang melibatkan pertukaran atau pembayaran sejumlah tertentu dalam jangka waktu tertentu.⁴ Jadi, dari beberapa pengertian di atas dapat dipahami bahwa *ijarah* adalah menukar sesuatu dengan ada imbalannya atau didefinisikan pula sebagai menjual manfaat dan upah-mengupah adalah menjual tenaga atau kekuatan dalam waktu tertentu melalui pembayaran sewa atau imbalan jasa.

Dalam fatwa Dewan Syari'ah Nasional (DSN), Ijarah diartikan sebagai akad pemindahan hak unjuk (hak pakai) atas suatu barang atau jasa dalam waktu dan jangka waktu tertentu tanpa membayar sewa atau upah. Ikuti transfer kepemilikan ke produk itu sendiri.⁵

Menurut fatwa DSN-MUI No.09/DSN-MUI/IV/2000 menetapkan mengenai ketentuan *ijarah* sebagai berikut.⁶

- a. Tujuan ijarah adalah kemaslahatan menggunakan barang dan jasa.
- b. Barang atau jasa harus bernilai dan dapat ditegakkan secara kontraktual.

⁴ Ibnu Qudamah, Al-Mughniy, *Jilid V, (ter. Amir Hamzah)*, (Bandung: Toha Putra), hlm.399

⁵ Adiwarmanto A, Karim, *Bank Islam: Analisis Fiqh dan Keuangan*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007), hlm.86

⁶ Fatwa DSN NO.09/DSN-MUI/IV/2000 Tentang Pembiayaan Ijarah. Lihat dalam Himpunan Fatwa DSN untuk Lembaga Keuangan Syariah, Edisi Pertama, DSN-MUI, BI, 2001, hlm. 3.

- c. Penggunaan barang atau jasa harus legal (tidak dilarang). Jadi kemampuan untuk menghasilkan keuntungan harus asli dan sesuai dengan Syariah.
- d. Kegunaan suatu produk atau layanan perlu diidentifikasi secara khusus dengan cara menghilangkan ambiguitas yang mengarah pada konflik.
- e. Spesifikasi kinerja harus dinyatakan dengan jelas, termasuk kerangka waktu. Juga dikenal sebagai spesifikasi atau identifikasi fisik.
- f. Sewa atau upah disepakati dalam kontrak dan harus dibayarkan oleh penyewa/pengguna jasa kepada pemilik/penyedia jasa sebagai pembayaran atas jasa atau jasa tersebut.
- g. Sewa dan upah dapat dibayar dalam bentuk jenis layanan yang sama (layanan lain) sebagai kontrak. Saya. Fleksibilitas dalam menetapkan sewa dan upah dapat ditentukan dari segi waktu, tempat dan jarak.

B. Dasar Hukum Akad *Ijārah ‘Ala Manāfi’*

Dasar hukum akad ihara ini adalah diperbolehkan untuk melaksanakan akad ihara untuk kepentingan yang diperbolehkan dan tidak mungkin untuk melaksanakan akad ihara untuk kepentingan yang dilarang karena kepentingan yang dilarang, artinya tidak diperbolehkan. Sebagai mayat dan darah. Hal ini didasarkan pada konsensus ilmiah. Alasan paling umum bagi para ulama untuk mengizinkan Ihara adalah:

1. Dalil Al-Quran

- a. Surah At-Talaq ayat 6

Dasar hukum dalam Al-Quran yang menerangkan tentang *ijarah* terdapat dalam surat At-Talaq (65) ayat 6, Allah swt. berfirman:

أُولَاتٍ كُنَّ وَإِنْ عَلَيْهِنَّ لِنُصِيَّتُهُمْ تُضَارُّوهُنَّ وَلَا وُجْدِكُمْ مِّنْ سَكَنتُمْ حَيْثُ مِنْ أَسْكِنُوهُنَّ
بَيْنَكُمْ وَأَتَمَّرُوا أَجُورَهُنَّ فَاتَّوَهُنَّ لَكُمْ أَرْضَعْنَ فَإِنْ حَمَلَهُنَّ يَضَعْنَ حَتَّىٰ عَلَيْهِنَّ فَأَنْفِقُوا حَمْلَ
أُخْرَىٰ لَهُ فَسَتَرْضِعُ تَعَاسَرْتُمْ وَإِنْ بِمَعْرُوفٍ

Artinya: “Tempatkanlah mereka (para istri) di mana kamu bertempat tinggal menurut kemampuanmu dan janganlah kamu menyusahkan mereka untuk menyempitkan (hati) mereka. Dan jika mereka (istri-istri yang sudah di talaq) itu sedang hamil, maka berikanlah kepada mereka itu nafkahnya hingga mereka bersalin, kemudian jika mereka menyusukan (anak-anak)mu untukmu maka berikanlah kepada mereka upahnya; dan musyawarahkanlah di antara kamu (segala sesuatu), dengan baik; dan jika kamu menemui kesulitan maka perempuan lain boleh menyusukan (anak itu) untuknya”. (QS. At-Talaq : 6).⁷

b. Surah Al-Baqarah ayat 233

الْمَوْلُودِ وَعَلَىٰ الرَّضَاعَةِ يَنبَغُ أَنْ أَرَادَ لِمَنْ كَامِلِينَ حَوْلِينَ أَوْلَادَهُنَّ يَرْضَعْنَ وَأُولَادَتْ
وَلَا بَوْلِدَهَا وَوَلَدَةٌ تُضَارُّ لَا وَسُعْمَهَا إِلَّا نَفْسٌ تُكَلِّفُ لَا بِالْمَعْرُوفِ وَكَسَوْتُهُنَّ رِزْقُهُنَّ لَهُ.
وَتَشَاوَرُ مِنْهُمَا تَرَضٍ عَنِ فَصَالًا أَرَادَا فَإِنْ ذَلِكَ مِثْلُ الْوَارِثِ وَعَلَىٰ بَوْلِدِهِ لَهُ مَوْلُودٌ
سَلَّمْتُمْ إِذَا عَلَيْكُمْ جُنَاحٌ فَلَا أَوْلَادَكُمْ تَسْتَرْضِعُوا أَنْ أَرَدْتُمْ وَإِنْ عَلَيْهِمَا جُنَاحٌ فَلَا
بَصِيرٌ تَعْمَلُونَ بِمَا اللَّهُ أَنْ وَأَعْلَمُوا اللَّهَ وَاتَّقُوا بِالْمَعْرُوفِ ءَأَنْتُمْ مَا

Artinya: “Para ibu hendaklah menyusukan anak-anaknya selama dua tahun penuh, yaitu bagi yang ingin menyempurnakan penyusuan. Dan kewajiban ayah memberi makan dan pakaian kepada para ibu dengan cara yang ma'ruf. Seseorang tidak dibebani melainkan menurut kadar kesanggupannya. Janganlah seorang ibu menderita kesengsaraan karena anaknya dan seorang ayah karena anaknya, dan warispun berkewajiban demikian. Apabila keduanya ingin menyapih (sebelum dua tahun) dengan kerelaan keduanya, maka tidak ada dosa atas keduanya. Dan jika kamu ingin anakmu disusukan oleh orang lain,

⁷ Departemen Agama RI, *Mushaf Al-Qur'an Terjemah*, (Jakarta: Al Huda, 2002), Juz 28, hlm. 560

maka tidak ada dosa bagimu bila kamu memberikan pembayaran menurut yang patut. Bertaqwalah kamu kepada Allah dan ketahuilah bahwa Allah Maha Melihat apa yang kamu kerjakan. (QS.Al-Baqarah : 233)

c. Al-Qashash: 26

Allah SWT juga berfirman dalam surat Al-Qashash ayat 26

الْأَمِينُ الْقَوِيُّ اسْتَجَرْتَ مِنْ خَيْرٍ إِنَّ اسْتَجْرَهُ يَأْتِ إِحْدَهُمَا قَالَتْ

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-Qashash : 26)

Dalam tafsir Ibnu Katsir menjelaskan maksud ayat tersebut bahwasanya Orang tua itu meminta Musa untuk merawat sapi itu selama delapan tahun, dan sebagai imbalannya Musa menikahi salah satu anaknya. Jika dia menambahkan dua tahun lagi kerja sukarela, itu menguntungkan. Jika tidak, 8 tahun sudah cukup.

2. Dalil Sunnah Nabi Muhammad SAW

Hadits diriwayatkan oleh Ibnu Majah yang berbunyi sebagai berikut:

عَنْ ابْنِ عُمَرَ رَضِيَ اللَّهُ عَنْهُمَا قَالَ: قَالَ رَسُولُ اللَّهِ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ:
أَعْطُوا الْأَجِيرَ أَجْرَهُ قَبْلَ أَنْ يَجِفَّ عَرْقُهُ (رواه ابن ماجه)

Artinya : Dari Ibnu ‘umar r.a. ia berkata : Rasulullah saw. bersabda “Berikanlah kepada tenaga kerja itu upahnya sebelum keringatnya kering”. (HR. Ibnu Majah).⁸

⁸ Muhammad bin Isma`il Al-Kahlani, *Subul As-Salam, Juz 3, Maktabah Musthafa AlBabiy Al-Halabiy*, (Mesir, cet, IV, 1960), hlm, 81.

Hadits riwayat Abdullah ibn Abbas yang berbunyi sebagai berikut:

عَنْ ابْنِ عَبَّاسٍ رَضِيَ اللَّهُ عَنْهُمَا قَالَ: اِحْتَجَمَ النَّبِيُّ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ وَأَعْطَى الْحُجَّامَ أَجْرَهُ (رواه البخاري)

Artinya : “Diriwayatkan dari Ibnu Abbas ra. Bahwasanya Rasulullah SAW pernah berbekam, lalu beliau membayar upahnya kepada orang yang membekamnya”. (HR. Bukhari)⁹

3. Dalil Ijma`

Saat itu, seorang teman Muslim setuju untuk mengizinkan Perjanjian Ihara. Hal ini didasarkan pada kebutuhan masyarakat untuk kepentingan ihara dan kebutuhan masyarakat akan kebutuhan yang sebenarnya. Selama akad jual beli barang diperbolehkan, maka akad ihara yang menguntungkan juga harus diperbolehkan.¹⁰

Menjadi salah satu kontrak gotong royong, tidak hanya bermanfaat bagi orang-orang di sekitar Anda, tetapi beberapa orang sangat membutuhkannya. Dalam kenyataan sehari-hari, ada orang kaya yang memiliki kios bisnis. Seseorang yang tidak memiliki lapak untuk berdagang dengan izin ihara (sewa) menempati lapak yang sudah tidak digunakan oleh orang lain dalam jangka waktu tertentu dengan membayar biaya sewa yang disepakati bersama. . Beli stan yang mereka perdagangkan.¹¹

Dari ayat-ayat Al-Quran dan beberapa hadis Nabi SAW tersebut jelaslah bahwa akad *ijarah* atau sewa-menyewa hukumnya dibolehkan, karena memang akad tersebut dibutuhkan oleh masyarakat. Mengenai bagaimana mencapai akad Ijarah "Alamanafi", madzhab Hanafi dan Malikiyah mengklaim bahwa hal itu akan tercapai secara bertahap setelah

⁹ Abdullah Muhammad bin Ismail bin Ibrahim bin al-Mughirah al-Ja'fai, *Shahih Bukhori, Juz VIII*, (Beirut: Maktabah Syamilah Isdaar, 2004), hlm. 11.

¹⁰ Wahbah Az Zuhaili, *Fiqh Islam Wa Adillatuhu jilid 5*, (Jakarta: Gema Insani, 2007), hlm. 386.

¹¹ Hendi Suhendi, *Fiqh Muamalah*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2010), hlm. 116.

subjek akad, munculnya dan adanya keuntungan. Hal ini karena manfaat tersebut terjadi atau dikonsumsi secara bertahap. Sedangkan menurut ulama Syafiya dan Hanabira, hukum ihara cepat tercapai pada saat akad. Era Ihara diyakini ada secara hukum seolah-olah itu adalah benda nyata.¹²

Para ahli hukum mengatakan bahwa Ihara adalah perjanjian yang diberikan oleh Shala, kecuali para ulama seperti Abu Bakar al-Asamu, Ismail bin Ariya, Hasan al-Bashri, Al-Kashani, Narawani, dan Ibnu Xan, saya menerima. Ijarah tidak diperbolehkan karena Ijarah adalah jual beli manfaat dan manfaat tersebut tidak dapat diserahkan pada saat akad. Setelah beberapa saat, Anda secara bertahap akan menikmati manfaatnya. Di sisi lain, Anda tidak boleh memperdagangkan apa pun yang tidak ada pada saat kontrak. Karena Ihara adalah kontrak eksploitasi, properti sewaan siap untuk dieksploitasi dalam pekerjaan seperti menyewa rumah kos. Tidak ada penyebutan atau keputusan yang diperlukan mengenai pola penggunaan properti sewaan.

