

**SISTEM PENGAWASAN PADA KESELAMATAN PELAYARAN PULO
ACEH-ULEE LHEUE DAN SISTEM PENJAMINANNYA DALAM
PERSPEKTIF AKAD *IJĀRAH `ALA AL-MANĀFI***

SKRIPSI



Diajukan Oleh:

MAITSA SABILA

NIM. 170102122

Mahasiswi Fakultas Syari'ah dan Hukum
Prodi Hukum Ekonomi Syariah

**FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
BANDA ACEH
2021 M/ 1442 H**

**SISTEM PENGAWASAN PADA KESELAMATAN PELAYARAN PULO
ACEH-ULEE LHEUE DAN SISTEM PENJAMINANNYA DALAM
PERSPEKTIF AKAD IJÁRAH `ALA AL-MANÁFI**

SKRIPSI

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

Oleh:

MAITSA SABI LA
NIM. 170102122

Mahasiswi Fakultas Syari'ah dan Hukum
Prodi Ilmu Hukum Ekonomi Syari'ah

Disetujui untuk Diuji/Dimunaqasyahkan Oleh:

Pembimbing I,



Dr. Husni Mubarak, Lc., M.A.
NIP. 198204062006031003

Pembimbing II,



Azka Amalia Jihad, S.HI., MEI
NIP. 199102172018032001

**SISTEM PENGAWASAN PADA KESELAMATAN PELAYARAN PULO
ACEH-ULEE LHEUE DAN SISTEM PENJAMINANNYA DALAM
PERSPEKTIF AKAD IJÁRAH 'ALA AL-MANÁFI**

SKRIPSI

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

Pada Hari/Tanggal: Rabu 28 Juli 2021 M
18 Zulhijjah 1442

di Darussalam, Banda Aceh
Panitia Ujian Munaqasyah Skripsi:

Ketua,



Dr. Husni Mubarak, Lc., M.A.
NIP. 198204062006041003

Sekretaris,



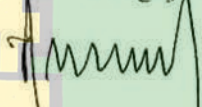
Azka Amalia Jihad, S.H.I., MEI
NIP. 199102172018032001

Penguji I,



Sitti Mawar, S. Ag., M.H
NIP. 197104152006042024

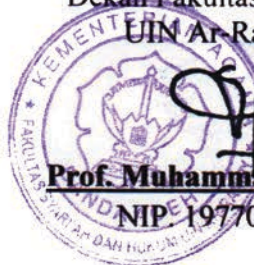
Penguji II,



Dr. Jamhir, M.Ag
NIP. 197804212014111001

Mengetahui,

Dekan Fakultas Syari'ah dan Hukum
UIN Ar-Raniry banda Aceh



Prof. Muhammad Siddiq, MH., Ph. D
NIP. 197703032008011015



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

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

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Yang bertanda tangan dibawah ini

Nama : Maitsa Sabila
NIM : 170102122
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 naskahkarya 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, 8 Juli 2021

Yang menyatakan,



Maitsa Sabila

ABSTRAK

Nama : Maitsa Sabila
NIM : 170102122
Fakultas/Prodi : Fakultas Syari'ah dan Hukum/Hukum Ekonomi Syari'ah
Judul : Sistem Pengawasan Pada Keselamatan Pelayaran Pulo Aceh-Ulee Lheue Dan Sistem Penjaminannya Dalam Perspektif Akad *Ijârah `Ala Al-Manâfi*
Tanggal Munaqasyah : 28 Juli 2021
Tebal Skripsi : 55 Halaman
Pembimbing I : Dr. Husni Mubarak, Lc., M.A
Pembimbing II : Azka Amalia Jihad,S.HI.,MEI
Kata Kunci : Sistem Pengawasan, Sistem Penjaminan, *Ijârah `Ala AlManâfi*

Pulo Aceh sebagai salah satu kecamatan dalam wilayah administratif kabupaten Aceh Besar memiliki kebijakan yang unik dalam pelayaran untuk menempuh suatu daerah, yaitu dengan membuat kebijakannya sendiri. Selain itu, pelayaran ini dilakukan dengan menggunakan kapal kayu milik desa yang difasilitasi oleh warga setempat dan penanggung jawab utamanya diserahkan kepada Kepala Desa. Namun ternyata, kebijakan terkait pengawasan dan penjaminan pada keselamatan pelayaran Pulo Aceh masih belum terealisasi sepenuhnya. Kajian ini penulis lakukan untuk menjawab permasalahan sebagai berikut: Bagaimana pengawasan pihak pengelola kapal terhadap kapal selama pelayaran di Pulo Aceh-Ulee Lheue, bentuk penjaminan yang dilakukan oleh pihak pelayaran Pulo Aceh-Ulee Lheue pada penumpang kapal, perspektif Akad *Ijârah `Ala Al-Manâfi* terhadap bentuk penjaminan pada pelayaran Pulo Aceh-Ulee Lheue. Penelitian ini menggunakan metode deskriptif analisis dengan pendekatan kualitatif. Data primer yang diperoleh berasal dari hasil observasi dan wawancara di lapangan, sedangkan data sekunder diperoleh dari hasil penelitian kepustakaan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa sistem pengawasan yang dilakukan oleh pihak pengelola kapal pada pelayaran Pulo Aceh-Ulee Lheue telah dilakukan sesuai dengan instruksi dari Dinas Perhubungan. Adapun bentuk pengawasan yang dilakukan oleh pihak kapal yaitu melakukan pengecekan mesin dan perlengkapan keselamatan sebelum berlayar serta menghimbau para penumpang untuk mengikuti peraturan dalam pelayaran. Sistem penjaminan pada pelayaran Pulo Aceh-Ulee Lheue hanya pada keselamatan barang saja, namun tidak memiliki asuransi penjamin keselamatan bagi penumpang. Oleh karena itu, sistem penjaminan pada pelayaran Pulo Aceh-Ulee Lheue belum sesuai dengan konsep akad *Ijarah `Ala Al-Manafi*.

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Segala puji bagi Allah swt. yang telah memberikan rahmat dan nikmat-Nya kepada penulis, sehingga dapat menyelesaikan penulisan skripsi yang berjudul **“Sistem Pengawasan Pada Keselamatan Pelayaran Pulo Aceh-Ulee Lheue Dan Sistem Penjaminannya Dalam Perspektif Akad *Ijârah`Ala Al-Manâfi*”** dengan baik dan benar, guna memenuhi salah satu syarat untuk memperoleh gelar sarjana (S1) pada prodi Hukum Ekonomi Syariah, Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry, Banda Aceh.

Kemudian shalawat beriring salam semoga tetap tercurah kepada junjungan umat, Nabi Muhammad saw. beserta sahabat dan keluarganya yang merubah peradaban sehingga dipenuhi dengan ilmu pengetahuan.

Dengan selesainya skripsi ini, penulis menyampaikan ribuan terimakasih yang tak terhingga kepada:

1. Bapak Dr. Husni Mubarak,Lc.MA selaku pembimbing I dan Ibu Azka Amalia Jihad,S.HI.,MEI selaku pembimbing II, yang telah meluangkan waktunya untuk memberikan bimbingan, bantuan, ide, dan pengarahan dalam menyelesaikan skripsi ini.
2. Ayahanda tercinta Muhammad Jam,S.Pd dan Ibunda tercinta Erliza yang telah bersusah payah membesarkan ananda serta tak pernah putus memberikan kasih sayang dan dukungannya, baik secara materi maupun moral. Kepada adik-adik yang sangat penulis sayangi Muammar Akmal, Luthfia Haura, Abidzar Al-Ghifari dan kepada keluarga besar lainnya yang juga memotivasi penulis dan memberikan dukungan dalam menyelesaikan skripsi ini.
3. Dekan Fakultas Syariah dan Hukum Bapak Prof. Muhammad Siddiq, MH.,Ph.D,

4. Ketua Prodi Hukum Ekonomi Syariah (HES) Bapak Arifin Abdullah, S.HI, M.H beserta seluruh dosen dan staf di Prodi HES yang telah membantu, mengajar, membimbing dan membekali penulis dengan ilmu sejak semester pertama hingga akhir.
5. Sahabat seperjuangan HES 2017 khususnya Farida Widyati, Rina Rahmayana, Shafira Melinda, dan unit 4 yang telah kebersamai setiap episode ujian yang ada di kampus dan menuntaskan tugas akhir ini. Juga kepada seluruh alumni 2017 Yastra17 khususnya kepada sahabat karib Raudhatul Afna, Nuril Al-Izzah, dan Zulfa Farhani yang tak pernah bosan memberi nasehat, motivasi, semangat dan bantuan sehingga penulis dapat menyelesaikan perkuliahan dengan baik.

Semoga Allah swt. selalu melimpahkan rahmat dan karunia-Nya serta memberi balasan kebaikan kepada semua pihak yang telah banyak membantu hingga selesainya skripsi ini.

Penulis menyadari akan keterbatasan pengetahuan yang dimiliki sehingga skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh sebab itu, kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan. Semoga skripsi ini dapat bermanfaat terutama kepada penulis sendiri dan kepada yang membutuhkan. Maka hanya kepada Allah SWT kita berserah diri dan memohon pertolongan. *Āmīn Ya Rabbal ‘alamīn.*

Banda Aceh, 8 Juli 2021
Penulis,

Maitsa Sabila

PEDOMAN TRANSLITERASI

Keputusan Bersama Menteri Agama RI dan Menteri P dan K
Nomor: 158 Tahun 1978-Nomor: 0543 b/U/1987

1. Konsonan

Fonem konsonan bahasa Arab dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan huruf, dalam transliterasi ini sebagian dilambangkan dengan huruf, sebagian dilambangkan dengan tanda, dan sebagian lagi dengan huruf dan tanda sekaligus.

Berikut ini adalah daftar huruf Arab dan transliterasinya dalam huruf Latin.

Arab	Nama	Latin	Ket.	Arab	Nama	Latin	Ket.
ا	Alīf	tidak dilambangkan	tidak dilambangkan	ط	tā'	ṭ	te (dengan titik di bawah)
ب	Bā'	B	Be	ظ	za	ẓ	zet (dengan titik di bawah)
ت	Tā'	T	Te	ع	'ain	‘	Koma terbalik di atas)
ث	Śa'	ś	es (dengan titik di atas)	غ	Gain	G	ge
ج	Jīm	J	Je	ف	Fā'	F	ef
ح	Hā'	ḥ	ha (dengan titik di bawah)	ق	Qāf	Q	ki

خ	Khā'	Kh	ka dan ha	ك	Kāf	K	ka
د	Dāl	D	De	ل	Lām	L	el
ذ	Ẓal	Ẓ	zet (dengan titik di atas)	م	Mīm	M	em
ر	Rā'	R	Er	ن	Nūn	N	en
ز	Zai	Z	zet	و	Wau	W	we
س	Sīn	S	es	ه	Hā'	H	ha
ش	Syīn	Sy	es dan ye	ء	Hamza h	,	apostrof
ص	Ṣād	ṣ	es (dengan titik di bawah)	ي	Yā	Y	ye
ض	Ḍād	ḍ	de (dengan titik di bawah)				

2. Vokal

Vokal bahasa Arab, seperti vokal bahasa Indonesia, terdiri dari vokal tunggal dan vokal rangkap.

1) Vokal Tunggal

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

Tanda	Nama	Huruf Latin	Nama
َ	<i>fathah</i>	a	A
ِ	<i>Kasrah</i>	i	I
ُ	<i>ḍammah</i>	u	U

2) Vokal Rangkap

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

Tanda	Nama Huruf	Gabungan Huruf	Nama
يَ...يْ	<i>fathah dan yā'</i>	ai	a dan i
وَ...وْ	<i>fathah dan wāu</i>	au	a dan u

Contoh:

كَتَبَ : *kataba*

فَعَلَ : *fa'ala*

ذُكِرَ : *ḍukira*

يَذْهَبُ : *yaḏhabu*

سُئِلَ : *su'ila*

كَيْفَ : *kaifa*

هَوَّلَ : *haulā*

3. Maddah

Maddah atau vokal panjang yang lambangnya dengan harkat dan huruf. Transliterasinya berupa huruf dan tanda, vocal panjang ditulis, masing-masing dengan tanda hubung (-) di atasnya.

Harkat dan Huruf	Nama	Huruf dan Tanda	Keterangan
أَ...أْ	<i>fathah dan alif /ya</i>	ā	a dengan garis di atas

ي...ِ	<i>kasrah dan ya</i>	ī	i dengan garis di atas
و...ِ	<i>dammah dan waw</i>	ū	u dengan garis di atas

Contoh:

قَالَ : *qāla*

رَمَى : *ramā*

قِيلَ : *qīla*

يَقُولُ : *yaqūlu*

4. *Tā' Marbūṭah* (ة)

Transliterasi untuk *tā' marbūṭah* ada dua, yaitu:

1. *Tā' marbūṭah* hidup

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

2. *Tā' marbūṭah* mati

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

3. Kalau pada suatu kata yang lain akhir katanya *tā' marbūṭah* diikuti oleh kata yang menggunakan kata sandang al- serta bacaan kedua kata itu terpisah, maka ta marbutah itu ditransliterasikan dengan (h).

Contoh:

رَوْضَةُ الْأَطْفَالِ : *raudah al-atfāl / raudatul atfāl*

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

طَلْحَةُ : *talḥah*

5. *Syaddah* (Tasydīd)

Syaddah atau *tasydīd* yang dalam tulisan Arab dilambangkan dengan sebuah tanda, tanda *Syaddah* atau *tasydīd*, dalam transliterasi ini tanda *syaddah* tersebut dilambangkan dengan huruf, yaitu huruf yang sama dengan huruf yang diberi tanda *syaddah* itu.

Contoh:

رَبَّنَا : *rabbanā*

نَزَّلَ : *nazzala*

الْبِرِّ : *al-birr*

الْحَجِّ : *al-hajj*

نُعِمُّ : *nu' 'ima*

6. Kata sandang

Kata sandang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan huruf, yaitu (ال). Namun dalam transliterasi kata sandang dibedakan atas kata sandang yang diikuti oleh huruf *syamsiyyah* dan kata sandang yang diikuti huruf *qamariyyah*.

1) Kata sandang yang diikuti oleh huruf *syamsiyyah*

Kata sandang yang diikuti oleh huruf *syamsiyyah* ditransliterasikan sesuai dengan bunyinya, yaitu huruf /l/ diganti dengan huruf yang sama dengan huruf yang langsung mengikuti kata sandang itu.

2) Kata sandang yang diikuti oleh huruf *qamariyyah*

Kata sandang yang diikuti oleh huruf *qamariyyah* ditransliterasikan sesuai aturan yang digariskan di depan dan sesuai dengan bunyinya. Baik diikuti huruf *syamsiyyahi* maupun huruf *qamariyyah*, kata sandang ditulis terpisah dari kata yang mengikuti dan dihubungkan dengan tanda sempang.

Contoh:

الرَّجُلُ : *ar-rajulu*

السَّيِّدَةُ : *as-sayyidatu*

الشَّمْسُ : *asy-syamsyu*

القَلَمُ : *al-qalamu*

الْبَدِيعُ : *al-badi'u*

الجلالُ : al-jalāmu

7. Hamzah

Dinyatakan di depan bahwa hamzah ditransliterasikan dengan apostrof. Namun, itu hanya berlaku bagi hamzah yang terletak di tengah dan di akhir kata. Bila hamzah itu terletak di awal kata tidak dilambangkan, karena dalam tulisan Arab berupa *alif*.

Contoh:

تَأْخُذُونَ : ta' khuzūna

النَّوْءُ : an-nau'

شَيْءٌ : syai'un

إِنَّ : inna

أُمِرْتُ : umirtu

أَكَلَ : akala

8. Penulisan kata

Pada dasarnya setiap kata, baik fail, isim maupun harf ditulis terpisah. Hanya kata-kata tertentu yang penulisannya dengan huruf Arab sudah lazim dirangkaikan dengan kata lain karena ada huruf atau harkat yang dihilangkan maka transliterasi ini, penulisan kata tersebut dirangkaikan juga dengan kata lain yang mengikutinya.

Contoh:

وَإِنَّ اللَّهَ لَهُ خَيْرُ الرَّازِقِينَ : Wainnallāha lahuwa khairurrāziqīn

فَأَوْفُوا الْكَيْلَ وَالْمِيزَانَ : Fa aful-kaila wal- mīzān

إِبْرَاهِيمَ الْخَلِيلَ : Ibrāhīm al-Khalīl /Ibrāhūmul-Khalīl

بِسْمِ اللَّهِ مَجْرَاهَا وَمُرْسَاهَا : Bismillāhi majrahā wa mursāh

وَلِلَّهِ عَلَى النَّاسِ حِجُّ الْبَيْتِ : Wa lillāhi 'ala an-nāsi hijju al-baiti

مَنْ اسْتَطَاعَ إِلَيْهِ سَبِيلًا : manistaṭa'ā ilaihi sabīlā

9. Huruf Kapital

Meskipun pada sistem tulisan Arab huruf kapital tidak dikenal, namun dalam transliterasi ini huruf tersebut juga digunakan. Penggunaan huruf kapital seperti apa yang berlaku dalam EYD, di antaranya: Huruf kapital digunakan untuk menuliskan huruf awal nama diri dan permulaan kalimat. Bilamana nama diri itu didahului oleh kata sandang, maka yang ditulis dengan huruf kapital tetap huruf awal nama diri tersebut, bukan huruf awal kata sandangnya.

Contoh:

وَمَا مُحَمَّدٌ إِلَّا رَسُولٌ	:	<i>Wa mā Muhammadun illā rasul</i>
لَلَّذِي بِبِكَتِّ مَبَارَكَةٍ	:	<i>lallaẓī bibakkata mubārakkan</i>
شَهْرَ رَمَضَانَ الَّذِي أُنزِلَ فِيهِ الْقُرْآنُ	:	<i>Syahru Ramaḍ ānal-laẓi unzila fīhil qur'ānu</i>
وَلَقَدْ رَأَهُ بِالْأُفُقِ الْمُبِينِ	:	<i>Wa laqad ra'āhu bil-ufuqil-mubīni</i>
الْحَمْدُ لِلَّهِ رَبِّ الْعَالَمِينَ	:	<i>Alhamdu lillāhi rabbil 'ālamīn</i>

Penggunaan huruf awal kapital untuk Allah hanya berlaku bila dalam tulisan Arabnya memang lengkap demikian dan kalau penulisan itu disatukan dengan kata lain sehingga ada huruf atau harkat yang dihilangkan, huruf kapital tidak dipergunakan.