C. Rukun Dan Syarat Akad *Ijârah`Ala Manâfi`*

Pilar adalah pilar yang harus dipenuhi agar pekerjaan dapat efektif. Pilar adalah apa yang harus dilakukan dalam kinerja pekerjaan dan ibadah. Rukun adalah suatu komunitas atau landasan untuk melakukan sesuatu yang menentukan efektifitas bekerja atau beribadah. Rukun adalah unsur-unsur yang membentuk sesuatu, sehingga sesuatu itu terwujud karena adanya unsur-unsur tersebut yang membentuknya. Adapun yang menjadi rukun *ijarah* menurut Hanafiah, hanya satu, yaitu ijab dan qabul dengan lafaz *ijarah* atau *isti`jar*, yakni pernyataan dari orang yang menyewa dan menyewakan. Sedangkah menurut jumhur ulama, rukun *ijarah* itu ada empat, yaitu :

¹² Wahbah Az Zuhaili. *Fiqh Islam Wa Adillatuhu*, jilid 5, (Jakarta: Gema Insani, 2007), hlm. 412

1. *Aqid* (orang yang akad)

Aqid adalah orang yang melakukan perjanjian/transaksi, yaitu mu`jir (orang yang menyewakan) dan musta`jir (orang yang menyewa).

2. *Shighat*, (ijab dan qabul)

Sigha merupakan pernyataan yang menunjukkan adanya kerelaan atau kesepakatan kedua belah pihak yang melakukan kontrak atau transaksi sewa-menyewa.¹³

3. *Ujrah* (uang sewa atau upah)

Memberi imbalan berupa uang sewa atau upah sebagai bayaran kepada seseorang yang telah mengerjakan suatu pekerjaan tertentu dan bayaran itu diberikan menurut perjanjian yang telah disepakati bersama.¹⁴

4. Manfaat

Baik manfaat dari suatu barang yang disewa atau jasa dan tenaga dari orang yang bekerja.¹⁵

Adapun menurut Kompilasi Hukum Ekonomi Syariah (KHES) memberi ketentuan tentang benda *ijarah* dalam pasal 274 sebagai berikut:¹⁶

1. Benda yang menjadi objek *ijarah* harus benda yang halal atau mubah.

¹³Dimyauddin Djuwaini, *Pengantar Fiqih Muamalah*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010), hlm. 51.

¹⁴ Labib Mz, *Etika Bisnis Dalam Islam*, (Surabaya: Bintang Usaha Jaya, 2006), hlm. 43.

¹⁵ Alauddin Al-kasani, *Badai` Ash-Shanai` Tartib Asy-Syarai`, Juz 4, CD Room, Alfiqh A`la Al-Madzahib Al-Arba`ah, Silsilah Al-`Ilm An-Nafi`, Seri 9. Al-Ishdar Al-Awwal, 1426 H*, hlm. 16.

¹⁶ Abdul Mughits, *Kompilasi Hukum Ekonomi Syariah (KHES)*, (Bandung: Fokus Media, 2010), hlm. 60.

2. Benda yang di *ijarahkan* harus digunakan untuk hal-hal yang dibenarkan
3. Setiap benda yang dapat dijadikan objek jual beli dapat dijadikan objek *ijarah*.

Agar transaksi *ijarah* itu dianggap sah, maka ada beberapa syarat-syarat *ijarah* yang sebagaimana halnya dalam akad jual beli yaitu:

1. Syarat Terjadinya Akad (Syarat In`iqad)

Syarat terjadinya akad (syarat in`iqad) berkaitan dengan `aqid, Kedua belah pihak yang memenuhi akad harus memiliki kemampuan yaitu rasional menurut Hanafiah dan remaja menurut Syafiya dan Hanabira. Oleh karena itu, jika pelaku (mu`jir dan musta`jir) gila atau di bawah umur, maka akad *ijarah* menjadi batal. Menurut Malikis, baligh adalah syarat bertahan hidup, sedangkan Tamizu adalah syarat jual beli (nafadz). Oleh karena itu, jika anak Motheryiz meminjamkan dirinya atau hartanya (sebagai pekerja), hukum kontrak berlaku, tetapi ia harus menunggu izin walinya untuk melanjutkan.

2. Syarat Kelangsungan Akad (Nafadz)

Kelangsungan akad ihara (nafadz) membutuhkan pelaksanaan hak milik atau wilayah (kekuasaan). Jika pidana (`aqid) tidak memiliki kepemilikan atau kekuasaan (wilayah). Dalam hal akad yang dibuat oleh Fudhuli, akad tersebut tidak dapat dilaksanakan dan menurut Hanafiah dan Malikiyah, status mauquf (ditangguhkan) adalah menunggu persetujuan dari pemilik benda tersebut. Namun menurut Syafi'iyah dan Hanabilah, hukumnya tidak sah, seperti halnya jual beli.

3. Syarat sahnya *ijarah*

Untuk sahnya *ijarah* harus dipenuhi beberapa syarat yang berkaitan dengan *`aqid* (pelaku), *mau`qud `alaih* (objek), sewa atau upah (*ujrah*) dan akadnya sendiri. Syarat-syarat tersebut adalah sebagai berikut:¹⁷

- a) Persetujuan kedua belah pihak, sama seperti dalam jual beli. Allah SWT berfirman dalam surat An-Nisa ayat 29:

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

Artinya: “Hai orang-orang yang beriman, janganlah kamu saling memakan harta sesamamu dengan jalan yang batil, kecuali dengan jalan perniagaan yang berlaku dengan suka sama suka di antara kamu. Dan janganlah kamu membunuh dirimu; sesungguhnya Allah adalah Maha Penyayang kepadamu”. (QS. An-Nisa : 29)

- b) Hendaknya objek akad (manfaat) diketahui sifatnya guna menghindari perselisihan di kemudian hari. Jika objek akad tidak jelas dan menyebabkan perselisihan, maka akadnya tidak sah karena ketidakjelasan menghalangi penyerahan dan penerimaan sehingga tidak tercapai maksud akad tersebut. Kejelasan objek akad (manfaat) terwujud dengan jelasnya tempat manfaat, masa waktu dan kejelasan objek kerja dalam penyewaan para pekerja.

Disamping rukun dan syarat yang telah dijelaskan di atas, *ijārah ‘ala manāfi’* juga mempunyai syarat-syarat apabila syaratnya tidak terpenuhi maka *ijārah ‘ala manāfi’* menjadi tidak sah. Syarat tersebut yaitu:¹⁸

- a) Objek sewa-menyewa harus jelas dan transparan.

¹⁷ M. Ali Hasan, *Berbagai Macam Transaksi dalam Islam*, (Jakarta: PT Grafindo Persada, 2003), hlm. 321-322.

¹⁸ Wahbah Az Zuhaili, *Fiqh Islam Wa Adillatuhu*, jilid 5, (Jakarta: Gema Insani, 2007), hlm. 390.

Disewakan, produk (jenis, kualitas, Rate) dan lessor harus menyaksikan dan memilih sendiri Barang sewaan. Juga harus dijelaskan bahwa masa sewa adalah dari awal sampai akhir masa sewa. Besaran sewa untuk penggunaan sewa tersebut bukan merupakan kesepakatan karena perlu diketahui dengan jelas oleh kedua belah pihak. Dan tata cara pembayaran harus jelas dengan kesepakatan kedua belah pihak.

- b) Objek *ijarah* dapat dimanfaatkan kegunaannya menurut kriteria, realita dan syara`.

Beberapa ulama hukum Islam yang memberlakukan persyaratan ini Mereka percaya bahwa tidak diperbolehkan untuk menyewa produk yang tidak dapat dibagi sepenuhnya. Ini karena kegunaannya tidak bisa dinilai. Pendapat ini adalah pendapat dari Sekolah Abu Honeyfa. Namun, sebagian besar ulama (mayoritas ulama Fiqh) menyatakan bahwa adopsi item yang tidak dapat sepenuhnya dibagi, apakah itu integritas asli atau tidak, mutlak diperbolehkan. Barang dagangan yang tidak lengkap juga tersedia dan akan dikirimkan melalui latihan atau persiapan untuk aplikasi tertentu, sebagaimana diizinkan untuk dijual. Transaksi sewa menyewa itu sendiri merupakan salah satu dari dua jenis transaksi jual beli, dan jika kegunaan barang tersebut masih belum diketahui, maka transaksi sewa menyewa tersebut menjadi tidak sah.

- c) Objek *ijarah* dapat diserahkan dan dipergunakan secara langsung dan tidak cacat.

Ulama fiqh sepakat bahwa ini tidak diperbolehkan Serahkan dan sewa sesuatu yang tidak bisa digunakan Langsung dari penyewa. Misalnya, jika seseorang menyewa mobil Kemudian mobil segera mengizinkannya untuk menerima kunci Sudah digunakan. Jika mobil

masih berada di tangan orang lain, akad ihara tidak berlaku sampai mobil diambil alih dan digunakan oleh penyewa kedua. Jika rem rusak dan AC dimatikan, lessor juga akan rusak. Dalam kasus seperti itu, ulama fiqh sepakat bahwa penyewa dapat memilih untuk melanjutkan atau mengakhiri kontrak.

- d) Objek *ijarah* adalah hal yang mubah bukan diharamkan .

Dalam kasus maksiat, perjanjian sewa tidak berlaku karena Anda harus meninggalkan maksiat. Siapa pun yang mempekerjakan seseorang untuk membunuh seseorang, menjual alkohol, menggunakannya untuk perjudian, atau menyewakan rumah kepada seseorang yang telah beralih ke gereja dianggap sebagai Ihara (kerusakan) yang menenteramkan. Demikian pula upah peramal dan penghitung, dan segala hadiah yang berhubungan dengan meramal dan menghitung, menggantikan upah terlarang yang mereka berikan dan dikategorikan, sehingga mengkonsumsi uang rakyat secara cuma-cuma. Puasa dan shalat Ihara juga tidak sah karena melibatkan Falduain yang harus dilakukan oleh yang wajib.

- e) Objek *ijarah* merupakan sesuatu yang bisa disewakan.

Kayu yang digunakan oleh penyewa sebagai handuk pengering cucian tidak dapat disewa karena tidak dimaksudkan untuk mengeringkan cucian.

- f) Objek *ijarah* harus diketahui secara sempurna.

Jika layanan kontrak tidak pasti, kontrak akan batal. Anda dapat mengklarifikasi hibah dengan menjelaskan jenis hibah dan menjelaskannya dalam bentuk hibah di tangan penyewa. Imam Syafii telah memberikan syarat-syarat yang tegas dalam masalah penentuan masa sewa dengan cara ini.

D. Pendapat Fuqaha tentang Akad *Ijārah ‘Ala Manāfi*

Para ulama berbeda pendapat tentang masalah kontrak Ihara. Seperti yang telah dijelaskan sebelumnya, kontrak Ihara adalah penjualan hak istimewa. Mayoritas ahli Fikufu tidak mengizinkan pohon disewakan untuk menghasilkan buah, karena buah adalah komoditas, sedangkan Ihara menjual keuntungan daripada komoditas. Oleh karena itu, setiap barang yang digunakan disertai dengan jumlah barang dagangan tertentu, ijarah diperbolehkan, jika tidak maka tidak.¹⁹

Di sisi lain, menurut Ibnu Kaiim, pohon bisa dijadikan sasaran Ihara. Ibnu Kaiim berkata: “Konsep yang digunakan oleh Fukaha adalah bahwa yang dapat dijadikan objek ijarah adalah keuntungan, bukan komoditas. Jika objeknya adalah komoditas, ini adalah konsep yang salah. Ini Alcolan, Sunnah, Ijma, Atau karena Qiyas yang benar tidak memiliki bukti itu, tetapi sumber hukum sebenarnya menunjukkan bahwa munculnya barang dagangan secara bertahap masih disertai dengan barang dagangan utama, yang dihitung sebagai keuntungan. Seperti buah-buahan di pohon, susu dari hewan, dan air dari sumur. Oleh karena itu, Konvensi Wakufu menyamakan komoditas dan manfaat serta mengizinkan penggunaan ternak dalam susu. Demikian pula, di bawah Perjanjian Tabal, barang dan manfaat adalah sama, seperti Perjanjian Aria menggunakan barang untuk mengembalikannya, Perjanjian Muniha memberi susu sapi dan kemudian mengembalikannya, dan kontrak Cardo untuk meminjamkan Dyram. Kemudian kembalikan, demikian pula halnya dengan akad ihara, kadang berbentuk akad pelaksanaan, kadang berbentuk akad barang yang berangsur-angsur tercipta dan muncul, tetapi barang pokoknya tetap ada. genangan air, seperti susu dari perawat. Tampaknya menjadi keuntungan karena artikel ini secara bertahap tumbuh dalam bentuk artikel tiga dimensi. Kaitan antara keduanya

¹⁹ *Ibid.*, hlm.388.

adalah tercapainya tujuan akad secara bertahap, baik dari segi barang maupun keuntungan..²⁰

Para ahli hukum menjelaskan makna ihara dalam beberapa kitab. Mazhab Hanafi mengatakan Ihara adalah kontrak untuk mendapatkan keuntungan.²¹

ضِ بَعْوِ فِعِ الْمَا عَلَى عَقْدٌ

Artinya: “Akad atas suatu kemanfaatan dengan pengganti.”