Contoh:

نَصْرٌ مِنَ اللَّهِ وَفَتْحٌ قَرِيبٌ	:	<i>Nasrun minallāhi wa fathun qarīb</i>
لِللَّهِ الْأَمْرُ جَمِيعًا	:	<i>Lillāhil-amru jamī'an</i>
وَاللَّهُ بِكُلِّ شَيْءٍ عَلِيمٌ	:	<i>Wallāha bikulli syai'in 'alīm</i>

10. Tajwid

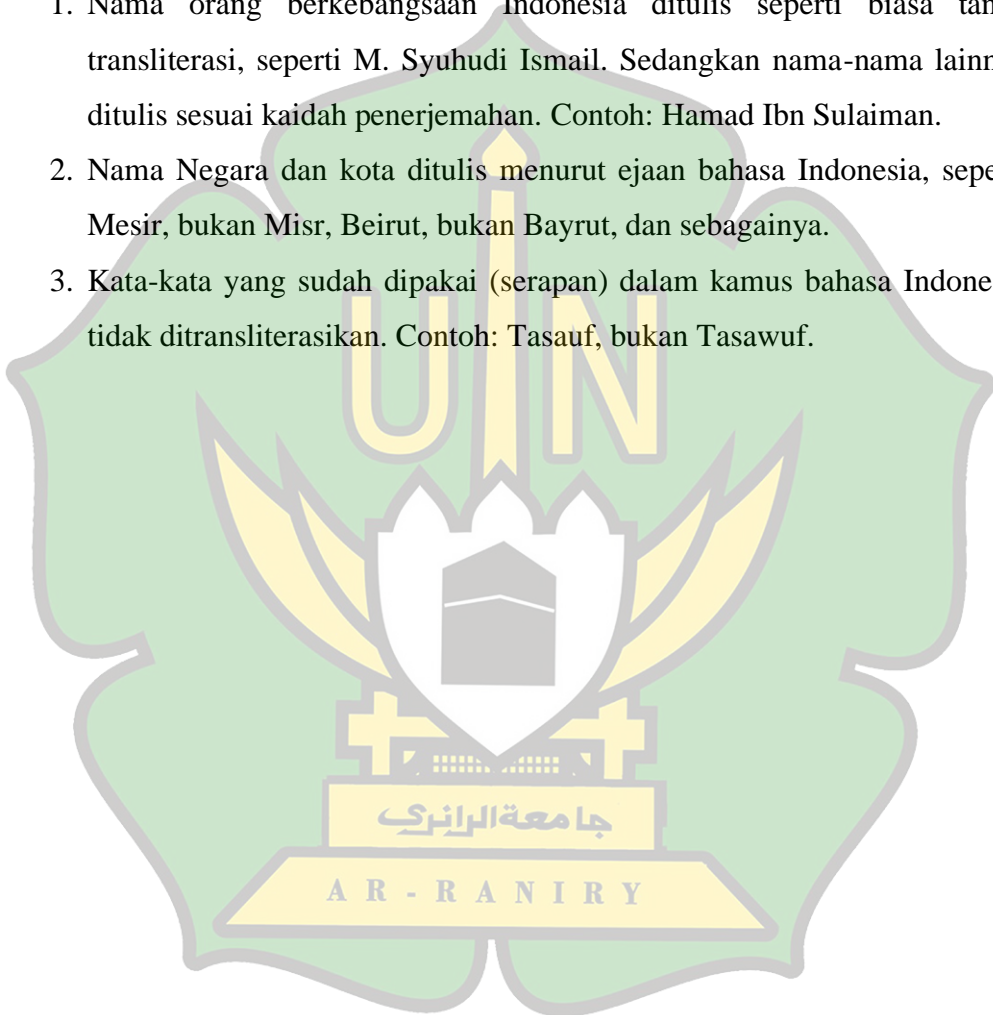
Bagi mereka yang menginginkan kefasihan dalam bacaan, pedoman transliterasi ini merupakan bagian yang tak terpisahkan dengan Ilmu Tajwid.

Karena itu peresmian pedoman transliterasi ini perlu disertai dengan pedoman tajwid.

Catatan:

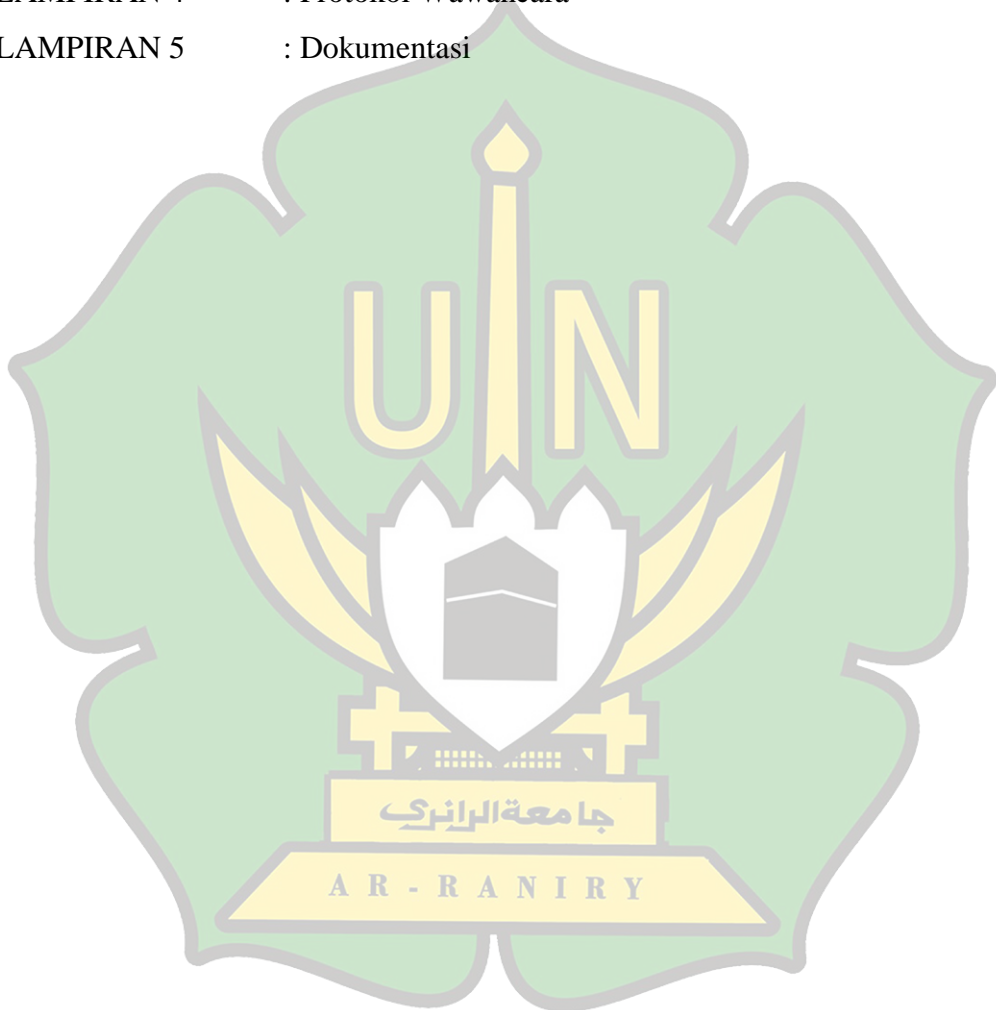
Modifikasi

1. Nama orang berkebangsaan Indonesia ditulis seperti biasa tanpa transliterasi, seperti M. Syuhudi Ismail. Sedangkan nama-nama lainnya ditulis sesuai kaidah penerjemahan. Contoh: Hamad 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 ditransliterasikan. Contoh: Tasauf, bukan Tasawuf.



DAFTAR LAMPIRAN

- LAMPIRAN 1 : SK Penetapan Pembimbing Skripsi
LAMPIRAN 2 : Daftar Informan
LAMPIRAN 3 : Surat Pernyataan Kesiadaan Wawancara
LAMPIRAN 4 : Protokol Wawancara
LAMPIRAN 5 : Dokumentasi



DAFTAR ISI

LEMBARAN JUDUL	i
PENGESAHAN PEMBIMBING	ii
PENGESAHAN SIDANG.....	iii
LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH	iv
ABSTRAK.....	v
KATA PENGANTAR	vi
PEDOMAN TRANSLITERASI.....	viii
DAFTAR LAMPIRAN	xvi
DAFTAR ISI.....	xvii
BAB SATU PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Rumusan Masalah	7
C. Tujuan Penelitian.....	7
D. Penjelasan Istilah.....	8
E. Kajian Pustaka	10
F. Metode Penelitian.....	13
G. Sistematika Penulisan.....	17
BAB DUA KONSEP DAN TEORI AKAD <i>IJARAH`ALA AL-MANAFI</i>	19
A. Pengertian Akad <i>Ijarah Ala Al-Manafi</i> dan Dasar Hukumnya	19
B. Dasar Hukum dari <i>Ijarah`Ala Al-Manafi</i>	21
C. Rukun Dan Syarat Akad <i>Ijârah`Ala Al-Manâfi`</i>	25
D. Pendapat Fuqaha Tentang Penerapan Akad <i>Ijârah`Ala Al-Manâfi`</i>	32
BAB TIGA TINJAUAN AKAD <i>IJARAH</i> TERHADAP PENGAWASAN PADA KESELAMATAN PELAYARAN RUTE PULO ACEH-ULEE LHEUE.....	37
A. Gambaran Umum Pelayaran dan Pelabuhan Pulo Aceh	37
B. Sistem Pengawasan Yang Diterapkan Pada Pelayaran Kapal Pulo Aceh.....	39
C. Sistem Penjaminan dan Ganti Rugi pada Pelayaran Kapal Pulo Aceh	42
D. Pertanggung Jawaban Pihak Kapal Pulo Aceh Terhadap Risiko Yang Terjadi Berdasarkan Akad <i>Ijârah`Ala Al-Manâfi`</i>	44
BAB EMPAT PENUTUP	50
A. Kesimpulan.....	50
B. Saran	51
DAFTAR PUSTAKA	52
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	56
LAMPIRAN.....	57

BAB SATU

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Indonesia sebagai daerah maritim yang memiliki wilayah laut yang luas menggunakan kapal sebagai sarana transportasi dan pengangkutan untuk memudahkan pengiriman dan berbagai bentuk jenis transaksi bisnis lainnya. Kegiatan berlayar dengan menggunakan kapal ini menjadi sangat penting dikarenakan dapat menghubungkan suatu pulau dengan pulau lainnya dan dapat melakukan kegiatan pemenuhan akan kebutuhan hidup masyarakat antar pulau. Dalam suatu kegiatan pelayaran, pelaksanaan pengawasan pada keselamatan penumpang dan barang merupakan hal yang sangat penting dan menduduki posisi sentral dalam segala aspek pelayaran di laut. Pengawasan dan keamanan ini harus diperhatikan sebagai dasar serta tolak ukur bagi pengambilan keputusan dalam menentukan kelayakan pelayaran baik dilihat dari sisi sarana berupa kapal maupun prasarana seperti sumber daya manusia yang terlibat di dalamnya.

Kebijakan dalam pelayaran yang digunakan oleh masyarakat Pulo Aceh untuk menempuh suatu daerah memiliki keunikan tersendiri dari daerah lainnya. Berbeda dengan Sabang yang merupakan kota kunjungan berbagai daerah dengan menggunakan kebijakan pelayaran berdasarkan regulasi dan UU yang ada, Pulo Aceh sebagai suatu Kecamatan justru membuat kebijakan tersendiri dalam menentukan sistem pelayarannya pada rute Pulo Aceh-Ulee Lheue (Banda Aceh). Walaupun termasuk dalam wilayah administratif Kabupaten Aceh Besar, akan tetapi lokasi Pulo Aceh tidak berada jauh dari pusat Ibukota Provinsi sehingga aksesibilitas tergolong lebih mudah ke Kota Banda Aceh

Pelayaran pada rute Pulo Aceh-Ulee Lheue menggunakan kapal kayu milik desa yang difasilitasi oleh warga setempat dengan penanggungjawab utamanya adalah Kepala Desa. Pengawasan pada pelayaran rute Pulo Aceh-Banda Aceh ini dilakukan oleh awak kapal atau penduduk setempat menyebutnya dengan *awak boat* yang juga merupakan bagian dari penduduk desa. Untuk memudahkan masyarakat dalam melakukan kegiatan penyeberangan ke Kota Banda Aceh, maka pihak kapal memberikan fasilitas berupa sewa manfaat dalam bentuk jasa angkutan penumpang. Sewa manfaat ini dilakukan secara lisan tanpa adanya kontrak tertulis antara penumpang dan pihak kapal. Namun secara tidak langsung, hal ini dapat dikatakan sebagai bentuk perjanjian sewa manfaat dari fasilitas kapal.

Dalam Islam, suatu perjanjian yang didasari pada pengambilan manfaat terhadap suatu benda, dengan ketentuan bahwa benda yang diambil tidak berkurang dari segi materilnya disebut dengan *ijarah*.¹ Dengan kata lain pada praktek sewa-menyewa yang berpindah hanyalah manfaat dari benda yang disewakan, sedangkan kepemilikan tetap pada pemilik barang.

Secara konseptual fiqh dan para fuqaha telah melakukan penalaran hukum-hukum, salah satunya yaitu akad transaksi *ijarah*. Para fuqaha sepakat bahwa *ijarah* merupakan akad yang dibolehkan oleh *syara'*, kecuali beberapa ulama, seperti Abu Bakar Al-Asham, Isma'il bin 'Aliyah, Hasan Al-Bashri, Al-Qasyani, Nahrawani dan Ibnu Kisan, mereka tidak membolehkan *ijarah* dikarenakan *ijarah* adalah jual beli manfaat, sedangkan manfaat pada saat dilakukannya akad tidak bisa diserahterimakan. Sedangkan sesuatu yang tidak ada pada waktu akad tidak boleh diperjualbelikan.² Akan tetapi, pendapat tersebut disanggah oleh Ibnu Rusyd, bahwa manfaat walaupun pada waktu akad

¹ *Ijarah* ini merupakan transaksi yang memanfaatkan sesuatu yang dikontrak. Apabila transaksi tersebut berhubungan dengan *ajir* maka yang dimanfaatkan adalah tenaganya, sehingga harus ditentukan bentuk kerja, waktu, upah serta tenaganya.

² Wahbah Zuhaili, *Al-Fiqh Al-Islamy wa Adillatuh*, Juz 4, (Damaskus: Dar Al-Fikr, cet III, 1989), hlm. 730.

belum ada, tetapi pada gaibnya (manfaat) akan terwujud, dan inilah yang menjadi perhatian dan pertimbangan syara'.³

Ijarah jika ditinjau melalui objek maka terbagi kepada dua yaitu *ijarah 'ala al-'amal* dan *ijarah 'ala al-manâfi'*, sebagaimana variabel yang ingin diteliti oleh penulis berdasarkan perspektif *ijarah 'ala al-manâfi'* maka pada penulisan ini akan lebih mengkhususkan pembahasan pada *ijarah 'ala al-manâfi'* saja. Di dalam Khazanah ekonomi islam pemanfaatan objek sewa disebut dengan *ijarah 'ala al-manâfi'* yakni sebagai akad pemindahan hak guna barang tanpa diikuti dengan pemindahan kepemilikan (*ownership/milkiyyah*) atas barang itu sendiri.⁴

Praktik *ijarah 'ala al-manâfi'* umumnya berfokus pada pemindahan barang. Barang yang boleh disewakan yaitu barang-barang mubah seperti sawah untuk ditanami, mobil untuk dikendarai, rumah untuk ditempati. Barang yang berada ditangan penyewa dibolehkan untuk dimanfaatkan sesuai kemauannya sendiri, bahkan boleh disewakan lagi kepada orang lain. Apabila terjadi kerusakan pada benda yang disewa, maka yang bertanggung jawab adalah pemilik barang (*mu'jir*) dengan syarat kecelakaan tersebut bukan akibat dari kelalaian penyewa (*musta'jir*). Apabila kerusakan benda yang disewakan itu disebabkan oleh kelalaian penyewa (*musta'jir*) maka yang bertanggung jawab atas kerusakan barang adalah si penyewa itu sendiri.⁵

Adapun menurut pendapat ulama Syafi'iyah dan Hanabilah menuturkan bahwa *ijarah 'ala al-manâfi'* ini sudah tetap dengan sendirinya sejak akad *ijarah* terjadi. Oleh karena itu, menurut mereka sewa sudah dianggap menjadi barang sejak *ijarah* terjadi. Karena akad *ijarah* memiliki sasaran manfaat dari

³ Muhammad ibnu Rusyd Al-Qurthubi, *Bidayah Al-Mujtahid wa Nihayah Al-Muqhtashid*, Juz 2, (Damaskus: Dar Al-Fikr, 1989), hlm. 166.

⁴ 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.

⁵ Imam Taqiyuddin Abi Bakar ibn Muhammad Husaini, *Kifayah al-Akhyar*, juz 1, (Surabaya: Syayid Nabhan, 2000) cet. Ke 2, hlm. 130.

benda yang disewakan, maka pada dasarnya penyewa berhak untuk memanfaatkan barang tersebut sesuai dengan keperluannya, bahkan dapat meminjamkan atau menyewakan kepada pihak lain sepanjang tidak mengganggu dan merusak barang yang disewakan.⁶

Maka, dapat dilihat bahwa perjanjian sewa-menyewa yang dibuat oleh para pihak kapal dalam penyewaan transportasi laut tersebut secara teoritis merupakan bentuk implementasi akad *ijârah `ala al-manâfi`*. Pihak KM. Peunaso⁷ menyewakan transportasi laut kepada konsumennya untuk dinikmati sepenuhnya (*volledge genot*) sesuai dengan kesepakatan. Penumpang yang merupakan konsumen pada akad ini berhak menikmati semua fasilitas dan manfaat, dan pihak kapal KM. Peunaso juga berhak pula mengambil upah, karena akad ini adalah *mu'awa dhah* (saling tukar-menukar).

Dengan demikian penjaminannya baik dari segi jaminan barang maupun jaminan keselamatan semua ditanggung oleh pihak kapal. Barang kiriman ataupun barang milik penumpang yang rusak ketika dalam berlayar, maka pihak kapal akan mengganti rugi sesuai kesepakatan dengan pemiliknya. Berbagai risiko yang terjadi memang tidak dapat dihindari namun bisa diantisipasi yaitu dengan menunjang penilaian risiko atau memerhatikan risiko apa saja yang dapat terjadi dalam perjalanan, baik itu resiko yang dipicu karena kesalahan manusia, alam, ataupun teknis, seperti bocornya kapal sehingga menyebabkan air laut masuk kedalam kapal, kencangnya badai laut dan lain sebagainya. Oleh sebab itu pihak kapal menyediakan fasilitas keamanan seperti baju pelampung dan juga selalu memeriksa kondisi kapal sebelum melakukan pelayaran.⁸

Sedangkan untuk mengantisipasi risiko ketika sedang dalam berlayar biasanya bila terjadi kerusakan kapal saat sedang dalam berlayar, maka pihak

⁶ Rahmat Syafi'i, *Fiqih Muamalah*, (Bandung: CV Pustaka Setia, 2004), hal. 134

⁷ Salah satu nama boat di Pulo Aceh khususnya Pulo Nasi, yang memiliki ukuran 22 *gross ton* (GT).

⁸ Hasil wawancara dengan Ramza, awak kapal Pulo Aceh pada tanggal 25 Juni 2020, di pelabuhan Ulee Lheue, kecamatan Meuraxa, Banda Aceh.

kapal akan langsung meminta pertolongan kepada tim SAR atau memberi info kepada masyarakat Pulo Aceh untuk mengirim bantuan kapal kecil agar dapat mengevakuasi penumpang kapal.⁹

Kapal yang beroperasi dari Pulo Aceh-Banda Aceh ini, bergerak dari pukul 08:00 pagi dan kembali lagi ke Pulo Aceh pada siang hari yaitu pada pukul 14:00. Kapal-kapal tersebut akan melayani pengguna jasa yang akan menaiki kapal baik itu karena kepentingan bisnis, tenaga kerja, atau para wisatawan. Selain mengangkut warga, kapal ini juga mengangkut motor hingga hewan ternak seperti sapi atau kerbau. Tarif harga setiap penumpang berkisar dari Rp.20.000 dan jika membawa motor maka akan ditambah Rp. 20.000 serta membayar uang buruh yang akan mengangkut motor-motor dari kapal ke pelabuhan yaitu Rp.5000.¹⁰

Arus penumpang kapal mencapai 100-200 orang pada akhir pekan. Ketika terdapat hari-hari padat penumpang maka dapat menyebabkan pihak kapal menjadi cenderung memuat penumpang yang melebihi kapasitas yang sudah ditetapkan. Batas muatan kapal merupakan suatu hal yang paling penting untuk menjamin keselamatan dan keamanan pelayaran, kelebihan muatan suatu kapal bisa menjadikan kapal itu *overcapacity* atau kelebihan muatan yang berisiko mengganggu keseimbangan kapal, sehingga mengakibatkan kapal tenggelam. Mengangkut penumpang yang melebihi kapasitas normalnya ini dapat berisiko pada pelayaran. Sehingga untuk meminimalisir resiko tersebut perlu adanya pengawasan terhadap keselamatan para penumpang.