Mazhab Hanafi percaya bahwa Ihara adalah kontrak untuk keuntungan yang diberikan di bawah Shala, dan keberadaan "Iwad" diketahui secara bertahap meningkatkan tingkat keuntungan di beberapa titik.²² Menurut mazhab Hanafi, ihara dapat dipahami sebagai kontrak untuk menggunakan benda dalam jangka waktu yang ditentukan oleh pemilik benda sebagai Iwad dengan jumlah yang disepakati antara penyewa dan pemilik.

Syafi'iyah mendefinisikan Ijarah sebagai transaksi untuk tujuan keuntungan yang Muba dan dapat digunakan untuk imbalan tertentu. Syafi'iyah melarang penangguhan Ijarah dan larangan jual beli produk kemasan yang akan datang, kecuali penangguhan Ijarah bagi tanggungan. Pendapat ulama Syafi'iyah yang paling benar tentang pelecehan barang adalah memperkenankan pemilik untuk memperpanjang masa sewa dari peminjam barang sebelum berakhirnya akad, karena kedua masa sewa termasuk satu pembayaran.²³

مَعْلُومٌ ضِ بَعْوِ حَةِ بَا وَإِلَّا لِلْبَدْلِ بِلَةِ قَا حَةِ مَبَا مَعْلُومَةٍ مَفْصُودَةٍ فَعَةٍ مَنْ عَلَى عَقْدٌ

Artinya: “Akad suatu kemanfaatan yang mengandung maksud tertentu

²⁰ *Ibid.*, hlm. 321-322.

²¹ Al-Kasani, *al-Bada`I al-Shana`I*, Jilid IV, (Beirut: Dar al-Fikr, 1984), hlm.174.

²² Abdurrahman al-Jaziry, *Kitab Fiqh `ala al-azhib al-Arba`ah*, Jilid III, (Beirut: Daral-Fikr, 1982), hlm.98.

²³ Asy-Syarbani al-Khathib, *Mughnial-Muhtaj*, Jilid II (Beirut: Dar al-Fikr, 1978), hlm.233.

dan mubah, serta menerima pengganti tertentu”.

Ulama Al-Malikiyah mendefinisikan ihara sebagai pemberian hak milik untuk kepentingan sesuatu yang ditoleransi selama jangka waktu tertentu dengan imbalan. Definisi ini sama dengan definisi yang diberikan oleh para ulama Hanbali.²⁴

ضِ بَعْوِ مَعْلُومَةً مُدَّةً مُبَاحَةً شَيْءٍ فِع مَنَا تَمْلِيكَ

Artinya: “Menjadikan milik suatu kemanfaatan yang mubah dalam waktu tertentu dengan pengganti.”²⁵

Dari kesimpulan di atas, dapat dikatakan bahwa pada dasarnya tidak ada perbedaan mendasar antara ulama dalam penafsiran Ihara atau Reese. Dari definisi ini kita dapat menyimpulkan bahwa ihara atau sewa adalah kontrak untuk kepentingan pertukaran. Oleh karena itu, apa yang Anda pinjam adalah untuk kepentingan barang tersebut.²⁶

E. Bentuk-bentuk Penggunaan Akad *Ijārah ‘Ala Manāfi’*

Bentuk bentuk penggunaan akad *ijārah ‘ala manāfi’* terdiri dua jenis penggunaannya, perincian lebih lanjut, yaitu :

- a) *jarah al-'ardh* (sewa) untuk penanaman dan pembangunan gedung. Perjanjian sewa hanya berlaku jika pertukaran dinyatakan. Saat menandatangani kontrak, Anda harus menyatakan jenis tanaman kecuali pemilik tanah (*mu'jir*) mengizinkan budidaya tanaman
- b) Perjanjian sewa hewan harus dengan jelas menyebutkan alat angkut atau kendaraan, serta jangka waktu penggunaannya. Hewan dapat digunakan untuk berbagai kegiatan dan harus dimasukkan dalam kontrak saat menyimpulkan untuk menghindari perselisihan di

²⁴ Ibnu Majah, *Sunan Ibnu Majah*, (Kairo: Darul fikri, t.t), hlm. 20

²⁵ M. Ali Hasan, *Berbagai Macam Transaksi Dalam Islam (Fiqh Muamalat)*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2004), hlm. 227

²⁶ Ahmad Wardi Muslich, *Fiqh Muamalat*, (Jakarta: Amzah, 2013), hlm. 317

kemudian hari. Ihara ini tidak membolehkan benda digunakan untuk kemaslahatan yang diharamkan oleh Shala.²⁷

Ijarah ini tidak membolehkan benda digunakan untuk kemaslahatan yang diharamkan oleh syara'. engaturan sewa-untuk-sewa diizinkan untuk tujuan amal seperti: Rumah tempat tinggal, toko dan kios untuk berdagang, mobil untuk disewa, pakaian, dll. Manfaat yang dilarang tidak dapat disewa karena dilarang. Oleh karena itu, Anda tidak boleh menerima bunga terlarang ini.

F. Konsekuensi Penggunaan Akad *Ijārah 'Ala Manāfi'* terhadap para pihak

Leasing adalah kontrak yang umum dibuat untuk mempromosikan kegiatan masyarakat. Para pihak yang terikat kontrak tidak dapat mengakhiri kontrak (mereka tidak memiliki hak untuk menarik) karena mengandung kesepakatan bersama. Artinya, sewa tetap ada meskipun salah satu pihak (penyewa atau peminjam) meninggal dunia.

Jika salah satu pihak meninggal dunia, posisinya akan digantikan oleh ahli waris pihak tersebut. Namun tidak menutup kemungkinan pemutusan sewa (fasakh) oleh salah satu pihak jika ada alasan atau kebijakan tertentu yang mengarah pada pemutusan sewa.

Ulama fiqh berbeda dalam sifat mengikat kontrak Al-Ijarah, tetapi tidak dapat dihentikan secara sepihak jika salah satu pihak membuat alasan berikut: Kematian atau hilangnya kapasitas hukum salah satu pihak. Mayoritas ulama dalam hal ini menyatakan bahwa akad Al-Ihara mengikat kecuali jika cacat atau itemnya tidak tersedia²⁸. Adapun jumhur ulama dalam hal ini mengatakan bahwa akad *al-ijarah* itu bersifat mengikat kecuali ada

²⁷ Qomarul Huda, *Fiqh Muamalah*, (Yogyakarta: Teras, 2011), hlm. 85.

²⁸ Ash-sarakhsi, *Al-Mabsud* (Beirut: Darul Fikr, 1978) Jilid XVI, hlm. 208

cacat atau barang itu tidak boleh dimanfaatkan. Akibat perbedaan ini dapat diamati dalam kasus apabila salah seorang meninggal dunia.

Menurut ulama Hanafi, jika salah satu pihak meninggal dunia, maka akad Al-Ihara batal karena kepentingannya tidak dapat diwariskan. Namun sebagian besar ulama mengatakan bahwa kemaslahatan itu dapat diwariskan karena mengandung harta (Almar). Oleh karena itu, kematian salah satu pihak tidak membatalkan Perjanjian Ihara.²⁹ Keuntungan setelahnya dapat diwariskan, karena Ijarah sama dengan jual beli, karena mengikat kedua belah pihak dalam akad.

Ijarah yang dibatalkan akan dibayar sama dengan sewa yang ditentukan dalam kontrak Ijarah yang sah, terlepas dari apakah Mustajir menggunakan barang sewaan. Status ihara sama dengan jual beli, dan keuntungannya sama dengan komoditi yang diperjualbelikan.³⁰ Kontrak Ijarah berakhir atau berakhir dalam kasus-kasus berikut:

1. Barang sewaan rusak.
2. Kontrak sewa / masa kontrak telah berakhir.
3. Setelah sampai ke tangan lessor, barang yang disewakan cacat. Akibat hukum ihara yang sah adalah penetapan hak Menentukan kepemilikan yang bermanfaat bagi peminjam dan kepemilikan upah yang disepakati bagi peminjam.³¹

Akibat hukum dari Ihara yang tidak sah ada pada penyewa Apabila jasa itu digunakan, ia wajib membayar upah yang lazimnya menurut kebiasaan yang tidak melebihi upah yang disepakati.

²⁹ Nasrun Haroen, *Fiqh Muammalah*, (Jakarta: Gaya Media Pratama, 2000), hlm 114

³⁰ Wahbah Zuhaili, *Fiqh Imam Syafi'I*, (Jakarta: Almahira, 2010), hlm. 54-56

³¹ Muhammad Syafi'I Antonio dan Tim Tazkia, *Ensiklopedia Leadership & Manajemen Muhammad Saw The Super Manager*. (Jakarta: Tazkia Publishing, 2012), hlm.135

Konsekuensi hukum *ijarah* yang tidak sah adalah jika penyewa telah mengambil manfaat maka ia wajib membayar upah yang berlaku umum, yaitu tidak melebihi upah yang telah ditetapkan. Dengan kata lain, menurut ulama Hanafiyah, upah yang wajib adalah lebih sedikit dari upah umum dan dari upah yang telah ditetapkan. Hukum ini berlaku jika ketidakabsahan *ijarah* disebabkan dengan adanya syarat fasid, bukan karena tidak diketahuinya upah yang telah ditetapkan dan bukan karena tidak adanya penetapan upah. Dalam kedua kasus tersebut wajib membayar upah sebesar apapun upah itu. Sedangkan menurut Zufar, Malik, dan Syafi`I mereka berpendapat bahwa dalam *ijarah* yang tidak sah maka orang yang menyewakan wajib membayar upah tertinggi, sama seperti dalam jual beli, jika beli itu tidak sah, maka wajib membayar nilai berapa pun tingginya³².

Perihal diatas sama halnya dengan kasus penumpang illegal. Berdasarkan persepsi akad *ijarah* ala manafi', akibat yang ditimbulkan ialah tidak berlakunya akad *ijarah* bagi penumpang illegal (tidak sah), bahkan jika penumpang illegal ini dideteksi oleh pihak pengelola kapal maka konsekuensi penumpang illegal ini wajib membayar denda atau sanksi yang telah ditetapkan oleh pihak pengelola kapal.

³² Wahbah Az Zuhaili, *Fiqh Islam Wa Adillatuhu*, (Jakarta: Gema Insani, 2007), hlm.411.

BAB TIGA

TINGKAT PEMAHAMAN MASYARAKAT PENGGUNA JASA KAPAL DI PELABUHAN ULEE LHEU TENTANG PENUMPANG ILEGAL DAN KONSEKUENSINYA

A. Identifikasi Penumpang Kapal Ilegal Dalam Pelayaran di Pelabuhan Ulee Lheue.

Penumpang ilegal adalah pihak penumpang yang menggunakan jasa angkutan kapal tanpa tiket resmi yang dikeluarkan oleh pihak manajemen pelabuhan sebagai bukti pembayaran yang sah yang telah dilakukan setiap penumpang yang akan melakukan pelayaran kapal feri. Penumpang ilegal ini secara sengaja mengelabui pihak manajemen pelabuhan dan manajemen kapal untuk menjadi penumpang gelap karena tidak melakukan kewajibannya yang semestinya dilakukan sebelum menumpang kapal feri yang akan berlayar dari pelabuhan Ulee Lheue ke Balohan Sabang, dan sebaliknya.

Pihak manajemen kapal dan manajemen Angkutan Sungai Danau dan Pulau (ASDP) harus menjalankan standar operasional prosedur (SOP) yang ditetapkan berdasarkan ketentuan yuridis formal tentang pelayaran. Salah satu standar yang ditetapkan adalah penumpang kapal yang telah membeli tiket sebagai tanda bukti sah penumpang kapal untuk suatu pelayaran tertentu harus tercatat dalam daftar manifest, yang merupakan data dokumen resmi tentang penumpang yang berisi identitas lengkap. Untuk itu setiap calon penumpang yang hendak menggunakan jasa angkutan laut ini wajib membeli tiket perjalanan di loket yang telah disediakan ataupun melalui situs-situs online resmi.

Pada pembelian tiket tersebut calon penumpang harus menyerahkan KTP atau alat bukti lainnya yang formal untuk pembuktian identitas calon penumpang secara legal untuk dicatat di daftar *manifest*. Umumnya identitas yang dibutuhkan dan dicatat dalam daftar manifest tersebut yaitu nama calon

penumpang, jenis kelamin, usia dan alamat yang merupakan kota domisili yang tertera pada kartu tanda penduduk. Data yang telah diinput oleh petugas loket di Pelabuhan Ulee Lheue ini, untuk selanjutnya dijadikan data *manifest* yang nantinya akan dijadikan sebagai bukti keabsahan penumpang yang akan berlayar, dan juga menjadi data resmi untuk asuransi dan kebutuhan lainnya.¹

Keberadaan *manifest* sangat penting karena apabila terjadi kemungkinan-kemungkinan terburuk selama pelayaran terhadap diri para penumpang, maka perusahaan akan memberikan para penumpang santunan berupa asuransi terhadap jiwa serta barang dan kendaraan yang dibawanya. Pembuatan *manifest* di Pelabuhan Ulee Lheue dilakukan dengan menginput data ke data base otoritas pelabuhan saat penumpang membeli tiket di loket, secara tidak langsung saat penumpang membeli tiket, penumpang tersebut sudah terdaftar namanya dalam daftar *manifest* kapal yang diasuransikan dll.