Dalam kegiatan pelayaran, penulis melihat bahwasannya pengawasan yang dilakukan pada kapal atau boat KM. Pulo Deudap terbilang masih sangat minim. Diketahui tidak adanya asuransi pada pelayaran ini. serta pendataan penumpang hanya dilakukan pada saat diperlukan saja, meskipun sebenarnya

⁹ Hasil wawancara dengan Rahmat Suardi, awak kapal Pulo Aceh pada tanggal 25 Juni 2020, di pelabuhan Ulee Lheue, kecamatan Meuraxa, Banda Aceh.

¹⁰ Hasil wawancara dengan Rahmat Suardi, awak kapal Pulo Aceh pada tanggal 25 Juni 2020, di pelabuhan Ulee Lheue, kecamatan Meuraxa, Banda Aceh.

pendataan tersebut harus dilakukan setiap hari. Hal ini seharusnya tidak boleh dibiarkan karena pendataan penumpang sangat berguna sebagai informasi bagi pihak pelayaran yaitu untuk mendata setiap penumpang yang menggunakan jasa transportasi laut Pulo Aceh-Ulee Lheue dan sebagai tanda bukti keberadaannya dalam kapal tersebut. Pelayaran ini membebaskan setiap penumpangnya dari bukti bayar/karcis, bahkan dari pihak kapal sendiri tidak menerapkan sistem bayar menggunakan karcis. Setiap penumpang bebas menaiki kapal tanpa adanya bukti bayar, pembayaran akan dilakukan ketika si penumpang telah sampai ke tempat tujuannya dan dilakukan dengan tunai.¹¹

Tidak adanya penggunaan bukti bayar atau karcis dalam suatu transaksi tentu mempunyai efek negatif bagi pelayaran itu sendiri seperti ketidakjelasan terhadap total muatan penumpang yang akan berlayar dengan jumlah total kapasitas muatan penumpang seharusnya. Hal ini dikarenakan data tersebut tidak dimuat dalam daftar manifest yang menjadi laporan resmi jumlah penumpang dalam suatu kapal, termasuk muatan lainnya seperti kendaraan bermotor dan barang-barang lainnya. Ketidakjelasan ini dapat mempengaruhi keseluruhan muatan kapal maka ketika menghadapi cuaca buruk akan sangat berat mengatasi kelebihan muatan tersebut. Kapasitas yang melebihi dan tidak dibatasi menjadikan pelayaran ini membahayakan keselamatan penumpangnya. Kondisi ini menjadi lebih parah ketika dalam pelayaran terjadi perubahan cuaca buruk yang awalnya tidak terprediksi oleh awak kapal sehingga pada saat pelayaran telah berada di tengah lautan maka cuaca buruk mengakibatkan gelombang tinggi dan angin kencang yang memicu terjadinya berbagai potensi bencana dalam pelayaran di rute Pulo Aceh-Ulee Lheue meskipun jarak tempuh pelayaran ini singkat yaitu dalam durasi sekitar 1 jam.

Pengawasan pada suatu pelayaran beserta sistem jaminannya yang tidak terealisasi dengan baik dan benar tentunya akan menyebabkan risiko bagi

¹¹ Hasil wawancara dengan Miftahuddin, penumpang kapal Pulo Aceh pada tanggal 25 Juni 2020, di pelabuhan Ulee Lheue, kecamatan Meuraxa, Banda Aceh.

penumpang ataupun awak kapal. Pengawasan yang tidak efektif dan efisien tidak hanya merugikan pihak kapal dan manajemen pelabuhan namun juga penumpang lain, yang semestinya berhak mendapatkan pengawasan yang layak dalam pelayaran ini. Jika dilihat dari peraturan pemerintah yang telah ditetapkan untuk sistem pelayaran maka sudah seharusnya pemerintah mengawasi dengan benar aktivitas pelayaran tersebut. Untuk menghindari berbagai penyelewengan agar peluang terjadinya risikopun menjadi kecil. Berdasarkan latar belakang di atas, maka penulis tertarik untuk mengkaji dan meneliti lebih lanjut masalah tersebut dalam sebuah karya ilmiah dengan judul “**Sistem Pengawasan Pada Keselamatan Pelayaran Pulo Aceh-Ulee Lheue Dan Sistem Penjaminannya Dalam Perspektif Akad *Ijârah `Ala Al-Manâfi`*”**

B. Rumusan Masalah

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

1. Bagaimana pengawasan pihak pengelola kapal terhadap kapal selama pelayaran di Pulo Aceh-Ulee Lheue?
2. Bagaimana bentuk penjaminan yang dilakukan oleh pihak pelayaran Pulo Aceh-Ulee Lheue pada penumpang kapal?
3. Bagaimana perspektif akad *ijârah `ala al-Manâfi`* terhadap bentuk penjaminan pada pelayaran Pulo Aceh-Ulee Lheue?

C. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan permasalahan yang telah diuraikan di dalam subbab sebelumnya, maka penelitian ini bertujuan:

1. Untuk mengetahui tanggungjawab pihak pengelola kapal terhadap pengawasan kapal selama pelayaran di Pulo Aceh-Ulee Lheue.
2. Untuk mengetahui bentuk pengawasan dan jaminan yang dilakukan oleh pihak pelayaran Pulo Aceh-Ulee Lheue pada penumpang kapal.

3. Untuk menganalisis perspektif *ijârah `ala al-Manâfi`* akad terhadap sistem penjaminan pada pelayaran Pulo Aceh-Ulee Lheue.

D. Penjelasan Istilah

Untuk memudahkan penelitian dalam karya ilmiah ini, maka penjelasan istilah sangat diperlukan guna membatasi ruang lingkup kajian dan penafsiran yang salah sehingga peneliti dapat dengan mudah memahami pembahasan dalam skripsi nantinya. Adapun istilah-istilah yang terdapat dalam karya ilmiah ini antara lain:

1. Sistem Pengawasan

Sistem Pengawasan adalah objek satuan yang berfungsi secara interdependen.¹² Untuk mengamati dan melokasikan dengan tepat penyimpangan-penyimpangan yang terjadi. Pengawasan juga dapat diartikan sebagai penilikan dan penjagaan.¹³ Dalam praktek dapat dilihat, kegagalan suatu rencana atau aktivitas bersumber pada dua hal. Pertama akibat pengaruh di luar jangkauan manusia. Kedua pelaku mengerjakannya tidak memenuhi persyaratan yang diminta.¹⁴ Pengawasan yang penulis maksudkan dalam penelitian ini yaitu, pengamatan yang dilakukan oleh pihak kapal untuk menghindari berbagai penyimpangan-penyimpangan yang dapat terjadi dalam kinerja pelayaran, baik sebelum berlayar maupun ketika dalam pelayaran.

2. Keselamatan Pelayaran - R A N I R Y

Dalam KBBI keselamatan berasal dari kata selamat yang berarti terbebas dari bahaya, malapetaka, dan bencana.¹⁵ Pelayaran dalam KBBI

¹² Komaruddin, *Kamus Istilah Karya Tulis Ilmiah*. (Jakarta: PT Bumi aksara, 2006), hlm 244.

¹³ <https://kbbi.web.id/pengawasan.html> diakses pada tanggal 17 Agustus 2020 pukul 06:45 WIB

¹⁴ Yayat M. Herujito, *Dasar-Dasar Manajemen*, (Jakarta: PT Grasindo, 2001), Cet 1, 242.

¹⁵ <https://kbbi.web.id/selamat.html> diakses pada tanggal 17 Agustus 2020 pukul 07:14 WIB.

didefinisikan perjalanan melalui laut.¹⁶ Keselamatan Pelayaran termasuk upaya penanggulangan kecelakaan dan merupakan faktor utama lancarnya arus pelayaran dalam transportasi laut, berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran , Pasal 116 Ayat (1) “ keselamatan dan keamanan pelayaran meliputi keselamatan dan keamanan angkutan di perairan, pelabuhan, serta perlindungan lingkungan maritim”.¹⁷

3. *Ijarah `Ala Al-Manâfi*

Ijarah Menurut bahasa berasal dari kata “*al- ajru*” yang berarti “*al-iwadu*” (ganti) dan oleh sebab itu “*ath-thawab*” atau (pahala) dinamakan *ajru* (upah).¹⁸ Lafal al-ijarah dalam bahasa arab berarti upah, sewa, jasa, atau imbalan. Al-ijarah merupakan salah satu bentuk muamalah dalam memenuhi keperluan hidup manusia, seperti sewa-meyewa, kontrak, atau menjual jasa perhotelan dan lain-lain.¹⁹ *Ijarah ‘ala al-manafi’* merupakan pembagian dari akad *ijārah* yang telah dilegalisasi dengan sumber hukum syara’. Kata *ijarah ‘ala al-manafi’* terbagi atas dua gabungan kata yaitu *ijarah* dan *al-manafi’*. Kata *ijarah*, menurut bahasa berasal dari “*al-ajru*” yang berarti “*al-iwadh’* yaitu ganti rugi. Sedangkan menurut syara’ “*al-ijara*” adalah satuan akad untuk mengambil manfaat dengan jalan penggantian.²⁰ Akad *ijārah ‘ala al-manafi’* 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.²¹

¹⁶ <https://kbbi.kemedikbud.go.id/entri/pelayaran> diakses pada tanggal 17 Agustus 2020 pukul 07:18 WIB.

¹⁷ Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran, Pasal 116.

¹⁸ Sayyid Sabiq, *Fiqih Sunnah 13*, (Jakarta: Pena Pundi Aksara, 2006)

¹⁹ Nasrun Haroen, *Fiqh Muamalah*, (Jakarta: Gaya Media Pratama, 2000), hlm. 228.

²⁰ Sayyid Sabiq, *Fiqh Sunnah*, (terj. Kamaluddin A. Marzuki), Jilid 13, (Bandung: Al-Ma’arif, 1997), hlm. 15.

²¹ Wahbah Az-Zuhaili, *Fiqih Islam wa Adillatuhu*, (Jakarta: Gema Insani, 2011), hlm. 412.

E. Kajian Pustaka

Kajian pustaka merupakan bagian terpenting dari suatu penelitian, karena berfungsi untuk menjelaskan dan kedudukan atau posisi penelitian yang akan dilakukan oleh penulis, kajian pustaka pada intinya bertujuan untuk mendapatkan topik yang akan diteliti dengan penelitian yang pernah dilakukan sebelumnya sehingga tidak terjadinya pengulangan dalam penelitian.

Penelitian ini membahas tentang “*Sistem Pengawasan Pada Keselamatan Pelayaran Pulo Aceh-Ulee Lheue Dan Sistem Penjaminannya Dalam Perspektif Akad Ijarah `Ala Al Manafi`*”, menurut penelusuran yang telah dilakukan oleh penulis, sebelumnya belum ada pembahasan yang secara mendetail terkait masalah yang akan diteliti. Skripsi tentang transportasi laut banyak diteliti namun disetiap penelitian tentunya memiliki pembahasan yang berbeda-beda. Pada penelitian ini penulis mengkhususkan variabel pada pengawasan keselamatan pelayaran kapal Pulo Aceh serta kinerja awak kapal berdasarkan perspektif akad *ijârah `ala al-manâfi`* pada pelayaran Pulo Aceh-Ulee Lheue yang secara karakteristik, operasional dan objektivitasnya berbeda dengan penelitian yang lain. Hal ini terlihat oleh kajian pustaka yang akan penulis tulis. Adapun penelitian lain yang terkait dengan penelitian ini antara lain:

Salah satunya skripsi yang ditulis oleh Johny Malisan yang telah menyelesaikan program studinya pada tahun 2013 di Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin Makassar yang meneliti tentang “*Keselamatan Transportasi Laut Pelayaran Rakyat (Studi kasus armada phinisi)*”. Penelitian ini bertujuan untuk mengevaluasi kinerja keselamatan transportasi laut pada pelayaran rakyat terutama aspek teknis untuk menganalisis kelaiklautan kapal yang terkait dengan stabilitas dan kekuatan dan non teknis dalam kaitan dengan

sumberdaya manusia.²² Skripsi diatas terfokus pada pengevaluasian kinerja keselamatan dan analisa kelaiklautan sedangkan yang diteliti oleh penulis adalah tentang sistem pengawasan keselamatan. Secara objek memang jelas berbeda dan juga variabel persediaan lebih umum dibandingkan dengan pengawasan keselamatan pelayaran Pulo Aceh-Ulee Lheue.

Pada tulisan lain juga membahas mengenai "*Perlindungan Hukum Terhadap Penumpang Dalam Pengangkutan Kapal Penyeberangan Di Kawasan Medan Belawan (Studi Pada Kantor PT Pelni)*" yang ditulis oleh Lili Wahyuni pada tahun 2017 di Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara. Penelitian ini bertujuan untuk menganalisis perlindungan hukum pada kapal penyeberangan di kawasan Medan Belawan.²³ Adapun yang membedakan penelitian ini dengan penelitian yang penulis lakukan terdapat pada subjeknya yaitu pada penelitian ini membahas bagaimana perlindungan terhadap angkutan kapal pada PT Pelni.

Penelitian berikutnya dalam bentuk skripsi ditulis oleh Aisha Rayyan yang berjudul "*Tanggungjawab Hukum Atas Terjadinya Kecelakaan Kapal KM Zahro Express Di Pulau Tidung Dihubungkan Dengan KUHD Dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*" diterbitkan oleh Fakultas Hukum pada tahun 2017. Tulisan ini membahas tentang tanggungjawab nahkoda, pemilik kapal dan syahbnadar yang diatur di dalam KUHD dan Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui tanggungjawab syahbandar beserta nahkoda yang dihubungkan dengan KUHD beserta UU No 17 tahun 2008.²⁴ Adapun yang membedakan penelitian ini dengan penelitian yang penulis lakukan adalah pada

²² Johny Malisan, "*Keselamatan Transportasi Laut Pelayaran Rakyat (Studi kasus armada phinisi)*", Skripsi, (Makassar: Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, 2013).

²³ 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).

²⁴ Aisha Rayyan, "*Tanggungjawab Hukum Atas Terjadinya Kecelakaan Kapal KM Zahro Express Di Pulau Tidung Dihubungkan Dengan KUHD Dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*", Skripsi, (Bandung: Fakultas Hukum Universitas Pasundan, 2017).

penelitian yang penulis lakukan membahas mengenai bagaimana sistem pengawasan pihak kapal KM. Pulo Deudap dalam mengatasi berbagai resiko terhadap penumpang untuk keselamatan sebuah pelayaran.

Randy Afif, seorang mahasiswa Fakultas Hukum Uinsu menulis skripsi dengan judul “*Tanggung Jawab Pemerintah Terhadap Keselamatan Penumpang Angkutan Penyeberangan Sungai Dan Danau*” diterbitkan oleh Fakultas Hukum Universitas Islam Negeri Sumatera Utara pada tahun 2019. Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui bagaimana pengaturan keselamatan penumpang terhadap angkutan penyeberangan sungai dan danau serta peran pemerintah terkait keselamatan penumpang angkutan penyeberangan sungai dan danau dan upaya pemerintah terhadap keselamatan penumpang angkutan penyeberangan sungai dan danau.²⁵ Adapun yang membedakan penelitian ini dengan penelitian yang penulis lakukan terdapat pada subjek permasalahannya yaitu tanggung jawab jasa angkutan terhadap keamanan dan keselamatan penumpang pelayaran laut, penelitian ini lebih memfokuskan terhadap kualitas pelayanan dan keamanan penumpang dengan fasilitas-fasilitas yang telah diberikan oleh pihak pengangkut.

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 menjelaskan bagaimana pelaksanaan perlindungan hukum terhadap keselamatan penumpang kapal laut KM. Jelatik Ekspres oleh PT. Rezeki Arung Samudra berdasarkan UU No 17

²⁵ Randy Afif, “*Tanggung Jawab Pemerintah Terhadap Keselamatan Penumpang Angkutan Penyeberangan Sungai Dan Danau*”, Skripsi, (Medan: Fakultas Hukum Universitas Islam Negeri Sumatera Utara, 2019).

tahun 2008.²⁶ Adapun yang membedakan penelitian ini dengan penelitian yang penulis lakukan adalah terdapat pada subjek permasalahannya yaitu pada penelitian yang di teliti oleh Nazura membahas bagaimana perlindungan hukum yang diberikan oleh PT. Rezeki Arung Samudra terhadap keselamatan penumpang laut.

Dari beberapa referensi yang telah penulis sebutkan di atas, bahwa terdapat kedekatan substansi isi dengan penelitian ini, tetapi tidak sama dengan penelitian penulis. Letak perbedaannya adalah penulis menitik beratkan pada minimnya pengawasan keselamatan yang dapat membahayakan pelayaran dan menimbulkan berbagai bencana, pada pelayaran Pulo Aceh-Ulee Lheue.

F. Metode Penelitian

Penelitian ilmiah adalah suatu kegiatan yang dilakukan berdasarkan kenyataan yang didukung oleh data dan fakta dengan keilmuan yang melandasinya. Metode penelitian ini memerlukan data-data lengkap dan objektif yang dapat dipertanggungjawabkan dengan menggunakan metode penelitian yang benar dalam mengumpulkan dan menganalisis data yang menentukan tujuan dan arah penulisan karya ilmiah ini.²⁷ Data yang dihasilkan dari metode penelitian akan membantu peneliti dalam menghasilkan sebuah karya ilmiah yang dapat dipertanggungjawabkan.

1. Jenis Penelitian

Adapun jenis penelitian yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah *deskriptif analisis* yaitu suatu metode untuk menganalisa dan memecahkan masalah yang terjadi sekarang dan masa yang akan datang berdasarkan gambaran atas fenomena-fenomena yang terjadi yang dilihat

²⁶ Nazura, “*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*”, Skripsi, (Riau: Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim, 2014).

²⁷ Muhammad Teguh, *Metode Penelitian Ekonomi*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2005), hlm. 7.

dan didengar dari hasil penelitian baik dilapangan atau teori, berupa data-data dan buku-buku yang berkaitan dengan pembahasan.²⁸ Dengan jenis penelitian ini, penulis mencoba menganalisis bagaimana pengawasan pada penumpang dan yang dilakukan oleh manajemen kapal Pulo Aceh dalam setiap log pelayaran jalur Pulo Aceh-Ulee Lheue untuk memproteksi pengawasan terhadap risiko keselamatan dalam pelayaran kapal jalur Pulo Aceh-Ulee Lheue, serta upaya yang dilakukan oleh pihak kapal untuk menjaga ketertiban keamanan penumpang dalam setiap pelayaran serta jaminannya menurut *ijârah `ala al-manâfi`*. Data yang telah dianalisis tersebut dideskripsikan menjadi sebuah laporan penelitian yang jelas dan utuh.²⁹

2. Metode Pengumpulan Data

Metode pengumpulan data merupakan cara yang digunakan untuk memperoleh keterangan, informasi atau bukti-bukti yang diperlukan dalam penelitian. Metode pengumpulan data yang penulis gunakan dalam penelitian ini adalah *field research* (penelitian lapangan) dan *library research* (penelitian kepustakaan).

a. Penelitian Lapangan (*field research*)

Adapun jenis Penelitian ini biasanya dilakukan dalam kehidupan atau objek yang sebenarnya dengan cara memperoleh informasi langsung dari responden yang bersangkutan. Penelitian ini merupakan suatu penelitian yang dilakukan dalam kehidupan atau objek yang sebenarnya, penyelidikan empiris dengan menggunakan data konkret. Penelitian lapangan dapat dilakukan dengan cara melibatkan diri pada objek riset

²⁸ Muhammad Nazir, *Metode Penelitian*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 1998), hlm. 63.

²⁹ Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2016), hlm.

atau tanpa melibatkan diri pada objek riset.³⁰ Penelitian ini dilakukan untuk memperoleh data atau informasi dengan mendatangi secara langsung ke lokasi yang akan diteliti mengenai masalah pengawasan pada keselamatan penumpang yang dapat menimbulkan bencana bagi pelayaran.

b. Penelitian Kepustakaan (*library research*)

Penelitian perpustakaan (*library Research*) adalah metode yang menggunakan data-data dari perpustakaan, penelitian ini di ambil dari buku-buku yang berkaitan dengan penulisan skripsi ini, dimana penulis dapatkan dengan cara menelaah bahan-bahan rujukan buku seperti buku, jurnal, majalah, artikel, artikel internet, merupakan serangkaian kegiatan yang berkenaan dengan metode pengumpulan data pustaka.

3. Lokasi dan 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 Pulo Nasi kecamatan Pulo Aceh. Alasan penulis memilih lokasi di Pelabuhan Pulo Nasi karena disini terdapat salah satu pelabuhan penyeberangan Pulo Aceh-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,

³⁰ Kamaruddin dan Yooke Tjuparmah, *Kamus Istilah Karya Tulis Ilmiah*, (Jakarta: Bumi Aksara, 2007), hlm. 183.

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 diwawancarai.³¹ Teknik pengumpulan data melalui wawancara dapat juga dilakukan secara tidak langsung seperti memberi daftar pertanyaan untuk dijawab di kesempatan lain. Instrumen dapat berupa pedoman wawancara atau checklist. Wawancara secara langsung adalah wawancara yang dilakukan penulis dengan cara mendatangi langsung tempat penelitian tersebut dengan face to face, dengan demikian sang penulis dapat menanyakan langsung hal-hal yang berkaitan yang akan diteliti lebih detail dan bisa mendapatkan informasi yang lebih banyak.

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 nonparticipan, 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 kapal Pulo Aceh.

5. Instrumen Pengumpulan Data

Instrument pengumpulan data merupakan alat untuk mendapatkan data empiris secara efektif dan efisien.³² Teknik pengumpulan data tersebut

³¹ Marzuki Abu Bakar, *Metodologi Penelitian*, (Banda Aceh: tnp, 2013), hlm.57.

³² Supardi, *Metodologi Penelitian Ekonomi dan Bisnis* (Yogyakarta: UII Press, 2005), hlm. 141.

masing-masing menggunakan instrumen yang berbeda, pada teknik pengumpulan data dengan cara dokumentasi, penulis mengumpulkan buku-buku yang menjelaskan sistem pengawasan untuk keselamatan pelayaran. Sedangkan pada teknik pengumpulan data dengan cara wawancara, penulis 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 data hasil penelitian dikumpulkan oleh peneliti, langkah selanjutnya yang dapat dilakukan peneliti adalah bagaimana menganalisis data yang sudah diperoleh. Langkah-langkah yang penulis lakukan dalam penulisan ini adalah memulainya dengan memaparkan hal yang melatarbelakangi masalah atau background awal mengenai Sistem Pengawasan Pada Keselamatan Pelayaran Pulo Aceh-Ulee Lheue Dan Sistem Penjaminannya Dalam Perspektif Akad *Ijârah `Ala Al-Manâfi`*. kemudian, menetapkan pokok permasalahan serta tujuan pembahasan, kemudian menetapkan metode penelitian, jenis penelitian, teknik pengumpulan data, instrument penelitian serta langkah-langkah analisis data yang digunakan dalam penelitian ini.

G. Sistematika Penulisan

Sistematika pembahasan ini digunakan untuk memperoleh tulisan yang baik agar mudah untuk dipahami secara menyeluruh. Pembahasan ini dibagi dalam 4 (empat) bab. Setiap bab akan menguraikan pembahasan-pembahasan yang berbeda secara sistematis tetapi tetap saling memiliki keterkaitan antara pembahasan yang sebelumnya. Untuk mempermudah pemahaman dalam tulisan ini akan diuraikan secara garis besar dan sistematis hal hal yang akan diuraikan sebagai berikut :

Bab *satu* merupakan pendahuluan yang meliputi latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, manfaat penelitian, metode penelitian (meliputi jenis penelitian, teknik pengumpulan data, instrumen pengumpulan data, langkah-langkah analisis data) dan sistematika penulisan.

Bab *dua* merupakan pembahasan umum tentang konsep dan teori akad *ijârah `ala al-manâfi`*. Adapun isi sub babnya sebagai berikut yaitu mengenai pengertian *ijârah `ala al-manâfi`* serta landasan hukumnya, rukun dan syarat-syarat *ijârah `ala al-manâfi`*, pandangan fuqaha terhadap akad *ijârah `ala al-manâfi`*, pendapat ulama tentang pengawasan kapal dan jaminannya berdasarkan akad *ijârah `ala al-manâfi`*, serta berbagai hal-hal yang dapat menyebabkan akad *ijârah `ala al-manâfi`* berakhir.

Bab *tiga* penulis akan menguraikan hasil penelitian gambaran umum tentang pelabuhan Pulo Aceh, sistem pengawasan yang diterapkan pihak pelabuhan Pulo Aceh terhadap pelayaran kapal, pertanggung jawaban pihak kapal Pulo Aceh terhadap risiko yang terjadi berdasarkan akad *ijârah `ala al-manâfi`*.

Bab *empat* merupakan penutup dari keseluruhan pembahasan penelitian yang berisi kesimpulan dari seluruh pembahasan dan permasalahan serta saran saran yang berhubungan dengan masalah yang di bahas.

جامعة الرانيري

AR - RANIRY

BAB DUA

KONSEP DAN TEORI AKAD *IJARAH* `ALA AL-MANAFI

A. Pengertian Akad *Ijarah Ala Al-Manafi* dan Dasar Hukumnya

1. Pengertian Akad *Ijarah `Ala Al-Manafi*

Ijarah secara etimologis berarti “upah” dan “memberi pekerjaan” yang diberikan kepada seseorang yang telah melakukan pekerjaan sebagai balasan atas pekerjaannya. Lalu kata ini menjadi populer sebagai istilah suatu akad. Menurut Sayyid Sabiq, *ijarah* adalah suatu jenis akad yang dapat mengambil manfaat dengan jalan penggantian.³³ Menurut syara` *ijarah* adalah akad yang bersifat pemberian suatu manfaat berkompensasi dengan syarat-syarat tertentu. Ulama di kalangan mazhab Hanafiyah mengartikan *ijarah* adalah akad yang berisi pemilikan manfaat tertentu dari suatu benda yang diganti dengan pembayaran dalam jumlah yang di sepakati.³⁴

Dari pengertian di atas terlihat bahwa yang dimaksud dengan sewa-menyewa itu adalah pengambilan manfaat sesuatu benda, jadi dalam hal ini bendanya tidak kurang sama sekali, dengan perkataan lain dengan terjadinya peristiwa sewa-menyewa, yang berpindah hanyalah manfaat dari benda yang disewakan tersebut, dalam hal ini dapat berupa manfaat barang seperti kendaraan, rumah dan manfaat karya seperti pemusik, bahkan dapat juga berupa karya pribadi seperti pekerja.³⁵

Senada dengan pengertian di atas, Rahmat Syafe'i mendefinisikan *ijarah* secara etimologi sebagai menjual manfaat sedangkan jumhur ulama fiqih berpendapat bahwa *ijarah* adalah menjual manfaat dan yang boleh disewakan adalah manfaatnya bukan bendanya. Selain itu juga ada yang

³³ Sayyid Sabiq, *Fiqh al-Sunnah*, (Ter. Kamaluddin A. Marzuki), Jilid 3, (Bandung: Al-Ma`arif, 1997), hlm. 15.

³⁴ Helmi Karim, *Fiqh Mu`amalah*, (Bandung: Al-Ma`arif, 1997), hlm. 73.

³⁵ Chairuman Pasaribu dan Suhrawardi K. Lubis, *Hukum Perjanjian Dalam Islam*, hlm. 52.

menerjemahkan bahwa *ijarah* sebagai jual-beli jasa (upah-mengupah), yakni mengambil manfaat tenaga manusia, dan ada pula yang menerjemahkan sewa-menyewa, yakni mengambil manfaat dari barang. Jadi dalam hal ini, *ijarah* dibagi menjadi dua bagian, yaitu *ijarah* atas jasa dan *ijarah* atas benda.

Ijarah Al-Manafi merupakan akad sewa-menyewa yang bersifat manfaat, dengan pemindahan hak guna (manfaat) atas suatu barang dan jasa melalui pembayaran sewa/upah tanpa diikuti dengan pemindahan kepemilikan terhadap barang tersebut. Contohnya seperti sewa-menyewa kos-an, sewa-menyewa kendaraan, sewa-menyewa barang dan lain-lain. Dari beberapa definisi diatas maka dapat disimpulkan bahwa *Ijarah Al-Manafi* merupakan suatu akad yang dilakukan oleh satu atau beberapa orang untuk memamanfaatkan sesuatu atau pengambilan manfaat dari suatu objek dalam jangka waktu tertentu dengan penggantian atau pembayaran sejumlah tertentu.³⁶ Jadi, dari beberapa pengertian diatas 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* didefinisikan sebagai akad pemindahan hak manfaat (hak guna) atas suatu barang atau jasa dalam tempo dan waktu tertentu dengan pembayaran sewa atau upah tanpa diikuti pemindahan hak kepemilikan barang itu sendiri.³⁷

Menurut fatwa DSN-MUI No.09/DSN-MUI/IV/2000 menetapkan mengenai ketentuan *ijarah* sebagai berikut.³⁸

- a. Objek *ijarah* adalah manfaat dari penggunaan barang atau jasa.

³⁶ Ibnu Qudamah, *Al-Mughniy*, Jilid V, (ter. Amir Hamzah), Bandung: Toha Putra), hlm.399.

³⁷ Adiwarman A, Karim, *Bank Islam: Analisis Fiqh dan Keuangan*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007), hlm.

³⁸ 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.

- b. Manfaat barang atau jasa harus bisa dinilai dan dapat dilaksanakan dalam kontrak.
- c. Manfaat barang atau jasa harus bersifat dibolehkan (tidak diharamkan).
- d. Kesanggupan memenuhi manfaat harus nyata dan sesuai dengan syariah.
- e. Manfaat barang atau jasa harus dikenal secara spesifik sedemikian rupa untuk menghilangkan jahalah (ketidakjelasan) yang akan mengakibatkan sengketa.
- f. Spesifikasi manfaat harus dinyatakan dengan jelas, termasuk jangka waktunya. Bisa juga dikenal dengan spesifikasi atau identifikasi fisik.
- g. Sewa atau upah harus disepakati dalam akad dan wajib dibayar oleh penyewa/pengguna jasa kepada pemberi sewa/pemberi jasa sebagai pembayaran manfaat atau jasa.
- h. Pembayaran sewa atau upah boleh berbentuk jasa (manfaat lain) dari jenis yang sama dari objek kontrak.
- i. Kelenturan (*flexibility*) dalam menentukan sewa atau upah dapat diwujudkan dalam ukuran waktu, tempat, dan jarak.

B. Dasar Hukum dari Ijarah `Ala Al-Manafi

Dasar hukum dari akad *ijarah* ini yaitu boleh melakukan akad *ijarah* atas manfaat yang dibolehkan dan tidak boleh melakukan akad *ijarah* atas manfaat yang diharamkan, karena manfaatnya diharamkan maka tidak boleh mengambil imbalan atasnya, seperti bangkai dan darah. Hal ini berdasarkan kesepakatan ulama. Alasan jumhur ulama membolehkannya *Ijarah* ialah:

1. Dalil Al-Quran

a. Ath-Thalaq: 6

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

أَسْكِنُوهُنَّ مِنْ حَيْثُ سَكَنْتُمْ مِنْ وَجْدِكُمْ وَلَا تُضَارُوهُنَّ لِتُضَيِّقُوا عَلَيْهِنَّ وَإِنْ كُنَّ
 أُولَاتٍ حَمَلٍ فَأَنْفِقُوا عَلَيْهِنَّ حَتَّى يَضَعْنَ حَمْلَهُنَّ فَإِنْ أَرْضَعْنَ لَكُمْ فَآتُوهُنَّ أُجُورَهُنَّ
 وَأَمْرُوا بَيْنَكُمْ بِالْمَعْرُوفِ وَإِنْ تَعَاَسَرْتُم فَسُدُّوا لَهُ أُخْرَى

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. Ath-Thalaq [65]:6).

b. Surah Al-Baqarah ayat 233

وَالْوَالِدَاتُ يُرْضِعْنَ أَوْلَادَهُنَّ حَوْلَيْنِ كَامِلَيْنِ لِمَنْ أَرَادَ أَنْ يُنَمِّمَ الرِّضَاعَةَ وَعَلَى
 الْمَوْلُودِ لَهُ رِزْقُهُنَّ وَكِسْوَتُهُنَّ بِالْمَعْرُوفِ لَا تُكَلَّفُ نَفْسٌ إِلَّا وُسْعَهَا لَا تُضَارَّ
 وَالِدَةٌ بَوْلِهَا وَلَا مَوْلُودٌ لَهُ بِوَلَدِهِ وَعَلَى الْوَارِثِ مِثْلُ ذَلِكَ فَإِنْ أَرَادَا فِصَالًا عَنْ
 تَرَاضٍ مِّنْهُمَا وَتَشَاوُرٍ فَلَا جُنَاحَ عَلَيْهِمَا وَإِنْ أَرَدْتُمْ أَنْ تَسُدُّوا أَوْلَادَكُمْ فَلَا
 جُنَاحَ عَلَيْكُمْ إِذَا سَلَّمْتُمْ مَاءً آتَيْتُمْ بِالْمَعْرُوفِ وَاتَّقُوا اللَّهَ وَاعْلَمُوا أَنَّ اللَّهَ بِمَا تَعْمَلُونَ
 بَصِيرٌ

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 inu menderita kesengsaraan karena anaknya dan seorang ayah karena anaknya, dan warispun berkewajiban demikian. Apabila keduanya ingin menyapih (sebelum dua tahun) dengan kerelaan kkeduanya dan perm, maka tidak ada dosa atas keduanya. Dan jika kamu ingin anakmu disusukan oleh orang lain, 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 [2]: 233)

c. Al-Qashash: 26

Allah SWT juga berfirman dalam surat Al-Qashash ayat 26:

قَالَتْ إِحْدَاهُمَا يَا أَبَتِ اسْتَجِرْهُ إِنَّ خَيْرَ مَنِ اسْتَأْجَرْتَ الْقَوِيُّ الْأَمِينُ

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 [28]: 26)

Dalam tafsir Ibnu Katsir dijelaskan bahwasanya orang tua ini meminta Musa mengembalikan ternaknya selama delapan tahun dan sebagai imbalannya Musa dinikahkan dengan salah seorang anaknya. Jika dia menambahkan dua tahun sukarela, maka hal itu merupakan kebaikan dirinya. Dan jika tidak, maka delapan tahun sudah cukup.

2. Dalil Sunnah Nabi Muhammad SAW

Hadits diriwayatkan oleh Ibnu Majah yang berbunyi sebagai berikut:

وَعَنْ ابْنِ عَمْرِو بْنِ رَضِيَ اللَّهُ عَنْهُمَا قُلُوبًا رَسُوْلًا لِلْهَصْلِيَّاتِ لِيُعْلَمَ لَهُمْ: اَعْطُوا الْجَيْرَ قَبْلَ أَنْ يَجْفَرَ. 

Dari Ibnu `Umar Ra ia berkata: Rasulullah SAW bersabda: Berikanlah kepada tenaga kerja itu upahnya sebelum keringatnya kering. (HR. Ibnu Majah).³⁹

Hadits riwayat Abd Razaq dari Abu Hurairah Rasulullah SAW bersabda:

اعط الجير اجره قبل ان يجف عرقه (رواه عبدالله بن عمر)

Barang siapa yang meminta untuk menjadi buruh, beritahukanlah upahnya. (HR. Abdullah Ibnu Umar)⁴⁰

Hadits riwayat Abdullah ibn Abbas dikatakan:

³⁹ Muhammad bin Isma`il Al-Kahlani, *Subul As-Salam*, Juz 3, Maktabah Musthafa Al-Babiy Al-Halabiy, Mesir, cet, IV, 1960, hlm, 81.

⁴⁰ Muhammad bin Yazid Abu `Abdullah al-Qazwiniy, *Sunan Ibnu Majah*, Jilid II, (Beirut: Dar al-Fikir, 2004), hlm. 124.

عن ابن عباس قال: احتجم رسول الله صلى الله عليه وسلم واعطى الحجام اجره
(رواه البخارى ومسلم واحمد بن حنبل)

Diriwayatkan dari Ibnu Abbas ra. Bahwasanya Rasulullah SAW, pernah berbekam, lalu beliau membayar upahnya kepada orang yang membekamnya.⁴¹ (HR. Bukhari&Muslim dan Ahmad Ibnu Hanbal)

3. Dalil Ijma`

Pada masa sahabat umat islam telah sepakat membolehkan akad Ijarah. Hal ini didasarkan pada kebutuhan masyarakat terhadap manfaat ijarah sebagaimana kebutuhan mereka terhadap kebutuhan yang ril. Selama akad jual beli barang diperbolehkan maka akad ijarah manfaat harus diperbolehkan juga.⁴²

Selain bermanfaat bagi sesama manusia sebagian masyarakat sangat membutuhkan akad ini, karena termasuk salah satu akad tolong-menolong. Dalam kenyataan sehari-hari, ada orang akaya yang memiliki lapak dagang. Dengan dibolehkannya ijarah (sewa-menyewa) maka orang yang tidak memiliki lapak tempat berdagang bisa menempati lapak tempat orang lain yang tidak digunakan pemiliknya untuk beberapa waktu tertentu, dengan memberikan imbalan berupa uang sewa yang disepakati bersama, tanpa harus membeli lapak tempat berdagang tersebut.⁴³

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 cara tercapainya akad *ijarah al-manafi*, ulama Hanafiah dan malikiyah berpendapat bahwa tercapai sedikit demi sedikit mengikuti muncul dan

⁴¹ Abdullah Muhammad bin Ismail bin Ibrahim bin al-Mughirah al-Ja'fai, *Shahih Bukhori*, Juz VIII, (Beirut: Maktabah Syamilah Isdaar, 2004), hlm. 11.

⁴² Wabwah Az Zuhaili, *Fiqh Islam Wa Adillatuhu* jilid 5, hlm. 386.