Setiap aktifitas pelayaran penting dilakukan untuk memastikan keselamatan, kenyamanan dan keamanan penumpang. Oleh karena itu berbagai upaya harus dilakukan agar kecelakaan pada penggunaan jalur transportasi laut dapat dihindari. Berdasarkan regulasi yang ditetapkan pemerintah bahwa terdapat beberapa langkah protektif yang harus dilakukan sebagai bentuk pengawasan atas keselamatan pelayaran termasuk pada pelayaran Pelabuhan Ulee Lheue, Banda Aceh. Dengan implementasi regulasi tersebut maka keselamatan penumpang dapat dilaksanakan dengan baik, maka keselamatan penumpang dapat semakin ditingkatkan. Hal ini penting supaya tingkat keamanan pelayaran semakin baik dan penumpang dapat menggunakan fasilitas kapal dengan sewajarnya dan seluruh penumpang kapal dapat selamat sampai tujuan.

¹Hasil wawancara dengan, Tri Haryanto, Manajer Usaha Dan Teknik, Pada tanggal 6 Juni 2022, di Kantor ASDP, Di Kecamatan Meuraxa, Banda Aceh.

Saat penumpang hendak memasuki kapal, para calon penumpang wajib memperlihatkan dengan menyerahkan bagian tiket kepada petugas pemeriksaan tiket. Selanjutnya petugas menyobek bagian atas tiket penumpang sehingga yang awalnya utuh akan terbelah menjadi dua bagian, kemudian petugas akan mengambil salah satu potongan tiket untuknya dan setengahnya diserahkan kembali kepada penumpang sebagai bukti bahwa tiket penumpang tersebut sudah diperiksa dan diperbolehkan masuk ke dalam kapal.²

Berdasarkan pedoman *manifest* angkutan penyeberangan, Pasal 2 Ayat “(1) *Setiap kapal angkutan penyeberangan yang akan berlayar wajib memiliki Surat Persetujuan Berlayar. (2) Untuk mendapatkan Surat Persetujuan Berlayar sebagaimana dimaksud pada ayat (1), wajib melampirkan daftar penumpang dan kendaraan di atas kapal angkutan penyeberangan.*” Dalam pedoman ini disebutkan saat kapal akan beroperasi, kapal terlebih dahulu diharuskan memenuhi persyaratan-persyaratan yang dikeluarkan oleh Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan.³

Dari keterangan di atas dapat dipahami bahwa segala bentuk operasional di lapangan terhadap kapal feri seperti jadwal keberangkatan, tarif tiket kapal, dan pengawasan terhadap penumpang yang masuk ke kapal, seperti pengecekan karcis dan pemeriksaan barang bawaan ditangani oleh PT. ASDP Indonesia Ferry cabang Banda Aceh dan dibantu oleh pihak terkait lainnya seperti UPTD Pelabuhan, dan pihak keamanan.

Berdasarkan hasil wawancara yang dilakukan, faktor-faktor yang menyebabkan adanya penumpang ilegal yang berhasil masuk dalam kapal untuk suatu pelayaran di Pelabuhan Ulee Lheu di antaranya adalah:

² *Ibid.*

³ Pasal 219, Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran.

1. Faktor Kekkerabatan

Faktor kekerabatan ini menjadi faktor dominan pada penumpang gelap, hal ini biasanya terjadi karena pihak penumpang mengenal salah seorang petugas yang sedang berdinasi di Pelabuhan Ulee Lheue, baik petugas yang berasal dari kalangan ASDP maupun dari manajemen kapal. Menurut salah seorang responden yang merupakan penumpang kapal yang sering melakukan tindakan ini, bahwa menjadi penumpang ilegal sangat mudah pada pelabuhan Ulee Lheue asalkan memiliki kerabat ataupun kawan yang mau memasukkannya pada suatu pelayaran, dan biasanya petugas lainnya mengetahui, sehingga pada saat proses checking penumpang untuk masuk ke dalam kapal, maka calon penumpang ini sengaja dilewatkan begitu saja, bahkan ada juga penumpang yang sengaja tidak masuk melalui pintu resmi penumpang, sehingga proses pemeriksaan identitas penumpang tidak dilakukan pada pihak tersebut.⁴

Berdasarkan pengakuan penumpang lainnya, biasanya pada saat akan dilakukan pemeriksaan tiket oleh petugas yang berjaga, penumpang tersebut akan diberi kode tertentu ataupun menyebutkan nama dari salah seorang petugas kapal yang dikenalnya kepada petugas pemeriksa tiket, agar petugas tidak lagi mempertanyakan tiket miliknya dan diperbolehkan masuk ke dalam kapal. Penumpang ilegal jenis ini mendapatkan perlindungan dari oknum pengelola kapal atau petugas dari ASDP sehingga ini akan menyebabkan penumpang ilegal ini sangat sulit untuk dideteksi dan diharuskan melakukan kewajibannya sebagaimana penumpang biasa lainnya.⁵

⁴ Hasil wawancara dengan maulizan, penanggung jawab tata usaha pelabuhan Ulee Lheue, Pada Tanggal 7 Juni 2022, Di Pelabuhan Ulee Lheue, Kecamatan Meuraxa, Banda Aceh

⁵ Hasil wawancara dengan Putra, petugas pelabuhan Ulee Lheue, Pada Tanggal 7 Juni 2022, Di Pelabuhan Ulee Lheue, Kecamatan Meuraxa, Banda Aceh

2. Faktor Keberadaan Para Calo Tiket

Faktor kedua yang menjadikan adanya penumpang kapal feri ilegal dipelabuhan Ulee Lheue adalah keberadaan para calo tiket. Modus calo tiket adalah menipu calon penumpang dengan membujuk mereka. ataupun menaku-nakuti calon penumpang bahwa kendaraan yang dibawa kemungkinan tidak bisa diangkut kapal sehingga calon penumpang ini menyerahkan kendaraannya ke calo untuk dimasukkan ke atas kapal.

Harga yang ditawarkan calo kepada calon penumpang biasanya relatif lebih tinggi dari harga tiket resmi, namun masih banyak penumpang yang menggunakan jasa calo ini karena takut ketinggalan pelayaran. Namun berdasarkan hasil wawancara dengan petugas pelabuhan untuk saat ini para pencalo tiket sudah jarang didapati, hal ini dikarenakan para petugas membatasi penjualan tiket perorangnya dan petugas penjual tiket tidak membiarkan membeli tiket dalam jumlah banyak melebihi dari batas yang ditentukan.⁶

3. Faktor Ekonomi

Faktor ketiga yaitu masalah perekonomian yang mana faktor ini menjadi alasan paling kuat konsumen kapal feri untuk melakukan tindakan kriminalitas termasuk menjadi penumpang gelap. Kekurangan ekonomi dapat dijadikan suatu pembenaran untuk melakukan tindakan tersebut. Faktor ekonomi merupakan salah satu alasan yang sering diberikan oleh penumpang ilegal yang tertangkap, sehingga petugas pemeriksa tiket merasa iba dan di loloskan.

Bedasarkan hasil wawancara yang dilakukan, dijumpai beberapa penumpang yang tidak memiliki tiket dengan berbagai alasan tertentu,

⁶ Hasil wawancara dengan Putra, petugas pelabuhan Ulee Lheue, Pada Tanggal 7 Juni 2022, Di Pelabuhan Ulee Lheue, Kecamatan Meuraxa Banda Aceh

sebagian penumpang mengaku tidak memiliki uang untuk membeli tiket dan terpaksa menaiki kapal dengan tidak dibekali tiket, karena ingin pulang ke Sabang. Para pedagang di kapal feri juga merupakan salah satu contohnya, para pedagang ini merupakan masyarakat yang tinggal disekitar Pelabuhan Ulee Lheue. Para pedagang ini diberikan izin untuk berjualan dikapal sebelum kapal berangkat dengan syarat mereka harus turun ketika kapal akan berangkat. Akan tetapi, ada beberapa pedagang yang tidak mematuhi aturan tersebut, mereka tidak turun dan tetap berjualan dikapal⁷.

4. Faktor Keramaian Penumpang

Faktor keempat yaitu faktor penumpang yang sangat ramai penyebab adanya penumpang ilegal faktor ini yaitu pada hari-hari libur meningkatnya jumlah penumpang sebanyak 3 kali lipat dari hari biasanya, sehingga membuat tiket kapal habis dalam waktu cepat. Beberapa penumpang tetap memaksa untuk masuk kedalam kapal secara diam-diam mereka memanfaatkan kepadatan dan keramaian yang terjadi di hari-hari libur.

Salah satu contohnya yaitu pada hari lebaran, pada hari tersebut sangat banyak penumpang kapal feri yang melakukan liburan ke Sabang, sehingga banyaknya penumpang yang berkerumunan yang mengakibatkan petugas yang berjaga di depan pintu masuk kapal kewalahan dalam memantau pergerakan penumpang, sehingga ada beberapa oknum penumpang kapal mengambil kesempatan tersebut untuk lebih mudah masuk kedalam kapal secara ilegal akibat kurangnya perhatian dari petugas.⁸

5. Faktor Tidak Tersedianya Jalur Masuk Khusus Untuk Penumpang

⁷ *Ibid.*

⁸ Hasil wawancara dengan Sabri, Petugas pelabuhan Ulee Lheue, Pada Tanggal 7 Juni 2022, Di Pelabuhan Ulee Lheue, Kecamatan Meuraxa, Banda Aceh

Faktor kelima yaitu tidak tersedianya jalur masuk khusus untuk penumpang. Berdasarkan wawancara dengan narasumber, keberadaan penumpang ilegal di dalam kapal salah satunya dipengaruhi dengan tidak adanya fasilitas atau jalur masuk khusus untuk penumpang ke dalam kapal, berdasarkan observasi yang penulis lakukan di pelabuhan Ulee Lheue jalur masuk penumpang dan kendaraan digabung, sehingga menyebabkan ketidaktertiban dan desak-desakan antar penumpang berjalan kaki dengan penumpang berkendaraan, pada waktu-waktu tertentu sangat rentan masuknya penumpang tanpa tiket dan menyulitkan petugas memeriksa tiket.⁹

Berdasarkan dari wawancara tersebut jelas bahwa beberapa faktor yang menyebabkan terjadinya keberadaan penumpang ilegal di dalam kapal ditimbulkan dari pribadi penumpang, baik dari segi perekonomian yang rendah maupun dari segi kebiasaan buruk penumpang untuk masuk ke dalam kapal dengan cara ilegal. selanjutnya kelalaian pihak manajemen pelabuhan dan kurangnya koordinasi yang baik antara pihak kapal dan pengelola pelabuhan, sehingga keberadaan penumpang ilegal di dalam kapal sulit untuk diatasi. Dan apabila penumpang kapal teridentifikasi illegal maka ada pihak Kesatuan Pelaksanaan Pengamanan Pelabuhan (KPPP) yang akan bertugas mengamankan dalam membantu administrator pelabuhan dalam menyelenggarakan keamanan di dalam daerah pelabuhan.¹⁰

B. Pemahaman Penumpang Kapal tentang Risiko yang Dihadapinya dalam Pelayaran dan Sistem Proteksi yang Diberikan Pemerintah.

⁹ Hasil wawancara dengan Maulizan, penanggung jawab tata usaha pelabuhan Ulee Lheu, Pada Tanggal 7 Juni 2022, Di Pelabuhan Ulee Lheue, Kecamatan Meuraxa, Banda Aceh.

¹⁰ *Ibid.*

Pemahaman merupakan kemampuan untuk menjelaskan suatu situasi atau suatu tindakan, sedangkan penumpang kapal merupakan orang-orang yang memakai jasa dari kapal dengan ketentuan-ketentuan tertentu. Dalam hal ini, peneliti sudah mewawancarai 23 orang penumpang kapal terkait dengan pemahaman mereka tentang resiko yang dihadapi dalam pelayaran.