⁴³ Hendi Suhendi, *Fiqh Muamalah*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2010), hlm. 116.

adanya objek akad yaitu manfaat. Hal itu karena manfaat tersebut terjadi atau diambil secara sedikit demi sedikit. Sedangkan menurut ulama Syafi`iyah dan Hanabilah, hukum *ijarah* tercapai seketika pada saat akad. Adapun masa *ijarah* dianggap ada secara hukmi, seakan-akan ia adalah barang yang berwujud.⁴⁴

Para fuqaha sepakat bahwa *ijarah* merupakan akad yang dibolehkan oleh syara` kecuali beberapa ulama, seperti Abu Bakar Al-Ahsam, Isma`il bin `Aliyah, Hasan Al-Bashri, Al-Qasyani, Nahrawani, dan Ibnu Kisan. Mereka tidak membolehkan *ijarah* karena *ijarah* adalah jual beli manfaat, sedangkan manfaat pada saat dilakukannya akad, tidak bisa diserahkan. Setelah beberapa waktu barulah manfaat itu dapat dinikmati sedikit demi sedikit. Sedangkan sesuatu yang tidak ada pada waktu akad tidak boleh diperjualbelikan. *Ijarah* yaitu akad untuk mengambil manfaat, jadi benda yang di sewakan itu disiapkan untuk diambil manfaatnya dengan menempatkannya seperti pada sewa-menyewa kos-san. Bentuk-bentuk pemanfaatan terhadap benda yang disewakan tidak perlu penyebutan dan penentuan. Alasan tidak boleh menempatkan barang-barang yang membahayakan karena keumuman akad diartikan sesuai dengan kebiasaan yang berlaku dalam masyarakat.

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

Rukun merupakan sesuatu yang harus dipenuhi untuk sahnya suatu pekerjaan. Rukun adalah sesuatu yang harus dikerjakan dalam melaksanakan suatu pekerjaan atau ibadah. Rukun merupakan sendi atau dasar untuk melakukan sesuatu yang menentukan sah tidaknya suatu pekerjaan atau ibadah. 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

⁴⁴ Wahbah Az Zuhaili. *Fiqh Islam Wa Adillatuhu*, jilid 5, hlm. 412.

dengan lafaz *ijarah* atau *isti`jar*, yakni pernyataan dari orang yang menyewa dan menyewakan. Sedangkah menurut jumbuh ulama, rukun *ijarah* itu ada empat, yaitu:

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)

Sighat merupakan pernyataan yang menunjukkan adanya kerelaan atau kesepakatan kedua belah pihak yang melakukan kontrak atau transaksi sewa-menyewa.⁴⁵

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.⁴⁶

4. Manfaat

Baik manfaat dari suatu barang yang disewa atau jasa dan tenaga dari orang yang bekerja.⁴⁷

Adapun menurut Kompilasi Hukum Ekonomi Syariah (KHES) memberi ketentuan tentang benda *ijarah* dalam pasal 274 sebagai berikut:⁴⁸

1. Benda yang menjadi objek *ijarah* harus benda yang halal atau mubah.
2. Benda yang di *ijrahkan* harus digunakan untuk hal-hal yang dibenarkan menurut syari`at.

⁴⁵ Dimyauddin Djuwaini, *Pengantar Fiqih Muamalah*, (Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010), hlm. 51.

⁴⁶ Labib Mz, *Etika Bisnis Dalam Islam*, (Surabaya: Bintang Usaha Jaya, 2006), hlm. 43.

⁴⁷ “Alauddin Al-kasani, *Badai` Ash-Shanai` Tartib Asy-Syarai`*, Juz 4, CD Room, *Al-fiqh A`la Al-Madzahib Al-Arba`ah*, Silsilah Al-`Ilm An-Nafi`, Seri 9. Al-Ishdar Al-Awwal, 1426 H, hlm. 16.

⁴⁸ *Kompilasi Hukum Ekonomi Syariah (KHES)*, (Bandung: Fokus Media, 2010), hlm. 60.

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 terdiri dari empat macam, 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 melakukan akad disyaratkan memiliki kemampuan yaitu, berakal, dan mumayyiz menurut Hanafiah, dan baligh menurut Syafi`iyah dan Hanabilah. Dengan demikian, akad *ijarah* tidak sah apabila pelakunya (*mu`jir* dan *musta`jir*) gila atau masih di bawah umur. Menurut Malikiyah, tamyiz merupakan syarat dalam sewa-menyewa dan jual beli, sedangkan baligh merupakan syarat untuk kelangsungan (*nafadz*). Dengan demikian, apabila anak yang mumayyiz menyewakan dirinya (sebagai tenaga kerja) atau barang yang dimilikinya maka hukum akadnya sah, tetapi untuk kelangsungannya menunggu izin walinya.

2. Syarat Kelangsungan Akad (*Nafadz*)

Untuk kelangsungan (*nafadz*) akad *ijarah* disyaratkan terpenuhinya hak milik atau wilayah (kekuasaan). Apabila si pelaku (`aqid) tidak mempunyai hak kepemilikan atau kekuasaan (wilayah), seperti akad yang dilakukan oleh *fudhuli*, maka akadnya tidak bisa dilangsungkan, dan menurut Hanafiah dan malikiyah statusnya *mauquf* (ditangguhkan) menunggu persetujuan si pemilik barang. Akan tetapi, menurut syafi`iyah dan Hanabilah hukumnya batal, 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:⁴⁹

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

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

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 [4]: 29)

Ijarah disebut juga *tijarah* (berdagang) karena di dalamnya ada pertukaran harta dengan harta.

- b) Hendaknya objek akad (manfaat) diketahui sifatnya guna menghindari perselisihan di kemudian hari.⁵⁰ 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, *Ijarah Al-Manafi* juga mempunyai syarat-syarat apabila syaratnya tidak terpenuhi maka *Ijarah Al-Manafi* menjadi tidak sah. Syarat tersebut yaitu:⁵¹

1. Objek sewa-menyewa harus jelas dan transparan.

Mengenai objek sewa haruslah jelas barangnya (jenis, sifat, kadar) dan hendaknya si penyewa menyaksikan dan memilih sendiri

⁴⁹ M. Ali Hasan, *Berbagai Macam Transaksi dalam Islam*, (Jakarta: PT Grafindo Persada, 2003), hlm. 321-322.

⁵⁰ Abdul Azis Dahlan(ed), *Ensiklopedi Hukum Islam...*, hlm. 661.

⁵¹ Wahbah Az Zuhaili, *Fiqh Islam Wa Adillatuhu*, jilid 5, hlm. 390.

barang yang hendak disewakan. Selain itu juga haruslah jelas masa sewa mulai dari dimulainya waktu sewa sampai berakhirnya waktu sewa. Besarnya uang sewa sebagai imbalan pengambilan manfaat barang sewaan harus jelas diketahui oleh kedua belah pihak artinya bukan kesepakatan dari satu pihak. Dan tata cara pembayaran haruslah jelas sesuai dengan kesepakatan kedua belah pihak.

2. Objek *ijarah* dapat dimanfaatkan kegunaannya menurut kriteria, realita, dan syara`.

Sebagian dari ulama fiqh yang membebaskan persyaratan ini, mereka berpendapat bahwa menyewakan barang yang tidak dapat dibagi dalam keadaan lengkap hukumnya tidak boleh. Sebab kegunaan manfaatnya tidak dapat ditentukan. Pendapat ini adalah pendapat mazhab Abu Hanifah. Akan tetapi jumhur ulama (mayoritas para ulama ahli fiqh) menyatakan bahwa menyewakan barang yang tidak dapat dibagi dalam keadaan utuh secara mutlak diperbolehkan, apakah kelengkapan dari aslinya ataupun bukan. Sebab barang dalam keadaan tidak lengkap itu termasuk juga dapat dimanfaatkan dan penyerahan dilakukan dengan mempraktekkan atau dengan cara mempersiapkannya untuk kegunaan tertentu, sebagaimana diperbolehkan dalam jual beli. Transaksi sewa-menyewa itu sendiri adalah salah satu di antara kedua jenis transaksi jual beli dan apabila manfaat barang tersebut masih belum jelas kegunaannya, maka transaksi sewa-menyewa tidak sah.

3. Objek *ijarah* dapat diserahkan dan dipergunakan secara langsung dan tidak cacat.

Para ulama fiqh sepakat menyatakan bahwa tidak boleh menyewakan sesuatu yang tidak boleh diserahkan dan dimanfaatkan langsung oleh penyewa. Misalnya, apabila seseorang menyewa mobil, maka mobil tersebut langsung ia terima kuncinya dan langsung boleh dimanfaatkan. Apabila mobil tersebut masih berada ditangan orang lain,

maka akad *ijarah* hanya berlaku sejak mobil itu diterima dan dipakai oleh penyewa kedua. Demikian pula apabila remnya rusak dan AC nya mati, sehingga membawa mudharat bagi penyewa. Dalam peristiwa seperti ini, para ulama fiqh sepakat menyatakan bahwa penyewa berhak memilih apakah melanjutkan akad atau membatalkannya.⁵²

4. Objek *ijarah* adalah hal yang mubah bukan diharamkan.

Tidak sah sewa menyewa dalam hal maksiat, karena maksiat wajib ditinggalkan. Orang yang menyewa seseorang untuk membunuh seseorang atau menyewakan rumah kepada orang yang menjual khamar atau digunakan untuk tempat main judi atau dijadikan gereja, maka termasuk *ijarah* fasid (rusak). Demikian juga memberi upah kepada tukang ramal atau tukang hitung-hitung dan semua pemberian dalam rangka peramalan dan berhitung-hitungan, karena upah yang ia berikan adalah sebagai pengganti dari hal-hal yang diharamkan dan termasuk dalam kategori memakan uang manusia dengan batil. Tidak sah pula *ijarah* puasa dan shalat, karena ini termasuk fardhu `ain yang wajib dikerjakan oleh orang yang terkena kewajiban.

5. Objek *ijarah* merupakan sesuatu yang bisa disewakan

Tidak boleh dilakukan atas sewa menyewa terhadap sebatang pohon yang akan dimanfaatkan penyewa sebagai penjemur kain cucian, karena pohon bukan dimaksudkan untuk penjemur cucian.

6. Objek *ijarah* harus diketahui secara sempurna

Apabila manfaat akan dijadikan objek akad itu tidak jelas, maka akad itu tidak sah. Kejelasan manfaat itu dapat dilakukan dengan menjelaskan jenis manfaatnya, penjelasan berupa, manfaat di tangan si penyewa. Dalam masalah penentuan waktu penyewaan seperti ini Imam Syafi`I memberikan syarat yang ketat.

⁵² Nasrun Haroen, *Fiqh Muamalah...*, hlm.233.

Berdasarkan uraian mengenai definisi dan syarat *ijarah*, maka *ijarah* di bagi menjadi dua bagian, yaitu:

1. *Ijarah `Ala Al-Manafi*

Yaitu *ijarah* yang obyek akadnya adalah manfaat, seperti menyewakan rumah untuk ditempati, mobil untuk dikendarai, baju untuk dipakai dan lain-lain. Dalam *ijarah* ini tidak dibolehkan menjadikan obyeknya sebagai tempat yang dimanfaatkan untuk kepentingan yang dilarang oleh syara'. Akad sewa-menyewa dibolehkan atas manfaat yang mubah, seperti rumah untuk tempat tinggal, toko dan kios untuk tempat berdagang, mobil untuk direntalkan, atau pakaian dan lain sebagainya. Adapun manfaat yang diharamkan maka tidak boleh disewakan, karena barangnya diharamkan. Dengan demikian, tidak boleh mengambil manfaat yang diharamkan ini.

Namun demikian akad *ijarah `ala al-manafi* yang perlu mendapatkan perincian lebih lanjut, yaitu:

- a. *Ijarah al-'ardh* (akad sewa tanah) untuk ditanami atau didirikan bangunan. Akad sewa tersebut baru sah jika dijelaskan pertukarannya. Apabila akadnya untuk ditanami, harus diterangkan jenis tanamannya, kecuali jika pemilik tanah (*mu'jir*) memberi izin untuk ditanami tanaman apa saja.
- b. Akad sewa pada binatang harus jelas peruntukannya, untuk angkutan atau kendaraan dan juga masa penggunaannya. Karena binatang dapat dimanfaatkan untuk aneka kegiatan, jadi untuk menghindari sengketa kemudian hari, harus disertai rincian pada saat akad.⁵³

2. *Ijarah `Ala Al-Amaal*

⁵³ Qomarul Huda, *Fiqh Muamalah*, (Yogyakarta: Teras, 2011), hlm. 85.

Yaitu *ijarah* yang objek akadnya jasa atau pekerjaan, seperti memperkerjakan seseorang untuk melakukan sesuatu pekerjaan. Ijarah semacam ini dibolehkan seperti buruh bangunan, tukang jahit, tukang sepatu, dan lain-lain, yaitu *ijarah* yang bersifat kelompok (serikat). *Ijarah* yang bersifat pribadi juga dapat dibenarkan seperti menggaji pembantu rumah tangga, tukang kebun dan satpam.⁵⁴

D. Pendapat Fuqaha Tentang Penerapan Akad *Ijârah `Ala Al-Manâfi`*

Para ulama berbeda pendapat mengenai objek akad *ijarah*. Sebagaimana telah dijelaskan di awal bahwa akad *ijarah* adalah penjualan manfaat. Mayoritas ahli fiqh tidak membolehkan sewa-menyewa pohon untuk menghasilkan buah karena buah adalah barang, sedangkan *ijarah* adalah menjual manfaat bukan menjual barang. Oleh karena itu setiap hal yang dimanfaatkan disertai tetapnya sosok barang maka dibolehkan *ijarah* atasnya, dan jika tidak maka tidak diperbolehkan.⁵⁵

Sedangkan menurut Ibnu Qayyim pohon boleh dijadikan sebagai objek *ijarah*. Ibnu Qayyim berkata “konsep yang digunakan oleh para fuqaha bahwa yang bisa dijadikan objek *ijarah* adalah manfaat bukan barang. Apabila objeknya barang, itu merupakan konsep yang salah karena yang seperti itu tidak ada dalilnya baik dalam Al-Quran, Sunnah, Ijma`, maupun qiyas yang benar. Akan tetapi sumber-sumber hukum justru menunjukkan bahwa barang yang muncul sedikit demi sedikit tetap disertai pokok barangnya, maka dihukumi sebagai manfaat. Seperti buah pada pohon, susu pada hewan, dan air di sumur. Oleh karena itu, dalam akad waqaf disamakan antara barang dan manfaat sehingga dibolehkan memanfaatkan binatang ternak untuk diambil susunya. Begitu juga dalam akad tabarru` disamakan antara barang dan manfaat, seperti

⁵⁴ M. Ali Hasan, *Berbagai Macam Transaksi Dalam Islam* (Fiqh Muamalat), (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2004), Cet Ke-2, hlm. 236.

⁵⁵ Wahbah Az-Zuhaili, *Fiqh Islam Wa Adillatuhu jilid 5*, hlm.388.

akad ariyah yang memanfaatkan barang kemudian mengembalikannya lagi, akad munihah yang memberikan hewan ternak untuk diminum susunya kemudian dikembalikan lagi, akad qardh yang meminjamkan dirham lalu dikembalikan gantinya, maka demikian pula dalam akad *ijarah* terkadang berbentuk akad atas manfaat dan terkadang pula berbentuk akad atas barang yang tercipta dan muncul sedikit demi sedikit, tetapi pokok barangnya tetap, seperti susu dari perempuan yang menyusui dan manfaat dari kolam air. Barang ini karena ia tumbuh sedikit demi sedikit dengan tetapnya sosok pokok barang maka ia bagaikan manfaat. Yang menyatukan keduanya adalah tercapainya maksud akad sedikit demi sedikit, baik yang tercapainya adalah barang maupun manfaat.⁵⁶

Para fuqaha menjelaskan pengertian *ijarah* dalam beberapa kitabnya. Hanafiyah mengatakan bahwa *ijarah* adalah akad atas manfaat disertai imbalan.⁵⁷ *Ijarah* juga diartikan sebagai akad yang berisi kepemilikan manfaat tertentu dari suatu benda yang diganti dengan pembayaran dalam jumlah yang disepakati.⁵⁸ Mazhab Hanafiyah berpendapat bahwa *ijarah* adalah suatu akad atas suatu manfaat yang dibolehkan menurut syara` dan diketahui besarnya manfaat tersebut yang diambil sedikit demi sedikit dalam waktu tertentu dengan adanya `iwadh.⁵⁹ Dapat dipahami, menurut Hanafiyah *ijarah* adalah akad memanfaatkan suatu benda dalam waktu tertentu dengan adanya `iwadh kepada pemilik barang dengan jumlah yang disepakati antara si penyewa dengan yang menyewakan.

Syafi`yah mendefinisikan *ijarah* sebagai transaksi terhadap suatu manfaat yang dituju, bersifat mubah dan boleh dimanfaatkan dengan imbalan tertentu. Syafi`iyah melarang menggantungkan *ijarah* atas barang kemasam yang akan datang sebagaimana larangan jual beli, kecuali menggantungkan *ijarah*

⁵⁶ *Ibid.*, hlm. 321-322.

⁵⁷ Al-Kasani, *al-Bada' al-Shana'I*, Jilid IV, (Beirut: Dar al-Fikr, t.t), hlm.174.

⁵⁸ Helmi Karim, *Fiqh Mu`amalah*, (Bandung: al-Ma`arif, 1997), hlm.73.

⁵⁹ Abdurrahman al-Jaziry, *Kitab Fiqh `ala al-azahib al-Arba`ah*, Jilid III, (Beirut: Dar al-Fikr, t.t), hlm.98.

atas tanggungan. Pendapat ulama Syafi`yah yang paling benar dalam masalah *ijarah* atas barang adalah membolehkan seorang pemilik untuk memperbaharui masa sewa bagi penyewa barang sebelum berakhirnya akad, dikarenakan dua masa sewa itu berkaitan dengan satu pembayaran.⁶⁰

Ulama Malikiyah mengatakan bahwa *ijarah* diistilahkan dengan kira` yang mempunyai arti sama dengan *ijarah*. Tetapi untuk istilah *ijarah*, mereka berbeda pendapat bahwa *ijarah* adalah suatu akad atau perjanjian terhadap manfaat dari manusia dan benda-benda bergerak lainnya, seperti kapal laut dan binatang. Sedangkan untuk kira`, digunakan untuk benda tetap. Namun demikian, dalam hal tertentu penggunaan istilah ini kadang-kadang juga saling digunakan. Ulama Malikiyah mendefinisikan *ijarah* sebagai memberikan hak kepemilikan manfaat sesuatu yang mubah dalam masa tertentu disertai imbalan. Definisi ini sama dengan definisi ulama Hanabilah.⁶¹

E. Berakhirnya Kontrak *Ijarah `Ala Al-Manafi*

Perjanjian sewa-menyewa merupakan perjanjian yang lazim dilakukan untuk memudahkan kegiatan masyarakat, masing-masing pihak yang terikat dalam perjanjian tersebut tidak boleh membatalkan perjanjian (tidak mempunyai hak *fasakh*) karena termasuk perjanjian timbal balik. Bahkan, jika salah satu pihak (yang menyewa atau penyewa) meninggal dunia, perjanjian sewa-menyewa masih tetap ada. Ketika salah satu pihak meninggal dunia, maka kedudukannya digantikan oleh ahli waris pihak tersebut. Namun tidak menutup kemungkinan pembatalan perjanjian (*fasakh*) oleh salah satu pihak jika ada alasan atau dasar tertentu yang menyebabkan terjadinya pembatalan perjanjian sewa-menyewa.

Para ulama fiqh berbeda pendapat tentang sifat akad *ijarah*, apakah bersifat mengikat kedua belah pihak atau tidak. Ulama Hanafiyah berpandangan

⁶⁰ Asy-Syarbani al-Khathib, Mughnial-Muhtaj, Jilid II (Beirut: Dar al-Fikr, 1978), hlm.233.

⁶¹ Ibnu Majah, *Sunan Ibnu Majah*, (Kairo: Darul fikri, t.t), hlm. 20.

bahwa akad *Al-ijarah* itu bersifat mengikat, tetapi tidak boleh dibatalkan secara sepihak apabila terdapat uzur dari salah satu pihak yang berakad seperti, salah satu pihak wafat, atau kehilangan kecakapan bertindak dalam hukum.⁶²

Adapun jumhur ulama dalam hal ini mengatakan bahwa akad *Al-ijarah* itu bersifat mengikat kecuali ada cacat atau barang itu tidak boleh dimanfaatkan. Akibat perbedaan ini dapat diamati dalam kasus apabila salah seorang meninggal dunia. Menurut ulama Hanafiyah, apabila salah seorang meninggal dunia maka akad *Al-ijarah* batal, karena manfaat tidak boleh diwariskan. Akan tetapi, jumhur Ulama mengatakan, bahwa manfaat itu boleh diwariskan, karena termasuk harta (*Al-Maal*). Oleh sebab itu kematian salah satu pihak yang berakad tidak membatalkan akad *ijarah*.⁶³ Karena manfaat menurut mereka bisa diwariskan dan *ijarah* sama dengan jual beli, yaitu mengikat kedua belah pihak yang berakad.

Ijarah yang batal menimbulkan konsekuensi adanya pembayaran yang sepadan dengan uang sewa yang telah ditetapkan dalam akad *ijarah* yang sah, baik mustajir telah memanfaatkan barang sewaan ataupun belum. Karena *ijarah* statusnya sama dengan jual beli dan manfaatnya sama seperti barang yang diperjual belikan.⁶⁴ Berakhirnya atau menjadi batal akad *ijarah* apabila:

1. Barang yang disewakan rusak.
2. Periode/ masa perjanjian/ kontrak sewa-menyewa telah habis.
3. Barang yang disewakan cacat setelah berada di tangan penyewa.⁶⁵

Konsekuensi hukum *ijarah* yang sah adalah penetapan hak kepemilikan manfaat bagi penyewa dan penetapan hak kepemilikan upah yang disepakati bagi orang yang menyewakan. Hal itu karena *ijarah* adalah akad *mu`awadhah* (tukar-menukar) karena ia adalah jual beli manfaat.

⁶² Ash-sarakhsi, *Al-Mabsud* (Beirut: Darul Fikr, 1978) Jilid XVI, hlm. 208.

⁶³ Nasrun Haroen, *Fiqh Muammalah*, (Jakarta: Gaya Media Pratama, 2000).

⁶⁴ Wahbah Zuhaili, *Fiqh Imam Syafi`I*, (Jakarta: Almahira, 2010), hlm. 54-56.

⁶⁵ 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 tingginya.⁶⁶



⁶⁶ Wahbah Az Zuhaili, *Fiqh Islam Wa Adillatuhu*, (Jakarta: Gema Insani, 2007), hlm. 411.

BAB TIGA

TINJAUAN AKAD IJARAH TERHADAP PENGAWASAN PADA KESELAMATAN PELAYARAN RUTE PULO ACEH- ULEE LHEUE

A. Gambaran Umum Pelayaran dan Pelabuhan Pulo Aceh

Berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, pelabuhan diartikan sebagai suatu tempat tertentu terdiri atas daratan dan perairan yang menjadi tempat berkegiatan pemerintah dan kegiatan pengusaha, dipergunakan untuk kapal berlabuh, naik turun penumpang dan/atau bongkar muat barang, perpindahan intra dan antarmoda transportasi, berupa terminal serta tempat berlabuh kapal. Pelabuhan sebagai prasarana transportasi yang mendukung kelancaran pelayaran. Secara ekonomi, pelabuhan berfungsi sebagai salah satu penggerak kelancaran roda perekonomian antar pulau. Pelabuhan ini terletak di Desa Deudap.⁶⁷ Untuk menuju ke pelabuhan ini jarak yang ditempuh yaitu selama 1 jam 30 menit menggunakan Fery lambat atau 60 menit dengan bot nelayan melalui pelabuhan Ulee Lheue. Awalnya pelabuhan ini terbuat dari semen dan dilapisi kayu tebal di atasnya, namun seiring berjalannya waktu kayu tersebut menjadi rapuh lalu diganti menjadi semen agar lebih kuat untuk menampung berbagai beban berat seperti mobil dan barang angkutan berat lainnya.

Pulau Aceh atau Pulo Aceh, terdiri dari gugusan dua pulau besar yaitu pulau Breueh dan Pulo Nasi serta Pulau kecil terluar.⁶⁸ Pulau Breueh terletak di sebelah barat laut pulau Sumatera dan di sebelah barat laut pulau Weh, Sabang. Pulau ini berada pada titik koordinat: 5°42'0"LU,95°4'0"BT. Secara administratif pulau ini masuk dalam wilayah Kecamatan Pulau Aceh, Aceh

⁶⁷ <http://disparpora.acehbesarkab.go.id/in-hac-habitase-platea/>, diakses pada 13 Juni 2021

⁶⁸ <http://sangkhakala.kemdikbud.go.id/index.php/SBA/article/view/99/pdf>, diakses pada 13 Juni 2021.

Besar. Sedangkan ibu kota Kecamatan Pulau Aceh adalah Desa Lampuyang, Pulau Breueh.

Adapun pulau-pulau lain yang berada di sekitar pulau Breueh antara: Pulau Nasi, Pulau Deudap, Pulau Batee, dan Pulau Weh. Pulau Nasi terletak di sebelah timur laut Pulau Sumatera dan di sebelah barat laut Pulau Weh. Pulau ini terletak di tengah-tengah antara ujung barat pulau Breueh dan titik koordinat: 5°37'0"LU,95°7'0"BT. Secara administratif pulau ini termasuk dalam wilayah Kecamatan Pulau Aceh, Aceh Besar. Pulau Nasi memiliki lima desa, yaitu Lamteng, Deudap, Rabo, Pasi Janeng, dan Alu Reuyeueng. Lamteng merupakan desa dengan penduduk terbanyak.⁶⁹ Penduduk Pulau Nasi kesemuanya adalah pendatang dari daratan Aceh maupun dari Pulau Weh dan pulau lainnya. Pulau Nasi termasuk dalam wilayah Kawasan Pengembangan Ekonomi Terpadu (KAPET) Sabang dengan Keppres No. 171 tahun 1998 tanggal 23 september 1998.

Terbentang dari sejumlah sisi pulau dengan bentengan pasir yang indah dan masih sangat alami dan jarang di kunjungi oleh para wisatawan. Pantai Nipah, Alue Riyeung, Pantai Pasi Janeng adalah beberapa pantai yang sangat indah untuk menghabiskan akhir pekan. Dengan menggunakan fery, pengunjung bisa mengangkut kendaraan roda 4 dan roda 2. Dengan harga fery yang masih sangat murah. Para pegiat travelling akan begitu terkesima ketika menjajaki kunjungan ke Pulau Aceh. Bila anda menyukai camping, maka Pulau Nasi akan mampu menyajikan pilihan terbaik untuk bercamping ria. Pantai Pasi Janeng, Alue Riyeung, dua tempat yang akan memberikan kesan yang sangat luar biasa bagi pecinta pantai dan hamparan pasir putih yang cantik.

Berdasarkan legenda cerita masyarakat Pulo Aceh, nama Pulo Nasi dan Pulo Breueh berasal dari jenis makanan yang harus dibawa oleh pendatang ketika mengunjungi pulau tersebut di masa lampau. Dahulu, apabila ada orang

⁶⁹ <http://m.detik.com/travel/travel-news/d-3071563/pulo-aceh>, diakses pada 15 Juni 2021 dan diunduh pada 17 Juni 2021.

yang datang ke Pulo Nasi, dari daratan Sumatera membawa nasi untuk bekal mereka. Namun, ketika mereka pergi ke Pulo Breueh, karena letaknya yang lebih jauh, ternyata nasi yang mereka bawa menjadi basi. Sebagai pelajaran, akhirnya mereka membawa beras saja. Akhirnya masyarakat menyebut nama pulau tersebut sebagai Pulo Breueh dan Pulo Nasi. Perairan Pulo Aceh memiliki karakteristik pantai dengan pasir yang berwarna putih. Komponen penyusun pasir terdiri dari batuan pasir putih, dan kerang-kerangan yang terkikis air laut sehingga banyak hewan yang menghuninya. Panjang garis pantai di Pulo Aceh sekitar 92,99 km. Pantainya didominasi dengan pasir putih dan pecahan karang yang kasar, dan juga sebagian pantai didominasi bebatuan dengan kondisi pantai terjal. Pada daerah pantai yang menghadap kelaut umumnya didominasi oleh vegetasi pandan (*pandanus tectirious*), cemara laut dan ketapang. Dan jenis vegetasi tersebut sengaja ditanam untuk penghijauan pesisir pantai. Pada umumnya masyarakat Pulo Aceh memiliki mata pencaharian sebagai nelayan dan berkebun atau bertani karena dikelilingi oleh lautan dan perbukitan. Dari segi ekonomi, usaha perikanan tangkap dan berkebun merupakan mata pencaharian pokok yang dilakoni oleh masyarakat Pulo Aceh.

B. Sistem Pengawasan Yang Diterapkan Pada Pelayaran Kapal Pulo Aceh

Setiap kapal angkutan laut pasti memiliki pengawasan untuk menjaga ketertiban pelayaran. Kapal kayu Pulo Aceh telah beroperasi dari zaman ke zaman. Karena hanya itulah satu-satunya transportasi yang digunakan oleh masyarakat Pulo Aceh untuk menyeberangi laut menuju ke Banda Aceh. Kapal ini berukuran besar yang mampu menampung barang, penumpang, dan kendaraan roda dua. Dahulu masyarakat masih menggunakan perahu dayung, namun seiring berjalannya waktu dan serta sudah adanya berbagai peralatan yang canggih maka dibuatlah kapal kayu berukuran besar dengan mesin sebagai alat kerja utama. Angkutan diperairan samahalnya dengan pengangkutan melalui darat dan udara, tidak jarang mengalami berbagai risiko bahkan lebih besar

dikarenakan rute perjalanan yang ditempuh lebih jauh dan cukup berbahaya serta sulit untuk memperoleh bantuan. Risiko angkutan diperairan dapat terjadi disebabkan karena beberapa hal seperti kelalaian nahkoda atau anak buah kapal dan risiko diluar kemampuan manusia seperti angin topan, cuaca buruk, gelombang besar dan sebagainya. Setiap kapal yang berlayar pasti memiliki pengawasan untuk menjaga ketertiban pelayaran serta untuk menjaga agar kegiatan terarah seperti yang direncanakan dan bila ditemukan penyimpangan-penyimpangan maka akan diambil tindakan. Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 37 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut, menyebutkan bahwa Standar pelayanan penumpang angkutan laut terdiri dari pelayanan penumpang angkutan laut di terminal dan pelayanan penumpang angkutan laut diatas kapal. Standar pelayanan penumpang angkutan laut diatas kapal ditegaskan dalam Pasal 5 yang meliputi:

1. Pelayanan keselamatan diatas kapal. Yaitu: Adanya informasi dan fasilitas kesehatann, ada adanya informasi dan fasilitas keselamatan.
2. Pelayanan keamanan dan ketertiban diatas kapal. Meliputi adanya fasilitas keamanan seperti CCTV, adanya petugas keamanan dan informasi gangguan keamanan seperti adanya petugas berseragam yang mudah terlihat.
3. Pelayanan kehandalan diatas kapal. Meliputi ketetapan jadwal keberangkatan dan ketetapan jadwal kedatangan kapal dengan maksimal keberangkatan 10% dari total waktu perjalanan yang dijadwalkan.
4. Pelayanan kenyamanan diatas kapal. Meliputi : Kapasitas angkut yang paling tinggi 100% sesuai kapasitas, Lampu penerangan yang cukup, Fasilitas pengatur suhu seperti AC, kipas angin tau ventilasi udara, Fasilitas kebersihan seperti tempat sampah dan area tidak berbau yang berasal dari kapal, Tingkat kebisingan, Toilet, Ruang ibadah, Kafeteria dan Informasi larangan merokok yang harus tersedia dan mudah dibaca.

5. Pelayanan kemudahan diatas kapal. Berupa adanya informasi untuk mengetahui tempat duduk atau tempat tidur sesuai tiket, adanya informasi mengenai ruang kapal, dan adanya informasi pelabuhan yang akan dikunjungi.
6. Pelayanan kesetaraan diatas kapal yang meliputi adanya tempat tidur prioritas Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 37 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut dalam Pasal 12 juga menyebutkan bahwa “Penyelenggara jasa pelayanan penumpang angkutan laut yang melanggar ketentuan standar pelayanan penumpang angkutan laut dikenai sanksi administrative sesuai dengan peraturan perundang-undangan berupa peringatan tertulis, pembekuan izin atau pencabutan izin

Menurut hasil wawancara penulis dengan salah satu nahkoda kapal mengatakan bahwa Kapal Pulo Aceh ini tidak memiliki fasilitas layaknya kapal-Kapal Fery biasanya, karena kapal ini masih tergolong kedalam transportasi tradisional yang hanya memiliki sedikit fasilitas tetapi layak digunakan oleh penumpang, pada kapal Pulo Aceh juga tetap dilakukan pengawasan seperti mengecek kinerja mesin dan alat keselamatan penumpang/barang sebelum berlayar, memastikan pelayanan penumpang diatas kapal telah dipenuhi oleh badan usaha atau pemilik kapal dan melakukan pengecekan muatan kapal sesuai dengan daftar manifest kapal, mengawasi penumpang agar mematuhi kebijakan yang telah diterapkan oleh kapal, apabila dalam daftar manifest tercatat telah melebihi kapasitas maxsimal maka realisasinya tidak boleh melebihi manifest yang telah ditentukan, apabila melebihi daftar manifest maka dapat menyebabkan terjadi *over capacity* yang harus dihindari karena dapat mempengaruhi keselamatan seleuruh muatan kapal, meskipun tidak menerapkan sistem tiket bagi seluruh penumpang pihak Kapal Pulo Aceh tetap melakukan pendataan. Pengawasan manifest penumpang dilakukan secara manual, yaitu

pendataan penumpang sebelum kapal berlayar seperti mencatat nama, umur, serta tujuan setiap penumpang.⁷⁰

Operator kapal kembali menghitung jumlah penumpang untuk menyesuaikannya dengan daftar penumpang yang ada. serta mengawasi penumpang agar mematuhi kebijakan yang telah diterapkan oleh kapal. Akan tetapi pengawasan pada manifest Kapal Pulo Aceh tidak rutin dilakukan, pendataan ini dilakukan hanya apabila ada himbauan tertentu seperti adanya kecelakaan ataupun dimintanya data untuk kebutuhan dari atasan, tidak terdata secara rutin alasannya karena kapal ini masih menerapkan sistem tradisional sehingga tidak begitu ketat dalam pendataan manifest penumpang. Adapun seluruh penumpang merupakan masyarakat gampong yang rata-rata dikenali oleh awak kapal.

C. Sistem Penjaminan dan Ganti Rugi pada Pelayaran Kapal Pulo Aceh

Kecelakaan dalam perjalanan tentu menjadi hal yang dihindari oleh setiap penumpang transportasi. Kecelakaan tidak hanya bisa terjadi di darat ataupun udara, perjalanan melalui jalur laut pun sering terjadi. kecelakaan transportasi di darat, laut, maupun udara bukanlah suatu tindak pidana kesengajaan dari pengemudi. Nahkoda atau Anak Buah Kapal tidak dapat langsung disalahkan jika terjadi kecelakaan. Apalagi dengan menyederhanakan masalah sebagai akibat dari buruknya kualitas rekrutmen Nahkoda dan ABK. Perlu dilihat apakah ada standar pemeliharaan mesin kapal laut yang dilanggar oleh perusahaan penyedia layanan atau ada kelalaian dari mekanik kapal. berdasarkan UU No. 8 Tahun 1999 tentang Perlindungan Konsumen, penumpang dalam hal ini bertindak sebagai konsumen memiliki hak untuk didengar dan hak untuk mendapatkan ganti rugi. Oleh karenanya jika mengacu pada keberadaan UU tersebut, maka upaya perbaikan bagi pelayanan transportasi laut sebaiknya mulai dirancang dengan lebih mengikutsertakan dan

⁷⁰ Hasil Wawancara Dengan Zairi, Nahkoda Kapal KM. Peunaso Pulo Nasi, Pada Tanggal 17 Juni 2021.

mengakomodir kepentingan konsumen terlepas dari penyebab terjadinya kecelakaan, konsumen dalam hal ini penumpang kapal laut memiliki hak untuk meminta ganti rugi. Siapapun yang melakukan perjalanan harusnya wajib mendapatkan jaminan keselamatan serta kenyamanan untuk barang-barang yang diangkut harus tetap dalam keadaan utuh dan tidak rusak ketika sampai di tujuan. Sesuai dengan definisi pengangkutan yang bertujuan mengantar penumpang atau barang dari suatu tempat ke tempat lainya dengan selamat. Layanan transportasi yang dilengkapi dengan jaminan keselamatan akan memberikan rasa kepastian, kenyamanan dan ketenangan bagi pelaku perjalanan, sehingga kegiatan sosial ekonomi masyarakat dapat terlindungi dan berjalan dengan lancar ketika melakukan perjalanan.

Bagian Kesembilan UU NO. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, yang perjanjian pengangkutannya dibuktikan dengan adanya tiket. Tiket penumpang kapal laut yang dapat dijadikan dasar klaim asuransi kapal laut berfungsi sebagai bukti pengangkutan penumpang yang tidak boleh hilang karena tiket bisa dijadikan bukti ketika penumpang mengalami kecelakaan dan ingin mengajukan klaim ganti kerugian. Namun dalam operasionalnya Kapal Pulo Aceh tidak menerapkan wajib memiliki tiket kepada penumpangnya, dan juga tidak pula memiliki asuransi kapal.⁷¹ Ketika penulis melakukan wawancara dengan nahkoda kapal sendiri mengatakan bahwa Kapal Kayu Pulo Aceh ini tidak memiliki asuransi karena jenis kapal seperti ini tidak dapat diurusnya asuransi. Pihak kapalnya tidak mampu menjamin keselamatan bagi penumpangnya namun tetap menyediakan fasilitas keselamatan seperti pelampung, baju pelampung, tabung pemadam api, dan radio HT alat komunikasi inipun hanya dapat menjangkau maksimal sekitar 5 mil. Meskipun begitu penumpang kapal sudah terbiasa dengan pelayaran ini bahkan tidak merasa takut, walaupun tidak adanya jaminan keselamatan dan asuransi kapal mereka tetap lebih memilih

⁷¹ Hasil Wawancara Dengan Efrizal, Penumpang Kapal Pulo Aceh pada tanggal 14 Juni 2021 di rumah kediamannya Banda Aceh.

Kapal Kayu Pulo Aceh untuk ditumpangi ketimbang menaiki kapal Fery katanya lebih nyaman dan seru karena yang mengelola kapal merupakan orang-orang yang telah dikenal masyarakat.