Berdasarkan wawancara yang dilakukan rata-rata penumpang kurang memahami terkait risiko-risiko yang mereka hadapi saat pelayaran. Tanggapan salah satu narasumber, mereka tidak merasa khawatir terhadap resiko-resiko yang kemungkinan akan terjadi di pelayaran, alasan narasumber tersebut karena dekatnya jarak pelayaran yaitu Banda Aceh – Sabang, bentuk kapal yang besar sehingga tidak goyang, dan tersedianya pelampung dikapal sehingga menurutnya tidak ada yang perlu dikhawatirkan¹¹. Narasumber lain juga mengatakan bahwa ia kurang memahami resiko yang akan mereka hadapi dipelayaran akan tetapi ia tidak terlalu merasa khawatir karena ketika terjadinya musibah dipelayaran maka segala kerugian akan diasuransikan, terlebih bagi mereka yang menitip barang seperti sepeda motor atau mobil, ungkap salah satu narasumber¹²

Kemudian narasumber lain pun berpendapat bahwasanya pelayaran ulee-lheue relatif aman dikarenakan para pihak kapal tentunya mengandalkan pengetahuan dan pengalaman dalam mengambil keputusan berangkat atau tidaknya sebuah kapal dan tentunya kapal sudah memenuhi standar minimal dari ketentuan-ketentuan¹³. Ada yang berpendapat bahwa segala resiko disetiap perjalanan sudah pasti ada, baik melalui darat, laut

¹¹ Hasil wawancara Rini Oktavi, penumpang kapal feri Ulee Lheue, Pada tanggal 7 Juni 2022, Di Pelabuhan Ulee Lheue, Kecamatan Meuraxa, Banda Aceh.

¹² Hasil wawancara Dewi Kurnia, penumpang kapal feri Ulee Lheue, Pada tanggal 7 Juni 2022, Di Pelabuhan Ulee Lheue, Kecamatan Meuraxa, Banda Aceh.

¹³ Hasil wawancara Wahyuanda, penumpang kapal feri Ulee Lheue, Pada tanggal 7 Juni 2022, Di Pelabuhan Ulee Lheue, Kecamatan Meuraxa, Banda Aceh.

maupun udara. Karena ketika berbicara musibah itu bisa datang dan terjadi kapan saja. Namun satu hal yang harus diketahui, sebelum melakukan perjalanan yakni kita harus mengetahui tingkat keamanan kapal seperti apa, sikap tanggap petugas kapal juga harus sigap dari segala kemungkinan yang terjadi.¹⁴

Selanjutnya salah satu penumpang kapal berpendapat bahwasannya salah satu resiko yang mereka hadapi adalah ketika cuaca buruk dan badai menghadang, ini akan sangat berefek buruk bagi kapal kemungkinan besar dapat mengakibatkan terbaliknya kapal, akan tetapi hal tersebut tentunya tidak lepas dari ganti rugi dan asuransi dari pihak kapal.¹⁵ Selanjutnya ketika diwawancarai ada pula yang berpendapat bahwa, selain dari faktor cuaca dan kurangnya perawatan kapal resiko lain yang mereka hadapi dalam pelayaran yaitu dengan adanya penumpang ilegal yang tidak terdaftar dalam manifes, hal ini akan mengakibatkan kapal kelebihan muatan atau kapasitas sehingga akan berisiko tenggelamnya kapal dan ini sangat membahayakan penumpang lainnya, menurut narasumber tersebut, resiko-resiko seperti ini sangat mungkin terjadi di pada hari- hari libur nasional seperti hari raya dan lain-lain.¹⁶ Adapun solusi Kurangnya pemahaman konsumen kapal terkait dengan resiko yang mereka hadapi dalam pelayaran yaitu dapat dilakukan dengan berbagai cara salah satunya dilakukannya sosialisasi terkait proteksi, penanggungjawaban, resiko dalam pelayaran, memasang poster/slogan, dan lain sebagainya.

Berdasarkan hasil wawancara dengan penumpang-penumpang kapal

¹⁴ Hasil wawancara Anzal Nazar, penumpang kapal feri Ulee Lheue, Pada tanggal 7 Juni 2022, Di Pelabuhan Ulee Lheue, Kecamatan Meuraxa, Banda Aceh.

¹⁵ Hasil wawancara Lizar Fitri, penumpang kapal feri Ulee Lheue, Pada tanggal 7 Juni 2022, Di Pelabuhan Ulee Lheue, Kecamatan Meuraxa, Banda Aceh.

¹⁶ Hasil wawancara Kamaruddin, penumpang kapal feri Ulee Lheue, Pada tanggal 7 Juni 2022, Di Pelabuhan Ulee Lheue, Kecamatan Meuraxa, Banda Aceh.

dapat disimpulkan bahwasannya sebagian penumpang kapal kurang memahami resiko yang mereka hadapi dalam pelayaran. Ada yang berpendapat salah satu resiko yang mereka hadapi yaitu ketika cuaca buruk atau badai terjadi ini akan mengakibatkan kapal dalam bahaya, ada pula yang berpendapat selain dari faktor cuaca dan kurangnya perawatan kapal risiko lain yang mereka hadapi dalam pelayaran yaitu dengan adanya penumpang ilegal yang tidak terdaftar dalam manifes ini akan mengakibatkan kelebihan muatan kapal sehingga sangat membahayakan kapal. Kemudian ada pula yang tidak mengkhawatirkan resiko yang mereka hadapi, faktor pertama karena mereka percaya bahwasannya pihak kapal tentunya mengadakan pengetahuan dan pengalaman mereka dalam mengambil keputusan terkait keberangkatan kapal, faktor kedua karena adanya asuransi ketika terjadinya musibah, faktor ketiga karena jarak tempuh kapal relatif dekat, faktor keempat tersedianya keamanan-keamanan di kapal seperti pelampung, APAR (alat pemadam api ringan) , serta bentuk kapal yang besar sehingga kapal tidak goyang.

Berdasarkan hasil wawancara dengan kepala kantor ASDP, salah satu bentuk proteksi dari pihak ASDP yaitu peralatan keselamatan diatas kapal meliputi, pelampung penolong, jaket/rompi penolong, *survival suit*, isyarat visual dan lain-lain. Bentuk proteksi selanjutnya adalah cctv sebanyak 18 buah, hal ini berguna agar petugas kapal dapat mengawasi penumpang dari hal-hal yang membahayakan dan tidak diinginkan misalnya cedera nya penumpang kapal akibat benturan dengan besi disekitar kapal dan lain sebagainya. Bentuk proteksi lainnya dari pihak kapal untuk mencegah overloaddnya kapal adalah dengan Pengawasan Otoritas Pelabuhan mengharuskan semua penumpang untuk membeli tiket kapal pesiar dengan menunjukkan kartu identitas mereka sebagai tanda pengenalan. Ini digunakan

sebagai data manifes dan disajikan saat Anda ingin menaiki kapal.¹⁷

C. Pertanggungjawaban terhadap Musibah Bagi Penumpang Kapal Feri Ilegal Dipelabuhan Ulee Lheue dalam Perspektif Akad *Ijārah* ‘*Ala Manāfi*’.

Indonesia memiliki Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2010 tentang Angkutan Air, Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 20 Tahun 2015 tentang Standar Keselamatan Kapal, dan banyak undang-undang lainnya yang mengatur semua hal yang berkaitan dengan pelayaran. Pelayaran laut, kegiatan pelayaran dan pelayaran sebagai sarana pelayaran laut (termasuk aspek keamanan dan penegakan hukum). Pasal 117 (3) menyatakan telah memenuhi semua persyaratan standar kelaikan laut sebagaimana dimaksud pada ayat (1), yang dibuktikan dengan sertifikat dan surat kapal. Pasal 122 menyatakan: Pengelolaan setiap kapal dan pelabuhan harus memenuhi persyaratan keselamatan dan perlindungan lingkungan laut. Kecuali ancaman sanksi dalam Pasal 303 dikatakan:

1. Barang siapa mengoperasikan kapal dan pelabuhan tanpa memenuhi persyaratan keselamatan kapal dan perlindungan lingkungan laut menurut Pasal 122 dipidana dengan pidana penjara paling lama 2 tahun dan denda paling banyak Rp300 juta rupiah (tiga ratus juta rupiah).
2. Jika barang itu hilang karena perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dipidana dengan pidana penjara dengan kerja paling lama tahun dan denda paling banyak Rp 500 juta rupiah (lima ratus juta rupiah).
3. Jika seseorang meninggal dunia karena perbuatan sebagaimana dimaksud pada ayat (1), dipidana dengan pidana penjara dengan

¹⁷ Hasil wawancara dengan, Tri Haryanto, Manajer Usaha Dan Teknik, Pada tanggal 6 Juni 2022, di Kantor ASDP, Di Kecamatan Meuraxa, Banda Aceh.

pekerjaan paling lama 10 tahun dan denda paling banyak Rp1.500.000.000,00 (satu miliar lima ratus juta rupiah). Jika terjadi kecelakaan, mereka bertanggung jawab baik secara langsung maupun tidak langsung.

Jika terjadi kecelakaan, mereka bertanggung jawab baik secara langsung maupun tidak langsung. Namun yang pasti, aturan ini memberikan sanksi administratif maupun pidana bagi pihak-pihak yang terbukti melanggar apa yang telah diatur. Hasil investigasi kecelakaan menunjukkan bahwa kesalahan manusia sering menjadi penyebabnya. Sebut saja nakhoda pertama. Mulai dari pendokumentasian izin kapal hingga memastikan kelaikan udara kapal sebelum keberangkatan dan jika terjadi kecelakaan, peran ABK sangat penting. Nakhoda bertanggung jawab atas keselamatan dan keamanan kapal berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008. Oleh karena itu, jika nakhoda melanggar ketentuan Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008, dapat dipidana dengan pidana penjara dan denda. Nakhoda harus menyimpan log kapal, yang merupakan catatan tentang kondisi kapal yang berkaitan dengan pengoperasian kapal, seperti: Kondisi kapal, kondisi teknis kapal yang perlu diperbaiki jika ada yang rusak. Jika kondisi kapal ditemukan tidak memadai, nakhoda berhak menolak keberangkatan kapal dan sebaliknya.

Kondisi ini dijelaskan dalam Pasal 138 (3) UU No. 17 Tahun 2008. Artinya, Nakhoda berhak menolak pemberangkatan kapal apabila mengetahui bahwa kapal tersebut memenuhi persyaratan sebagaimana dimaksud pada ayat (2). Tidak puas Kapten akan memberitahu inspektur keselamatan kapal. Jika perlu, pemilik kapal, operator dan nakhoda akan diminta untuk membantu dalam pemeriksaan dan pengujian kapal. Namun di sisi lain, pemilik kapal biasanya mengabaikan hal ini. Namun, Pasal 249 menyatakan bahwa: Korban kapal menurut Pasal 245 menyatakan bahwa

nakhoda harus bertanggung jawab kecuali terbukti sebaliknya.

Otoritas Pelabuhan (*Port Authority*) dalam hal ini ASDP bertanggung jawab sepenuhnya terhadap keselamatan pelayaran. Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran pada Pasal 40 ditetapkan bahwa:

Ayat (1) “Perusahaan angkutan di perairan bertanggungjawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya”.

Ayat (2) “Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati”.

Dan pada Pasal 41 ayat (1) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa:

1. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
2. musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;
3. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut;
4. kerugian pihak ketiga.

Hal ini juga menjelaskan bahwa segala bentuk kesepakatan yang termuat dalam dokumen muatan atau karcis menjadi tanggung jawab perusahaan pengangkut untuk memenuhinya, serta menjadi hak bagi penumpang menuntut haknya sesuai dengan kesepakatan yang termuat dalam dokumen muatan tersebut serta melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundangundangan yang termaktub pada pasal 41 ayat (3).

Kehadiran penumpang ilegal yang namanya tidak tercantum dalam daftar manifes bukan merupakan kompensasi risiko oleh perusahaan asuransi. Oleh karena itu, keberadaan penumpang ilegal tidak dilindungi secara hukum, bahkan keselamatan kapal dan penumpang lain yang menggunakan layanan yang sah tidak dilindungi, Membahayakan kapal

secara langsung.¹⁸ Kehadiran penumpang ilegal dapat menyebabkan kapal tenggelam karena kelebihan muatan, yang dapat berdampak besar pada keberadaan dan kelangsungan hidup perusahaan pelayaran di masa depan. Oleh karena itu, keberadaan penumpang ilegal tersebut tidak hanya merugikan perusahaan, tetapi bahkan dapat mengancam nyawa penumpang lain yang telah membayar biaya yang telah ditetapkan secara resmi oleh perusahaan pelayaran. Menurut Abdulkadir Muhammad, perlindungan hukum bagi penumpang yang tidak memiliki tiket pada saat terjadi kecelakaan, tiket tersebut berfungsi sebagai bukti bahwa seseorang berhak atas jasa transportasi, dan dari pemilik tiket dan dirinya sendiri, sekaligus sebagai bukti hukum. bahwa kesepakatan telah dicapai di antara mereka, menyediakan layanan transportasi.