D. Pertanggung Jawaban Pihak Kapal Pulo Aceh Terhadap Risiko Yang Terjadi Berdasarkan Akad *Ijarah`Ala Al-Manâfi`*

Segala aktivitas sehari-hari tentunya tidak lepas dari transaksi ekonomi, terlebih lagi dalam operasionalnya harus mengikuti aqidah, syariat, dan akhlak yang benar. Karena islam selalu menganjurkan segala sesuatu dilakukan dengan baik tanpa ada yang ditutup-tutupi demi kemaslahatan bersama. Konsep *ijarah* merupakan salah satu bagian dari fiqh muamalah, yang tidak akan terlepas dari kaidah-kaidah syara` dan sewa-menyewa ini dibutuhkan dalam kehidupan sehari-hari, oleh karena itu syariat islam membolehkan transaksi ini agar mempermudah segala aktivitas manusia. Sistem sewa yang dilakukan oleh kedua belah pihak kapal Pulo Aceh yakni antara pemilik kapal dan penumpang sama saja dengan sistem sewa yang biasanya dilakukan, yaitu dengan menyewakan manfaat kapal kepada penumpangnya. Dan pada dasarnya perjanjian dibuat dalam bentuk tidak tertulis melainkan melalui perkataan yang secara tidak langsung perkataan tersebut menimbulkan perjanjian sewa-menyewa. Sebagai imbalan pengambilan manfaat dari suatu benda, penyewa berkewajiban memberikan bayaran.

Dengan demikian *ijarah`ala al-manafi* merupakan kesepakatan yang dilakukan oleh suatu atau beberapa orang yang melaksanakan kesepakatan tertentu dan mengikat, yaitu dibuat oleh kedua belah pihak untuk dapat menimbulkan hak serta kewajiban antara keduanya.⁷² *Ijarah* manfaat benda atau barang (*manafi`al-a`yan*) seperti sewa-menyewa toko, rumah, kendaraan dan pakaian. Apabila manfaat itu merupakan manfaat yang dibolehkan syara` yang untuk dipergunakan, maka para ulama fiqh sepakat menyatakan boleh dijadikan

⁷² Al-Kasani, *Al-Bada`i ash-shana`i* Jilid IV, (Beirut, dar al-Fikr,t.t 19), hlm. 174.

objek sewa-menyewa. Begitupun dengan *ijarah* manfaat manusia, merupakan *ijarah* yang objeknya adalah pekerjaan atau jasa seseorang, yang bersifat umum (*musytarok*) artinya pekerjaan atau jasa seseorang disewa manfaatnya oleh banyak penyewa, misalnya jasa dokter yang dapat disewa jasanya oleh banyak orang dalam jangka waktu tertentu. Jika dilihat dari segi hukum Islam, jasa angkutan umum seperti kapal Pulo Aceh dapat digolongkan dalam *ijarah `ala al-manafi*, yaitu suatu imbalan atas manfaat dari kapal yang diberikan kepada para penumpang dengan syarat-syarat tertentu dan ketentuan yang telah ditetapkan oleh kapal Pulo Aceh.

Terdapat empat rukun pada akad *ijarah `ala al-manafi* yaitu aqid, ma`qud `alaih, ajru, dan sighthat. Pihak pengusaha angkutan (pemilik dan awak kapal) dan penumpang disebut `aqid yaitu pihak yang melakukan perjanjian, di mana pemilik kapal angkutan sebagai mu`ajjir (yang menerima upah untuk melakukan sesuatu) sedangkan pihak penumpang angkutan merupakan *musta`jir* (yang memberi upah). Imbalan yang diberikan oleh penumpang disebut *ujrah*. Pada prakteknya pemilik kapal memberikan pelayanan jasanya kepada penumpang, sedangkan penumpang memberikan *ujrah* untuk pemilik kapal yang telah memberikan jasa angkutannya. Pemilik kapal dalam memberikan jasanya berkewajiban memberikan pelayanan yang layak yaitu memberikan rasa nyaman, aman, dan selamat terhadap penumpang kapal. Serta atas jasanya maka pemilik kapal berhak untuk mendapatkan imbalan yang sesuai. Penumpang sebagai konsumen dalam angkutan ini berkewajiban beritikad baik dan memberikan kepercayaan serta imbalan kepada pemberi jasa (pemilik kapal). Dan sudah sepatutnya pemilik kapal melayani konsumen (penumpang) secara jujur, dan diberikan kenyamanan, serta keselamatan dalam menggunakan jasa angkutan kapal.

Secara umum pada konsep *ijarah*, apabila ada kerusakan pada benda yang disewa, maka yang bertanggung jawab adalah pemilik barang (*mu`ajjir*) dengan syarat kecelakaan itu bukan akibat dari kelalaian penyewa (*musta`jir*).

Sebaliknya, apabila kerusakan pada benda yang disewa, maka yang bertanggung jawab adalah penyewa (*musta`jir*) dengan syarat kecelakaan itu bukan akibat dari kelalaian pemilik barang (*mu`ajjir*).⁷³ Begitu pula pada *ijarah ala al-manafi*, mengenai pertanggungjawaban pemilik kapal terhadap kesalahannya maka bertanggung jawab atas kerusakan atau kesalahan yang disebabkan. Yang artinya pihak kapal harus bertanggung jawab atas kesalahan yang disebabkan ketika melakukan pelayaran kemudian menimbulkan kerugian bagi penumpang.

Jika kerugian tersebut disebabkan karena kecelakaan maka pihak kapal bertanggung jawab dengan mengalihkan tanggung jawab itu kepada pihak asuransi serta pihak asuransi pula yang menanggung ganti rugi kepada penumpang. Dalam Islam, istilah tanggung jawab yang berkaitan dengan konsep ganti rugi dibedakan menjadi dua yaitu:

1. *Dhaman al-`aqad*, yaitu tanggung jawab perdata untuk konsep ganti rugi yang bersumber kepada ingkar `aqad.
2. *Dhaman al-`udwan*, yaitu tanggung jawab perdata untuk memberikan ganti rugi yang bersumber pada perbuatan merugikan (*fi al-dar*) atau dalam istilah hukum perdata Indonesia disebut dengan perbuatan melawan hukum.⁷⁴

Dari konsep di atas maka jika dikaitkan dengan tanggung jawab pihak kapal yang pertama, jika bersumber dari ingkar akad (*dhaman al `aqad*), artinya akad yang sudah tercipta secara sah menurut ketentuan hukum tidak dilaksanakan oleh pihak kapal, atau dilaksanakan tapi tidak sebagaimana semestinya, maka terjadilah kesalahan oleh pihak kapal, baik kesalahan itu karena kesengajaan untuk tidak melaksanakan akad atau kesalahan karena kelalaiannya. Misalnya seperti pemberian jaminan keselamatan kepada penumpang kapal dimana pemberi jaminan wajib bertanggung jawab atas

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

⁷⁴ Syamsul Anwar, *Hukum Perjanjian Syariah*, (Jakarta:mRaja Grafindo Persada, 2007), hlm. 330.

keselamatan penumpangnya ketika berlayar hingga sampai tujuan. Kedua, bersumber pada perbuatan yang merugikan (*dhaman al-`udwan*). Yaitu pekerjaan yang dilakukan merugikan penumpangnya, seperti adanya kerusakan pada barang penumpang yang terjadi akibat kelalaian pihak kapal, maka dalam hal ini pihak angkutan kapal harus memberikan ganti rugi misalnya dengan membayar kerusakan barang ataupun mengganti barang yang rusak dengan barang yang baru. Dalam fiqh muammalah, kegunaan dari jasa angkutan tersebut bermanfaat bagi masyarakat setempat. Bila dikaitkan dengan rukun yang ada dalam akad *ijarah ala al-manafi* maka pada praktiknya telah terpenuhi. Namun pelayanan jasa yang diberikan tidak sesuai dengan *ijarah `ala al-manafi*, dimana seharusnya *mu`jir* memberikan pengawasan dan jaminan keselamatan kepada *musta`jir* dengan sebaik-baiknya. Sedangkan pada jasa angkutan umum yang dilakukan oleh pihak kapal Pulo Aceh dalam pemberian jaminan belum sesuai dengan konsep *ijarah `ala al-manafi* karena pada prakteknya pihak kapal tidak mampu memberikan jaminan keselamatan ataupun asuransi bagi penumpangnya. Kapal tersebut merupakan milik masyarakat desa dan dibuat berdasarkan dari dana desa yang penanggung jawab utamanya merupakan Geuchik Gampong (Ketua Desa).

Seperti yang dikatakan oleh nahkoda kapal bahwasanya pelayaran ini tidak ada keterkaitan dengan pemerintah sehingga untuk menjamin keselamatan penumpang pihak kapal belum berani menyanggupinya. Dan jenis kapal seperti ini juga tidak bisa diurus asuransi sehingga pelayanan dan pengawasannya pun terbatas, kapal ini berlayar karena inisiatif dari masyarakat Pulo Aceh sekaligus untuk membantu aktivitas pelayaran masyarakat yang melakukan perjalanan pulang pergi Pulo Aceh-Banda Aceh. Meskipun terdapat Kapal Ferry namun operasionalnya tidak sesuai dengan keinginan masyarakat, jadwal kapal yang tidak selalu ada, dan juga hanya melakukan sekali pelayaran dalam sehari yaitu rute sabang-ulee lheu-pulo aceh-ulee lheu-sabang serta kapal ferry tersebut tidak menetap di pelabuhan Pulo Aceh. Berbeda dengan Kapal Pulo Aceh yang

memiliki jadwal pelayaran setiap harinya, serta melakukan rute pelayaran pulang-pergi yaitu berlayar dari pukul 08:00 WIB pagi menuju Banda Aceh dan kembali lagi ke Pulo Aceh pada siang hari pukul 02:00 WIB. Faktor tersebut yang menjadikan masyarakat Pulo Aceh lebih memilih jasa angkutan umum Pulo Aceh dari pada kapal Fery milik pemerintah, akan tetapi meskipun kapal ini minim pengawasan dan jaminan keselamatan pihak kapal tetap menyediakan fasilitas keselamatan untuk mencegah berbagai kemungkinan terjadinya bencana.⁷⁵

Dari beberapa kasus yang telah disebutkan di atas, pertanggungjawaban atas risiko yang terjadi pada saat berlayar semuanya ditanggung sendiri oleh pihak kapal dan penumpang. Apabila ada barang yang rusak dalam kapal maka pihak kapal yang menggantikannya, dan jika barang tersebut rusak diluar kapal maka tidak lagi menjadi tanggung jawab pihak kapal. Begitupula dengan penjaminan keselamatan maka risikonya ditanggung sendiri oleh penumpang, karena pilihan untuk menaiki kapal Pulo Aceh atas kesadaran diri sendiri tanpa adanya paksaan meskipun telah mengetahui risiko yang akan terjadi.⁷⁶ Perilaku pihak kapal yang kurang memperhatikan pelayanan pada pelayaran kapal dianggap bertentangan dengan undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan. Seharusnya pemilik angkutan memenuhi pelayanan minimal menjaga keamanan, keselamatan, kenyamanan, dan bertanggung jawab atas kelalaiannya selama operasional pelayaran. Akan tetapi tindakan pihak kapal ini tidak bisa disalahkan sepenuhnya kepada mereka, karena kebanyakan dari mereka masih banyak yang awam dan kurang memahami hukum angkutan. Mereka hanya berinisiatif untuk membantu pelayaran masyarakat Pulo Aceh, seperti yang telah dijelaskan sebelumnya bahwa kapal ini merupakan satu-satunya alat transportasi angkutan laut yang dimiliki secara pribadi oleh masyarakat Pulo Aceh.

⁷⁵ Hasil Wawancara Dengan Zairi , Nahkoda Kapal KM. Peunaso Pulo Nasi, Pada Tanggal 17 Juni 2021.

⁷⁶ Hasil Wawancara Dengan Rahmat Suardi, Awak Kapal KM. Peunaso Pulo Nasi, Pada 17 Juni 2021.

Meskipun pemerintah telah memberikan satu unit kapal Fery namun tidak begitu memuaskan masyarakat, karena jadwal yang tidak menentu disertai tidaknya menetap kapal di pelabuhan Pulo Aceh membuat masyarakat sedikit kesulitan dan tidak nyaman.⁷⁷ Maka di sini perlu adanya peran dari pemerintah yaitu melalui dinas perhubungan yang bekerja sama dengan syahbandar untuk lebih mengawasi pelayaran angkutan laut bagi Pulo Aceh.



⁷⁷ Hasil Wawancara Dengan Muhammad Jam, Penumpang Kapal Pulo Aceh Pada 14 Juni 2021 di Banda Aceh.

BAB EMPAT PENUTUP

A. Kesimpulan

Berdasarkan uraian dari bab-bab sebelumnya, penulis akan menarik beberapa kesimpulan dan memberikan saran-saran untuk perbaikan kedepannya terkait dengan pengawasan dan penjaminan pada keselamatan pelayaran Pulo Aceh.

1. Salah satu aturan bagi pengusaha angkutan umum ketika mengoperasikan angkutan yaitu wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan. Perlunya pengawasan pada angkutan umum seperti yang dilakukan oleh pihak kapal Pulo Aceh seperti mengecek kinerja mesin dan alat keselamatan penumpang/barang sebelum berlayar, memastikan pelayanan penumpang diatas kapal telah dipenuhi oleh pemilik kapal dan melakukan pengecekan muatan kapal sesuai dengan daftar manifest kapal, mengawasi penumpang agar mematuhi kebijakan yang telah diterapkan oleh kapal.
2. Pihak kapal Pulo Aceh bertanggung jawab atas segala kerugian penumpang yang terjadi dalam kapal, namun jika kerugian itu terjadi diluar kapal maka sudah bukan lagi menjadi tanggungan pihak kapal. Pihak kapal Pulo Aceh tidak bisa menjamin keselamatan bagi penumpang, serta kapal jenis KM. Peunaso ini tidak bisa diurus asuransi. Meskipun tidak memiliki penjaminan keselamatan dan asuransi, pihak kapal tetap menyediakan berbagai fasilitas keselamatan untuk mengantisipasi terjadinya bencana dan resiko pada kapal.
3. Ulama sepakat bahwa *ajir musytara'* yang dinisbatkan kepada pihak kapal harus memberi ganti rugi terhadap penumpang yang mengalami cedera atau luka-luka karena kecelakaan dan terhadap barang

penumpang yang rusak baik karena kesengajaan atau kelalaian. Menurut konsep *Ijarah `Ala Al-Manafi* pertanggungjawaban terhadap keselamatan penumpang karena belum sesuai karena pihak kapal tidak dapat menjamin keselamatan bagi penumpangnya tersebut. Kebijakan yang dilakukan oleh pemerintah terkait pengawasan dan penjaminan pada kapal Pulo Aceh juga masih sangat minim.

B. Saran

1. Sebaiknya pihak kapal lebih memperhatikan pelayanan bagi penumpang, dan memberi batasan maksimal bagi angkutan barang dan penumpang kapal agar sesuai dengan kapasitas yang telah ditentukan supaya pelayaran menjadi lebih nyaman, aman, dan selamat sampai tujuan.
2. Diharapkan bagi pemilik kapal agar lebih bertanggung jawab jika terjadi kecelakaan. Seharusnya pelayaran ini memiliki asuransi dan penjaminan keselamatan agar menjadikan Kapal Pulo Aceh aman untuk ditumpangi bagi setiap penumpang baik masyarakat Pulo Aceh maupun bagi para wisatawan. Masyarakat yang menggunakan jasa angkutan laut Pulo Aceh hendaknya lebih mentaati segala peraturan yang telah ditetapkan oleh pihak kapal.
3. Diharapkan bagi pemerintah melalui dinas perhubungan dan juga syahbandar untuk berkerja sama dengan Kapal Pulo Aceh agar lebih memeberikan perhatian dan pengawasan terhadap pelayaran kapal Pulo Aceh. Supaya Awak kapal maupun penumpang paham mengenai aturan penggunaan angkutan laut serta menerapkannya di lapangan.

DAFTAR PUSTAKA

- Abdul Rahman Ghazaly, dkk, *Fiqh Muamalah*, Cet-4, Jakarta: Prenadamedia Group, 2015.
- Abdurrahman al-Jaziry, *Kitab Fiqh `ala al-azahib al-Arba`ah*, Jilid III, Beirut: Dar al-Fikr, t.t.
- Aisha Rayyan, “*Tanggungjawab Hukum Atas Terjadinya Kecelakaan Kapal KM. Zahro Express Di Pulau Tidung Dihubungkan Dengan KUHD Dan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran*”, *Skripsi*, Bandung: Fakultas Hukum Universitas Pasundan, 2017.
- Alauddin Al-kasani, *Badai` Ash-Shanai` Tartib Asy-Syarai`, Juz 4, CD Room, Al-fiqh A`la Al-Madzahib Al-Arba`ah, Silsilah Al-`Ilm An-Nafi`, Seri 9. Al-Ishdar Al-Awwal, 1426 H.*
- Al-Kasabi, *Al-Bada`I ash-shana`I* Jilid IV, Beirut, dar al-Fikr, t.t.
- Al-Kasani, *al-Bada`I al-Shana`I*, Jilid IV, Beirut: Dar al-Fikr, t.t.
- Asy-Syarbani al-Khathib, *Mughnial-Muhtaj*, Jilid II, Beirut: Dar al-Fikr, 1978.
- Ash-sarakhsi, *Al-Mabsud*, Beirut: Darul Fikr, 1978, Jilid XVI.
- Amir Syarifuddin, *Usul Fiqh*, Jakarta: Prenada Media, 2008.
- Bambang Sunggono, *Metode Penelitian Hukum*, Jakarta: Rajawali Pers, 2009.
- Burhan Ashshofa, *Metodologi Penelitian Hukum*, Jakarta: Rineka Cipta, 1996.
- Dimyauddin Djuwaini, *Pengantar Fiqih Muamalah*, Yogyakarta: Pustaka Pelajar, 2010.
- Helmi Karim, *Fiqh Mu`amalah*, Bandung: al-Ma`arif, 1997.
- Ibnu Majah, *Sunan Ibnu Majah*, Kairo: Darul fikri, t.t.

- Johny Malisan, “*Keselamatan Transportasi Laut Pelayaran Rakyat (Studi kasus armada phinisi)*”, Skripsi, Makassar: Fakultas Hukum Universitas Hasanuddin, 2013.
- Koenjaraningrat, *Metode-Metode Penelitian Masyarakat*, Jakarta: Gramedia, 1997.
- Kosasih, dkk, *Manajemen Perusahaan Pelayaran, Suatu Pendekatan Praktis Dalam Bidang Usaha Pelayaran*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2007.
- Kompilasi Hukum Ekonomi Syariah (KHES)*, Bandung: Fokus Media, 2010.
- Komaruddin, *Kamus Istilah Karya Tulis Ilmiah*. Jakarta: PT Bumi aksara, 2006.
- 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 Grafindo Persada, 2003.
- Mestika zed, *Metode Penelitian Kepustakaan*, Jakarta: Yayasan Obor Indonesia, 2004.
- Marzuki Abu Bakar. *Metodologi Penellitian*, Banda Aceh, 2013.
- 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*, Cet-2, Jakarta: Gaya Media Pratama, 2007.
- Nazura, “*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*”, Skripsi, Riau: Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Sultan Syarif Kasim, 2014.
- Qomarul Huda, *Fiqh Muamalah*, Yogyakarta: Teras, 2011
- Rahmat Syafi’I, *Fiqh Muamalah*, Bandung: CV Pustaka Setia, 2004.
- Rain Mardiansaf, *Ilmu Pelayaran*, Jakarta: Djangkar, 2017.
- Randy Afif, “*Tanggung Jawab Pemerintah Terhadap Keselamatan Penumpang Angkutan Penyeberangan Sungai Dan Danau*”, Skripsi, Medan: Fakultas Hukum Universitas Islam Negeri Sumatera Utara, 2019.
- Supardi, *Metodologi Penelitian Ekonomi dan Bisnis*. Yogyakarta: UII Press, 2005.
- Sugiyono, *Metode Penelitian Kuantitatif Kualitatif dan R&D*, Bandung: Alfabeta, 2010.
- Syafri, dkk, *Sistem Pengawasan Manajemen*, Jakarta: Pustaka Quantum, 2004.
- Syamsul Anwar, *Hukum Perjanjian Syariah*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007.
- Wahbah Zuhaili, *Al-Fiqh Al-Islamy wa Adillatuh*, Juz 4, Damaskus: Dar Al-Fikr, cet III, 1989.
- Yayat M. Herujito, *Dasar-dasar manajemen*. Cet 1. Jakarta: PT Grasindo, 2001.

Zahrul Fajri, *“Klausula Perjanjian Penyewaan Gedung Pertemuan dalam Perspektif Akad Ijārah ‘Ala Al- Manafi’ (Studi tentang Penyewaan Ruang Pertemuan Hotel Berbintang di Kota Banda Aceh)”*, Skripsi, Banda Aceh: Fakultas Syariah dan Hukum Universitas Islam Negeri Ar-Raniry, 2018.

Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran.

<https://Kbbi.Web.Id/Tarif> Diakses Pada Tanggal 14 Juli 2020 Pukul 21:54 WIB

<https://kbbi.web.id/pengawasan.html> diakses pada tanggal 17 Agustus 2020 pukul 06:45 WIB

<https://kbbi.web.id/selamat.html> diakses pada tanggal 17 Agustus 2020 pukul 07:14 WIB

<https://kbbi.kemedikbud.go.id/entri/pelayaran> diakses pada tanggal 17 Agustus 2020 pukul 07:18 WIB

<http://m.detik.com/travel/travel-news/d-3071563/pulo-aceh>, diakses pada 15 Juni 2021 dan diunduh pada 17 Juni 2021

<http://sangkakala.kemdikbud.go.id/index.php/SBA/article/view/99/pdf>, diakses pada 13 Juni 2021 pukul 20:47 WIB

<http://disparpora.acehbesarkab.go.id/in-hac-habitase-platea/>, diakses pada 13 Juni 2021 pukul 19:02 WIB

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama/NIM : Maitsa Sabila/170102122
Tempat/Tanggal Lahir : Pulo Aceh/12 Juli 1999
Jenis Kelamin : Perempuan
Pekerjaan : Mahasiswi
Agama : Islam
Kebangsaan : Indonesia
Status : Belum Menikah
Alamat : Desa Deudap, Kecamatan Pulo Aceh, Kabupaten Aceh Besar

Pendidikan

SD : SDN Deudap, Lulus 2011
SMP : MTsS Tgk. Chiek Oemar Diyan, Lulus 2014
SMA : MAS Tgk. Chiek Oemar Diyan, Lulus 2017
Perguruan Tinggi : Fakultas Syari'ah dan Hukum, Prodi Hukum Ekonomi Syari'ah, UIN Ar-Raniry Banda Aceh, Tahun Masuk 2017

Orang tua

Ayah : Muhammad Jam
Ibu : Erliza
Alamat : Desa Deudap, Kecamatan Pulo Aceh, Kabupaten Aceh Besar

Demikian riwayat hidup ini saya buat dengan sebenarnya agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

جامعة الرانيري
AR - RANIRY

Banda Aceh, 08 Juli 2021

Maitsa Sabila

LAMPIRAN

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 : fsh@ar-raniry.ac.id

SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM
UIN AR-RANIRY Banda Aceh
Nomor. 757/Un.08/FSH/PP.00.9/2/2021

TENTANG

PENETAPAN PEMBIMBING SKRIPSI MAHASISWA

Menimbang : a. Bahwa untuk kelancaran bimbingan KKK Skripsi pada Fakultas Syariah dan Hukum, maka dipandang perlu menunjukkan pembimbing KKK Skripsi tersebut;
b. Bahwa yang namanya dalam Surat Keputusan ini dipandang mampu dan cakap serta memenuhi syarat untuk diangkat dalam jabatan sebagai pembimbing KKK 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 Insitut 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 Adilungkungan 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 (t) :
a. Dr. Husni Mubarrak, Lc., MA Sebagai Pembimbing I
b. Azka Amalia Jihad, M.E.i Sebagai Pembimbing II

untuk membimbing KKK Skripsi Mahasiswa (t) :

Nama : Maita Sabila
NIM : 170102122
Prodi : HES
Judul : Sistem Pengawasan Pada Keselamatan Pelayaran Pulo Aceh-Ulee Lheu Dan Sistem Penjaminannya Dalam Perspektif Akad Ijarah 'Ala Al Manafi'

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

Ketiga : Pembiayaan akibat keputusan ini dibebankan pada DIPA UIN Ar-Raniry Tahun 2020;

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

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

Ditetapkan di : Banda Aceh
Pada tanggal : 11 Februari 2021
Dekan,

Muhammad Siddiq

Tembusan :

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

Lampiran 2: Surat Pernyataan Kesiediaan Wawancara

SURAT PERNYATAAN KESEDIAAN DIWAWANCARAI

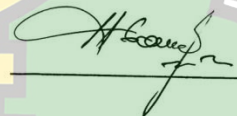
Saya yang bertandatangan di bawah ini;

Nama : *MUHAMMAD JAM*
Tempat/Tanggal Lahir : *Deudap, 31-12-1991*
No. KTP : 1106130107710045
Alamat : Pulo Aceh
Peran dalam penelitian : Orang yang diwawancarai
(Interviewee)

Menyatakan bersedia untuk diwawancarai untuk penelitian/skripsi dengan judul; **“SISTEM PENGAWASAN PADA KESELAMATAN PELAYARAN PULO ACEH-ULEE LHEU DAN SISTEM PENJAMINANNYA DALAM PERSPEKTIF AKAD IJARAH ‘ALA AL-MANAFI’**

Demikian surat pernyataan ini dibuat dengan sebenarnya, tanpa paksaan dan keadaan sehat jasmani maupun rohani. Hendaknya pernyataan ini dapat dipergunakan sebagai syarat pemenuhan etika penelitian.

Banda Aceh, 1A Juni 2021



جامعة الرانيري

AR - RANIRY

**SURAT PERNYATAAN
KESEDIAAN DIWAWANCARAI**

Saya yang bertandatangan di bawah ini,

Nama : *Rahmat Scardi*
Tempat/Tanggal Lahir : *Deudap 16-06-1978*
No. KTP : *1106131606280001*
Alamat : *Deudap, Kec. Pulo Aceh*
Peran dalam penelitian : *Orang yang diwawancarai*
(Interviewee)

Menyatakan bersedia untuk diwawancarai untuk penelitian/skripsi dengan judul; **"SISTEM PENGAWASAN PADA KESELAMATAN PELAYARAN PULO ACEH-ULEE LHEU DAN SISTEM PENJAMINANNYA DALAM PERSPEKTIF AKAD IJARAH 'ALA AL-MANAFF'**

Demikian surat pernyataan ini dibuat dengan sebenarnya, tanpa paksaan dan keadaan sehat jasmani maupun rohani. Hendaknya pernyataan ini dapat dipergunakan sebagai syarat pemenuhan etika penelitian.

Banda Aceh, 17 Juni 2021

Rahmat Scardi
Rahmat Scardi

جامعة الرانيري

AR - RANIRY

**SURAT PERNYATAAN
KESEDIAAN DIWAWANCARAI**


Saya yang bertanda tangan di bawah ini;

Nama : Zairi
Tempat/Tanggal Lahir : Devdap / 28-05-1976
No. KTP : 1106132805760001
Alamat : Devdap / Pulo Aceh
Peran dalam penelitian : Orang yang diwawancarai
(Interviewee)

Menyatakan bersedia untuk diwawancarai untuk penelitian/skripsi dengan judul: **“SISTEM PENGAWASAN PADA KESELAMATAN PELAYARAN PULO ACEH-ULEE LHEU DAN SISTEM PENJAMINANNYA DALAM PERSPEKTIF AKAD IJARAH ‘ALA AL-MANAFT’**

Demikian surat pernyataan ini dibuat dengan sebenarnya, tanpa paksaan dan keadaan sehat jasmani maupun rohani. Hendaknya pernyataan ini dapat dipergunakan sebagai syarat pemenuhan etika penelitian.

Pulo Aceh, 17 Juni 2021



Zairi

جامعة الرانيري

AR - RANIRY

**SURAT PERNYATAAN
KESEDIAAN DIWAWANCARAI**

Saya yang bertandatangan di bawah ini;

Nama : EPRIZAL
Tempat/Tanggal Lahir : Pulo Aceh / 02-03-1989
No. KTP :
Alamat : Banda Aceh
Peran dalam penelitian : Orang yang diwawancarai
(Interviewee)

Menyatakan bersedia untuk diwawancarai untuk penelitian/skripsi dengan judul; **"SISTEM PENGAWASAN PADA KESELAMATAN PELAYARAN PULO ACEH-ULEE LHEU DAN SISTEM PENJAMINANNYA DALAM PERSPEKTIF AKAD IJARAH 'ALA AL-MANAFT'**

Demikian surat pernyataan ini dibuat dengan sebenarnya, tanpa paksaan dan keadaan sehat jasmani maupun rohani. Hendaknya pernyataan ini dapat dipergunakan sebagai syarat pemenuhan etika penelitian.

Banda Aceh, 14 Juni 2021



جامعة الرانيري

AR - RANIRY

Lampiran 3: Protokol Wawancara

PROTOKOL WAWANCARA

Judul Penelitian/Skripsi : **SISTEM PENGAWASAN PADA KESELAMATAN PELAYARAN PULO ACEH-ULEE LHEU DAN SISTEM PENJAMINANNYA DALAM PERSPEKTIF AKAD IJARAH ALA AL-MANAFI**

Waktu Wawancara : Pukul 07.00-08.30 WIB
Hari/Tanggal : Kamis/17 Juni 2021
Tempat : Pelabuhan Pulo Aceh
Pewawancara : Maitsa Sabila
Orang Yang Diwawancarai : Zairi
Jabatan Orang yg Diwawancarai: Nahkoda Kapal

Wawancara ini akan meneliti topik tentang “**Sistem Pengawasan Pada Keselamatan Pelayaran Pulo Aceh-Ulee Lheu Dan Sistem Penjaminannya Dalam Perspektif Akad Ijarah Ala Al-Manafi.**” Tujuan dari wawancara ini untuk syarat penyusunan penelitian/skripsi, berdasarkan data yang terkumpul dari lapangan. Data tersebut akan dilindungi kerahasiaannya, baru akan dibuka kepada khalayak umum dengan terlebih dahulu mendapat persetujuan dari Orang Yang Diwawancarai. Wawancara ini akan membutuhkan waktu selama 90 (sembilan puluh menit).

Daftar Pertanyaan:

1. Sudah berapa lama kapal pelayaran Pulo Aceh-Banda Aceh beroperasi?
2. Siapa yang berhak atas kepemilikan dan penanggungjawab kapal pelayaran Pulo Aceh?
3. Bagaimana pengawasan yang dilakukan pihak kapal dalam proses pelayaran?
4. Dengan pihak mana saja kapal pelayaran Pulo Aceh bekerjasama?
5. Bagaimana proses pendataan penumpang?
6. Berapa biaya transportasi kapal atau boat perorangnya?
7. Berapa jumlah maksimal pekerja, penumpang, sertaberat maksimal muatan kapal?
8. Apakah pernah terjadi kecelakaandalam pelayaran rute Pulo Aceh-Ulee Lheue?
9. Apa saja fasilitas keselamatan penumpang kapal?

10. Bagaimana bentuk penjaminan terhadap segala sesuatu yang menjadi tanggungjawabangkutan dalam kapal?
11. Apakah ada biaya tambahan untuk jaminan barang berharga dan lain sebagainya?
12. Apa yang menjadi kendala dalam pelayaran kapal Pulo Aceh?
13. Bagaimana SOP dan peraturan khusus mengenai pelayaran kapal Pulo Aceh?



PROTOKOL WAWANCARA

Judul Penelitian/Skripsi : **SISTEM PENGAWASAN PADA KESELAMATAN PELAYARAN PULO ACEH-ULEE LHEU DAN SISTEM PENJAMINANNYA DALAM PERSPEKTIF AKAD IJARAH ALA AL-MANAFI**

Waktu Wawancara : Pukul 10.00-12.00 WIB

Hari/Tanggal : Kamis/17 Juni 2021

Tempat : Pelabuhan Pulo Ulee Lheue

Pewawancara : Maitsa Sabila

Orang Yang Diwawancarai : Rahmat Suardi

Jabatan Orang yg Diwawancarai: Awak Kapal

Wawancara ini akan meneliti topik tentang “**Sistem Pengawasan Pada Keselamatan Pelayaran Pulo Aceh-Ulee Lheu Dan Sistem Penjaminannya Dalam Perspektif Akad Ijarah Ala Al-Manafi.**” Tujuan dari wawancara ini untuk syarat penyusunan penelitian/skripsi, berdasarkan data yang terkumpul dari lapangan. Data tersebut akan dilindungi kerahasiaannya, baru akan dibuka kepada khalayak umum dengan terlebih dahulu mendapat persetujuan dari Orang Yang Diwawancarai. Wawancara ini akan membutuhkan waktu selama 120 (seratus dua puluh menit).

Daftar Pertanyaan:

1. Sudah berapa lama kapal pelayaran Pulo Aceh-Banda Aceh beroperasi?
2. Siapa yang berhak atas kepemilikan dan penanggungjawab kapal pelayaran Pulo Aceh?
3. Bagaimana pengawasan yang dilakukan pihak kapal dalam proses pelayaran?
4. Dengan pihak mana saja kapal pelayaran Pulo Aceh bekerjasama?
5. Bagaimana proses pendataan penumpang?
6. Berapa biaya transportasi kapal atau boat perorangnya?
7. Berapa jumlah maksimal pekerja, penumpang, sertaberat maksimal muatan kapal?
8. Apakah pernah terjadi kecelakaan dalam pelayaran rute Pulo Aceh-Ulee Lheue?
9. Apa saja fasilitas keselamatan penumpang kapal?
10. Bagaimana bentuk penjaminan terhadap segala sesuatu yang menjadi tanggungjawabangkutan dalam kapal?
11. Apakah ada biaya tambahan untuk jaminan barang berharga dan lain sebagainya?
12. Apa yang menjadi kendala dalam pelayaran kapal Pulo Aceh?

13. Bagaimana SOP dan peraturan khusus mengenai pelayaran kapal Pulo Aceh?



PROTOKOL WAWANCARA

Judul Penelitian/Skripsi : **SISTEM PENGAWASAN PADA KESELAMATAN PELAYARAN PULO ACEH-ULEE LHEU DAN SISTEM PENJAMINANNYA DALAM PERSPEKTIF AKAD *IJARAH ALA AL-MANAFI***

Waktu Wawancara : Pukul 10.00-12.00 WIB

Hari/Tanggal : Senin/14 Juni 2021

Tempat : Banda Aceh

Pewawancara : Maitsa Sabila

Orang Yang Diwawancarai : Muhammad Jam

Jabatan Orang yg Diwawancarai: Penumpang Kapal

Wawancara ini akan meneliti topik tentang “**Sistem Pengawasan Pada Keselamatan Pelayaran Pulo Aceh-Ulee Lheu Dan Sistem Penjaminannya Dalam Perspektif Akad *Ijarah Ala Al-Manafi*.**” Tujuan dari wawancara ini untuk syarat penyusunan penelitian/skripsi, berdasarkan data yang terkumpul dari lapangan. Data tersebut akan dilindungi kerahasiaannya, baru akan dibuka kepada khalayak umum dengan terlebih dahulu mendapat persetujuan dari Orang Yang Diwawancarai. Wawancara ini akan membutuhkan waktu selama 120 (seratus dua puluh menit).

Daftar Pertanyaan:

1. Transportasi apa yang biasanya dinaiki penumpang menuju ke Pulo Aceh? dan mengapa lebih memilih naik transportasi kapal kayu dari pada kapal ferry?
2. Apakah transportasi seperti kapal kayu ini layak untuk ditumpangi?
3. Berapa biaya transportasi setiap penumpang kapal? dan Apakah ada perbedaan tarif dengan kapal lain?
4. Apakah tarif antara penumpang lokal dengan penumpang wisatawan berbeda?
5. Berapa biaya mengirim barang melalui kapal Pulo Aceh?
6. Apakah ada jaminan keselamatan barang apabila barang tersebut hilang/rusak?
7. Apa risiko yang harus dihadapi oleh para penumpang kapal ketika berlayar menggunakan kapal kayu Pulo Aceh?
8. Bagaimana pandangan anda terhadap pengawasan dan penjaminan keselamatan pada pelayaran kapal Pulo Aceh?
9. Apakah anda merasa puas dengan pelayanan yang diberikan oleh pihak kapal Pulo Aceh?

PROTOKOL WAWANCARA

Judul Penelitian/Skripsi : **SISTEM PENGAWASAN PADA KESELAMATAN PELAYARAN PULO ACEH-ULEE LHEU DAN SISTEM PENJAMINANNYA DALAM PERSPEKTIF AKAD IJARAH ALA AL-MANAFI**

Waktu Wawancara : Pukul 13.00-15.00 WIB

Hari/Tanggal : Senin/14 Juni 2021

Tempat : Banda Aceh

Pewawancara : Maitsa Sabila

Orang Yang Diwawancarai : Efrizal

Jabatan Orang yg Diwawancarai: Penumpang Kapal

Wawancara ini akan meneliti topik tentang “**Sistem Pengawasan Pada Keselamatan Pelayaran Pulo Aceh-Ulee Lheu Dan Sistem Penjaminannya Dalam Perspektif Akad Ijarah Ala Al-Manafi.**” Tujuan dari wawancara ini untuk syarat penyusunan penelitian/skripsi, berdasarkan data yang terkumpul dari lapangan. Data tersebut akan dilindungi kerahasiaannya, baru akan dibuka kepada khalayak umum dengan terlebih dahulu mendapat persetujuan dari Orang Yang Diwawancarai. Wawancara ini akan membutuhkan waktu selama 120 (seratus dua puluh menit).

Daftar Pertanyaan:

1. Transportasi apa yang biasanya dinaiki penumpang menuju ke Pulo Aceh? dan mengapa lebih memilih naik transportasi kapal kayu dari pada kapal ferry?
2. Apakah transportasi seperti kapal kayu ini layak untuk ditumpangi?
3. Berapa biaya transportasi setiap penumpang kapal? dan Apakah ada perbedaan tarif dengan kapal lain?
4. Apakah tarif antara penumpang lokal dengan penumpang wisatawan berbeda?
5. Berapa biaya mengirim barang melalui kapal Pulo Aceh?
6. apakah ada jaminan keselamatan barang apabila barang tersebut hilang/rusak?
7. Apa risiko yang harus dihadapi oleh para penumpang kapal ketika berlayar menggunakan kapal kayu Pulo Aceh?
8. Bagaimana pandangan anda terhadap pengawasan dan penjaminan keselamatan pada pelayaran kapal Pulo Aceh?
9. Apakah anda merasa puas dengan pelayanan yang diberikan oleh pihak kapal Pulo Aceh?

Lampiran 4: Dokumentasi