Oleh karena itu, penumpang yang tidak memiliki tiket tergolong penumpang ilegal. Kompensasi hanya tersedia bagi penumpang yang telah resmi membeli tiket dari maskapai tujuan mereka. Bagi penumpang yang tidak memiliki tiket (ilegal), pada saat penumpang tersebut menaiki kapal pesiar, penumpang ilegal tersebut tidak memiliki tiket yang merupakan bukti sah dari dokumen perjalanan, bukti pembayaran, dan bukti penerimaan, sehingga hukum lalu lintas saya tidak memenuhi syarat untuk kompensasi di bawah tiket. Fasilitas / layanan. Namun, berbeda dengan transportasi yang tidak menggunakan fasilitas ticketing, subjek hukum tunduk pada perlindungan hukum. Sedangkan dalam perspektif akad *ijarah ala manafi'* seperti yang telah dijelaskan pada bab 2 bahwasan syarat berlakunya (sahnya) *ijarah ala manafi'* apabila memenuhi rukun-rukun *ijarah* yaitu: (1) *Aqid* (orang beraqad), orang yang melakukan akad ini terdiri dari dua yaitu mu'jir (orang yang memakai manfaat dari suatu benda) dan musta'jir (orang

¹⁸ Hasil wawancara dengan, Tri Haryanto, Manajer Usaha Dan Teknik, Pada tanggal 6 Juni 2022, di Kantor ASDP, Di Kecamatan Meuraxa, Banda Aceh

yang memberikan jasa/ menyewakan). (2) *Sighat Akad* Yaitu suatu ungkapan para pihak yang melakukan akad berupa ijab dan qabul adalah permulaan penjelasan yang keluar dari salah seorang yang berakad sebagai gambaran kehendaknya dalam mengadakan akad *ijarah*. (3) *Ujrah* (upah) yaitu sesuatu yang diberikan kepada musta'jir atas jasa yang telah diberikan atau diambil manfaatnya oleh mu'jir. (4) manfaat, antara cara untuk mengetahui ma'qud alaih (barang) adalah dengan menjelaskan manfaatnya, pembatasan waktu, atau menjelaskan jenis pekerjaan jika *ijarah* atas pekerjaan atau jasa seseorang.

Berdasarkan penjelasan di atas dapat di simpulkan bahwasannya bagi penumpang ilegal tidak sah/ berlaku akad *ijarahnya* hal ini dikarenakan penumpang ilegal tidak memenuhi rukun dari sahnya akad *ijarah* ala manafi'. Penumpang ilegal tidak memenuhi rukun *sighat Akad* dikarenakan penumpang ilegal masuk tanpa diketahui oleh petugas sehingga tidak ada nya akad antara penumpang ilegal dengan petugas/ penjual tiket. Selanjutnya penumpang ilegal tidak memenuhi rukun 3 *ujroh* (upah) yaitu penumpang ilegal tidak memberikan upah atas jasa kapal yang telah ia pakai.

Menurut Zufar, Malik, dan Syafi'i mereka berpendapat bahwa dalam *ijarah* yang tidak sah maka orang yang menyewakan wajib membayar upah tertinggi, sama seperti dalam jual beli, jika beli itu tidak sah, maka wajib membayar nilai berapa pun tingginya¹⁹.

Oleh sebab itu dalam persepektif akad *ijarah* ala manafi' penumpang ilegal ini jika dideteksi (kedapatan) oleh pihak pengelola kapal maka konsenkuensi bagi penumpang ilegal ini ialah wajib membayar denda atau

¹⁹ Wahbah Az Zuhaili, *Fiqh Islam Wa Adillatuhu*, (Jakarta: Gema Insani, 2007), hlm.411.

sanksi yang telah ditetapkan oleh pihak pengelola kapal berapapun jumlahnya



BAB EMPAT PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan pembahasan yang telah dipaparkan pada bab-bab sebelumnya, maka dalam bab penutup ini penulis akan merangkum beberapa kesimpulan yang dirincikan sebagai berikut:

1. Dalam pelayaran di Pelabuhan Ulee Lheu ke Balohan Kota Sabang belum bebas dari penumpang ilegal yang berhasil masuk dalam kapal. Umumnya tendensi menjadi penumpang ilegal untuk bebas dari biaya tiket masuk sebagai penumpang. Faktor-faktor yang menyebabkan penumpang ilegal masih menyusup dalam pelayaran yaitu faktor kekerabatan, faktor ekonomi, faktor calo tiket, dan faktor keramaian penumpang. Kehadiran penumpang ilegal selain mengakibatkan kerugian pihak kapal juga dapat membahayakan penumpang lain yang masuk secara legal dan terutama penumpang ilegal itu sendiri, yang tidak memiliki hak sama sekali memperoleh perlindungan hukum dan asuransi atas pelayaran yang ditumpangnya sebagaimana ketentuan yuridis formal.
2. Pemahaman konsumen kapal terhadap risiko yang dihadapinya ketika menjadi penumpang ilegal masih sangat minim. Rerata dari konsumen kapal tidak memahami resiko yang dihadapinya saat pelayaran, baik dari sisi keselamatan pelayaran maupun dari sisi finansial bagi pelayaran dan manajemen perusahaan, proteksi risiko terhadap dirinya maupun penumpang lainnya. Kenyataan ini harus ditindak secara konkrit untuk mengatasi tindakan instabilitas terhadap keselamatan pelayaran dan penumpang yang cenderung memiliki risiko tinggi terutama di saat cuaca tidak stabil, terutama oleh pihak yang paling berwenang dan

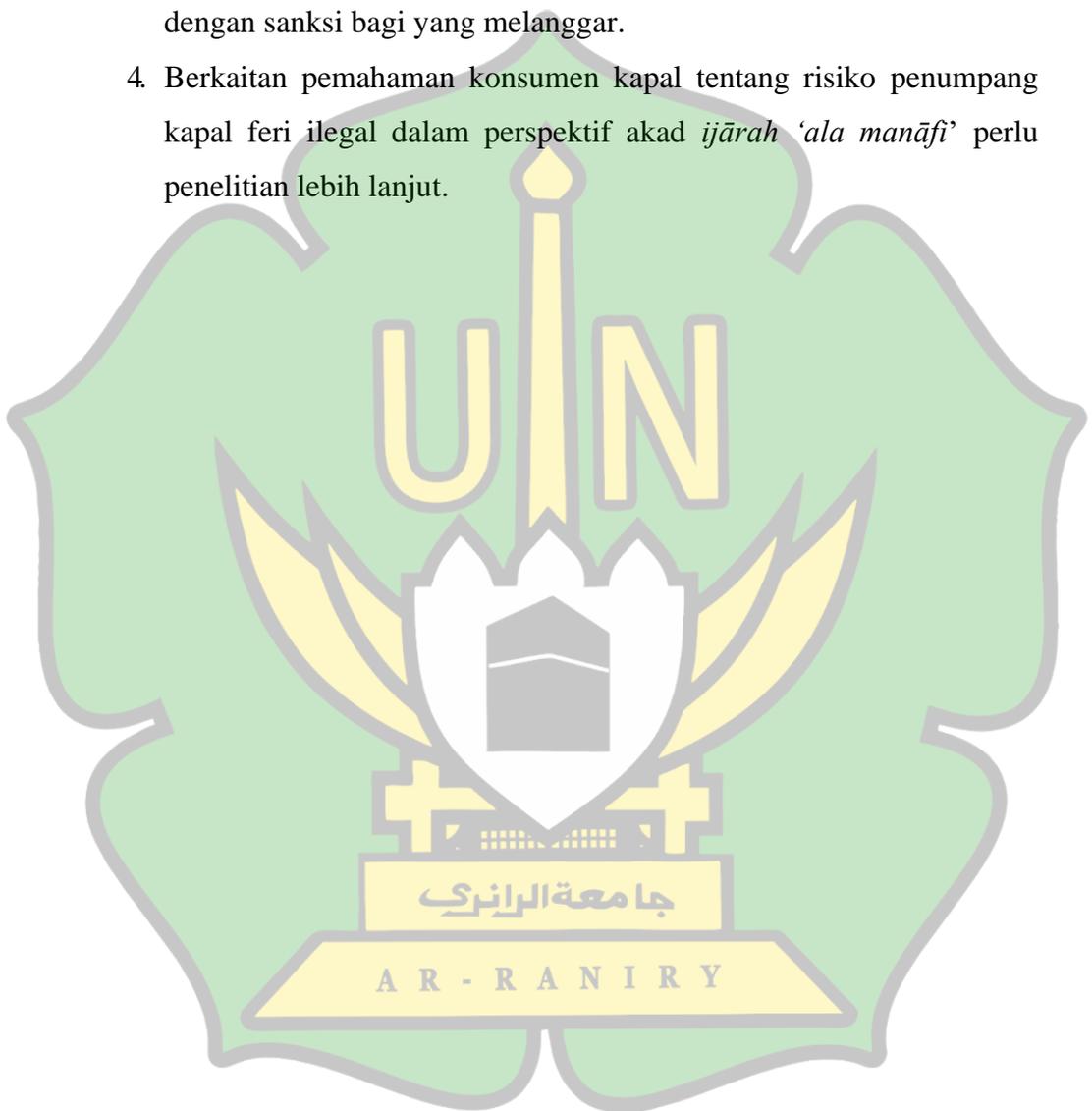
memiliki otoritas untuk melakukan penindakan yaitu ASDP, Satpol Airut dan pihak manajemen kapal itu sendiri.

3. Menurut ketentuan yuridis formal dan normatif dalam fiqh keberadaan penumpang kapal illegal dalam pelayaran Pelabuhan Ulee Lheu ke Balohan dan sebaliknya merupakan kejahatan yang harus ditindak secara tegas. Keberadaan penumpang illegal ini mengancam keselamatan pelayaran dan penumpang itu sendiri. Kenyataan yang dilakukan penumpang illegal ini hanya menghindari dari kewajiban membayar tiket yang harganya tidak seberapa. Menurut perspektif akad *ijarah ala manafi'* tindakan yang dilakukan pihak penumpang illegal ini tidak memenuhi rukun dari akad *ijarah ala manafi'* demikian juga syarat dari objek transaksi yang seharusnya dilakukan oleh pihak penumpang sebelum pelayaran dilakukan. Untuk mengatasi tindak penumpang illegal ini harus dilakukan tindakan tegas dengan penetapan nilai denda yang setimpal sebagai sanksi atas tindakan yang menyalahi ketentuan hukum yang dapat mengancam keselamatan pelayaran dan semua penumpang kapal.

B. Saran

1. Disarankan kepada pihak kapal dan *stakeholder* pelabuhan lebih meningkatkan pengawasan kepada calon penumpang, serta lebih serius, berkomitmen, dan berani dalam menindak para calo tiket yang merupakan penyebab dari timbulnya penumpang gelap di atas kapal
2. Diharapkan juga kepada pihak UPTD Pelabuhan Ulee Lheue lebih giat dalam mensosialisasikan kewajiban membeli tiket bagi setiap penumpang. Misalnya dengan meberikan himbauan agar setiap calon penumpang membeli tiket di loket resmi.

3. Disarankan kepada pihak manajemen pelabuhan untuk memperbanyak poster-poster yang berisikan gambar serta seruan tentang kewajiban penumpang untuk membeli tiket lengkap dengan sanksi bagi yang melanggar.
4. Berkaitan pemahaman konsumen kapal tentang risiko penumpang kapal feri ilegal dalam perspektif akad *ijārah 'ala manāfi*' perlu penelitian lebih lanjut.



DAFTAR PUSTAKA

Abdul Mughits, *Kompilasi Hukum Ekonomi Syariah (KHES)*, Bandung: Fokus Media, 2010.

Abdullah Muhammad bin Ismail bin Ibrahim bin al-Mughirah al-Ja'fai, *Shahih Bukhori, Juz VIII*, Beirut: Maktabah Syamilah Isdaar, 2004.

Abdurrahman al-Jaziry, *Kitab Fiqh `ala al-azahib al-Arba`ah, Jilid III*, Beirut: Daral-Fikr, 1982.

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

Ahmad Wardi Muslich, *Fiqh Muamalat*, Jakarta: Amzah, 2013.

Alauddin Al-kasani, *Badai` Ash-Shanai` Tartib Asy-Syarai`, Juz 4, CD Room, Alfiqh A`la Al-Madzahib Al-Arba`ah, Silsilah Al-`Ilm An-Nafi`, Seri 9. Al-Ishdar Al-Awwal, 1426 H*

Al-Hajjir, "Pertanggungans Risiko Pada Rental IMG Banda Aceh Antara Pihak Ren Car Dengan Penyewa Dalam Perspektif Akad Ijarah Bi Al-Manfa'ah", *Skripsi*, Banda Aceh: Fakultas Syariah dan Hukum Prodi Hukum Ekonomi Syariah, 2018.

Al-Kasani, *al-Bada`I al-Shana`I, Jilid IV*, Beirut: Dar al-Fikr, 1984.

Anas Sudjono, *Pengantar Evaluasi Pendidikan*, Jakarta : PT. Raja Grafindo Pesada, 1996.

Ash-sarakhsi, *Al-Mabsud* Beirut: Darul Fikr, 1978, Jilid XVI.

Asy-Syarbani al-Khathib, *Mughnial-Muhtaj, Jilid II* Beirut: Dar al-Fikr, 1978.

Chairuman Pasaribu dan Suhrawardi K. Lubis, *Hukum Perjanjian Dalam Islam*, Jakarta : Rajawali Pers, 2010.

Departemen Agama RI, *Mushaf Al-Qur'an Terjemah*, Jakarta: Al Huda, 2002.

Dimyauddin Djuwaini, *Pengantar Fiqih Muamalah*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010.

Fatwa DSN NO.09/DSN-MUI/IV/2000 Tentang Pembiayaan Ijarah. Lihat dalam Himpunan Fatwa DSN untuk Lembaga Keuangan Syariah, Edisi Pertama, DSN-MUI, BI, 2001.

Helmi Karim, *Fiqh Mu`amalah*, Bandung: Al-Ma`arif, 1997.

Hendi Suhendi, *Fiqh Muamalah*, Jakarta: Rajawali Pers, 2010.

<https://kbbi.web.id/> diakses Pada tanggal 2 juni 2022, 11:30 WIB.

<https://kbbi.web.id/> diakses Pada tanggal 2 juni 2022, 16:24 WIB

<https://kbbi.web.id/> diakses Pada tanggal 7 juli 2022, 11:16 WIB

Ibnu Qudamah, Al-Mughniy, *Jilid V, ter. Amir Hamzah*, Bandung: Toha Putra.

Kamaruddin dan Yooke Tjuparmah, *Kamus Istilah Karya Tulis Ilmiah*, Jakarta: Bumi Aksara, 2007.

Labib Mz, *Etika Bisnis Dalam Islam*, Surabaya: Bintang Usaha Jaya, 2006.

Lili Wahyuni, “*Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Dalam Pengangkutan Kapal Penyeberangan Di Kawasan Medan Belawan (Studi Pada Kantor PT Peln)*”, Skripsi, (Medan: Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, 2017)

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

Marzuki Abu Bakar, *Metodologi Penelitian*, Banda Aceh: tnp, 2013.

Muhammad bin Isma`il Al-Kahlani, *Subul As-Salam, Juz 3, Maktabah Musthafa AlBabiy Al-Halabiy*, Mesir, cet, IV, 1960.

Muhammad ibnu Rusyd Al-Qurthubi, *Bidayah Al-Mujtahid wa Nihayah AlMuqhtashid, Juz 2*, Damaskus: Dar Al-Fikr, 1989.

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

Muhammad Syafi'i Antonio dan Tim Tazkia, *Ensiklopedia Leadership & Manajemen Muhammad Saw The Super Manager*. Jakarta: Tazkia Publishing, 2012.

Muhammad Teguh, *Metode Penelitian Ekonomi*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2005.

Nasrun Haroen, *Fiqh Muamalah*, Jakarta: Gaya Media Pratama, 2000.

Nugraha, I. W., & Martana, N. A. (2014). *Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Tanpa Tiket (Illegal) Dalam Pengangkutan Darat Di Indonesia*. *Kertha Semaya: Journal Ilmu Hukum*.

Peraturan Pemerintah Nomor 82 Tahun 1999 tentang Angkutan di Perairan.

Qomarul Huda, *Fiqh Muamalah*, Yogyakarta: Teras, 2011.

Salsya Amalia, "Responsibilitas Manajemen Pelabuhan Ulee Lheu Dalam Memproteksi Pengangkutan Penumpang Ilegal Menurut Konsep Sadd Az-Zari'ah" *Skripsi*, (Banda Aceh: Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh, 2021).

Sayyid Sabiq, *Fiqh al-Sunnah, Jilid 3*, Bandung: Al-Ma'arif, 1997.

Sayyid Sabiq, *Fiqh Sunnah 13*, Jakarta: Pena Pundi Aksara, 2006.

Sudarsono, *Kamus Hukum Edisi Baru*, Cet. 4, Jakarta: PT Rineka Cipta, 2005.

Supardi, *Metodologi Penelitian Ekonomi dan Bisnis* Yogyakarta: UII Press, 2005.

Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran

Undang-undang Nomor 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen

Wahbah Az Zuhaili, *Fiqh Islam Wa Adillatuhu jilid 5*, Jakarta: Gema Insani, 2007

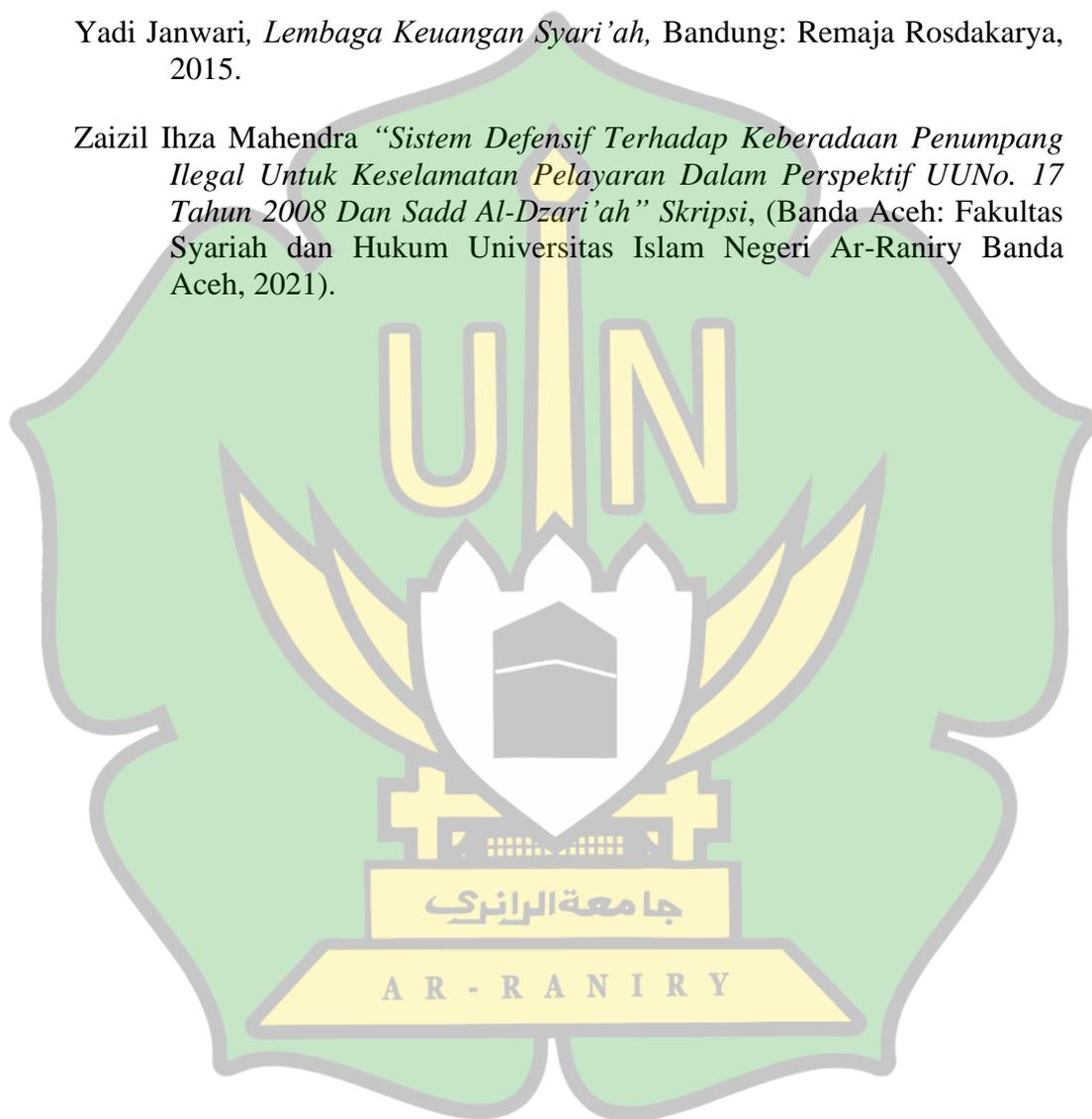
Wahbah Az-Zuhaili, *Fiqh Islam wa Adillatuhu*, Jakarta: Gema Insani, 2011.

Wahbah Zuhaili, *Al-Fiqh Al-Islamy wa Adillatuh, Juz 4*, Damaskus: Dar Al-Fikr, cet III, 1989.

Wahbah Zuhaili, *Fiqh Imam Syafi`I*, Jakarta: Almahira, 2010.

Yadi Janwari, *Lembaga Keuangan Syari'ah*, Bandung: Remaja Rosdakarya, 2015.

Zaizil Ihza Mahendra “*Sistem Defensif Terhadap Keberadaan Penumpang Ilegal Untuk Keselamatan Pelayaran Dalam Perspektif UUNo. 17 Tahun 2008 Dan Sadd Al-Dzari'ah*” Skripsi, (Banda Aceh: Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh, 2021).



Lampiran 1. Surat Keterangan Pembimbing Skripsi



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

SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM
UIN AR-RANIRY BANDA ACEH
Nomor: 754/Un.08/FSH/PP.00.9/2/2022

TENTANG
PENETAPAN PEMBIMBING SKRIPSI MAHASISWA

Menimbang : a. Bahwa untuk kelancaran bimbingan KKU Skripsi pada Fakultas Syariah dan Hukum, maka dipandang perlu menunjukan pembimbing KKU Skripsi tersebut;
b. Bahwa Yang namanya 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 di lingkungan 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;

MEMUTUSKAN

Menetapkan :

Pertama : Menunjuk Saudara (i) :
a. Dr. Muhammad Maulana, S.Ag., M.Ag
b. Riadhush Sholihin, M.H
Sebagai Pembimbing I
Sebagai Pembimbing II
untuk membimbing KKU Skripsi Mahasiswa (i) :

Nama : Hafrizal
N I M : 150102109
Prodi : HES
J u d u l : Pemahaman Konsumen Kapal Tentang Risiko Penumpang Kapal Feri Ilegal dalam Perspektif Akad Ijarah "Ala Mana"

Kedua : Kepada pembimbing yang tercantum namanya di atas diberikan honorarium sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku;

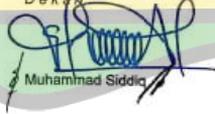
Ketiga : Pembilayaan akibat keputusan ini dibebankan pada DIPA UIN Ar-Raniry Tahun 2022;

Keempat : Surat Keputusan ini mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan dengan ketentuan bahwa segala sesuatu akan diubah dan diperbaiki kembali sebagaimana mestinya apabila ternyata terdapat kekeliruan dalam keputusan ini.

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

UIN AR-RANIRY

Ditetapkan di : Banda Aceh
Pada tanggal : 3 Februari 2022
D e k a n


Muhammad Siddiq

Tembusan :

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

Lampiran 2. Surat Izin Penelitian dari Kampus



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM
 Jl. Syeikh Abdur Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh
 Telepon : 0651- 7557321, Email : uin@ar-raniry.ac.id

Nomor : 2606/Un.08/FSH.I/PP.00.9/06/2022
 Lamp :-
 Hal : **Penelitian Ilmiah Mahasiswa**

Kepada Yth,

1. Kepala Dinas Kesbangpol Banda Aceh

Assalamu'alaikum Wr.Wb.
 Pimpinan Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry dengan ini menerangkan bahwa:

Nama/NIM : **HAFRIZAL / 150102109**
 Semester/Jurusan : XV / Hukum Ekonomi Syariah (Muamalah)
 Alamat sekarang : Lamreung

Saudara yang tersebut namanya diatas benar mahasiswa Fakultas Syariah dan Hukum bermaksud melakukan penelitian ilmiah di lembaga yang Bapak/Ibu pimpin dalam rangka penulisan Skripsi dengan judul **PEMAHAMAN KONSUMEN KAPAL TENTANG RISIKO PENUMPANG KAPAL FERI ILEGAL DALAM PERSPEKTIF AKAD IJÁRAH 'ALA MANÁFI' (Suatu Penelitian di Pelabuhan Ulee Lheue)**

Demikian surat ini kami sampaikan atas perhatian dan kerjasama yang baik, kami mengucapkan terimakasih.

Banda Aceh, 03 Juni 2022
 an. Dekan
 Wakil Dekan Bidang Akademik dan
 Kelembagaan,



Berlaku sampai : 30 November
 2022

AR - RANIRY
 Dr. Jabbar, M.A.

Lampiran 3. Surat Izin Penelitian dari KESBANGPOL



PEMERINTAH KOTA BANDA ACEH
BADAN KESATUAN BANGSA DAN POLITIK
KOTA BANDA ACEH
 Jln. Twk. Hasyim Banta Muda Nomor 1 Telepon (0651) 22888
 Faxsimile (0651) 22888, Website : [Http://kesbangpol.bandaacehkota.go.id](http://kesbangpol.bandaacehkota.go.id), Email : kesbangpolbna@gmail.com

SURAT REKOMENDASI PENELITIAN
Nomor : 070 / 390

Dasar : - Peraturan Menteri Dalam Negeri Nomor 7 Tahun 2014 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Dalam Negeri Republik Indonesia Nomor; 64 Tahun 2011, Tentang Pedoman Penerbitan Rekomendasi Penelitian.
 - Peraturan Walikota Banda Aceh Nomor 66 Tahun 2016, tentang Susunan Organisasi Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Kota Banda Aceh.
 - Peraturan Walikota Banda Aceh Nomor 31 Tahun 2020, tentang Standar Operasional Prosedur pada Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Kota Banda Aceh

Membaca : Surat dari Fakultas Syari'ah dan Hukum Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Nomor: 2606/Un.08/FSH.I/PP.00.9/06/2021 Tanggal 3 Juni 2022 tentang Permohonan Rekomendasi Penelitian

Memperhatikan : Proposal Penelitian yang bersangkutan

Dengan ini memberikan Rekomendasi untuk melakukan Penelitian kepada :

Nama : H a f r i z a l
 Alamat : Jl. Gampong Lamreung Kec. Darul Imarah Kab. Aceh Besar
 Pekerjaan : Mahasiswa
 Kebangsaan : WNI
 Judul Penelitian : Pemahaman Konsumen Kapal Tentang Risiko Penumpang Kapal Fer Ilegal Dalam Perspektif Akad Ijarah Ala Manafi (Suatu Penelitian di Pelabuhan Ulee Lheue)
 Tujuan Penelitian : Untuk Mengetahui Pemahaman Konsumen Kapal Tentang Risiko Penumpang Kapal Fer Ilegal Dalam Perspektif Akad Ijarah Ala Manafi (Suatu Penelitian di Pelabuhan Ulee Lheue) (Pengumpul dan Wawancara)
 Tempat/Lokasi/ Daerah Penelitian : Dinas Perhubungan Kota Banda Aceh
 Tanggal dan/atau Lamanya Penelitian : 3 (tiga) bulan
 Bidang Penelitian : -
 Status Penelitian : Baru
 Penanggung Jawab : Dr. Jabbar, M.A (Wakil Dekan Bidang Akademik dan Kelembagaan)
 Anggota Peneliti : -
 Nama Lembaga : Fakultas Syari'ah dan Hukum Universitas Islam Negeri Ar-Raniry

Dengan ketentuan sebagai berikut :

1. Peneliti wajib mentaati dan melakukan ketentuan dalam rekomendasi penelitian.
2. Peneliti menyampaikan rekomendasi penelitian kepada Instansi/Lembaga/SKPK/Camat yang menjadi tempat/lokasi penelitian.
3. Tidak dibenarkan melakukan Penelitian yang tidak sesuai/tidak ada kaitannya dengan Rekomendasi Penelitian dimaksud.
4. Harus mentaati semua ketentuan peraturan Perundang-undangan, norma-norma atau adat istiadat yang berlaku.
5. Tidak melakukan kegiatan yang dapat menimbulkan keresahan di masyarakat, disintegrasi bangsa atau keutuhan Negara Kesatuan Republik Indonesia.
6. Surat Rekomendasi ini akan dicabut kembali dan dinyatakan tidak berlaku lagi, apabila ternyata pemegang Surat ini tidak mentaati/mengindahkan ketentuan-ketentuan seperti tersebut diatas.
7. Asli dari Surat Rekomendasi Penelitian ini diberikan kepada yang bersangkutan untuk dipergunakan seperlunya.
8. Peneliti melaporkan dan menyerahkan hasil penelitian kepada Badan Kesatuan Bangsa dan Politik Kota Banda Aceh.

Ditetapkan : Banda Aceh
Pada Tanggal : 9 Juni 2022

KEPALA BADAN KESATUAN BANGSA DAN POLITIK
KOTA BANDA ACEH,

Bachtiar, S.Sos

Pembina Utama Muda/ NIP. 19690913 199011 1 001

AR - RANIRY

Tembusan :

1. Walikota Banda Aceh;
2. Para Kepala SKPK Banda Aceh;
3. Para Camat Dalam Kota Banda Aceh;
4. Peninggal.

Lampiran 4. Surat telah Melaksanakan Penelitian Dari DISHUB Pelabuhan
Penyeberangan Ulee Lheue



PEMERINTAH ACEH
DINAS PERHUBUNGAN
PELABUHAN PENYEBERANGAN ULEE LHEUE

Jln. Sultan Iskandar Muda Ulee Lheue
Banda Aceh - 23233

Nomor : 551.2/04/2022
Sifat : Penting
Lampiran : -
Perihal : Penelitian Ilmiah Mahasiswa

Banda Aceh, 17 Juni 2022
Yang Terhormat;
Dekan Bidang Akademik dan
Kelembagaan UIN AR-ARANIRY

di -
TEMPAT

- Sehubungan dengan surat Wakil Dekan Bidang Akademik dan Kelembagaan UIN AR-ARANIRY nomor 2606/Un.08/FSH.I/PP.00.9/06/2022 tanggal 03 Juni 2022 tentang Penelitian Ilmiah Mahasiswa, Bersama ini kami sampaikan bahwa :

Nama/ NIM : **HAFRIZAL / 150102109**
Semester/Jurusan : **XV/ Hukum Ekonomi Syari'ah (Muamalah)**

Benar yang bersangkutan telah melakukan Penelitian dan Wawancara dengan Pihak Pelabuhan Ulee Lheue dalam rangka penulisan Skripsi dengan judul **PEMAHAMAN KONSUMEN KAPAL TENTANG RESIKO PENUMPANG KAPAL FERI ILEGAL DALAM PERSPEKTIF AKAD IJARAH 'ALA MANAFI'** di Pelabuhan Ulee Lheue.

- Demikian kami sampaikan, terima kasih.

**KOORDINATOR PELABUHAN
PENYEBERANGAN ULEE LHEUE,**

ISMAYADI, SE
NIP. 19701231 199803 1 030

Lampiran 5. Surat telah Melaksanakan Penelitian Dari PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Banda Aceh


PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero)
Cabang Banda Aceh
Jln. Rama Setia Desa Deah Geulumpang
Telp. (0651) 8052037
Faks. (0651) 8052036
Banda Aceh

Nomor : UM.003/02/VI/ASDP-BNA/2022
Lampiran : -
Perihal : *Penyelesaian Penelitian*

Banda Aceh, 23 Juni 2022

Kepada
Yth. Dekan Bidang Akademik dan Kelembagaan
Fakultas Syari'ah dan Hukum
Universitas Islam Negeri Ar-Raniry
Banda Aceh
Di -
Banda Aceh

1. Menunjuk Surat Dekan Bidang Akademik dan Kelembagaan Fakultas Syari'ah dan Hukum Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh Nomor : 2606 / Un. 08 / FSH . I / PP. 00. 9 / 06 / 2022 tanggal 03 Juni 2022 perihal Penelitian Ilmiah Mahasiswa.
2. Terkait butir 1 (satu) diatas, bersama ini disampaikan bahwa Mahasiswa atas nama Hafrizal NIM 150102109 telah menyelesaikan penelitiannya di PT. ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Banda Aceh.
3. Demikian disampaikan atas perhatiannya diucapkan terima kasih.

AN. GENERAL MANAGER
MANAGER USAHA DAN TEKNIK
جامعة الرانيري
AR - RANIRY
TRI HARYANTO
NIK.022103135

Lampiran Daftar Pertanyaan

DAFTAR PERTANYAAN WAWANCARA

No	Pertanyaan	Jawaban
1	Bagaimana pemahaman anda terkait penumpang ilegal?	
2	Faktor apa saja yang menyebabkan seseorang menjadi penumpang ilegal?	
3	Bagaimana pemahaman anda terkait Sistem Proteksi yang Diberikan Pemerintah terhadap pelayaran?	
4	Apa Alasan anda menjadi penumpang ilegal?	
5	Bagaimana pemahaman anda terkait resiko penumpang ilegal yang tidak terdaftar dalam manifest pada saat pelayaran?	
6	Bagaimana pemahaman anda terkait pengawasan pelayaran yang diterapkan oleh Dinas Perhubungan Aceh?	
7	Bagaimana pemahaman anda terkait Pertanggungjawaban terhadap Musibah Bagi Penumpang Kapal feri Ilegal	
8	Apakah anda merasa puas dengan pelayanan yang diberikan oleh pihak kapal pada saat pelayaran?	
9	Dipelabuhan Ulee Lheue? Menurut anda, hal apa saja yang harus dilakukan oleh pemerintah untuk mengurangi penumpang ilegal?	

10	Bagaimanakah administrasi yang harus dilengkapi oleh calon penumpang dalam menggunakan jasa pelabuhan penyebrangan Ulee Lheue - Sabang?	
11	Apakah tindakan yang biasa dilakukan oleh petugas apabila kedatangan penumpang yang tidak melengkapi administrasi?	
12	Bagaimana system perhitungan muatan penumpang pada pelabuhan penyebrangan Ulee Lheue - Sabang?	
13	Bagaimanakah system pengecekan penumpang yang dilakukan oleh petugas dalam mendata jumlah penumpang?	
14	Bagaimanakah gambaran risiko yang muncul dari adanya penumpang ilegal?	
15	Berapa orang petugas yang disiapkan untuk melakukan pengawasan secara berkala pada setiap pelayaran yang dilakukan pada pelabuhan Banda Aceh?	
16	Apa-apa saja infrastruktur penunjang untuk terlaksananya aktivitas pelabuhan penyebrangan Ulee Lheue - Sabang sehari-hari?	
17	Berapakah jumlah penumpang maksimum yang dapat dimuat dalam satu kapal dalam sekali penyebrangan dan berapa rata-rata jumlah penumpang yang dapat dilayani oleh pelabuhan penyebrangan Ulee Lheue - Sabang dalam sehari?	
18	Berapakah biasanya kapal dapat beroperasi dalam sehari?	

19	<p>Pernahkah terjadi kasus yang disebabkan oleh adanya penumpang ilegal dalam kapal? Kalau ada bagaimanakah kasus yang terjadi tersebut? Berdasarkan kasus tersebut, kerugian apa yang biasa muncul bagi pihak terkait?</p>	
20	<p>Bagaimanakah risiko yang muncul bagi penumpang dari adanya penumpang ilegal di dalam kapal?</p>	



Lampiran Dokumentasi



Gambar 1. Wawancara dengan bapak Maulizan Kepala Tata Usaha pelabuhan Ulee-Lheue



Gambar 2. Wawancara dengan bapak Putra salah satu petugas pelabuhan Ulee Lheue



Gambar 4. Wawancara dengan bapak Tri Haryanto, Manager Usaha dan Teknik PT. ASDP Indonesia Fery cabang Banda Aceh



Gambar 3. Wawancara dengan bapak Tri Haryanto, Manager Usaha dan Teknik PT. ASDP Indonesia Fery cabang Banda Aceh



Gambar 5. Wawancara tahap II dengan bapak Maulizan Kepala Tata Usaha pelabuhan Ulee-Lheuu



Gambar 6. Wawancara dengan Rini Oktavi Salah satu Penumpang Kapal Feri pelabuhan Ulee-Lheuu



Gambar 7. Wawancara dengan Lizar Fitri Penumpang Kapal Feri pelabuhan Ulee-Lheuu



Gambar 8. Wawancara dengan bapak Kamaruddin salah satu Penumpang Kapal Feri pelabuhan Ulee-Lheuu



Gambar 9. Wawancara dengan bapak Kamaruddin Salah satu Penumpang Kapal Feri pelabuhan Ulee-Lheuu



Gambar 10. Wawancara dengan Dewi Kurnia Penumpang Kapal Feri pelabuhan Ulee-Lheuu

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Data Diri

Nama Lengkap : Hafrizal
 Tempat, Tgl. Lahir : Kuta Padang, 22 Juli 1997
 Jenis Kelamin : Laki-Laki
 Pekerjaan/NIM : Mahasiswa/ 150102109
 Status Perkawinan : Belum Kawin
 Agama : Islam
 Kebangsaan/Suku : Indonesia/ Aceh
 E-Mail : hafrizalhb@gmail.com
 Alamat Domisili : Lamreung, Aceh Besar

Data orang Tua

Nama Ayah : Hasan Basri, SE
 Pekerjaan Ayah : Pensiunan
 Nama Ibu : Cut Asnawati
 Pekerjaan Ibu : Swasta
 Alamat : Suak Timah, Kecamatan Samatiga
 Kabupaten Aceh Barat.

Riwayat Pendidikan

1. Sekolah Dasar : SD Negeri Cot Darat, Kec. Samatiga,
Lulus tahun 2009
2. SLTP : MTsN 4 Aceh Barat, Lulus tahun 2012
3. SMA : MAN 2 Aceh Barat, Lulus tahun 2015
4. Perguruan Tinggi : UIN Ar-Raniry, Fakultas Syari'ah dan
Hukum, Jurusan S1 Hukum Ekonomi
Syari'ah, Lulus tahun

Demikian daftar riwayat hidup ini diperbuat dengan sebenarnya, agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya