

**IMPLEMENTASI SISTEM JAMINAN KESELAMATAN
PENUMPANG PADA PELAYARAN DENGAN KAPAL
EKSPRESS VIA ULEE LHEUE-SABANG
MENURUT AKAD *KAFĀLAH***

SKRIPSI



Diajukan Oleh:

ARIS FADHILLAH

NIM. 160102038

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

**FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH
2023 M/1445 H**

**IMPLEMANTASI SISTEM JAMINAN KESELAMATAN
PENUMPANG PADA PELAYARAN DENGAN KAPAL
EKSPRESS VIA ULEE LHEUE-SABANG
MENURUT AKAD *KAFĀLAH***

SKRIPSI

Diajukan Kepada Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry
Darussalam Banda Aceh Sebagai Salah Satu Beban Studi
Program Sarjana (S-1) dalam Ilmu Hukum Ekonomi Syari'ah

Oleh

ARIS FADHILLAH

NIM. 160102038

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

Disetujui Untuk Diuji/Dimunaqasyahkan Oleh:

Pembimbing I,



Syuhada, S. Ag., M. Ag
NIP: 197510052009121001

Pembimbing II,



Azrail Umur, M. A
NIDN: 2016037901

Activat

**IMPLEMANTASI SISTEM JAMINAN KESELAMATAN
PENUMPANG PADA PELAYARAN DENGAN KAPAL
EKSPRESS VIA ULEE LHEUE-SABANG
MENURUT AKAD *KAFĀLAH***

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: Jum'at, 28 Juli 2023 M
10 Muharram 1445 H

Di Darussalam-Banda Aceh
Panitia Ujian *Munaqasyah* Skripsi:

Ketua

Sitti Mawat, S.Ag., M.H
NIP: 197104152006042024

Sekretaris

Azmil Umur, M. A
NIDN: 2016037901

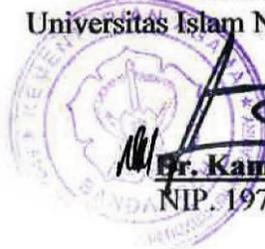
Penguji I

Prof. Dr. H. Nurdin Bakry, M. Ag
NIP: 195706061992031002

Penguji II

Boihaqi bin Adnan, Lc., MA
NIP: 198615042020121007

Mengetahui,
Dekan Fakultas Syari'ah dan Hukum
Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh



Dr. Kamaruzzaman, M.Sh
NIP. 197809172009121006



LEMBARAN PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama : Aris Fadhillah
Nim : 160102038
Prodi : 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 jawabkannya.*
2. *Tidak melakukan plagiasi terhadap naskah karya orang lain.*
3. *Tidak menggunakan karya orang lain tanpa menyebutkan sumber asli atau tanpa izin milik karya.*
4. *Mengerjakan sendiri karya ini dan mampu bertanggung jawab atas karya ini.*

Bila dikemudian 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 dicabut gelar akademik saya atau diberikan sanksi lain berdasarkan aturan yang berlaku di Fakultas Syari'ah Dan Hukum UIN Ar-Raniry.

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya.



METERAL
TEMPEL

07AAKX590037897

Banda Aceh, 16 Mei 2023

Yang menerangkan

Aris Fadhillah

ABSTRAK

Nama/NIM : Aris Fadhillah/160102038
Fakultas/Prodi : Syari'ah & Hukum/Hukum Ekonomi Syari'ah
Judul Skripsi : Implementasi Sistem Jaminan Keselamatan Penumpang pada Pelayaran Dengan Kapal Ekspres Via Ulee Lheue-Sabang Menurut Akad *Kafālah*
Tanggal Munaqasyah : 28 Juli 2023
Tebal Skripsi : 76 Halaman
Pembimbing I : Syuhada, S. Ag., M. Ag
Pembimbing II : Azmil Umur, M. A
Kata Kunci : *Sistem, Jaminan Keselamatan, Penumpang Pelayaran.*

Ketentuan hukum pelayaran di Indonesia mengharuskan adanya sistem jaminan keselamatan penumpang kapal. Jaminan keselamatan ini diatur dalam Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Penelitian ini membahas sistem jaminan keselamatan penumpang pada pelayaran Ulee Lheue Kota Banda Aceh-Sabang perspektif akad *kafālah*. Kondisi pelayaran baik dari Ulee Lheue-Sabang maupun Sabang-Ulee Lheue sampai saat ini masih lancar meskipun pada waktu-waktu tertentu masyarakat mengeluhkan kondisi antrian panjang yang memakan waktu lama, terutama di masa libur. Hal tersebut disebabkan oleh penumpang yang membeludak hingga ribuan per hari. Keadaan ini harus didukung pula oleh kondisi kapal yang baik demi menjamin keselamatan penumpang. Penelitian ini menganalisis bagaimana implementasi sistem jaminan keselamatan penumpang pada pelayaran dengan Kapal Ekspres via Ulee Lheue-Sabang, serta bagaimana sistem jaminan keselamatan penumpang Kapal Ekspres via Ulee Lheue-Sabang perspektif akad *kafālah*. Penelitian ini termasuk dalam penelitian hukum empiris dengan *conceptual approach*. Adapun sifat analisis penelitian adalah *descriptive-analysis*. Hasil penelitian ini menunjukkan bahwa implementasi sistem jaminan keselamatan para penumpang pelayaran kapal Ekspres via Ulee Lheue-Sabang diaplikasikan dalam dua bentuk, yaitu dalam bentuk kelengkapan fasilitas kapal dan berbentuk asuransi, baik asuransi kapal maupun asuransi yang termasuk ke dalam tarif biaya pembelian tiket. Dilihat dari perspektif akad *kafālah*, sistem penjaminan keselamatan penumpang kapal ekspres via Ulee Lheue-Balohan Sabang khususnya menyangkut asuransi keselamatan jiwa belum sesuai dengan akad *kafālah*, karena dari akad yang digunakan di antara perusahaan pelayaran dengan penumpang tidak jelas terutama dari segi kejelasan akad yang digunakan perusahaan.

KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Syukur alhamdulillah penulis panjatkan ke hadirat Allah swt yang telah menganugerahkan rahmat dan hidayah-Nya, Selanjutnya shalawat beriring salam penulis sanjungkan ke pangkuan Nabi Muhammad saw, karena berkat perjuangan beliau, ajaran Islam sudah dapat tersebar keseluruh pelosok dunia untuk mengantarkan manusia dari alam kebodohan ke alam yang berilmu pengetahuan. sehingga penulis telah dapat menyelesaikan karya tulis dengan judul: “Implementasi Sistem Jaminan Keselamatan Penumpang Pada Pelayaran Dengan Kapal Ekspres Via Ulee Lheue-Sabang Menurut Akad Kafalah”.

Ucapan terimakasih kepada ibu, penulis ucapkan dan semoga ini menjadi amal jariahnya dalam mendidik juga memberikan pendidikan terbaik bagi penulis agar menjadi orang yang sukses dimasa yang akan datang, dan ayah juga penulis ucapkan rasa terima kasih yang tak terhingga yang telah memberikan bantuan dan dorongan baik secara moril maupun materiil yang telah membantu selama dalam masa perkuliahan yang juga telah memberikan do'a kepada penulis, juga kepada saudara-saudara kandung yang selalu memberikan motivasi kepada penulis agar dapat menyelesaikan studi ini, juga dalam berbagai hal demi berhasilnya studi penulis.

Kemudian rasa hormat dan ucapan terimakasih yang tak terhingga juga penulis sampaikan kepada:

1. Bapak Syuhada, S. Ag, M. Ag Pembimbing Pertama dan Bapak Azmil Umur M.A Pembimbing Kedua
2. Bapak Dr. Iur. Chairul Fahmi, MA Ketua Prodi Hukum Ekonomi Syariah
3. Bapak Dr. Kamaruzzaman, M.SH, Dekan Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry

4. Bapak Prof. Dr. H. Mujiburrahman M.Ag, Rektor UIN Ar-Raniry
5. Seluruh Staf pengajar dan pegawai Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry
6. Kepala perpustakaan Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry dan seluruh karyawannya
7. Kepala perpustakaan induk UIN Ar-Raniry dan seluruh karyawannya
8. Teman-teman seperjuangan angkatan tahun 2016

Akhirnya, penulis sangat menyadari bahwa penulisan skripsi ini masih sangat banyak kekurangannya. Penulis berharap penulisan skripsi ini bermanfaat terutama bagi penulis sendiri dan juga kepada para pembaca semua. Maka kepada Allah jualah kita berserah diri dan meminta pertolongan, seraya memohon taufiq dan hidayah-Nya untuk kita semua. *Āmīn Yā Rabbal ‘Ālamīn.*

Banda Aceh 15 Mei 2023
Penulis,

Aris Fadhillah

PEDOMAN TRANSLITERASI

(SKB Menag dan Mendikbud RI No. 158/1987 dan No. 0543b/U/1987)

Pedoman Transliterasi Arab-Latin yang digunakan dalam penulisan skripsi ini ialah pedoman transliterasi yang merupakan hasil Keputusan Bersama (SKB) Menteri Agama dan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia, Nomor: 158 Tahun 1987 dan Nomor: 0543b/U/1987. Di bawah ini, daftar huruf-huruf Arab, serta transliterasinya dengan huruf Latin.

1. Konsonan

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
ا	Alif	Tidak dilambangkan	Tidak dilambangkan
ب	Ba	B	Be
ت	Ta	T	Te
ث	Ša	Š	Es (dengan titik di atas)
ج	Ja	J	Je
ح	Ĥa	Ĥ	Ha (dengan titik di bawah)
خ	Kha	Kh	Ka dan Ha
د	Dal	D	De
ذ	Žal	Ž	Zet (dengan titik di atas)
ر	Ra	R	Er
ز	Za	Z	Zet
س	Sa	S	Es
ش	Sya	SY	Es dan Ye
ص	Ša	Š	Es (dengan titik di bawah)
ض	Ḍat	Ḍ	De (dengan titik di bawah)
ط	Ṭa	Ṭ	Te (dengan titik di bawah)
ظ	Ža	Ž	Zet (dengan titik di bawah)
ع	‘Ain	‘	Apostrof Terbalik
غ	Ga	G	Ge
ف	Fa	F	Ef
ق	Qa	Q	Qi
ك	Ka	K	Ka
ل	La	L	El

م	Ma	M	Em
ن	Na	N	En
و	Wa	W	We
هـ	Ha	H	Ha
ء	Hamzah	'	Apostrof
ي	Ya	Y	Ye

Sumber: SKB Menag dan Mendikbud RI No. 158/1987 dan No. 0543b/U/1987

Hamzah (ء) yang terletak pada awal kata mengikuti vokalnya tanpa diberi tanda apa pun. Jika hamzah (ء) terletak di tengah ataupun di akhir, maka ditulis dengan tanda (').

2. Vokal

Vokal bahasa Arab, seperti vokal bahasa Indonesia, yang terdiri atas vokal tunggal atau monoftong dan vokal rangkap atau diftong. Vokal tunggal bahasa Arab yang lambangnya berupa tanda ataupun harakat, transliterasinya sebagai berikut:

Huruf Arab	Nama	Huruf Latin	Nama
أ	Fathah	A	A
إ	Kasrah	I	I
أ	Dammah	U	U

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

Tanda	Nama	Huruf Latin	Nama
أِي	Fathah dan ya	Ai	A dan I
أُو	Fathah dan wau	Iu	A dan U

Contoh:

Kaifa : كَيْفَ

Haula : هَوْلَ

3. Maddah

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

Harkat dan Huruf	Nama	Huruf dan Tanda	Nama
آى	Fathah dan alif atau ya	Ā	a dan garis di atas
يى	Kasrah dan ya	Ī	i dan garis di atas
وُ	Ḍammah dan wau	Ū	u dan garis di atas

Contoh:

Māta : مَاتَ

Ramā : رَمَى

Qīla : قِيلَ

Yamūtu : يَمُوتُ

4. Ta Marbūṭah

Transliterasi untuk *ta marbūṭah* ada dua bentuk, yaitu: *ta marbūṭah* yang hidup atau mendapat harkat *fathah*, *kasrah*, dan *ḍammah*, transliterasinya adalah [t]. Sedangkan *ta marbūṭah* yang mati ataupun mendapatkan penambahan harkat sukun, transliterasinya adalah [h]. Jika pada kata yang berakhir dengan huruf *ta marbūṭah*, diikuti oleh kata yang menggunakan kata sandang (*al-*), serta bacaan kedua kata itu terpisah, maka *ta marbūṭah* itu ditransliterasikan dengan ha (*h*).

Contoh:

raudah al-aṭfāl : رَوْضَةُ الْأَطْفَالِ

al-madīnah al-fāḍilah : الْمَدِينَةُ الْفَضِيلَةُ

al-ḥikmah : الْحِكْمَةُ

5. Syaddah (Tasydīd)

Syaddah atau disebut dengan kata *tasydīd* yang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan satu tanda *tasydīd* (ˆ) dalam transliterasi ini dilambangkan dengan perulangan huruf (konsonan ganda) yang diberi tanda *syaddah*, misalnya di dalam contoh berikut:

<i>rabbānā</i>	:	رَبَّنَا
<i>najjainā</i>	:	نَجَّيْنَا
<i>al-ḥaqq</i>	:	الْحَقُّ
<i>al-ḥajj</i>	:	الْحَجُّ
<i>nu'ima</i>	:	نُعَيْمٌ
<i>'aduwwun</i>	:	عَدُوٌّ

Jika huruf *ع* memiliki *tasydīd* di akhir suatu kata, dan kemudian didahului oleh huruf berharakat kasrah (ـِ), maka ia ditransliterasi seperti huruf *maddah* (ī).

Contoh:

<i>'Alī</i> (bukan <i>'Aliyy</i> atau <i>'Aly</i>)	:	عَلِيٍّ
<i>'Arabī</i> (bukan <i>'Arabiyy</i> atau <i>'Araby</i>)	:	عَرَبِيٍّ

6. Kata Sandang

Kata sandang dalam sistem tulisan Arab dilambangkan dengan huruf ال (*alif lam ma'arifah*). Pada pedoman transliterasi ini, kata sandang ditransliterasi seperti biasa yaitu (*al-*), baik ketika ia diikuti oleh huruf *syamsiah* maupun huruf *qamariah*. Kata sandang tersebut tidaklah mengikuti bunyi huruf langsung yang mengikutinya. Kata sandang itu ditulis terpisah dari kata yang mengikutinya dan dihubungkan dengan garis mendatar (-). Contohnya:

<i>al-syamsu</i> (bukan <i>asy-syamsu</i>)	:	الشَّمْسُ
<i>al-zalزالah</i> (bukan <i>az-zalزالah</i>)	:	الزُّلْزَلَةُ
<i>al-falsafah</i>	:	الْفَلْسَفَةُ
<i>al-bilādu</i>	:	الْبِلَادُ

7. Hamzah

Aturan transliterasi huruf hamzah menjadi apostrof (') hanya berlaku bagi hamzah yang terletak di tengah dan akhir kata. Namun, bila hamzah terletak di awal kata, ia tidak dilambangkan, karena di dalam tulisan Arab ia berupa *alif*. Contohnya:

ta'murūna : تَأْمُرُونَ
al-nau' : النَّوْءُ
syai'un : شَيْءٌ
umirtu : أَمِرْتُ

8. Penulisan Kata Arab yang Lazim digunakan dalam Bahasa Indonesia

Kata, istilah, atau kalimat Arab yang ditransliterasikan adalah kata, istilah, atau kalimat yang belum dibakukan dalam bahasa Indonesia. Kata, istilah atau kalimat yang telah lazim dan menjadi bagian dari perbendaharaan dalam bahasa Indonesia, atau sudah sering ditulis di dalam tulisan bahasa Indonesia, tidak lagi ditulis menurut cara transliterasi di atas. Misalnya kata Alquran dari *al-Qur'ān*, sunnah, hadis, khusus dan juga umum. Namun, bila kata-kata tersebut menjadi bagian dari satu rangkaian teks Arab, maka mereka harus ditransliterasi secara utuh. Contoh:

Fī ḡilāl al-Qur'ān : في ظلال القرآن
Al-Sunnah qabl al-tadwīn : السنة قبل التدوين
Al-'ibārāt fī 'umūm al-lafḡ lā bi khusūṡ al-sabab : العبارات في عموم اللفظ لا بخصوص السبب

9. *Lafḡ al-Jalālah* (الله)

Kata “Allah” yang didahului partikel seperti huruf *jarr* dan huruf lainnya atau berkedudukan sebagai *muḡāf ilaih* (frasa nominal), ditransliterasikan tanpa huruf hamzah. Contoh:

dīnullāh : دِينُ اللَّهِ

:

Adapun *ta marbūṭah* di akhir kata yang disandarkan pada *lafẓ al-jalālah*, ditransliterasi dengan huruf [t]. Contoh:

hum fī raḥmatillāh : هُمْ فِي رَحْمَةِ اللَّهِ

10. Huruf Kapital

Walau sistem tulisan Arab tidak mengenal huruf kapital (*All Caps*), dalam transliterasinya huruf-huruf tersebut dikenai ketentuan tentang penggunaan huruf kapital berdasarkan pedoman ejaan Bahasa Indonesia yang berlaku atau Ejaah Yang Disempurnakan (EYD). Huruf kapital, misalnya, digunakan untuk menuliskan huruf awal nama diri (orang, tempat, bulan) dan huruf pertama pada permulaan kalimat. Bila nama diri didahului oleh kata sandang (*al-*), maka yang ditulis dengan huruf kapital tetap huruf awal nama diri tersebut, bukan huruf awal kata sandangnya. Jika terletak pada awal kalimat, maka huruf A dari kata sandang tersebut menggunakan huruf kapital (*Al-*). Ketentuan yang sama juga berlaku untuk huruf awal dari judul referensi yang didahului oleh kata sandang (*al-*), baik ketika ia ditulis dalam teks maupun dalam catatan rujukan (CK, DP, CDK, dan DR). Contoh:

Wa mā Muḥammadun illā rasūl

Inna awwala baitin wuḍi‘a linnāsi lallaẓī bi Bakkata mubārakan

Syahru Ramaḍān al-laẓī unẓila fīh al-Qur‘ān

Naṣīr al-Dīn al-Ṭūs

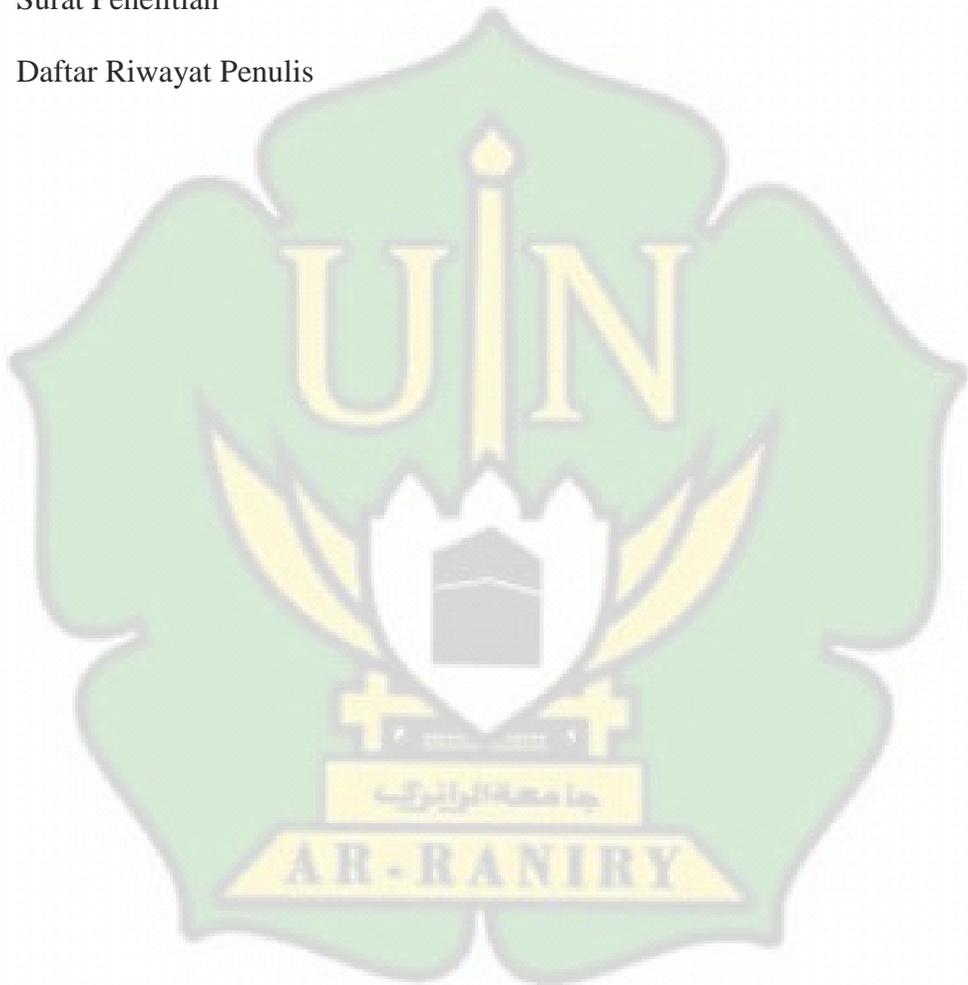
Abū Naṣr al-Farābī

Al-Gazālī

Al-Munqiz min al-Dalāl

DAFTAR LAMPIRAN

1. Dokumentasi Foto Wawancara
2. Surat keputusan penunjukkan pembimbing
3. Surat Penelitian
4. Daftar Riwayat Penulis



DAFTAR ISI

	Halaman
LEMBARAN JUDUL	i
PENGESAHAN PEMBIMBING	ii
PENGESAHAN SIDANG.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN KARYA TULIS	iv
ABSTRAK.....	v
KATA PENGANTAR	vi
PEDOMAN TRANSLITERASI.....	viii
DAFTAR LAMPIRAN	xv
DAFTAR ISI.....	xvi
BAB SATU PENDAHULUAN	1
A. Latar Belakang Masalah.....	1
B. Rumusan Masalah	6
C. Tujuan Penelitian.....	6
D. Kajian Kepustakaan.....	6
E. Penjelasan Istilah.....	12
F. Metode Penelitian.....	14
G. Sistematika Pembahasan	19
BAB DUA KONSEP AKAD KAFĀLAH	20
A. Pengertian dan Dasar Hukum Akad <i>Kafālah</i>	20
B. Tujuan dan Hikmah Akad <i>Kafālah</i>	28
C. Rukun, Syarat, dan Jenis-Jenis Akad <i>Kafālah</i>	31
D. Aplikasi Akad <i>Kafālah</i> dalam Muamalah Kontemporer.....	33
E. Jaminan Keselamatan Penumpang Pelayaran dalam Hukum Positif	37
BAB TIGA PENJAMINAN KESELAMATAN PENUMPANG PADA PELAYARAN KAPAL EKSPRESS VIA ULEE LHEUE- SABANG	43
A. Gambaran Umum Objek Penelitian	43
B. Implementasi Sistem Penjaminan keselamatan Penumpang pada Pelayaran dengan Kapal Ekspres Via Ulee Lheue- Sabang	48
C. Analisis.....	56
BAB EMPAT PENUTUP	61
A. Kesimpulan.....	61
B. Saran	62
DAFTAR PUSTAKA	63
LAMPIRAN.....	67
DAFTAR RIWAYAT HIDUP.....	76

BAB SATU

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang Masalah

Perusahaan kapal pengangkut mempunyai tanggung jawab penuh terhadap penumpang kapal. Keselamatan para penumpang kapal menjadi prioritas utama dalam pelayaran. Implementasi tanggung jawab tersebut harus terlaksana dengan sistem penjaminan keselamatan, bukan hanya menjamin keselamatan penumpang tetapi juga terhadap eksistensi perusahaan kapal itu sendiri.

Dalam konsep fikih, ulama telah menjelaskan dengan cukup rinci tentang sistem penjaminan ini, yang disebut dengan *kafālah*. *Kafālah* adalah tanggungan jaminan, dan komitmen, atau dalam arti yang luas, *kafālah* merupakan komitmen terhadap penjaminan badan atau jiwa, atau akad yang di dalamnya melaksanakan akad berkomitmen terhadap hak seseorang yang berada dalam tanggungan orang lain.¹ *Kafālah* ini bersangkutan dengan penjaminan keselamatan jiwa dan badan seseorang.² Penjaminan atau *kafālah* disyariatkan dalam Islam. Seorang penjamin (*kāfil*) wajib memenuhi semua ketentuan yang berhubungan dengan akad *kafālah*. Semua kerugian menjadi tanggung jawab penjamin jika sewaktu-waktu terjamin melakukan kesalahan terhadap pihak ketiga.

Teori hukum tentang *kafālah* ini berlaku bukan hanya terhadap harta yang disebut *kafālah bi al-‘ain*, tetapi juga berlaku terhadap jiwa atau disebut *kafālah bi al-nafs*.³ Secara normatif, *kafālah* terhadap harta benda (*‘ain*) maupun terhadap jiwa (*al-nafs*) menghadirkan konsekuensi hukum berupa tanggung jawab kepada *kāfil* atau penjamin untuk mampu memenuhi hak-hak terjamin

¹Muhammad Al-Zuhailī, *Al-Mu‘tamad Fiqh Imām Al-Syāfi‘ī*, (Terj: Muhtadi), Jilid 3, Cet. 1, (Jakarta: Gema Insani Press, 2018), hlm. 355 dan 372.

²*Ibid.*

³Wahbah Al-Zuhailī, *Al-Fiqh Al-Islāmī wa Adillatuh*, (Terj: Abdul Hayyie Al-Kattani dkk), Jilid 6, (Jakarta: Gema Insani Press, 2011), hlm. 40.

(*al-makful anhu*). Salah satu pendapat dalam mazhab Hanafi menyatakan bahwa sekiranya muncul insiden tenggelamnya kapal, maka pemilik kapal wajib untuk menanggung semua kerugian penumpang kapal.⁴ Artinya bahwa penjamin berposisi sebagai seseorang yang menanggung, dan berkewajiban terhadap apa-apa yang dijaminnya.

Dalam konteks pelayaran, maka perusahaan pelayaran wajib memberikan jaminan terhadap keselamatan penumpang. Jenis jaminan yang diberikan biasa di dalam bentuk asuransi keselamatan jiwa. Hal ini tergambar dalam Pasal 40 ayat (1) Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, bahwa: *Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.* Pasal 41 ayat (3) menegaskan: *Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud di ayat 1 dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.*

Sebagai sarana utama yang banyak digunakan masyarakat, pengangkutan melalui transportasi laut ini terus mengalami perkembangan. Salah satu alasannya adalah biaya transportasi laut cukup terjangkau oleh masyarakat, kemudian akses mendapatkan tiket dengan mudah, wajar jika setiap tahunnya animo masyarakat menggunakan transportasi laut terus mengalami peningkatan yang cukup besar dan signifikan dari tahun ke tahun.⁵

Dengan kondisi penumpang yang mengalami peningkatan, PT. Angkutan Sungai, Danau, dan juga Penyeberangan (ASDP) harus benar-benar memberikan perlindungan hukum seperti yang ditegaskan dalam Undang-Undang Nomor

⁴*Ibid.*, Jilid 5, hlm. 421.

⁵Nur Paikah, *Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut Berdasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran di Indonesia*. Jurnal Al-Adalah, Vol 3 No 2, Juli 2018, hlm. 122.

17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran *Jo* Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Perairan.⁶

Satu di antara poin penting menyangkut mobilitas penggunaan jasa kapal adalah sistem keamanan kapal itu sendiri atau *ship security system*. Terkait sistem keamanan kapal, pihak yang terkait mempunyai tanggung jawab dalam mengecek keamanan kapal dari kemungkinan-kemungkinan adanya kerusakan dan bahaya lainnya. Menurut Sjahdeini, pihak yang memiliki tanggung jawab atas keamanan kapal di antaranya adalah asisten kapal, *chief officer* atau perwira utama, termasuk pula *senior master*.⁷ Sementara itu, dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 134/2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan, di dalam keselamatan, tanggung jawab keamanan kapal adalah Perwira Keamanan Kapal atau disebut *Ship Security Officer*.⁸

Tingginya angka kecelakaan transportasi laut tentu menjadi masalah yang sangat serius, karena berhubungan langsung dengan keselamatan para penumpang dan juga Anak Buah Kapal (ABK). Untuk meminimalisir kasus-kasus kecelakaan kapal maka pihak kapal ataupun maskapai pelayaran bertanggung jawab terhadap keselamatan penumpang kapal. Pihak maskapai pelayaran harus memberikan dan melaksanakan jaminan keselamatan terhadap penumpang, baik jaminan itu dalam bentuk sebelum terjadinya musibah dan kecelakaan, meliputi hal-hal yang bentuk dan sifatnya preventif, seperti ketersediaan pelampung, jaminan keamanan kapal dari kerusakan pengaruh dari umur kapal, atau yang bersifat represif atau tindakan setelah terjadinya musibah

⁶*Ibid.*

⁷Sutan Remy Sjahdeini, *Ajaran Pidanaan Tindak Pidana Korporasi & Seluk Beluknya* Edisi Kedua, Cet. 2, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2017), hlm. 110-111.

⁸Pasal 1 butir 21 Permenhub Nomor PM 134 Tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan: “Perwira Keamanan Kapal atau *Ship Security Officer* selanjutnya yang disingkat *SSO* adalah perwira kapal yang bertanggung jawab kepada nakhoda, dan ditunjuk oleh perusahaan sebagai penanggung jawab terhadap keamanan kapal, penerapan, pemeliharaan dan revisi dari rencana keamanan kapal dan juga untuk berkoordinasi dengan perwira keamanan perusahaan dan perwira keamanan fasilitas pelabuhan”.

kecelakaan, seperti penyaluran informasi, pemberian ganti rugi atau insentif, atau jaminan kepada penumpang atau keluarganya.

Penelitian ini secara khusus dilakukan pada pelayaran Kapal Ekspres *via* Ulee Lheue-Sabang. Penumpang kapal penyeberangan Ulee Lheue Banda Aceh ke Sabang biasanya dilakukan dengan menggunakan Kapal Ekspres atau Kapal Cepat dan kapal ferry. Hanya saja, pemanfaatan dan penggunaan Kapal Ekspres relatif cukup diminati oleh masyarakat karena limitasi waktu yang relatif cukup cepat dibandingkan dengan kapal ferry. Selain itu, intensitas dan lalu lintas Kapal Ekspres bisa dilakukan dengan cepat. Meskipun pelayaran dengan menggunakan Kapal Ekspres dinilai cepat, namun perlu ada penjaminan keselamatan dari pihak maskapai pelayaran kepada para penumpangnya. Perlu ada sistem yang baik di dalam melaksanakan jaminan keselamatan penumpang, baik itu terkait jaminan keamanan kapal sehingga kapal tidak dikhawatirkan mengalami gagal sistem, maupun terhadap jaminan di ketika terjadi kecelakaan.

Jaminan urgensi pada penjaminan keselamatan atas setiap penumpang yang naik ke kapal berkecepatan tinggi diharuskan tertera pada *manifest* kapal. Kapal tersebut telah bekerja sama dengan pihak asuransi di mana bukti kerja sama itu terlampir dan diakui seperti yang tertuang dalam Undang-Undang 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran. Implementasi sistem penjaminan yang diberi pihak pelayaran kepada Kapal Ekspres *via* Ulee Lheue-Sabang selama ini cenderung sama seperti yang diberlakukan oleh seluruh pelayaran di Indonesia, misalnya ada penjualan tiket di mana tiket yang bersangkutan harus bersifat resmi. Tiap tiket penumpang telah diasuransijiwakan. Selain itu, penumpang juga diberikan beberapa sarana pengaman, seperti pelampung dan lainnya. Namun begitu, kasus kecelakaan pada pelayanan Kapal Ekspres *via* Ulee Lheue-Sabang masih ada.

Berdasarkan data awal, kasus kecelakaan kapal, atau sekurang-kurangnya kapal mengalami kondisi tidak baik telah terjadi di perairan Aceh, khususnya di

dalam rute Sabang-Ulee Lheue. Pada Kamis 16.05 WIB, tanggal 09 September 2008, kapal yang bertolak dari Pelabuhan Ulee Lheue Banda Aceh ke Pelabuhan Balohan Sabang mengalami kebocoran, keluar air dari perangkat AC (Portebel) depan hingga menggenangi ruang penumpang bagian depan. Kejadian tersebut mengakibatkan kapal menungki ke depan dan baling-baling kapal terangkat ke atas air 20 %. Pada waktu yang sama *speed* (kecepatan) 10 knot hingga mendekati dermaga, pihak nakhoda mengambil langkah tidak merapatkan kapal, akan tetapi mengarahkannya ke pantai. Terhadap kasus tersebut, pihak penumpang berhasil diturunkan di pelabuhan balohan dengan selamat, dan 2 (dua) orang penumpang Pingsan.⁹

Selain kasus di atas, kapal bertolak dari Pelabuhan Balohan ke Pelabuhan Ulee Lheue, pada Senin Jam 08.06 WIB, Tanggal 15 Januari 2020, terjadi insiden terputusnya pipa selang Hidrolik hingga Oli dalam pipa mengalir keluar sehingga kemudi kapal secara tiba-tiba berputar 180% yang awalnya arah pelabuhan Ulee Lheue berputar arah kembali ke pelabuhan Balohan. Insiden tersebut berakibat pada kemudi kapal tidak terkendali. Setelah diperbaiki sekitar 1 jam 30 menit, kapal kembali dapat dioperasikan.¹⁰

Informasi awal ditemukan bahwa sistem jaminan yang diberikan pelayaran berupa kapal harus laik laut di mana setiap tahunnya harus melaksanakan *docking* tahunan, kapal yang akan berlayar harus dipastikan di dalam kondisi cuaca yang baik atau stabil, pengawalan (ABK) terpenuhi, sertifikat kapal dalam keadaan *on* atau hidup, kapal di muat penumpang harus sesuai dengan sertifikat keselamatan, dan alat keselamatan dalam kondisi baik dan cukup untuk sejumlah pelayar atau penumpang.¹¹

⁹Sumber: “Berita Acara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal KKT KM. Baruna Duta 3”, dari petugas Syahbandar Kelas V Kota Sabang. Diperoleh dari Jumsari, tanggal 22 September 2021.

¹⁰Sumber: “Berita Acara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal KKT KM. Express Cantika 89”, Petugas Syahbandar Kelas V Kota Sabang. Diperoleh dari Jumsari, tanggal 22 September 2021.

¹¹Wawancara dengan Safiril, Pihak Perusahaan Kapal, pada tanggal 22 Juni 2021.

Selain itu, sistem penjaminan keselamatan penumpang ialah berupa tiket. Semua penumpang yang berangkat atau naik ke kapal harus memiliki tiket tanpa terkecuali dikarenakan tiap tiket yang dimiliki oleh penumpang telah terasuransi jiwa. Sistem penjaminan keselamatan penumpang sendiri telah tertera di UU. No. 17/2008. Keselamatan pelayaran suatu keadaan terpenuhi syarat keselamatan dan juga keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan juga lingkungan maritim, pencegahan pencemaran dari kapal, kesehatan penumpang serta status hukum kapal dan manajemen keselamatan kapal untuk berlayar di perairan tertentu terpenuhi dengan baik. Bentuk-bentuk jaminan yang selama ini diberikan di antaranya tiket resmi, ada MOU asuransi dengan pihak polis asuransi (pihak kapal dengan kantor asuransi), selain itu juga terdapat beberapa praktek lain yang dilakukan maskapai terhadap keselamatan penumpang.

Berdasarkan permasalahan tersebut, maka menarik untuk dikaji lebih jauh tentang sistem penjaminan keselamatan penumpang kapal, dan tinjauannya atas akad *kafālah*. Oleh karena itu, permasalahan tersebut dikaji dengan judul skripsi: **Implementasi Sistem Jaminan Keselamatan Penumpang pada Pelayaran pada Kapal Ekspres via Ulee Lheue-Sabang Menurut Akad *Kafālah*.**

B. Rumusan Masalah

Berdasarkan permasalahan di atas maka dapat diajukan beberapa rumusan masalah sebagai berikut:

1. Bagaimana implementasi sistem jaminan keselamatan penumpang pada pelayaran dengan Kapal Ekspres via Ulee Lheue-Sabang?
2. Bagaimana sistem jaminan keselamatan penumpang oleh Kapal Ekspres via Ulee Lheue-Sabang dilihat dalam perspektif akad *kafālah*?

C. Tujuan Penelitian

Mengacu kepada rumusan masalah sebelumnya, penelitian ini dilaksanakan dengan tujuan:

1. Untuk menjelaskan dan menganalisis implementasi dalam sistem jaminan keselamatan penumpang pelayaran Kapal Ekspres via Ulee Lheue-Sabang.
2. Untuk mengetahui sistem jaminan keselamatan penumpang oleh Kapal Ekspres via Ulee Lheue-Sabang dilihat dalam perspektif akad *kafālah*.

D. Kajian Kepustakaan

Penelitian yang ada kaitan dengan sistem penjaminan keselamatan dalam konteks fikih sudah dilaksanakan oleh peneliti-peneliti terdahulu. Namun begitu, belum ada kajian yang secara khusus meneliti persoalan penjaminan keselamatan penumpang pada Kapal Ekspres via Ulee Lheue-Sabang dilihat dalam perspektif akad *kafālah*. Berikut ini dikemukakan penelitian-penelitian yang relevan dengan kajian skripsi ini:

1. Skripsi Zaizil Ihza Mahendra, Fakultas Syari'ah dan Hukum, Prodi Hukum Ekonomi Syariah Universitas Islam Negeri Ar-Raniry-Banda Aceh, tahun 2002, berjudul: *Sistem Defensif terhadap Keberadaan Penumpang Ilegal untuk Keselamatan Pelayaran dalam Perspektif UU No 17 Tahun 2008 dan Sadd Al-Zari'ah: Suatu Penelitian Pada Pelayaran Banda Aceh-Sabang*.¹² Skripsi ini menarik beberapa kesimpulan, di antaranya bahwa pengawasan manajemen Pelabuhan Ulee Lheue terhadap penumpang dan daftar manifest dalam mereduksi penumpang ilegal di dalam setiap pelayaran berupa setiap penumpang diwajibkan membeli tiket pelayaran dengan menunjukkan KTP sebagai identitas calon penumpang untuk dicatat pada daftar manifest yang nantinya dijadikan

¹²Zaizil Ihza Mahendra, "Sistem Defensif terhadap Keberadaan Penumpang Ilegal untuk Keselamatan Pelayaran dalam Perspektif UU Nomor 17 Tahun 2008 dan Sadd Al-Zari'ah: Suatu Penelitian pada Pelayaran Banda Aceh-Sabang". *Skripsi*, Fakultas Syari'ah dan Hukum Program Studi Hukum Ekonomi Syariah UIN Ar-Raniry Banda Aceh (2002). Diakses melalui <https://repository.ar-raniry.ac.id/id/eprint/14404/>, tanggal 28 September 2022.

sebagai bukti keabsahan penumpang yang akan berlayar dan juga menjadi dasar pertanggung jawaban risiko serta menyerahkan tiket pada petugas pada saat hendak memasuki kapal, namun masih terjadi pengabaian terhadap regulasi pelayaran dengan minimnya pengawasan dan pengecekan yang dilakukan petugas dan kurangnya pengawasan terhadap penghitungan ulang penumpang supaya sesuai dengan daftar manifest yang ada. Sehingga terdapat beberapa penumpang yang tidak memiliki tiket luput pengawasan dan dapat memasuki kapal, hal tersebut bisa memengaruhi kapasitas muatan kapal.

Keberadaan penumpang ilegal yang tidak tercantum namanya dalam daftar manifest menyebabkan tidak adanya pertanggung jawaban risiko oleh pihak perusahaan asuransi sehingga keberadaan penumpang ilegal tersebut secara yuridis formal tidak terproteksi bahkan secara langsung telah mengancam keselamatan pelayaran dan penumpang lain yang secara legal menggunakan jasa suatu kapal. Keberadaan penumpang ilegal dapat mengakibatkan kapal tenggelam karena kelebihan muatan dan menimbulkan dampak yang sangat besar kepada keberadaan dan kelangsungan perusahaan pelayaran tersebut. Oleh karena itu keberadaan penumpang ilegal ini bukan hanya merugikan perusahaan bahkan telah mengancam jiwa penumpang lainnya yang secara resmi telah membayar biaya yang ditetapkan oleh perusahaan pelayaran.

Pihak stakeholder pelabuhan telah membuat beberapa upaya strategis dan bersifat praktis untuk mencegah keberadaan penumpang ilegal di dalam pelayaran sesuai dengan Pasal 144 UU No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran. Nakhoda dapat mengambil tindakan terhadap orang yang tidak memiliki karcis yaitu dengan memaksa yang bersangkutan untuk membayarkan biaya pengangkutan ataupun menurunkannya di pelabuhan terdekat. Jika mereka membangkang atau melawan, nahkoda dapat memasukkannya dalam sel di kapal. Tetapi hal ini kurang maksimal

dalam mencegah penumpang ilegal, karena penumpang ilegal sulit untuk ditangkap. Keberadaan penumpang ilegal menurut konsep *sad al-zari'ah* ini menjadi mudarat dalam pelayaran, harus dicegah demi keselamatan pelayaran, sesuai dengan definisi kaidah yang telah penulis paparkan, kemudharatan harus dihilangkan, berdasarkan kaidah tersebut jelas adanya penumpang ilegal adalah suatu kemudharatan maka keberadaannya harus di cegah demi keselamatan pelayaran.

2. Skripsi Kurratul Akyun, Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara 2019 berjudul: *Efektivitas Undang-Undang No 17 tahun 2008 tentang Pelayaran Terhadap Keselamatan Penumpang Transportasi Laut: Studi pada Pt Asdp Indonesia Ferry (Persero) Cabang Singkil*.¹³ Hasil penelitian menunjukkan bahwa penyelenggaraan pengangkutan penumpang pada angkutan laut ialah a) Tahap persiapan pengangkutan, meliputi penyediaan alat pengangkutan laut dan juga penyerahan barang ataupun orang untuk di angkut. b) Tahap penyelenggaraan pengangkutan laut, meliputi kegiatan pemindahan barang ataupun orang dengan alat pengangkutan laut dari empat pemberangkatan sampai dengan tempat tujuan yang di sepakati. c) Tahap penyerahan barang atau orang kepada penerima, turunnya penumpang dan pembayaran biaya pengangkutan laut dalam hal tidak terjadi peristiwa selama pengangkutan. d) Tahap pemberesan atau penyelesaian persoalan yang timbul atau terjadi selama pengangkut laut ataupun sebagai akibat pengangkutan.

Bentuk perlindungan hukum bagi penumpang transportasi laut adalah sebagai berikut: a) Menyediakan peralatan keselamatan dalam operasi kapal dan keselamatan lingkungan kerja. b) Menciptakan

¹³Kurratul Akyun, "Efektivitas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran terhadap Keselamatan Penumpang Transportasi Laut: Studi di PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Singkil". *Skripsi*, Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, (2019). Diakses melalui <https://repositori.usu.ac.id/handle/123456789/15888>, tanggal 28 September 2022.

perlindungan atas setiap resiko yang mungkin akan terjadi ataupun yang di ketahui. c) Secara terus menerus meningkatkan keterampilan manajemen keselamatan dari personil darat dan kapal, termaksud dalam keadaan darurat yang ada hubungannya dengan keselamatan perlindungan lingkungan.

Penerapan Efektifitas Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang pelayaran kepada keselamatan penumpang transportasi laut. a) Pihak-pihak yang bertanggung jawab secara hukum yakni syahbandar, nahkoda, awak kapal, perusahaan, KNKT, dan Mahkamah Pelayaran dalam hal ini harus terus mengoptimalkan fungsinya, terus menerus mengoptimalkan sumber daya mereka dalam kesematan dan keamanan pelayaran, juga melengkapi sarana penunjang pelayaran. b) Prosedur ganti rugi adalah cara bagaimana korban atau ahli waris dari korban kecelakaan penumpang dan kecelakaan lalu-lintas jalan yang meninggal dunia, cacat tetap, atau yang membutuhkan biaya perawatan untuk mendapatkan ganti rugi akibat dari kecelakaan yang dideritanya. Sehubungan dengan terjadinya kecelakaan penumpang ataupun lalu-lintas jalan, korban atau ahli waris korban kecelakaan penumpang dan lalu-lintas jalan, mengajukan tuntutan ganti rugi tersebut kepada P.T. Jasa Raharja (Persero) sesuai dengan prosedur yang ditetapkan Undang- Undang Nomor 33 tahun 1964 dan Undang-Undang Nomor 34 tahun 1964 *juncto* Peraturan Pemerintah Nomor 17 tahun 1965, Peraturan Pemerintah Nomor 18 tahun 1965. Untuk memperoleh jaminan pertanggungan kecelakaan dari penumpang dan kecelakaan lalu-lintas jalan, selain juga keterangan di atas diperlukan juga bukti-bukti lain yang harus lampiran;

3. Jurnal yang ditulis oleh Nur Paikah, dengan judul: *Perlindungan Hukum terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut Berdasarkan UU Nomor*

*17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran Di Indonesia.*¹⁴ Temuannya menyatakan proses perlindungan hukum terhadap penumpang kapal laut berdasarkan UU No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran adalah menjadi hak penumpang. Pihak perusahaan pengangkutan wajib untuk memberi perlindungan hukum terhadap penumpang. Adapun bentuk-bentuk perlindungan hukum kepada penumpang ialah perlindungan hukum preventif meliputi sosialisasi dan bimbingan kepada penumpang kapal laut baik sebelum naik kapal dan sampai ke tujuan. Perlindungan hukum represif meliputi sistem penjaminan keselamatan penumpang, pemberian ganti rugi yang layak pada penumpang yang mengalami kerugian atau kecelakaan, proses hukum yang dilakukan penumpang untuk mendapat suatu bentuk perlindungan melalui pengaduan ke pihak PT. ASDP dan melaporkan kepada pihak yang berwajib apabila penumpang tidak mendapat bentuk perlindungan hukum baik perlindungan hukum preventif maupun represif.

4. Jurnal yang ditulis oleh Johny Malisan, judul: *Analisis Tingkat Pelayanan Terminal Penumpang Pelabuhan Balikpapan.*¹⁵ Hasil penelitian mayoritas penumpang memperoleh tiket melalui agen (56%) namun masih banyak juga melalui calo (33%) dengan harga yang sangat mahal. Akhirnya, banyak penumpang menginap di pelabuhan semata-mata untuk mendapatkan tiket normal selain menunggu jadwal keberangkatan. Indeks kepuasan konsumen (CSI) terhadap pelayanan terminal penumpang secara keseluruhan 59,72% yang menunjukkan sangat lemahnya kemampuan dan kesiapan petugas administrasi dan lapangan di dalam menyikapi

¹⁴Nur Paikah, "Perlindungan Hukum terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut Berda sarkan UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran di Indonesia", *Jurnal Al-Adaalah*, Vol. 3, No. 2, (2018). Diakses melalui <https://jurnal.iain-bone.ac.id/index.php/aladalah/article/view/194>, tanggal 28 September 2022.

¹⁵Johny Malisan, "Analisis Tingkat Pelayanan Terminal Penumpang Pelabuhan Balik Papan", *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*. Vol. 19, No. 2, (2017). Diakses melalui <https://ojs.balitbanghub.dephub.go.id/index.php/jurnallaut/article/view/346>, tanggal 28 September 2022.

kebutuhan penumpang di pelabuhan. Faktor aspek keselamatan dan keamanan tentang ketersediaan peralatan emergensi (pemadam kebakaran, petunjuk pada jalur evakuasi, titik kumpul evakuasi dan nomor telepon darurat), keamanan dan ketertiban pada saat naik turun penumpang dari dan ke kapal, ketersediaan informasi pengaduan gangguan keamanan. Faktor handal, keteraturan, kenyamanan antara lain kemudahan mendapatkan tiket sesuai tujuan yang diinginkan, informasi jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal, informasi harga tiket, jumlah tempat tersedia di kapal, gangguan perjalanan dan fasilitas kebersihan di terminal penumpang dan areal pelabuhan. Faktor aspek layanan kemudahan di pelabuhan yaitu informasi gangguan pada saat perjalanan kapal, kejelasan informasi angkutan lanjutan, jenis angkutan dan jadwal, rute, tarif penunjuk arah angkutan lanjutan, keberadaan calo tiket di pelabuhan dan informasi pelayanan penumpang di pelabuhan.

5. Jurnal yang ditulis oleh Novela Pattipawaej, Merry Tjoanda, Agustina Balik dengan judul: *Tanggung Jawab Pengangkut Terkait Ketersediaan Fasilitas Penumpang Di Atas Kapal*.¹⁶ Tamuan hasil pembahasannya menyimpulkan bahwa kenyamanan terkait fasilitas penumpang seperti tempat duduk sering diabaikan pengangkut, dalam hal ini perusahaan pelayaran. Ini melanggar ketentuan Pasal 40 angka (1), UU Pelayaran dan juga Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan di Perairan. Tanggung jawabnya selaku pengangkut adalah bertanggung jawab terhadap keselamatan serta keamanan penumpang dan barang yang diangkutnya. Untuk itu pengangkut harus menyediakan fasilitas yang memadai dalam kapal misalnya tempat duduk bagi penumpang yang telah membeli karcis penumpang. Pengangkut membatasi atau menyediakan

¹⁶Novela Pattipawaej, Merry Tjoanda, Agustina Balik, "Tanggung Jawab Pengangkut terkait Ketersediaan Fasilitas Penumpang di Atas Kapal", *Jurnal: TATOHI: Jurnal Ilmu Hukum*, Vol. 2, No. 2, (2022). Diakses melalui <https://fhukum.unpatti.ac.id/jurnal/tatohi/article/view/906/0>, tanggal 28 September 2022.

karcis hanya berdasarkan tempat duduknya, sehingga tidak terjadi kelebihan muatan yang mengakibatkan penumpang tidak mendapat kenyamanan dalam kapal berdasarkan kenyataan yang ada dan jika terjadi kerusakan pada kursi penumpang maka pihak pengangkut harus segera menganggntinya. Syahbandar selaku pihak berwenang belum melaksanakan tugasnya dengan baik sehingga masih terdapat pihak calo.

Berdasarkan enam penelitian di atas dapat diketahui bahwa kajian mengenai penjaminan pelayaran dan keselamatan penumpang sudah dikaji dalam berbagai pendapatkan, baik dalam bentuk studi lapangan maupun studi pustaka. Namun, di dalam penelitian tersebut, belum ada kajian yang khusus tentang sistem jaminan penumpang kapal sebagaimana menjadi fokus kajian dalam skripsi ini, dan tidak ada juga kajian yang khusus menelaah tentang perspektif akad *kafālah*.

E. Penjelasan Istilah

Penelitian ini memiliki beberapa istilah penting yang hendak dikemukakan secara konseptual di antaranya istilah implementasi, istilah pelayaran, dan istilah akad *kafālah*.

1. Implementasi

Istilah imlementasi secara leksikal (bahasa) bahwa diambil dari istilah Inggris yaitu *implementation* yang awalnya dari kata *too implement*, maknanya mengisi penuh, melengkapi, membawa kepada suatu hal, menyediakan sarana untuk melaksanakan sesuatu. Istilah implementasi di dalam bahasa Indonesia dimaknai sebagai aktivitas yang bertalian dengan penyelesaian suatu pekerjaan dengan menggunakan sarana untuk memperoleh hasil.¹⁷ Dalam penelitian ini, yang dimaksud dengan implementasi adalah suatu kegiatan atau kativitas yang dilakukan oleh pihak

¹⁷Citra Kunia Akbar dan Imam Hanafi, *Kebijakan Perijinan*, (Malang: UP Press, 2012), hlm. 11-12.

pelayaran dalam mewujudkan keselamatan penumpang kapal dengan menggunakan sistem dan sarana prasarana tersentu, termasuk di dalamnya berupa keselamatan jiwa dan barang-barang penumpang.

2. Pelayaran

Istilah pelayaran secara etimologi merupakan derivatif atau turunan kata layar, artinya kain tebal yang dibentangkan untuk menadah angin agar perahu (kapal) dapat berjalan (laju). Layar juga bearti tabir atau tirai penutup jendela (pintu), tirai, bidang (berupa kain, papan, kaca) tempat menayangkan gambar (film, televisi, dan sebagainya). Adapun kata pelayaran bermakna perjalanan melalui laut, atau segala sesuatu yang menyangkut perihal berlayar.¹⁸ Di dalam penelitian ini, yang dimaksudkan dengan pelayaran adalah aktivitas kapal yang berupa perjalanan kapal melalui jalur laut membawa para penumpang mulai dari Pelabuhan Ulee Lheue ke Pelabuhan Sabang dengan menggunakan Kapal Ekspres.

3. Akad Kafālah

Istilah akad *kafālah* tersusun dari dua kata. Kata akad dimaknai sebagai kontrak ataupun perjanjian,¹⁹ atau berarti juga ikatan.²⁰ Adapun *kafālah* ialah akad penjaminan yang diberikan pihak penanggung kepada pihak ketiga untuk memenuhi kewajiban pihak kedua atau yang ditanggung.²¹ Dengan pengertian ini, istilah akad *kafālah* dalam penelitian ini diartikan sebagai akad tanggungan atau penjaminan yang dilakukan oleh perusahaan pelayaran terhadap pelayaran atas keselamatan penumpang.

F. Metode Penelitian

¹⁸Tim Redaksi, *Kamus Bahasa Indonesia*, (Jakarta: Pusat Bahasa, 2008), hlm. 720.

¹⁹Yasardin, *Asas Kebebasan Berkontrak Syariah*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2018), hlm. 1-5.

²⁰Mardani, *Fiqih Ekonomi Syariah: Fiqih Muamalah*, Cet. 5, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2019), hlm. 71.

²¹Maulana Hasanuddin, Jaih Mubarak, *Perkembangan Akad Musyarakah*, Cet. 1, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2012), hlm. 56.

Metode penelitian diperlukan di dalam suatu penelitian untuk menentukan cara dalam menemukan dan menyelesaikan suatu permasalahan. Metode adalah cara dalam suatu penelitian, sedangkan penelitian yaitu pemikiran yang sistematis mengenai berbagai jenis masalah yang pemecahannya memerlukan pengumpulan dan penafsiran fakta-fakta.²² Jadi metode penelitian adalah metode atau cara-cara dalam melakukan satu bentuk penelitian dan aktivitas penelitian. Adapun metode penelitian yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode kualitatif. Metode kualitatif merupakan metode atau cara dalam meneliti sekaligus menganalisis data penelitian tanpa menggunakan angka, tetapi hanya sebatas menggunakan konsep-konsep terhadap temuan penelitian. Beberapa poin yang penting dalam metode penelitian yaitu jenis penelitian, teknik pengumpulan data dan analisis data yang akan dijelaskan berikut ini:

1. Pendekatan Penelitian

Penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis empiris ataupun hukum empiris. Sebagai satu penelitian hukum yang bersifat empiris berkaitan dengan penjaminan keselamatan penumpang pada pelayaran dengan Kapal Ekspres Via Ulee Lheue-Sabang dalam perspektif *akad kafālah*, agar dapat memahami persoalan hukum (*legal issue*) secara lebih holistik, maka dalam penelitian ini dipakai pendekatan konseptual (*conceptual approach*). Pendekatan konseptual menurut Peter Mahmud Marzuki adalah pendekatan dengan beranjak kepada pandangan-pandangan atau doktrin yang sesuai dengan isu hukum (*legal issue*) yang sedang dikaji, sehingga pandangan ataupun doktrin-doktrin hukum dapat dipergunakan sebagai bahan pijak untuk mampu menganalisis isu hukum yang dengan diteliti.²³ Di dalam penelitian ini, pendekatan konseptual ialah dengan melihat konsep-konsep hukum dan pendapat hukum sehingga menjadi bagian dari upaya

²²Beni Ahmad Saebani, *Metode Penelitian*, (Bandung: Pustaka Setia, 2009), hlm. 13.

²³Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Edisi Revisi, Cet. 13, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2017), hlm. 135.

menganalisis implementasi dari sistem jaminan keselamatan pihak penumpang pada pelayaran Kapal Ekspres Via Ulee Lheue-Sabang menurut akad *kafālah*.

2. Jenis Penelitian

Secara umum, penelitian hukum dibedakan menjadi dua bentuk, yaitu penelitian hukum normatif dan penelitian hukum sosiologis.²⁴ Pada penelitian ini, jenis penelitian yang digunakan ialah penelitian hukum empiris. Penelitian hukum empiris adalah penelitian yang meneliti hukum dari perspektif luaran atau eksternal dengan objek penelitiannya ialah sikap, perilaku sosial terhadap hukum.²⁵ Dalam konteks ini, sikap, fakta hukum yang dimaksud ialah sistem penjaminan keselamatan penumpang pada pelayaran dengan Kapal Ekspres Via Ulee Lheue-Sabang dalam perspektif *akad kafālah*.

3. Sumber Data

Sumber data yang diperlukan penelitian ini dibagi dalam dua kategori yaitu sumber lapangan atau disebut juga data primer, dan sumber kepustakaan atau disebut juga data sekunder. Data primer ini diperoleh dari wawancara dan studi dokumentasi, sementara data sekunder diperoleh dari bahan kepustakaan baik dalam bentuk buku, kitab fikih, jurnal, artikel, kamus, ensiklopedia, dan bahan kepustakaan yang relevan lainnya.

4. Teknik Pengumpulan Data

Adapun teknik pengumpulan data dalam skripsi ini dilakukan dengan mewawancarai langsung pihak pelayaran Kapal Ekspres Via Ulee Lheue-Sabang, dan juga menganalisis dokumentasi-dokumentasi terkait dengan akta jual beli, surat perjanjian dan juga dokumen lainnya.

a. Wawancara

²⁴Jonaedi Efendi, dan Johnny Ibrahim, *Metode Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, (Jakarta: Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2018), hlm.

²⁵I Made Pasek Diantha, *Metodologi Penelitian Hukum Normatif dalam Justifikasi Teori Hukum*, Cet. 2, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2017), hlm. 12.

Wawancara yang digunakan dalam penelitian ini adalah wawancara bebas dan tidak struktur, pertanyaan, jawaban wawancara mengalir secara alami sebagaimana percakapan biasa. Pengumpulan data melalui proses wawancara ini membutuhkan informan. Adapun pihak-pihak yang menjadi narasumber atau informan dalam penelitian ini adalah:

- 1) Asisten kapal (2 orang)
- 2) *Chief officer* atau perwira utama (1 orang)
- 3) *Senior master* (1 orang)
- 4) *Ship Security officer* (1 orang)
- 5) ABK (Anak Buah Kapal) (2 orang)

b. Studi Dokumentasi

Studi dokumentasi dalam penelitian ini berkaitan dengan dokumen-dokumen penting tentang sistem penjaminan keselamatan penumpang pada pelayaran dengan Kapal Ekspres Via Ulee Lheue-Sabang, baik berbentuk catatan-catatan, surat perjanjian jual beli, formulir, brosur, atau dokumen resmi yang lainnya dalam bentuk foto, video, yang memberikan tambahan data penelitian.

Selain sumber-sumber data di atas, penelitian ini juga menggunakan data-data kepustakaan, berhubungan dengan sistem penjaminan keselamatan penumpang pada pelayaran dengan Kapal Ekspres Via Ulee Lheue-Sabang dalam perspektif *akad kafālah*, seperti misalnya dalam kitab karangan Ibnu Qayyim al-Jauziyyah, *Zad al-Ma'ad fi Hady Khair al-Ibad*, karya Wahbah al-Zuhaili, "*al-Fiqh al-Islami wa Adillatuh*", karya Muhammad al-Zuhaili, *al-Mu'tamad fi al-Fiqh al-Syafi'i*, karangan Sayyid Sabiq, *Fiqh al-Sunnah*, dan kitab-kitab lainnya yang relevan.

5. Objektivitas dan Validitas Data

Objektivitas data atau disebut juga dengan *confirmability* dalam sebuah penelitian kualitatif berarti kejujuran, peneliti mencatat apa yang dilihat, yang

didengar, ditangkap dan dirasakan berdasarkan persepsi dan keyakinan pihak peneliti, tidak dibuat-buat atau direka-reka.²⁶ Objektivitas data dikatakan telah memenuhi unsur objektivitas, sekiranya data memang sesuai dengan keadaan atau situasi yang senyatanya. Dalam hal ini, objektivitas data yang dimaksud adalah data penelitian yang diperoleh senyatanya sesuai dengan apa yang ada di lapangan, tidak ditafsirkan dalam bentuk praduga, akan tetapi disajikan ke dalam tulisan secara sistematis, apa adanya, yang kemudian dianalisis menurut teori-teori yang digunakan.

Validitas data ialah derajat ketepatan antara data pada partisipan dengan data peneliti. Data yang valid ialah data yang tidak berbeda antara data peneliti dengan data sebenarnya. Di sini, ada hubungan keterikatan antara objektivitas dan validitas data. Objektivitas diarahkan kepada data yang disajikan secara objektif tanpa menambah dan mengurangi. Adapun validitas berkaitan dengan ketepatan data yang telah diperoleh dari subjek penelitian terkait dengan objek yang diteliti. Dalam penelitian ini, validitas data berhubungan dengan konstruk penyusunan hasil penelitian yang tepat sesuatu dengan informasi yang sudah diperoleh di lapangan.

6. Teknik Analisis data

Data-data yang telah dikumpulkan dari sumber yang telah disebutkan di atas kemudian dilakukan analisis dengan cara menelaah melalui teori-teori hukum ekonomi Islam. Data penelitian dianalisis melalui *deksriptif-analisis*, yaitu upaya peneliti untuk mendeskripsikan (menggambarkan) permasalahan penelitian, dan berusaha menelaahnya dengan teori-teori hukum yang dimuat dalam literatur hukum Islam.

Data-data yang telah terkumpul, disusun secara sistematis dengan cara mengorganisasikan data dalam kategori-kategori dan menjabarkannya dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun dalam pola-pola, memilih mana yang

²⁶Jejen Musfah, *Tips Menulis Karya Ilmiah: Makalah, Penelitian, Skripsi, Tesis, Disertasi*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2016), hlm. 70.

penting kemudian data mana yang memerlukan analisa lebih jauh. Pada tahap akhir, dirumuskan beberapa pernyataan kesimpulan sesuai dengan masalah apa yang diteliti. Mengikuti pendapat Sugiyono, analisis yang digunakan di dalam penelitian ini ada empat langkah yaitu pengumpulan data, reduksi data, *display* data dan kesimpulan atau verifikasi.²⁷

- a. Pengumpulan data yang digali melalui wawancara, catatan lapangan, dan dokumentasi.
- b. Reduksi data, yaitu data-data penelitian cukup banyak sehingga perlu dicatat secara teliti dan juga rinci. Proses reduksi data yaitu merangkum semua data yang telah dikumpulkan, dan mengumpulkan data-data yang bersifat pokok, fokusnya pada hal yang penting, sehingga data tersebut memberi gambaran yang lebih jelas.
- c. *Display* data, merupakan penyajian data. Langkah *display* data dilakukan setelah data direduksi. Penyajian data ini dapat berbentuk uraian singkat, bagan, hubungan antar kategori dan bentuk lainnya. Dalam langkah ini, proses analisis lebih merincikan data-data yang telah direduksi di dalam bentuk sistematika tertentu, sehingga data yang diperoleh benar-benar telah tersaji secara akurat.
- d. Kesimpulan/*conclusion* (verifikasi data) yaitu membuat satu kesimpulan atas apa yang ditemukan dari hasil penelitian. Dalam hal ini, kesimpulan yang dimaksud adalah berkaitan dengan jawaban dari rumusan masalah yang sebelumnya telah ditentukan oleh peneliti.

7. Pedoman Penulisan Skripsi

Adapun teknik penulisan skripsi ini, penulis berpedoman pada buku pedoman Penulisan Karya Ilmiah Mahasiswa, yang diterbitkan oleh Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry Darussalam Banda Aceh Tahun 2019.

²⁷Sugiyono, *Memahami Penelitian Kualitatif*, (Jakarta: Alfabeta, 2013), hlm. 91-99.

Sedangkan untuk terjemahan ayat-ayat al-Qur'an penulis kutip dari al-Qur'an dan terjemahannya yang diterbitkan oleh Kementerian Agama RI Tahun 2012.

G. Sistematika Pembahasan

Penelitian ini disusun dengan sistematika empat bab, yang terdiri dari bab pendahuluan, landasan konseptual dan teori, kemudian hasil pembahasan, serta penutup. Masing-masing bab disusun berdasarkan pembahasan sub bab memiliki relevansi dengan masalah yang diajukan. Untuk itu, berikut ini dikemukakan dan ditulis sistematika pembahasan yaitu:

Bab satu, merupakan bab pendahuluan, bab ini disusun dengan sistematika latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, kajian kepustakaan, penjelasan istilah, metode penelitian, dan sistematika pembahasan.

Bab dua, merupakan konsep akad *kafālah*, yang terdiri dari pengertian akad *kafālah*, dasar hukum akad *kafālah*, tujuan dan hikmah akad *kafālah* aplikasi akad *kafālah* dalam muamalah kontemporer dan sistem pelaksanaan penjaminan dalam akad *kafālah*.

Bab tiga penjaminan keselamatan penumpang pelayaran kapal ekspres via Ulee Lheue-Sabang, gambaran umum subjek penelitian, dan sistem penjaminan keselamatan penumpang pada pelayaran dengan Kapal Ekspres via Ulee Lheue-Sabang, analisis sistem jaminan keselamatan penumpang Kapal Ekspres via Ulee Lheue-Sabang perspektif akad *kafālah*.

Bab empat merupakan penutup, yaitu kesimpulan dan saran.

BAB DUA KONSEP AKAD *KAFĀLAH*

A. Pengertian dan Dasar Hukum Akad *Kafālah*

Istilah akad *kafālah* tersusun dari dua kata. Akad di dalam perspektif Islam merupakan salah satu di antara dimensi hukum yang diatur relatif cukup lengkap, tidak hanya dalam lapangan hukum muamalah dalam arti luas (seperti kerja sama antar orang-orang dalam hubungan ekonomi), juga meliputi hukum privat yang lebih sempit seperti pernikahan atau hukum publik seperti hukum pidana, hukum administrasi dan lainnya. Untuk itu, kedudukan akad di dalam ketentuan hukum Islam sangat diperhatikan, salah satunya mengenai akad *kafālah*. Memahami dan mengetahui konsep akad *kafālah*, maka penting dikemukakan lebih dahulu istilah akad secara etimologis dan terminologis.

Terma akad asalnya merupakan bentuk serapan dari bahasa Arab, beberapa bentuknya dapat dilihat berikut:

الْعَقْدُ - عَقَدَ - عُقُودٌ.

Istilah akad atau *al-'aqd* yang merupakan bentuk *maṣdar* dari istilah *'aqada* dan bentuk jamaknya ialah *'uqūd* yang secara bahasa berarti perjanjian.¹ Di dalam makna lain akad berarti hubungan kuat dan keras, tanggungan mengokohkan atau mengikat.² Adapun dalam bahasa Inggris disebut *tie* (tali pengikat ataupun dasi), *contract* (perjanjian), *join* (mengikuti).³ Menurut Aḥmad Al-Zarqā, akad di dalam makna etimologis berarti *al-rabṭun*, artinya tali pengikat dan juga mengikatkan.⁴ Adapun Rāghib Al-Aṣfahānī memaknai akad

¹A.W. Munawwir, dan Muh. Fairuz, *Kamus Al-Munawwir*, (Surabaya: Pustaka Progressif, 2007), hlm. 953.

²Wizārah Al-Awqāf, *Mawsū'ah Al-Fiqhiyyah*, (Kuwait: Wizārah Al-Auqāf wa Al-Syu'un, 1995), hlm. 198.

³J. Milton Cowan (editor), *Arabic English Dictionary*, Third Edition, (New York: Spoken Language Services, 1976), hlm. 627.

⁴Muṣṭafā Aḥmad Al-Zarqā, *Madkhal Al-Fiqhī Al-'Ām*, Juz' 1, (Damaskus: Dār Al-Qalam, 2004), hlm. 381.

dengan perkumpulan atau gabungan di antara dua pihak atas suatu objek, seperti dipahami dalam pernyataan berikut di bawah ini:⁵

الجمع بين أطراف الشيء.

Mengacu kepada definisi tersebut, diketahui bahwa dimaksud akad adalah perjanjian yang mengikat. Ini selaras dengan keterangan Nurdin bahwa akad adalah manifestasi dari seseorang atau kelompok untuk melahirkan keinginan melakukan kegiatan-kegiatan transaksi yang bersifat pertukaran harta.⁶ Jadi, kata akad secara bahasa berarti ikatan yang kuat atau perjanjian.

Secara terminologi, terdapat banyak definisi akad, baik dalam bentuk umum dan khusus. Menurut Al-Zuhailī, makna akad di dalam rumusan yang umum sama dengan pengertian bahasa, yaitu setiap yang dikehendaki (ditekadkan) seseorang terhadap perbuatannya, baik ia muncul atas kehendak sendiri seperti wakaf, talak, sumpah, atau membutuhkan adanya usaha menciptakan perbuatan tersebut seperti jual beli atau sewa menyewa. Adapun akad dalam makna khusus yaitu hubungan antara ijab dan kabul.⁷ Menurut Al-Jurjānī,⁸ akad ialah ikatan hubungan di antara beberapa pihak dalam transaksi melalui ijab dan kabul secara syarak. Ibn Ābidīn, seperti dikutip Syakir Sula, mengemukakan bahwa yang dimaksud dengan akad ialah pertalian ijab kabul yang sesuai dengan kehendak syariat yang berpengaruh pada objek perikatan.⁹ Demikian pula penjelasan Ahmad Al-Zarqā, sebagaimana dikutip Muhammad, bahwa yang dimaksud dengan akad ialah ikatan secara hukum yang dilakukan

⁵Rāghib Al-Aṣḥānī, *Mufradāt Al-Fāz Alquran* (Taḥqīq: Ṣafwān Adnān Dāwūdī) (Syria: Dār al-Qalam, 2009), hlm. 576: Lihat juga di dalam, Ibn Manẓūr, *Lisān Al-'Arb*, Juz' 9, (Kuwait: Dār al-Nawādir, 2010), hlm. 34.

⁶Ridwan Nurdin, *Akad-Akad Fiqh pada Perbankan Syariah Indonesia: Sejarah, Konsep, dan Perkembangannya*, Cet. 2, (Banda Aceh: Yayasan PeNA, 2014), hlm. 4.

⁷Wahbah Al-Zuhailī, *Al-Fiqh Al-Islāmī wa Adillatuh*, (Terj: Abdul Hayyie Al-Kattani dkk), Jilid 4, (Jakarta: Gema Insani Press, 2011), hlm. 420.

⁸Alī bin Muḥammad Sayyid Syarīf al-Jurjānī, *Mujjam al-Ta'rīfāt*, (Kairo: Dār al-Faḍīlah, t.t), hlm. 129.

⁹Muhammad Syakir Sula, *Asuransi Syariah: Life, General: Konsep Sistem Operasionalnya* (Jakarta: Gema Insani Press, 2016), hlm. 38.

oleh dua dan beberapa orang yang secara sama-sama berkeinginan mengikatkan diri. Kehendak atau keinginan pihak-pihak yang mengikatkan diri tersebut sifatnya ada di dalam hati. Oleh karena itu, untuk menyatakan kehendak masing-masing tersebut harus diungkapkan di dalam satu pernyataan, pernyataan pihak-pihak itu disebut dengan ijab kabul.¹⁰

Mengacu kepada beberapa penjelasan pengertian akad di atas, maka dapat dipahami bahwa yang dinamakan dengan akad merupakan susunan dari beberapa unsur yang terdiri dari keinginan dua orang atau bisa lebih, kemudian keinginan tersebut diikat dalam perjanjian kerja sama dan diformulasikan dalam bentuk ijab kabul. Di dalam konteks ini, yang dimaksudkan dengan akad adalah *kafālah* atau akan pertanggungan dan penjaminan.

Istilah *kafālah* merupakan bentuk kata di dalam bahasa Arab. Kata tersebut pada asalnya dari kata dasar yang terdiri dari tiga huruf, *kaf*, *fa*, dan *lam* (*kafala*), artinya mencukupi nafkah.¹¹ Selanjutnya, kata *kafālah* membentuk istilah lainnya berupa *kafālah*, artinya secara bahasa yaitu jaminan. Menurut keterangan para ahli di antaranya Sjahdeini, bahwa *kafālah* secara bahasa sama maknanya dengan kata *ḍaman*, *ḥawālah*, *za'amah*, yaitu jaminan.¹² Dalam bahasa Indonesia, penjaminan atau jaminan berarti agunan, gadai, garansi, pertanggungan, tanggungan, ataupun taruhan.¹³

Istilah jaminan merupakan terjemahan dari bahasa Belanda, yaitu “*cautie*” atau “*zekerheid*”, yang umumnya dimaknai sebagai cara-cara kreditur menjamin dipenuhinya tagihannya. Istilah jaminan dengan agunan mempunyai makna yang sama, yaitu sama-sama sebagai tanggungan. Dalam praktik perbankan,

¹⁰Muhamad, *Bisnis Syariah Transaksi, dan Pola Pengikatannya*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2018), hlm. 122.

¹¹A.W. Munawwir, dan Muh. Fairuz, *Kamus Al-Munawwir...*, hlm. 730.

¹²Sutan Remy Sjahdeini, *Perbankan Syariah: Produk-Produk & Aspek-Aspek Hukumnya*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2018), hlm. 378: Keterangan yang sama juga bisa dilihat dalam Mardani, *Fiqh Ekonomi Syariah Fiqh Muamalah*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group 2019), hlm. 305.

¹³Tim Redaksi, *Tesaurus Bahasa Indonesia*, (Jakarta: Pusat Bahasa, 2008), hlm. 214.

kedua kata tersebut dibedakan maknanya secara terpisah, di mana jaminan adalah keyakinan atau kepercayaan dari bank atas kemampuan atau kesanggupan debitur untuk bisa melaksanakan kewajibannya. Adapun yang dimaksud agunan adalah barang atau benda yang dijadikan jaminan untuk melunasi hutang nasabah debitur.¹⁴ Di dalam istilah bahasa Inggris, jaminan disebut dengan *guarantee*,¹⁵ ataupun dalam bahasa Indonesia digunakan untuk istilah garansi.¹⁶ Dalam bahasa Arab kerap digunakan dengan beberapa istilah seperti sudah dikutip di awal, *kafālah*, *ḍaman*, *ḥawālah*, dan *za'amah*. Hanya saja, kata *ḍaman* di sini dimaksudkan untuk makna jaminan secara umum. Ada sebagian ulama (seperti mazhab Maliki) mempersamakan arti *kafālah* dengan *ḍaman*, ada yang membedakannya (seperti ulama mazhab Syafi'i) yang kedua dipisahkan dari objek yang dijamin, yaitu *ḍaman* ditujukan jaminan pada harta dan *kafālah* adalah jaminan pada jiwa.¹⁷

Jaminan dalam rumusan di atas diarahkan pada makna tanggungan bersifat umum, baik tanggungan atau jaminan itu berhubungan dengan harta maupun jiwa atau badan. Menurut definisi istilah, banyak pengertian yang dikemukakan oleh para ahli. Mengingat banyak definisi yang ditemukan, maka di bawah ini dikutip lima pengertian ahli seperti berikut:

1. Al-Juzairi mengutip definisi dari mazhab Hanafi, bahwa *kafālah* merupakan jaminan dari satu tanggungan ke tanggungan yang lain dalam suatu tuntutan baik itu jiwa, utang, atau dengan barang.¹⁸

¹⁴Jonaedi Efendi, Ismu Gunadi Widodo dan Fifit Fitri Lutfianingsih, *Kamus Istilah Hukum Populer*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2016), hlm. 41.

¹⁵John M. Echols dan Hassan Shadily, *Kamus Indonesia Inggris*, Edisi Ketiga, (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1992), hlm. 233-234.

¹⁶Muhammad Syakir Sula, *Asuransi Syariah...*, hlm. 343.

¹⁷Andri Soemitra, *Hukum Ekonomi Syariah & Fiqh Muamalah di Lembaga Keuangan dan Bisnis Kontemporer*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2019), hlm. 128.

¹⁸Abdurrahman Al-Juzairi, *Al-Fiqh alā Al-Mazāhib Arba'ah*, (Terj: Arif Munandar), Jilid 4, Cet. 2, (Jakarta: Pustaka Al-Kautsar, 2017), hlm. 338.

2. Menurut Wahbah Al-Zuhailī, *kafālah* adalah perjaminan jiwa, atau sikap di dalam menerima dan bersedia memberikan hak sebagai jaminan pihak lain menghadirkan seseorang yang memiliki kewajiban membayar hak itu, atau perjanjian yang menyatakan kesiapan untuk memenuhi setiap hal yang telah disebutkan.¹⁹
3. Menurut Muḥammad Al-Zuhailī, saudara kandung dari Wahbah Al-Zuhailī, *kafālah* adalah sebuah bentuk pejaminan dalam bentuk wujud badan, yaitu *kafālah* jiwa, disebut juga dengan istilah penjaminan jiwa. Intinya adalah *kafālah* ini sebagai satu komitmen untuk menghadirkan pihak yang dikenai *kafālah* (*makful*) kepada penerima *makful* karena diperlukan.²⁰
4. Menurut Ghazaly, Ihsan dan Shidiq, maksud dari *kafālah* adalah transaksi yang menggabungkan dua tanggungan (beban) untuk memenuhi kewajiban baik berupa utang, uang, barang, pekerjaan, maupun badan.²¹
5. Menurut Muhammad Syafi'i Antonio kata *kafālah* memiliki makna jaminan yang diberikan oleh penanggung (*kāfil*) pada pihak ketiga untuk memenuhi kewajiban pihak kedua atau yang ditanggung. Antonio juga mengemukakan satu pengertian lainnya bahwa *kafālah* adalah mengalihkan tanggung jawab seseorang yang dijamin dengan berpegang pada tanggung jawab orang lain sebagai penjamin.²²

Mengacu kepada pengertian di atas, dapat dipahami bahwa para hali tampak berbeda dalam merumuskan makna *kafālah*. Hal ini dipengaruhi oleh perbedaan di dalam melihat cakupan makna *kafālah*, apakah mencakup semua

¹⁹Wahbah Al-Zuhailī, *Al-Fiqh Al-Syāfi'ī Al-Muyassar*, (Terj: Muhammad Afifi dan Abdul Hafiz), Jilid 2, Cet. 3, (Jakarta: Almahira, 2017), hlm. 157.

²⁰Muḥammad Al-Zuhailī, *Al-Mu'tamad fī Fiqh Al-Syāfi'ī*, (Terj: Muhtadi), Jilid 3, (Jakarta: Gema Insani, 2018), hlm. 372.

²¹Abdul Rahman Ghazaly, Ghufroon Ihsan, dan Sapiudin Shidiq, *Fiqh Muamalat*, Cet. 4, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2015), hlm. 205.

²²Muhammad Syafi'i Antonio, *Bank Syariah dari Teori ke Praktik*, (Jakarta: Gema Insani Press, 2007), hlm. 123.

penjaminan antara harta dan jiwa, atau hanya sekedar penjaminan jiwa saja. Sekiranya dilihat definisi yang dikemukakan oleh ulama mazhab Syafi'i, sebagaimana telah dikutip di antaranya oleh Muḥammad Al-Zuḥailī, bahwa jelas *kafālah* itu diarahkan pada makna penjaminan terhadap badan atau jiwa seseorang, bukan penjaminan pada harta. Jaminan terhadap harta memiliki istilah tersendiri yang disebut *ḍaman*. Di dalam definisi yang lain, justru makna *kafālah* ini dipahami secara umum. Bukan hanya ditujukan kepada penjaminan terhadap jiwa atau badan, tetapi juga jaminan terhadap harta benda. Definisi yang umum ini pula yang digunakan dalam Fatwa Dewan Syariah Nasional Majelis Ulama Indonesia (DSN-MUI), yang dimaksud dengan *kafālah* adalah: “jaminan yang diberikan oleh penanggung (*kafil*) kepada pihak ketiga yang memenuhi kewajiban pihak kedua atau pihak yang ditanggung (*makful'anhu, ashil*)”.²³

Mengingat beberapa pengertian di atas masih ada yang bersifat umum maka makna *kafālah* dalam penelitian ini adalah jaminan terhadap jiwa atau badan, serta jaminan terhadap harta benda. Hal ini tentu relevan dengan definisi dikemukakan dalam Fatwa DSN-MUI sebelumnya. Untuk itu, dapat ditarik satu definisi yang baru, *kafālah* ialah salah satu bentuk kontrak/akad muamalah yang dilaksanakan dengan mekanisme penjaminan terhadap jiwa atau harta, di mana penjaminan itu dilaksanakan oleh pihak penjamin terhadap pihak yang dijamin keselamatan jiwa hartanya.

Terkait eksistensi hukumnya, akad *kafālah* ini diakui legalitasnya di dalam beberapa dalil hukum, baik Alquran, hadis, maupun ijmak ulama.²⁴ Sayyib Sābiq sekurang-kurangnya mengemukakan dua dalil yang berasal dari Alquran sebagai landasan hukum akad *kafālah*, pertama dalam QS. Al-Maidah [5] ayat 1, sebagai berikut:

²³Mardani, *Hukum Islam dan Hukum Positif Indonesia*, (Depok: Rajawali Pers, 2018), hlm, 396.

²⁴Sayyid Sābiq, *Fiqh Al-Sunnah*, (Terj: Abu Aulia, dan Abu Syaqqina), Jilid 5, (Jakarta: Republika, 2018), hlm. 251.

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

Wahai orang-orang yang beriman! Penuhilah akad-akad itu. Hewan ternak dihalalkan bagimu, kecuali yang akan disebutkan kepadamu, dengan tidak menghalalkan berburu di ketika kamu sedang berihram (haji atau umrah). Sesungguhnya Allah menetapkan hukum tersebut sesuai dengan yang Dia kehendaki.

Ayat di atas merupakan dasar hukum yang bersifat umum, di mana semua orang yang melakukan akad, termasuk *kafalah* wajib memenuhi akad perjanjian yang sudah dibuat. Selain itu, ditemukan juga dalam QS. Yusuf [12] ayat 66, bunyinya seperti berikut:

قَالَ لَنْ أُرْسِلَهُ مَعَكُمْ حَتَّىٰ تُؤْتُونِ مَوْثِقًا مِّنَ اللَّهِ لَتَأْتُنَّنِي بِهِ إِلَّا أَنْ يُحَاطَ بِكُمْ فَلَمَّا آتَوْهُ مَوْثِقَهُمْ قَالَ اللَّهُ عَلَىٰ مَا نَقُولُ وَكِيلٌ.

Dia (Yakub) berkata, “Aku tidaklah akan melepaskannya (pergi) bersama kamu, sebelum kamu bersumpah kepadaku atas (nama) Allah, bahwa kamu pasti akan membawanya kepadaku kembali, kecuali apabila kamu dikepung (musuh).” Setelah mereka mengucapkan sumpah maka dia (Yakub) berkata, “Allah adalah saksi terhadap apa yang kita ucapkan.”

Kedua dalam QS. Yusuf [12] ayat 72, bunyinya sebagai berikut:

قَالُوا نَفَقْدُ صُوعَ الْمَلِكِ وَلِمَنْ جَاءَ بِهِ حِمْلُ بَعِيرٍ وَأَنَا بِهِ زَعِيمٌ.

Mereka menjawab, “Kami kehilangan piala raja, dan bagi siapa yang dapat mengembalikannya akan memperoleh (bahan makanan seberat) beban unta, dan aku jamin itu.”

Para ulama memahami kedua dalil di atas sebagai landasan dibolehkannya akad *kafalah* (jamin menjamin atau tanggung menanggung) dalam Islam. Hukum mubah atau boleh atas akad *kafalah* ini muncul dari keterangan adanya konstruksi ayat yang menegaskan kebolehnya. Para ulama berpendapat ayat di atas sebagai dalil yang digunakan untuk argumentasi dalam menetapkan hukum

syariat terkait hukum *kafālah*.²⁵ Dalil berikutnya mengacu kepada riwayat hadis, di antaranya dalam hadis riwayat Al-Nasa'i:

عَنْ عَمْرِو بْنِ مَالِكِ الْجَنْبِيِّ أَنَّهُ سَمِعَ فَضَالَهَ بْنَ عَبِيدٍ يَقُولُ سَمِعْتُ رَسُولَ اللَّهِ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ يَقُولُ أَنَا زَعِيمٌ وَالزَّعِيمُ الْحَمِيلُ لِمَنْ آمَنَ بِي وَأَسْلَمَ وَهَاجَرَ بَيْتِي فِي رِضِ الْجَنَّةِ وَبَيْتِي فِي وَسْطِ الْجَنَّةِ وَأَنَا زَعِيمٌ لِمَنْ آمَنَ بِي وَأَسْلَمَ وَجَاهَدَ فِي سَبِيلِ اللَّهِ بَيْتِي فِي رِضِ الْجَنَّةِ وَبَيْتِي فِي وَسْطِ الْجَنَّةِ وَبَيْتِي فِي أَعْلَى عُرْفِ الْجَنَّةِ مَنْ فَعَلَ ذَلِكَ فَلَمْ يَدْعِ لِلْخَيْرِ مَطْلَبًا وَلَا مِنْ الشَّرِّ مَهْرَبًا يَمُوتُ حَيْثُ شَاءَ أَنْ يَمُوتَ. رواه النسائي.²⁶

Dari Amr bin Malik Al Janbi bahwa ia mendengar Fadhalah bin 'Ubaid, ia berkata; saya mendengar Rasulullah shallallahu 'alaihi wasallam bersabda: Aku adalah penjamin dan penjamin adalah orang yang menanggung, bagi orang yang beriman padaku, masuk Islam dan berhijrah, ia akan mendapat rumah yang berada di sekeliling surga dan rumah di tengah surga, dan aku penjamin bagi orang yang beriman kepadaku, masuk Islam dan berjihad di jalan Allah, ia mendapatkan rumah disekeliling surga, rumah ditengah surga dan rumah di atas ruangan-ruangan tertinggi di Surga, barangsiapa yang melakukan hal itu, dan ia juga tak pernah meninggalkan tempat berburu kebaikan dan tempat lari dari keburukan, maka ia meninggal ditempat yang ia ingini (HR. Al-Nasa'i).

Riwayat lainnya mengacu kepada hadis Imam Al-Bukhari dari Salamah di bawah ini:

عَنْ سَلَمَةَ بْنِ الْأَكْوَعِ رَضِيَ اللَّهُ عَنْهُ أَنَّ النَّبِيَّ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ أُتِيَ بِجَنَازَةٍ لِيُصَلِّيَ عَلَيْهَا فَقَالَ هَلْ عَلَيْهِ مِنْ دَيْنٍ قَالُوا لَا فَصَلَّى عَلَيْهِ ثُمَّ أُتِيَ بِجَنَازَةٍ أُخْرَى فَقَالَ هَلْ عَلَيْهِ مِنْ دَيْنٍ قَالُوا نَعَمْ قَالَ صَلُّوا عَلَيَّ صَاحِبِكُمْ قَالَ أَبُو قَتَادَةَ عَلَيَّ دَيْنُهُ يَا رَسُولَ اللَّهِ فَصَلَّى عَلَيْهِ. رواه البخاري.²⁷

Dari Salamah bin Al-Akwa radliallahu anhu bahwa Nabi shallallahu 'alaihi wasallam dihadirkan kepada Beliau satu jenazah supaya dishalatkan. Maka Beliau bertanya: Apakah orang ini punya hutang? Mereka berkata:

²⁵Wahbah Al-Zuhailī, *Al-Fiqh Al-Syāfi'ī*..., hlm. 158.

²⁶Imam Al-Nasā'ī, *Sunan al-Nasā'ī*, (Riyadh: Bait al-Afkār al-Dauliyyah, 1999), hlm. 289.

²⁷Abi 'Abdillāh Muḥammad bin Ismā'īl al-Bukhārī, *Ṣaḥīḥ al-Bukhārī*, (Riyadh: Bait al-Afkār al-Dauliyyah Linnasyr, 1998), hlm. 1018.

Tidak. Maka Beliau menyolatkan jenazah tersebut. Kemudian didatangkan lagi jenazah lain kepada Beliau, maka Beliau bertanya kembali: Apakah orang ini punya hutang? Mereka menjawab: Ya. Maka Beliau bersabda: Shalatilah saudaramu ini. Berkata, Abu Qatadah: Biar nanti aku yang menanggung hutangnya. Maka Beliau shallallahu 'alaihi wasallam menyolatkan jenazah itu (HR. Al-Bukhari).

Riwayat hadis di atas merupakan dua di antara beberapa riwayat hadis yang lainnya yang tersebar di dalam kitab hadis, dan dijadikan landasan hukum *kafālah* di dalam Islam. Hadis di atas secara tegas menyebutkan adanya tanggungan, atau jaminan terhadap utang orang lain. Sistem penjaminan ini bukan hanya berlaku di dalam konteks utang piutang murni, namun berlaku juga dalam pembiayaan yang mekanismenya adalah kredit, kemudian berlaku dalam konteks hukum asuransi syariah.

Adapun ijmak ulama bahwa para ulama menyepakati kebolehan melakukan akad penjaminan. Sayyid Sābiq menyatakan bahwa sejak masa nabi sampai masa sekarang, kaum muslimin saling menjamin satu sama lain, tanpa ada ulama satu pun yang menyalahkannya.²⁸ Keterangan serupa juga dinyatakan oleh Ibn Abidin sebagaimana dikutip Nopriansyah, bahwa ulama dan kaum muslimin bersepakat akad *kafālah* dibolehkan karena masyarakat membutuhkan akad semacam ini.²⁹ Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa landasan hukum akad *kafālah* tertera dalam Alquran dan hadis sebagai dalil pokok hukum Islam, dan disepakati pula oleh para ulama.

B. Tujuan dan Hikmah Akad *Kafālah*

Pensyariaan hukum Islam bagi manusia memiliki tujuan dan hikmah yang luas, intinya ialah untuk menciptakan kemaslahatan kepada manusia. Tujuan dan hikmah hukum-hukum yang ditetapkan di dalam Islam tidak dapat dilepaskan dari pembahasan *maqashid al-syariah* atau tujuan ditetapkannya hukum Islam.

²⁸Sayyid Sābiq, *Fiqh Al-Sunnah...*, hlm. 252.

²⁹Waldi Nopriansyah, *Hukum Bisnis di Indonesia Dilengkapi dengan Hukum Bisnis dalam Perspektif Syariah*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2019), hlm. 64.

Dalam posisi ini, para ulama telah sebatas bahwa tujuan umum ditetapkan hukum di dalam Islam adalah untuk menciptakan kemaslahatan (*mashlahah*). *Mashlahah* di sini berarti menolak kerusakan dan juga mengambil kemaslahatan. Apapun yang mengarah pada upaya perbuatan untuk menghindari kemudaratan dan kerusakan disebut dengan *mashlahah*. Apapun yang dapat menjejawantahkan kemanfaatan, itu adalah bagian dari makna *mashlahah*.³⁰

Abd Al-Wahhāb Khallāf mengemukakan dengan tegas bahwa tujuan *syāri'* (Allah) mensyariatkan hukum-hukum-Nya yaitu untuk menetapkan kemaslahatan bagi manusia dalam kehidupan manusia.³¹ Di sini, kedudukan *mashlahah* sebagai tujuan hukum tidak dimonopoli oleh satu hukum saja, tetapi mencakup semua hal yang diatur dalam hukum Islam. Hukum pertanggungjanaan atau *kafālah* juga disyariatkan disebabkan akad *kafālah* ini mempunyai nilai kemaslahatan bagi manusia.

Prinsip akad *kafālah* bertujuan untuk kebaikan (*tabarru'*) yang semata-mata dengan mengharap rida Allah SWT. Dalam kasus utang misalnya, seorang yang menjamin pembayaran utang orang lain dapat memohon ganti rugi berupa uang yang dibayarkan, namun akan lebih baik jika penjamin tidak meminta ganti uang yang dibayar karena jaminan itu adalah tanggungan orang yang dijamin, di mana penjamin dimaksud menolong dan semata-mata berbuat baik. Akad *kafālah* yang meminta ganti terhadap harta yang dibayarkan disebut sebagai akad *tabarru'* pada saat akad dan disebut juga dengan nama akad tukar-menukar ketika selesai akad. Akad *kafālah* yang membebaskan pembiayaan pada pihak yang ditanggung atau dijamin merupakan pengalihan dari prinsip

³⁰Yūsuf Al-Qaradāwī, *Siyāsah Al-Syar'iyah*, (Terj: Fuad Syaifudin Nur), (Jakarta: Pustaka al-Kautsar, 2019), hlm. 109-110.

³¹Abd Al-Wahhāb Khallāf, *Ilm Uṣūl Al-Fiqh*, (Terj: Moh. Zuhri, & A. Qorib), (Semarang: Dina Utama, 2014) hlm. 198.

akad *ijārah* yang berasaskan *tabarru'* menjadi akad *kafālah* yang didasarkan kepada *ijārah*.³²

Secara lebih rinci tujuan dan hikmah akad *kafālah* bagi para pihak adalah sebagai berikut:

1. Adanya realisasi dari unsur tolong menolong dalam kebaikan bagi manusia. Hal ini merupakan realisasi dari ketentuan QS. Al-Maidah [5] ayat 2 seperti berikut:

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا لَا تَحِلُّوا شَعَائِرَ اللَّهِ وَلَا الشَّهْرَ الْحَرَامَ وَلَا الْهَدْيَ وَلَا الْقَلَائِدَ وَلَا أَمِينَ الْبَيْتِ الْحَرَامِ يَنْتَعُونَ فَضْلًا مِّن رَّبِّهِمْ وَرِضْوَانًا وَإِذَا حَلَلْتُمْ فَاصْطَادُوا وَلَا يَجْرِمَنَّكُمْ شَنَا نُ قَوْمٍ أَن صَدُّوكُمْ عَنِ الْمَسْجِدِ الْحَرَامِ أَن تَعْتَدُوا وَتَعَاوَنُوا عَلَى الْبِرِّ وَالتَّقْوَىٰ وَلَا تَعَاوَنُوا عَلَى الْإِثْمِ وَالْعُدْوَانِ عَاوَنُوا لِلَّهِ إِنَّ اللَّهَ شَدِيدُ الْعِقَابِ

“Wahai orang-orang yang beriman jangan kamu melanggar syiar-syiar Allah dan jangan melanggar kehormatan bulan-bulan haram, jangan mengganggu binatang-binatang *had-ya*, dan binatang-binatang *qala-id*, dan jangan (pula) mengganggu orang-orang yang mengunjungi Baitullah sedang mereka itu mencari karunia dan juga keridhaan dari Tuhannya, dan apabila kamu telah menyelesaikan ibadah haji, maka bolehlah berburu. Dan janganlah sekali-kali kebencianmu kepada sesuatu kaum karena mereka menghalang-halangi kamu dari Masjidil Haram, mendorongmu berbuat aniaya (kepada mereka). Dan tolong-menolonglah kamu dalam (mengerjakan) kebajikan dan takwa, dan jangan tolong-menolong di dalam berbuat dosa serta pelanggaran. Dan bertakwalah kamu kepada Allah, sesungguhnya Allah amat berat siksa-Nya. (QS. Al-Maidah: 2).

Ayat di atas memuat perintah tolong-menolong antar sesama manusia. Dalam melakukan suatu usaha atau bisnis, maka Islam menganjurkan untuk saling menolong di dalam kebaikan, bahkan unsur tolong menolong tersebut dapat dijadikan satu akad khususnya dalam asuransi sosial di mana di antara masing-masing anggota menjamin anggota yang lainnya pada akad asuransi sosial. Begitu juga penjaminan

³²M. Cholil Nafis, *Teori Hukum Ekonomi Syariah*, (Jakarta: Universitas Indonesia, 2011), hlm. 188.

kafālah yang merupakan esensi dari asuransi syariah yang berkembang dewasa ini, yang disebut dengan asuransi *takāful* atau *takāful al-ijtimā'i*.

2. Orang yang dijamin akan terhindar dari rasa malu
3. Pihak *makfil lahu* akan terhindar dari unsur penipuan dalam akad
4. Apabila akad *kafālah* disertai dengan niat yang baik dan semata untuk bisa menolong orang lain, maka akan menjadi amal ibadah yang bernilai pahala.
5. Akad *kafālah* sebagai salah satu akad dalam fiqh muamalah yang mengatur secara adil dan mempunyai *maqashid* untuk terciptanya kesejahteraan dan kenyamanan sesama manusia dalam melaksanakan transaksi perdagangan (perbankan).
6. Dengan akad *kafālah*, pihak yang dijamin dapat menyelesaikan proyek atau usaha bisnisnya dengan ditanggung pengerjaannya dan dapat selesai dengan tepat waktu ataupun efisien dengan jaminan pihak ketiga yang menjamin pengerjaannya.
7. Melalui akad *kafālah* pihak yang terjamin menerima jaminan oleh penjamin (bank), bahwa proyek yang diselesaikan oleh nasabah dapat selesai dengan tepat waktu dan sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan sebelumnya.³³

C. Rukun, Syarat, dan Jenis-Jenis Akad *Kafālah*

Sebagaimana akad muamalah pada umumnya, akad *kafālah* juga memiliki unsur-unsur yang membentuknya atau di dalam istilah fikih disebut dengan rukun *kafālah*. Dalam menentukan apa saja yang menjadi rukun akad *kafālah* ini, ulama mazhab berbeda pendapat. Hanya pendapat ulama mazhab Hanafi yang memiliki perbedaan yang mencolok, sebab bagi kelompok ini, rukun suatu

³³Weni Krismawati, Robiatul Auliyah, dan Yuni Rimawati, "Kajian Kafalah pada Koperasi Jasa Keuangan Syariah As-Sakinah di Kamal Bangkalan". *Jurnal: InFestasi*. Vol. 9, No. 2, Edisi Desember, 2013, hlm. 150.

akad hanya ada satu, yaitu ijab dan kabul.³⁴ Hal ini bukan hanya berlaku dalam akad *kafālah*, tapi juga berlaku pada saat menetapkan rukun akad muamalah yang lainnya, termasuk di dalam menentukan rukun akad perkawinan, yaitu hanya ijab dan kabul saja. Di dalam konteks ini, ulama selain Hanafi justru memasukkan pihak-pihak yang ada dalam akad *kafālah* menjadi rukun yang harus dipenuhi. Sekiranya merujuk pada pendapat jumhur ulama, rukun dalam *kafālah* tidak hanya ijab dan kabil. Rukun akad *kafālah* ada lima, yaitu:

1. *Kafil* atau pihak penjamin, ia harus memenuhi syarat:
 - a. Baligh dan berakal sehat
 - b. Memiliki hak penuh untuk melaksanakan tindakan hukum dalam urusan hartanya dan rela dengan tanggungan *kafalah* tersebut.
2. *Makful 'anhu* atau orang yang berutang, adapun syaratnya adalah:³⁵
 - a. Sanggup menyerahkan tanggungannya (piutang) kepada penjamin
 - b. Dikenal oleh penjamin
3. *Makful lahu* atau orang yang berpiutang, syaratnya adalah:
 - a. Diketahui identitasnya
 - b. Dapat hadir pada waktu akad atau memberikan kuasa
 - c. Berakal sehat
4. *Makful bihi* atau objek penjaminan, syaratnya adalah:³⁶
 - a. Merupakan tanggungan pihak yang berutang, baik berupa uang, maupun benda dan pekerjaan.
 - b. Bisa dilaksanakan oleh penjamin
 - c. Harus merupakan piutang mengikat (*lazim*), yang tidak mungkin hapus kecuali setelah dibayar atau diebaskan

³⁴Muhammad Maulana, *Sistem Penjaminan Pembiayaan pada Perbankan Syariah: Implementasi Sistem Jaminan pada Sektor Usaha*, Cet. 1, Edisi Pertama, (Banda Aceh: Ar-Raniry Press, 2020), hlm. 166.

³⁵Sri Sudiarti, *Fiqh Muamalah Kontemporer*, (Medan: UIN-SU Pres, 2018), hlm. 203.

³⁶Mardani, *Hukum Kontrak Keuangan Syariah dari Teori ke Aplikasi*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2015), hlm. 215.

- d. Harus jelas nilai, jumlah, dan spesifikasinya
 - e. Tidak bertentangan dengan syariah
5. Ijab kabul, yaitu pernyataan pengikatan janji akad *kafālah*, atau disebut juga dengan *sighat*. Syaratnya ialah:
- a. Harus diucapkan secara jelas atau sharih yang menunjukkan pada sebuah akad penanggungan atau penjaminan.
 - b. Tidak digantungkan pada suatu syarat yang tidak ada relevansinya dengan akad *kafālah*.³⁷

Akad *kafālah* memiliki beberapa jenis. Umumnya, akad *kafālah* ini dibagi ke dalam dua bentuk, yaitu akad *kafālah* terhadap jiwa dan akad *kafālah* terhadap harta. Hanya saja, para ulama membagi lagi spesifikasinya ke dalam bentuk yang lebih rinci. Meminjam pendapat Antonio, bentuk atau jenis akad *kafālah* ada lima yaitu:³⁸

1. Akad *kafālah bi al-nafs*, yaitu penjaminan terhadap jiwa, atau disebut juga dengan penjaminan terhadap diri (*personal guarantee*).
2. Akad *kafālah bi al-mal*, yaitu penjaminan terhadap harta dalam bentuk satu jaminan atas pembayaran barang atau pelunasan utang.
3. Akad *kafālah bi al-taslim*, yaitu penjaminan terhadap pengembalian barang, artinya *kafālah* yang dilakukan untuk menjamin pengembalian barang yang disewa pada waktu masa sewa berakhir.
4. Akad *kafālah bi al-munjazah*, yaitu penjaminan mutlak yang tidak dibatasi oleh jangka waktu dan untuk kepentingan atau tujuan tertentu, seperti suatu jaminan prestasi atau *performance bonds*.
5. Akad *kafālah bi al-mu'allaqah*, yaitu penjaminan yang merupakan aplikasi pengembangan dari akad *kafālah bi al-munjazah* baik oleh industri asuransi maupun perbankan.

³⁷Waldi Nopriansyah, *Hukum Bisnis di Indonesia: Dilengkapi dengan Hukum Bisnis dalam Perspektif Syariah*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2019), hlm. 66-68.

³⁸Muhammad Syafi'i Antonio, *Bank Syariah...*, hlm. 123.

D. Aplikasi Akad *Kafālah* dalam Muamalah Kontemporer

Terdahulu telah dikemukakan bahwa akad *kafālah* merupakan salah satu di antara jenis akad yang diperkenankan dalam Islam. Dasarnya secara lengkap yang bersumber dari Alquran, hadis dan ijmak para ulama seperti dapat dilihat kembali pada sub bab terdahulu. Di sini, dibolehkannya akad *kafālah* dalam syariat Islam juga sejalan dengan urgensi penggunaan akad *kafālah* dalam aspek kehidupan muamalah, dari dulu hingga sekarang. Bahkan, di masa kontemporer sekarang ini, akad *kafālah* sangat dibutuhkan. Sejauh ini, beberapa aplikasi akad *kafālah* sudah diserap ke dalam berbagai perusahaan salah satunya di perbankan syariah. Bentuk aplikasi akad *kafālah* dalam muamalah kontemporer dapat dilihat kepada aplikasi bank garansi serta berbagai jenis produk asuransi *takāful* (asuransi sosial) modern, misalnya asuransi kesehatan, asuransi kesehatan, asuransi pendidikan, pekerjaan, asuransi jiwa atau kecelakaan, dan lain sebagainya.

Aplikasi akad *kafālah* dalam akad muamalah kontemporer dapat disajikan dalam dua produk berikut ini:

1. Produk Bank Garansi.

Bank garansi atau jaminan bank, atau *bank guarantee* adalah pernyataan tertulis (surat) yang dikeluarkan oleh bank karena permintaan para nasabahnya (terjamin) untuk menanggung risiko tertentu (suatu penggantian kerugian atau biaya) yang timbul sekiranya pihak terjamin (nasabah) tidak bisa menjalankan kewajibannya dengan baik atau cedera janji atau wanprestasi pada pihak yang menerima jaminan (*beneficiary*).³⁹ Bank garansi bagian bentuk persetujuan di pihak bank untuk mengikat diri kepada penjamin selama waktu dan syarat-syarat ketentuan tertentu hingga yang dijamin dapat memenuhi kewajibannya. Garansi berupa sejumlah uang

³⁹James Julianto Irawan, *Surat Berharga: Suatu Tinjauan Yuridis Praktis*, Cet. 2, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2016), hlm. 265.

yang akan diserahkan pada pihak yang dijamin bila tidak mampu membayar hutangnya pada pihak lain. Bank garansi seperti garansi pelaksanaan, pemeliharaan, dan uang muka.⁴⁰

2. Produk Asuransi

Asuransi atau *al-ta'mīn* merupakan salah satu sistem muamalah relatif baru dikenal dalam kajian hukum Islam. Konsep asuransi ini berupa perjanjian, akad ataupun kontrak pertanggungan, perlindungan atas risiko finansial atau jiwa oleh penanggung. Polanya adalah perjanjian yang dilaksanakan antara dua pihak atau lebih di mana pihak penanggung mengikatkan diri pada tertanggung yaitu dengan menerima premi atau iuran asuransi yang sifatnya berkala untuk memberi penggantian atas pihak tertanggung karena kerugian.⁴¹ Sistem proses asuransi mempunyai beragam bentuk, salah satunya adalah asuransi jiwa. Pola asuransi jiwa ialah janji perusahaan asuransi kepada nasabah bahwa sekiranya nasabah mengalami resiko kematian dalam hidup, perusahaan asuransi akan memberikan santunan dengan jumlah tertentu kepada ahli waris dari nasabah tertentu. Sebelum nasabah meninggal sebagai risiko yang akan ditanggungkan pihak perusahaan, maka nasabah tersebut mempunyai tanggung jawab untuk membayar sejumlah premi atau sejumlah uang angsuran asuransi atau iuran wajib asuransi.

Sebagai satu sistem muamalah yang relatif baru, maka asuransi jiwa atau di dalam fikih disebut *al-ta'mīn 'alā al-ḥayāh*, mendapat beragam tanggapan hukum (pendapat hukum) dari para ulama kontemporer. Sekurangnya muncul tiga pandangan, yaitu pendapat yang membolehkan asuransi jiwa dan atau diri secara mutlak, kemudian pendapat yang membolehkan asuransi jiwa bersyarat, dan juga pandangan yang melarang

⁴⁰Betti Anggraini, dkk., *Akad Tabarru' dan Tijarah dalam Tinjauah Fiqh Muamalah*, Cet. 1, (Bengkulu: Sinar Jaya Berseri, 2022), hlm, 36-37.

⁴¹Muhammad Syakir Sula, *Asuransi Syariah...*, hlm. 26-27.

secara mutlak. Ketiga pendapat hukum tersebut masing-masing memiliki alasan dan dasar hukum. Pandangan pertama dipegang oleh Abdul Wahhab Khallaf. Menurutnya, asuransi jiwa (*al-ta'mīn 'alā al-ḥayāh*) ini termasuk akad muamalah baru. Secara nilai hukum, asuransi jiwa bagian dari akad *mudarabah* ataupun kerja sama bagi hasil antara perusahaan asuransi dengan nasabah. Polanya adalah harta dari pihak nasabah, pengelolanya ialah perusahaan dan keuntungan dibagi dua.⁴² Pendapat pertama ini juga dipegang Mustafa Ahmad Al-Zarqa.⁴³ Ia membolehkan jenis asuransi komersil secara umum, termasuk asuransi jiwa di dalamnya, karena pendapatnya tersebut, Al-Zarqa banyak ditentang oleh ulama lain.⁴⁴

Pendapat kedua yang membolehkan asuransi jiwa ini tetapi tidak secara mutlak adalah Muhammad Yusuf Musa. Ia membatasi kebolehan asuransi jiwa hanya jika dilakukan sekiranya terbebas dari unsur riba, selanjutnya unsur penipuan dan unsur lainnya.⁴⁵ Yusuf Al-Qaradhawi juga mengambil pendapat ini. Ia menyatakan harus ada penyesuaian produk asuransi konvensional yang sifatnya komersil pada asuransi syariah.⁴⁶ Begitu juga dikemukakan Wahbah Al-Zuhaili, menurutnya asuransi dibolehkan sepanjang di dalamnya muncul saling kerja sama, ada unsur *tabarru'* atau saling tolong menolong.⁴⁷

Pendapat ketiga adalah pendapat yang melarang asuransi jiwa. Pendapat ini salah satunya adalah dipegang Muhammad Al-Zuhaili (saudara

⁴²Abdul Latif Mahmud Alu Mahmud, *Al-Ta'min Ijtima'i fi Dhau' Al-Syariah Al-Islamiyah*, (Beirut: Dar Al-Nafa'is, 1994), hlm. 306.

⁴³Hasanudin, "Kontroversi Hukum Asuransi: Studi tentang Argumentasi Mushthafa Ahmad Al-Zarqa dalam Pembolehkan Asuransi". *Jurnal Al-Manahij Jurnal Kajian Hukum Islam*. Vol. XII, No. 1, 2018, hlm. 88.

⁴⁴Dikemukakan oleh Muhammad Syafi'i Antonio di dalam prolog buku, Muhammad Syakir Sula, *Asuransi Syariah...*, hlm. xiv.

⁴⁵Abdul Latif Mahmud Alu Mahmud, *Al-Ta'min Ijtima'i...*, hlm. 307.

⁴⁶Yusuf Al-Qaradhawi, *Al-Halal wa Al-Haram fi Al-Islam*, (Terj: M. Tatam Wijaya), Cet. 1, (Jakarta: Qalam, 2018), hlm. 409-414.

⁴⁷Wahbah Al-Zuhaili, *Al-Fiqh Al-Islami wa Adillatuh*, (Terj: Abdul Hayyie Al-Kattani dkk), Jilid 5, (Jakarta: Gema Insani, 2012), hlm. 67.

kandung Wahbah Al-Zuhaili). Muhammad Al-Zuhaili memasukkan jenis asuransi jiwa (*al-ta'mīn 'alā al-ḥayāh*) dalam jenis asuransi komersial (*al-ta'mīn al-tijāri*), karena itu ia diharamkan secara syarak.⁴⁸ Dengan begitu, dapat dipahami pada aplikasi akad pertanggungan atau akad *kafalah* terhadap jiwa, khususnya pada bentuk asuransi jiwa masih diperdebatkan oleh ulama tentang hukumnya.

Selain asuransi jiwa, masih ada beberapa bentuk asuransi lainnya. Salah satunya ialah asuransi bank syariah, merupakan perusahaan yang memberikan jaminan kepada nasabahnya, di mana beberapa bank syariah mengaplikasikan asuransi yang mengcover biaya komersial dan produktif. Asuransi membiayai pensiunan atau jaminan keselamatan kerja. Contoh asuransi ini ialah Asuransi Jiwa Raya Asia, Asuransi Mega Life Syariah, BNI Life Syariah, dan lainnya. Dalam aplikasinya, perusahaan bank menggunakan sistem akad *al-kafālah bi al-māl*.⁴⁹

Selain dua bentuk di atas, masih terdapat bentuk aplikasi lainnya yang ada kaitannya dengan penggunaan akad *kafālah*, terutama pada penggunaan asuransi *takāful* atau asuransi sosial, di mana masing-masing anggotanya saling memiliki upaya menanggung yang lain dengan adanya premi atau iuran yang dibayarkan di setiap bulannya, di mana pola operasionalnya disesuaikan dengan prinsip-prinsip syariah.

E. Jaminan Keselamatan Penumpang Pelayaran dalam Hukum Positif

Transportasi laut merupakan salah satu transportasi yang banyak digunakan oleh masyarakat untuk berbagai keperluan. Penggunaan layanan transportasi laut bukan hanya dipengaruhi oleh tidak adanya akses terhadap transportasi darat

⁴⁸Muhammad Al-Zuhaili, *Hukm Al-Ta'min 'ala Al-Duyun Al-Masyuk fiha Al-Ta'min Al-Ta'awuni*, (Uni Emirat Arab: Jami'ah Al-Syariqah, 2004), hlm. 133-134.

⁴⁹Betti Anggraini, dkk., *Akad Tabarru'...*, hlm. 26: Moh. Asra, "Implementasi Aplikasi Al-Kafalah di Lembaga Keuangan Syari'ah di Indonesia" *Jurnal Ekonomi dan Hukum Islam*, Vol. 4, No. 2, Edisi Oktober 2020, hlm. 82.

yang dapat menghubungkan satu daerah ke daerah yang lain, atau tidak ada akses udara seperti tidak ada bandar udara, namun dipengaruhi oleh harga tiket angkutan yang umumnya lebih murah ketimbang harga tiket pesawat. Hal ini dapat diketahui di dalam banyak berita online, bahwa tingginya lonjakan angkutan laut di Indonesia pada tahun 2020 sampai dengan 2022 dipengaruhi oleh tingginya harga pesawat. Penumpang lebih memilih jalur laut sebab harga tiket kapal laut dipandang relatif lebih murah dibandingkan dengan tiket pesawat udara.⁵⁰

Tingginya penggunaan layanan transportasi laut di Indonesia juga didukung dengan kondisi geografis dan wilayah kepulauan yang ada di Indonesia. Di dalam banyak catatan, disebutkan bahwa Indonesia adalah negara kepulauan terbesar di dunia atau disebut negara *archipelago*. Fakta dari sebuah negara kepulauan ialah adanya banyak jalur perairan (baca: laut) yang mengharuskan adanya penyediaan yang mumpuni, mapan dan maksimal terhadap transportasi laut. Terhadap hal ini, maka perusahaan kapal pengangkut mempunyai tanggung jawab penuh terhadap penumpang kapal. Keselamatan para penumpang kapal menjadi prioritas utama dalam pelayaran. Impelemnetasi tanggung jawab tersebut harus terlaksana dengan sistem penjaminan keselamatan, bukan hanya menjamin keselamatan penumpang tetapi juga terhadap eksistensi perusahaan kapal itu sendiri.

Perusahaan kapal laut wajib memberi layanan terhadap semua penumpang kapal, terutama terhadap jaminan keselamatan penumpang sekiranya ada insiden kecelakaan kapal. Di dalam konteks pelayaran, perusahaan kapal pelayaran wajib memberikan jaminan terhadap keselamatan penumpang yang umumnya

⁵⁰Atambua, "*Harga Tiket Pesawat Naik, Masyarakat Mulai Memilih Menggunakan Kapal Laut*". Diakses melalui: <https://www.kompasiana.com/yosef90274/62f5efa03555e465f1759b72/harga-tiket-pesawat-naik-masyarakat-mulai-memilih-menggunakan-kapal-laut>. Lihat juga dalam, Shelma Rachmahyanti, "*Harga Tiket Pesawat Mahal Penumpang Kapal Laut Melonjak*". Diakses melalui: <https://economy.okezone.com/read/2022/07/08/320/2625983/harga-tiket-pesawat-mahal-penumpang-kapal-laut-melonjak>, Tanggal 10 November 2022.

diberikan dalam bentuk asuransi keselamatan jiwa dan kelaiklautan kapal. Ini tergambar pada Pasal 40 Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yang berbunyi seperti berikut:

“Ayat (1): Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya. Ayat (2): Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Jaminan keselamatan penumpang kapal pelayaran ini bukan hanya dari sisi adanya kewajiban perusahaan pelayaran di dalam mengansuransikan penumpang seperti tersebut dalam Pasal 41 di atas, tetapi juga jaminan keselamatan dari aspek kematangan dan kelaiklautan kapal. Untuk itu, perspektif hukum tentang jaminan keselamatan penumpang pelayaran kapal laut di sini dapat dilihat dari dua aspek, yaitu: *Pertama*, perusahaan wajib mengansuransikan tanggung jawab perusahaan terhadap penumpang. *Kedua*, perusahaan wajib memenuhi kelayakan kapal yang beroperasi atau disebut kelaiklautan kapal. Kedua aspek tersebut dapat dijelaskan sebagai berikut:

1. Jaminan Keselamatan Penumpang Melalui Sistem Asuransi

Jaminan keselamatan penumpang melalui sistem asuransi ialah jaminan yang diberikan perusahaan terhadap penumpang kapal laut dalam bentuk akses iuran wajib yang ditetapkan kepada setiap penumpang untuk setiap perjalanan. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran menyatakan adanya kewajiban perusahaan angkutan perairan dalam mengansuransikan tanggung jawabnya. Hal ini disebutkan dalam Pasal 41 seperti berikut:

- “Ayat (1): Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa:
- a. Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
 - b. Musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;
 - c. Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau;
 - d. kerugian pihak ketiga.

“Ayat (2): Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagai-ian atau seluruh tanggung jawabnya”.

“Ayat (3): Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tang-gung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan”.

Aturan pertanggungungan atau jaminan keselamatan penumpang yang diatur di dalam undang-undang pelayaran tersebut di atas dipertegas kembali secara lebih spesifik melalui ketentuan Peraturan Pemerintah (PP) Nomor 17 Tahun 1965 Tentang Ketentuan-Ketentuan Pelaksanaan Dana Pertanggungungan Wajib Kecelakaan Penumpang. Ini dipahami di dalam ketentuan Pasal 2 PP tersebut, bahwa penumpang wajib untuk membayar iuran wajib yang ditentukan pihak pemerintah melalui menteri. Hal ini dapat dimengerti di dalam bunyi Pasal 2 berikut:

“Ayat (1): Untuk jaminan pertanggungungan kecelakaan diri dalam Peraturan Pemerintah ini, tiap penumpang kendaraan bermotor umum, kereta api, pesawat terbang perusahaan penerbangan nasional dan kapal perusahaan perkapalan/pelayaran nasional, untuk tiap perjalanan wajib membayar suatu iuran”.

“Ayat (2): Jumlah iuran wajib yang dimaksudkan pada ayat (1) pasal ini, ditentukan oleh Menteri menurut suatu tarif yang bersigat progresif”.

Melalui ketentuan Pasal 2 di atas, dapat dipahami bahwa tiap penumpang kapal laut atau pelayaran wajib untuk membayar iuran setiap kali perjalanan. Hal ini digunakan untuk jaminan keselamatan atau pertanggungungan kecelakaan diri di dalam bentuk asuransi jiwa. Selanjutnya, Pasal 3 PP di atas menetapkan bahwa maksud iuran wajib sebagaimana disebutkan dalam Pasal 2 adalah iuran yang diberikan penumpang bersama-sama engan biaya pengangkutan. Artinya, biaya asuransi dalam bentuk iauran wajib ini dibayar bersamaan dengan harga tiket. Bunyi Pasal 3 PP tersebut adalah:

“Ayat (1): Iuran wajib harus dibayar bersama dengan pembayaran biaya pengangkutan penumpang pada pengusaha alat angkutan penumpang umum yang bersangkutan”.

“Ayat (2): Pengusaha/pemilik alat angkutan penumpang umum yang ber-sangkutan wajib memberi pertanggungan jawab seluruh hasil pungutan iuran wajib para penumpangnya dan menyetorkannya kepada Perusaha-an, setiap bulan selambat-lambatnya pada tanggal 27 seccara langsung atau melalui bank atau badan asuransi lain yang ditunjuk oleh Menteri menurut cara yang ditentukan oleh Direksi Perusahaan”.

Implementasi kewajiban perusahaan pelayaran dalam mengansuransikan tanggung jawabnya seperti tersebut di atas dilaksanakan dengan penggabungan harga tiket dan nilai iuran asuransi bagi setiap penumpang yang membeli tiket di pelabuhan. Di dalam Pasal 4, Pasal 5, dan Pasal 6, aturan tentang iuran wajib dan tiket angkutan darat, udara dan laut diatur lebih lanjut seperti berikut:

“Pasal 4: Iuran wajib semata-mata dibuktikan dengan kupon pertanggungan yang bentuk dan hal-hal lain mengenainya ditentukan oleh Menteri.

“Pasal 5: Tiada karcis atau tiket alat angkutan penumpang umum boleh dijual atau dikeluarkan kepada seseorang oleh petugas yang berwenang dari pengusaha alat angkutan penumpang umum yang bersangkutan, tanpa sekaligus memungut iuran wajib”.

“Pasal 6: Tiap penumpang alat angkutan penumpang umum wajib setiap kali diminta oleh petugas yang berwenang, pengusaha dari alat angkutan penu-mpang umum yang bersangkutan dan/atau petugas lain yang dapat ditunjuk oleh Menteri, memperlihatkan kupon pertanggungannya bagi perjalanannya yang hendak, sedang atau baru saja selesai ditempuh”.

2. Jaminan Keselamatan Penumpang Melalui Sistem Kelaiklautan Kapal

Keselamatan para penumpang menjadi sangat penting untuk dijaga serta penjaminannya harus dilakukan perusahaan pelayaran. Hukum menghendaki adanya jaminan bahwa penumpang harus memperoleh manfaat dari pelayanan yang dipakai atau digunakannya. Jangan sampai produk yang digunakan dapat mengancam ketentraman dan juga keselamatan jiwa dan

harta bendanya. Oleh karena itu, Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran tersebut sebelumnya mengamanatkan agar perusahaan pelayaran wajib untuk memberi perlindungan dan menjamin keselamatan para penumpang kapal. Kemudian di dalam PP sebelumnya juga mengatur secara rinci bagaimana mekanisme serta upaya yang dilakukan perusahaan dalam memberikan jaminan keselamatan.

Salah satu di antara poin penting menyangkut mobilitas penggunaan jasa kapal ialah jaminan keselamatan penumpang melalui sistem kelaiklautan kapal atau sistem keamanan kapal itu sendiri (*ship security system*). Terkait sistem keamanan kapal, pihak-pihak yang terkait memiliki tanggung jawab di dalam melakukan pengecekan atas keamanan kapal dari kemungkinan-kemungkinan kerusakan atau bahaya lainnya. Pihak yang memiliki tanggung jawab terhadap keamanan kapal di antaranya ialah asisten kapal, *chief officer* ataupun perwira utama, termasuk pula *senior master*.⁵¹ Hal ini telah diatur di dalam Peraturan Menteri Perhubungan No. PM 134 Tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan. Dalam Peraturan ini menyatakan bahwa yang bertanggung jawab terhadap keamanan kapal adalah Perwira Keamanan Kapal atau disebut *Ship Security Officer*.

Keselamatan transportasi laut dan keselamatan pelayaran setidaknya harus memenuhi dua kriteria yang layak. Pertama adalah layak laut dan kedua adalah layak layar. Layak laut adalah terpenuhinya 12 kriteria sesuai dengan ketentuan yang terdapat dalam *International Safety Management (ISM) Code BAB IX* yang diterbitkan oleh IMO dalam edisi 2014, adapun layak layar ialah suatu keadaan terpenuhinya keamanan kapal untuk berlayar sesuai dengan ketentuan berlayar. Keamanan kapal di sini meliputi kondisi kapal dan *crew* kapal yang memenuhi syarat untuk menjaga keamanan

⁵¹Sutan Remy Sjahdeini, *Ajaran Pidana Tindak Pidana Korporasi & Seluk Beluknya* Edisi Kedua, Cet. 2, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2017), hlm. 110-111.

kapal.⁵² Pasal 61 Ayat (3) Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Perairan menetapkan beberapa kewajiban setiap kapal di dalam memberikan pelayanan kepada angkutan penyeberangan, dan di antaranya syarat-syaratnya adalah:

- a. Persyaratan teknis kelaiklautan, persyaratan pelayanan minimal angkutan penyeberangan
- b. Mempunyai spesifikasi teknis sesuai fasilitas pelabuhan yang digunakan untuk melayani angkutan penyeberangan ataupun terminal penyeberangan pada lintas yang dilayani.
- c. Memiliki dan mempekerjakan awak kapal yang memenuhi syarat yang diperlukan oleh kapal penyeberangan.
- d. Memiliki fasilitas kebutuhan awak kapal maupun penumpang kendaraan beserta muatannya
- e. Mencantumkan identitas perusahaan dan nama kapal
- f. Mencantumkan informasi petunjuk yang diperlukan dengan menggunakan bahasa Indonesia dan bahasa Inggris.

Melalui ketentuan di atas, penjaminan keselamatan penumpang dimulai dari adanya upaya perusahaan untuk memastikan bahwa kapal yang akan dan sedang dioperasikan itu memenuhi ketentuan kelaiklautan. Kelaiklautan kapal sebagaimana disebutkan dalam Pasal 1 butir 33 Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran merupakan keadaan kapal yang memenuhi persyaratan keselamatan kapal, pencegahan pencemaran perairan dari kapal, pengawakan, garis muat, pemuatan, kesejahteraan awak kapal, dan kesehatan penumpang, status hukum kapal, manajemen keselamatan dan pencegahan pencemaran dari kapal, dan manajemen keamanan kapal untuk berlayar di perairan tertentu. Di sini, persyaratan kelaiklautan wajib dipenuhi sebagai bagian dari upaya pihak perusahaan dalam memberikan jaminan keselamatan kepada penumpang.

⁵²Harnoli Rahman, dkk., "Penentuan Faktor Dominan Penyebab Kecelakaan Kapal di Tanjung Priuk". *Jurnal Albacore*. Vol. I, No. 3, Oktober 2017, hlm. 277-278.

BAB TIGA

PENJAMINAN KESELAMATAN PENUMPANG PADA PELAYARAN KAPAL EKSPRESS VIA ULEE LHEUE- SABANG

A. Gambaran Umum Objek Penelitian

Penelitian ini dilakukan di Pelabuhan Ulee Lheue Kota Banda Aceh-Sabang khususnya mengenai pelayaran kapal ekspres. Objek penelitian ini adalah pihak-pihak pelabuhan dan hal yang berkaitan dengan perusahaan pelayaran. Sementara objek yang dikaji ialah tentang sistem penjaminan keselamatan penumpang pada pelayaran kapal ekspres via Ulee Lheue-Sabang.

1. Sejarah Perkembangan Pelabuhan Ulee Lheue

Pelabuhan punya peran yang sangat vital dalam sebuah negara kepulauan seperti Indonesia, termasuk di dalamnya kawasan Aceh yang terdiri dari pulau-pulau misalnya Sabang dan Simeulue. Sejauh ini, transportasi penyeberangan melalui pelayaran dinilai sangat efektif dalam menyatukan dan menggerakkan perekonomian, lalu lintas kependudukan, dan juga pengiriman satu komoditas barang. Peran ini menjadi basis utama yang dilakoni Pelabuhan Ulee Lheue di Banda Aceh, sejak masa kerajaan Aceh Darussalam, masa penjajahan Belanda dan Jepang, hingga era kemerdekaan.¹

Berdasarkan berbagai referensi catatan sejarah, pelabuhan permanen di kawasan Ulee Lheue dibangun oleh militer Belanda pada tahun 1874. Hal ini sesuai dengan surat keputusan Pemerintah Hindia Belanda di tanggal 26 Juni 1874 Nomor 4, bahwa saat itu dibangun dermaga yang bahan-bahannya dibuat dari tiang besi yang kokoh.² Pada awal tahun 1900-an, Belanda

¹Dewi Suswati, “*Pelabuhan Ulee Lheue dari Masa ke Masa*”, diakses melalui: <https://dishu.b.acehprov.go.id/informasi/pelabuhan-ulee-lheue-dari-masa-ke-masa/>, pada tanggal 12 Mei 2023.

²Sudirman, Sri Waryanti, dan Seno, *Sejarah Pelabuhan Ulee Lheue*, (Banda Aceh: Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional, 2007), hlm. 10-11.

menjadikan pelabuhan Ulee Lheue sebagai kawasan strategis, menjadi lokasi pendaratan pasukan dan logistik.

Masa penjajah Jepang, tentara Jepang bersama-sama rakyat Aceh bahu-membahu untuk terus melakukan serangan terhadap tentara Belanda sehingga akhirnya tanggal 28 Maret 1942 pimpinan pasukan Belanda di Aceh terpaksa menyerah.³ Semenjak saat itu secara otomatis kekuasaan berpindah ke pasukan Jepang. Sabang yang dikuasai Jepang membawa dampak luas terkait aktivitas Pelabuhan Ulee Lheue, karena Sabang menjadi pusat pertahanan Jepang yang dilengkapi dengan benteng pertahanan sekeliling Sabang, membangun jalan dan pengawasan laut sekitar Sabang termasuk Pelabuhan Ulee Lheue.⁴ Bahkan di dalam keterangan A. Hasjmy, tentara Jepang sering pergi ke Pelabuhan Ulee Lheue untuk melakukan peperangan.⁵

Pasca kemerdekaan Indonesia Pelabuhan Ulee Lheue sempat ditutup pada tahun 1980-an dan aktivitasnya dialihkan ke Pelabuhan Malahayati di Krueng Raya, Aceh Besar. Sampai akhirnya Pelabuhan Ulee Lheue dibangun, dikelola kembali pada awal tahun 2000-an oleh pihak Pemerintah Kota Banda Aceh, melalui UPTD Pelabuhan Ulee Lheue Dishubkominfo Banda Aceh, dengan gedung perkantoran terdiri dari tiga lantai. Pada saat itu, Pelabuhan Ulee Lheue beroperasi melayani beberapa rute penyeberangan misalnya penyeberangan ke Sabang, Kota Lhokseumawe, Kuala Langsa, dan bahkan sampai ke Pelabuhan Belawan Medan.⁶

Pasca tsunami yang terjadi di tahun 2004, seluruh fasilitas di Pelabuhan Ulee Lheue hancur. Keadaan Pelabuhan Ulee Lheue memprihatinkan, karena tidak ada satupun bangunan fasilitas darat yang tersisa. Saat itu, pelabuhan ini sedang dalam tahap pembangunan beberapa gedung baru. Karena

³*Ibid.*, hlm. 50.

⁴*Ibid.*

⁵A.Hasjmy, *Semangat Merdeka: 70 Tahun Menempuh Jalan Pergolakan pada Perjuangan Kemerdekaan*, (Jakarta: Bulan Bintang, 1985), hlm. 313-314.

⁶Sudirman, Sri Waryanti, dan Seno, *Sejarah Pelabuhan....*, hlm. 50.

kondisinya yang hancur maka sekali lagi seluruh aktivitas penyeberangan dialihkan ke rute pelabuhan terdekat, yaitu Pelabuhan Malahayati yang berlokasi Krueng Raya, Kabupaten Aceh Besar. Pada bulan Juni 2005 (ataupun sekitar 6 bulan setelah bencana tsunami), pemerintah Australia melalui lembaga Australia Indonesia Partnership for Reconstruction and Development (AIPRD) memberi bantuan kepada United Nations Development Programme (UNDP) untuk menjalankan tahap I dalam pembangunan kembali Pelabuhan Ulee Lheue. Namun demikian pembangunan pada masa itu hanya terfokus melayani kebutuhan transportasi logistik via laut berguna membantu rekonstruksi Kota Banda Aceh dan daerah lainnya yang terkena dampak bencana tsunami.⁷

Pembangunan dilanjutkan kembali dengan fasilitas tahap 2 di tahun 2007 sampai dengan 2008. Meski telah direkonstruksi, pelabuhan Ulee Lheue masih belum dapat dioperasikan secara optimal, karena dermaga yang ada hanya bisa menampung kapal feri yang menuju Pulau Weh sebanyak 2 rit per hari. Dalam Revisi RTRW Kota Banda Aceh 2006-2016 dijelaskan bahwa pengembangan pelabuhan di pelabuhan lama di kawasan Ulee Lheue adalah untuk pelabuhan skala internasional, sebagai pelabuhan pengumpan primer dan berfungsi untuk pelabuhan umum melayani penumpang antar pulau dan menjadi gerbang untuk provinsi, kabupaten dan kota di sekitarnya bahkan negara.⁸

2. Sarana dan Prasarana Pelabuhan Ulee Lheue

Sarana dan fasilitas di Pelabuhan Ulee Lheue Kota Banda Aceh banyak sudah mengalami perubahan. Perubahan yang sangat nyata terlihat di suasana lobi yang sudah ditata dengan sentuhan modern. Ruang tunggu yang bersih dan nyaman, tempat duduk yang telah mengakomodir lebih banyak

⁷Dewi Suswati, “Pelabuhan Ulee Lheue dari Masa ke Masa”, diakses melalui: <https://dishu.b.acehprov.go.id/informasi/pelabuhan-ulee-lheue-dari-masa-ke-masa/> pada tanggal 12 Mei 2023.

⁸*Ibid.*

penumpang di dalamnya untuk menunggu antrean kapal. Pelabuhan Ulee Lheue ini memiliki prasarana pokok, yaitu:

- a. Breakwater
- b. Reventment
- c. Groin
- d. Kolam pelabuhan
- e. Alur pelayaran
- f. Dermaga kapal cepat
- g. Dermaga kapal lambat
- h. Kolam pelabuhan, dan lain-lain.⁹

Pelabuhan ini dikelola oleh Pemerintah Kota Banda Aceh. Sesuai dengan Undang-Undang Nomor 23 Tahun 2014 Tentang Pemerintahan Daerah, bahwa Pelabuhan Ulee Lheue telah diserahkan pengelolaannya dari Pemerintah Kota ke Pemerintah Provinsi di tanggal 26 Maret 2021. Pada Agustus 2021, Dishub Aceh mulai melakukan upaya pembenahan dan perombakan sistem pelayanan pelabuhan. Upaya mengoptimalkan pelayanan, yaitu melalui Tim Percepatan Pembenahan Pelabuhan Ulee Lheue (ataupun disingkat TP4U), kebersihan dan keamanan menjadi fokus utama dalam upaya pembenahan. Hal ini dilakukan area publik seperti kamar mandi, lobi, ruang tunggu, kantin, musala, pelataran parkir, penataan taman, dan area lain di pelabuhan.¹⁰

Dari sisi keamanan telah ada penerangan lampu di fasilitas operasional dan di area black spot. Penetapan zona steril juga menjadi sangat penting dalam menciptakan kondisi yang tertib dan teratur. Banyak terjadi perubahan dalam pelayanan dan juga fasilitas pelabuhan. Suasana religius tergambar di

⁹Muhammad Hafid Ilmi dan Rizal Syahisa, “*Semangat Melayani di Pelabuhan Ulee Lheue*”, diakses melalui: <https://dishub.acehprov.go.id/informasi/semangat-melayani-di-pelabuhan-ulee-lheue/>, tanggal 12 Mei 2023.

¹⁰*Ibid.*

kawasan pelabuhan, salat berjemaah rutin dilaksanakan di mushalla bersama pengguna jasa pelabuhan.

Berdasarkan data Badan Pusat Statistik Kota Banda Aceh, jumlah kapal yang beroperasi di Pelabuhan Ulee Lheue adalah 7 (tujuh) kapal yang berada di bawah dua perusahaan, yaitu Perusahaan PT. Indonesia Ferry dan juga PT. Pelayaran Sakti Inti Makmur. Masing-masing kapal memiliki kapasitas yang berbeda. Secara lebih lengkap dapat dilihat dalam tabel berikut ini:

Tabel 3.1: Perusahaan, Kapal, Daya Angkut Kapal di Pelabuhan Ulee Lheue di Kota Banda Aceh,

No	Nama Perusahaan <i>Company Name</i>	Kapal <i>Ships</i>	Daya Angkut (orang) <i>Unit Capacity (People)</i>	Trayek <i>Route</i>
(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
1	PT. Indonesia Ferry	KMP Papuyu	105	Ulee Lheue - Lamteng
		KMPTanjung Burang	316	Ulee Lheue - Balohan
		KMP BRR	334	Ulee Lheue - Balohan
2	PT. Pelayaran Sakti Inti Makmur	KM Expres Chantika 89	237	Ulee Lheue - Balohan
		KM Expres Bahari 2F	416	Ulee Lheue - Balohan
		KM Expres Bahari 5F	295	Ulee Lheue - Balohan
		KM Expres Bahari 8B	364	Ulee Lheue - Balohan

Sumber: BPS Kota Banda Aceh.

Sejauh ini, kasus-kasus yang menjadi perhatian serius dari pemerintahan Aceh terkait pelayaran adalah beberapa kasus yang telah lewat tentang insiden kapal kecelakaan bahkan tenggelam yang menimbulkan korban telah beberapa kali terjadi. Khusus pelayaran dari Pelabuhan Malahayati ke Balohan Sabang misalnya terjadi kapal tenggelam yang menimbulkan banyak sekali korban. Di dalam pelayaran khusus via Ulee Lheue ke Balohan Sabang, juga tercatat ada peristiwa kecelakaan kapal. Kasus kecelakaan ini terjadi dua kali, yaitu tahun 2008 dan tahun 2020. Pada tahun 2008, penyebab terjadinya kecelakaan kapal ialah selang pengisap air laut untuk sirkulasi AC di ruangan depan patah kedua sisi lambung kanan dan kiri, sehingga pengisap air laut di buang dalam palka kapal dan menjadi

penyebab masuknya air laut dalam kapal. Akibat kejadian tersebut, kapal menungki dan terangkat ke atas 20 %, sehingga stabilitas kapal sudah tidak normal, kemudian speed kapal berubah dari 22 knot menjadi 10 knot. Dalam kejadian ini memang tidak menimbulkan korban.¹¹

Sementara itu, kasus kecelakaan kapal lainnya terjadi di tahun 2020 yang mana kasus ini terjadi karena terputusnya selang pipa Oli Hidrolik secara tiba-tiba dikarenakan selang tersebut usianya sudah di atas 3 (tiga) tahun. Akibat dari kecelakaan tersebut, kemudi kapal secara tiba-tiba berputar haluan yang awalnya pelabuhan Ulee-Lheue berputar kembali ke arah pelabuhan Balohan kemudian kapal tidak terkendali.¹²

Kasus-kasus kecelakaan dan tenggelamnya kapal sebagaimana tersebut di atas tentu menjadi perhatian serius dari pemerintah Aceh, terutama di pihak pelayaran, terutama mengenai pengecekan kondisi kapal apakah layak dipakai untuk pemberangkatan penumpang atau tidak. Pihak perusahaan dan pelayaran juga perlu memberikan sistem penjaminan keselamatan bagi penumpang kapal pada pelayaran Kapal Ekspres Via Ulee Lheue-Sabang. Terkait implementasi sistem penjaminan keselamatan penumpang ini dikemukakan dan dianalisis di dalam pembahasan sub bahasan berikutnya.

B. Implementasi Sistem Penjaminan Keselamatan Penumpang di Pelayaran dengan Kapal Ekspres Via Ulee Lheue-Sabang

Sistem penjaminan keselamatan penumpang kapal merupakan salah satu di antara bagian penting yang wajib dipenuhi. Sistem penjaminan keselamatan oleh pihak perusahaan pelayaran secara umum berlaku dalam dua bentuk umum, yaitu jaminan keselamatan di dalam bentuk kelengkapan fasilitas kapal, kedua jaminan keselamatan dalam bentuk asuransi. Kedua aspek ini menjadi penting

¹¹Laporan Berita Acara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal KKT KM. Baruna Duta 3, tahun 2008.

¹²Laporan Berita Acara Pemeriksaan Kecelakaan Kapal KKT KM. Express Cantika 89, di tahun 2020.

dan punya keterkaitan langsung dengan upaya perusahaan pelayaran tentang sistem jaminan keselamatan penumpang di pelayaran dengan kapal ekspres via Pelabuhan Ulee Lheue ke Pelabuhan Balohan Sabang. Menurut Jumsari, selaku *marine inspector* di Pelabuhan Ulee Lheue bahwa kedua bentuk jaminan tersebut umumnya berlaku untuk semua jenis pelayaran dan berlaku pula di semua tempat, bukan hanya pada Pelabuhan Ulee Lheue-Sabang, tetapi pelabuhan-pelabuhan lainnya yang terdapat di Indonesia.¹³

Jaminan dalam bentuk kelengkapan fasilitas dan asuransi ini punya regulasi tersendiri, artinya kapal bukan hanya harus dilengkapi kelengkapan kapal seperti baju pelampung, balon pelampung dan lainnya, tetapi juga kapal juga harus lebih dahulu diasuransikan, bahkan asuransi ini bagi setiap penumpang disetorkan pada saat pembelian tiket. Artinya, harga tiket yang dibeli penumpang secara otomatis di dalamnya *include* (masuk) biaya asuransi. Kedua jenis bentuk jaminan tersebut dapat dikemukakan sebagai berikut:

1. Jaminan Keselamatan Penumpang Berbentuk Kelengkapan Fasilitas Kapal

Kelengkapan fasilitas kapal ini diteliti langsung oleh *marine inspector* di saat sebelum keberangkatan. *Marine inspector* harus memastikan apakah kapal penumpang layak untuk berlayar atau tidak. Kelengkapan fasilitas kapal yang terkait langsung dengan penumpang segala jenis pelampung, kemudian sekoci, konstruksi kapal, awak kapal atau pengawakan cukup serta kesejahteraan awak kapal dan lainnya. Hal ini dikemukakan oleh informan di antaranya Jumsari sebagai berikut:

“Untuk penjaminan penumpang, sebelum kapal itu diberangkatkan, kapal itu diperiksa oleh *marine* dari syahbandar. *Marine* itu merupakan pejabat pemeriksa keselamatan kapal. Ia bertugas di situ untuk memastikan kapal itu sesuai dengan UU. Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, yang menyatakan kapal itu sebelum diberangkatkan harus laik laut. Layak laut di sini mencakup konstruksi kapal bagus, awak kapal atau pengawakan cukup, kesejahteraan awak kapal

¹³Wawancara dengan Jumsari, Petugas Syahbandar, Petugas Keselamatan Pelayaran, atau Marine Inspector, 3 Mei 2023.

terpenuhi dan awak kapal digaji sesuai ketentuan yang berlaku, yaitu perjanjian kerja laut atau PKL. Mengenai keselamatan, di sini kapal dipastikan *life jacket* itu sesuai dengan jumlah penumpang dan pelayan, ditambah *life jacket* dengan jumlah anak-anak, dan penumpangnya tidak bisa atau tidak boleh melebihi jumlah muatan yang seharusnya”.¹⁴

Keterangan tersebut juga diungkapkan oleh Hermansyah, Kepala Kerja ABK pada Pelabuhan Ulee Lheue sebagai berikut:

“Semua penumpang harus ada tiket, dalam tiket itu termasuk asuransi di situ sekiranya terjadi apa-apa di laut, para penumpang bisa mengajukan klaim di pihak asuransi. Kemudian, dengan sistem keselamatan itu harus dilihat dari kondisi kapal, apakah layak berlayar atautah tidak, kemudian juga cuaca dan juga gelombang, serta sistem kelengkapan kapal lainnya yang dibutuhkan pada saat terjadinya insiden misalnya *life jacket* (jaket pelampung), *life bouys* (pelampung lingkaran), *liferaft* (rakit penyelamat), *lifeboat* (sekoci) itu harus ada setiap kapal apalagi kapal bagi penumpang atau kapal yang secara fungsional memang ditujukan untuk mengangkut para penumpang”.¹⁵

Dua keterangan di atas menunjukkan bahwa sistem jaminan penumpang berhubungan erat dengan kelengkapan fasilitas kapal dan konstruksi kapal itu sendiri. Standar dari ketentuan kapal ini secara keseluruhan mengacu Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran. Bukan hanya itu, ketentuan lain yang wajib dipenuhi adalah Peraturan Pemerintah Nomor 20 Tahun 2010 Tentang Angkutan Perairan. Aturan ini menjadi batasan yang harus dipenuhi baik itu kriteria kapal dengan jumlah penumpang, sarana dan prasarana yang dibutuhkan penumpang dan kenyamanan pada waktu berada di kapal. Semua ketentuan yang terkait kapal harus dipenuhi sesuai ketentuan undang-undang pelayaran.

Pihak perusahaan kapal juga menjelaskan sistem jaminan diberikan pihak perusahaan yaitu kapal harus laik laut. Pada setiap tahunnya harus melaksanakan *docking* tahunan, kapal yang akan berlayar harus dipastikan di dalam keadaan cuaca yang baik atau stabil, pengawalan (ABK) terpenuhi, sertifikat kapal dalam

¹⁴*Ibid.*

¹⁵Wawancara dengan Hermansyah Bosun, Kepala Kerja ABK pada Pelabuhan Ulee Lheue Kota Banda Aceh, 3 Mei 2023.

keadaan *on* atau hidup, kapal di muat penumpang harus sesuai dengan sertifikat keselamatan, dan alat keselamatan dalam kondisi baik dan cukup untuk sejumlah pelayar atau penumpang.¹⁶

Keselamatan transportasi laut dan keselamatan pelayaran harus memiliki dan memenuhi dua kriteria umum, yaitu layak laut dan layak layar. Layak laut adalah terpenuhinya 12 kriteria sesuai dengan ketentuan yang terdapat dalam *International Safety Management (ISM) Code* BAB IX yang diterbitkan oleh IMO dalam edisi 2014, adapun layak layar adalah suatu keadaan terpenuhinya keamanan kapal untuk berlayar sesuai dengan ketentuan berlayar. Kedua aspek ini harus lebih dahulu dipenuhi sehingga sebuah kapal dianggap layak dan juga memenuhi syarat untuk berlayar.

2. Jaminan Keselamatan Penumpang Berbentuk Asuransi

Asuransi adalah sebuah alat mengurangi risiko dengan menggabungkan sejumlah unit-unit yang memiliki risiko agar kerugian individu secara kolektif dapat diprediksi. Kerugian yang dapat diprediksi tersebut kemudian dibagi dan juga didistribusikan secara proporsional di antara semua unit dalam gabungan tersebut.¹⁷ Dengan kata lain, asuransi ialah usaha saling tanggung menanggung antara sesama anggota.¹⁸ Dalam hal ini, pihak kapal memiliki dua aspek yang diasuransikan, pertama adalah asuransi kapal itu sendiri dan asuransi bagi para penumpang dalam bentuk iuran wajib bersamaan dengan pembayaran tiket. Di dalam keterangan Jumsari ditegaskan bahwa pihak perusahaan pelayaran harus lebih dahulu membuat perjanjian (Mou) dengan perusahaan asuransi mengenai kapal yang akan diberangkatkan. Hal ini dapat dipahami dalam penjelasannya berikut ini:

¹⁶Wawancara dengan Safril, Staf Perusahaan Kapal, 2 Mei 2023.

¹⁷Muhammad Syakir Sula, *Asuransi Syari'ah Life & General: Konsep Sistem Operasional*, (Jakarta: Gema Insani Press, 2004), hlm. 26.

¹⁸Abdul Manan, *Hukum Ekonomi Syariah*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2012), hlm. 238-239.

“Untuk menjamin keselamatan kapal, kapal tersebut yang pertama harus diasuransikan, yang mana pihak perusahaan dalam hal ini PT. Pelayaran Sakti Inti Makmur (PT. SIM) harus membuat MoU dengan asuransi, nah setelah terbentuk MoU dengan pihak asuransi, kemudian ini diteruskan pada syahbandar, kenapa karena syahbandar memberangkatkan kapal itu karena ini mengangkut penumpang makanya perlu ditembuskan, di mana kapal itu telah terasuransi. Sekiranya terjadi hal-hal di luar dugaan, kapal itu telah terasuransi sehingga untuk keselamatan terjamin, dan keamanan pelayaran pun terjamin”.¹⁹

Dalam kesempatan yang sama, Jumsari juga menjelaskan tentang adanya asuransi dalam pembelian tiket.

“Untuk tiket penumpang secara ril sudah berlaku secara otomatis, karena pihak syahbandar tidak akan memberangkatkan kapal sekiranya kapal itu belum diasuransikan apalagi di kapal penumpang, jadi tiket penumpang sudah secara otomatis ada asuransi. Bila itu tidak dijalankan dari pihak syahbandar akan menunda keberangkatan kapal atau kapal tersebut tidak boleh berangkat, ini bila asuransinya belum terselesaikan ataupun belum ada MoU dengan pihak asuransi”.²⁰

Keterangan di atas menjelaskan adanya skema yang berlaku umum pada perusahaan pelayaran tentang penentuan jenis tarif yang di dalamnya termasuk nilai iuran asuransi atau iuran wajib yang dibebankan kepada tiap penumpang yang hendak berangkat menggunakan jasa layanan pemberangkatan kapal. Di dalam ketentuan Pasal 1 butir 6 Peraturan Menteri Perhubungan RI Nomor PM 66 tahun 2019 tentang Mekanisme Penetapan dan Formulasi Perhitungan Tarif Angkutan Penyebarangan menyatakan adanya iuran wajib sebagai penjaminan pertanggung jawaban kecelakaan. Dikemukakan bahwa iuran wajib ialah iuran yang wajib dibayar oleh penumpang alat angkutan umum untuk di setiap perjalanan sebagai jaminan pertanggung jawaban kecelakaan diri. Ketentuan tersebut berlaku di dalam semua

¹⁹Wawancara dengan Jumsari, Petugas Syahbandar, Petugas Keselamatan Pelayaran, atau Marine Inspector, 3 Mei 2023.

²⁰*Ibid.*

jenis pengangkutan termasuk didalamnya angkutan penumpang melalui kapal laut.

Poin inti dalam keterangan di atas adalah sistem penjaminan penumpang kapal ialah dalam bentuk asuransi yang sewaktu-waktu bisa diklaim oleh para penumpang itu sendiri atau ahli warisnya sekiranya dalam perjalanan kapal itu mengalami kecelakaan. Hermansyah menjelaskan bahwa iuran wajib di dalam bentuk asuransi ini secara otomatis bersamaan dengan harga tiket. Sementara itu, iuran wajib tersebut tidak bisa lagi diambil atau ditarik kembali oleh pihak penumpang. Hal ini bisa dipahami dalam penjelasan berikut:

“Biaya asuransi yang sudah disetorkan bersamaan dengan nilai harga tiket itu tidak lagi dikembalikan pada penumpang, karena itu memang sebuah kebijakan dari pihak maskapai pelayarannya”.²¹

Jumsari juga menambahkan bahwa asuransi para penumpang berbentuk iuran wajib ini disetorkan pada waktu penumpang melakukan pembelian tiket. Di sini, di dalam harga tiket sudah terhitung iuran wajib berupa asuransi bagi masing-masing penumpang yang sudah diperhitungkan oleh pihak perusahaan pelayaran, dengan mengkombinasikannya dengan beberapa aturan yang terkait pelayaran dan peraturan lainnya yang mengatur penentuan iuran wajib kepada penumpang kapal. Berikut ini disajikan gambar tiket kapal via pelabuhan Ulee Lheue-Balohan Sabang:

Gambar 3.1: Tiket Penyeberangan via Ulee Lheue-Balohan Sabang

²¹Wawancara dengan Hermansyah Bosun, Kepala Kerja ABK pada Pelabuhan Ulee Lheue Kota Banda Aceh, 3 Mei 2023.



Sumber: Pelabuhan Ulee Lheu Kota Banda Aceh-Balohan Sabang

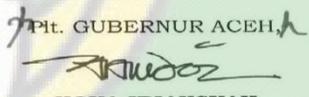
Berdasarkan gambar di atas, dapat dipahami bahwa tarif dasar tiket bagi ekonomi dewasa untuk jasa angkutan sebesar Rp. 65.000 termasuk didalamnya biaya iuran wajib. Ketetapan atas ketentuan harga tiket dan besaran iuran wajib atau asuransi pelabuhan Ulee Lheue-Balohan Sabang pada awalnya ditetapkan sesuai Peraturan Gubernur Aceh No. 70 Tahun 2019 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Gubernur Aceh Nomor 5 Tahun 2015 Tentang Tarif Angkutan Penyeberangan bagi Penumpang Kelas Ekonomi, Kendaraan, Alat Berat/Besar dan Barang/Hewan Antar Kabupaten/ Kota dalam Provinsi Aceh. Pada aturan ini ditetapkan sebagaimana dipahami dalam gambar berikut:

Gambar 3.2: Besaran Tarif Penyeberangan via Ulee Lheue-Balohan Menurut Pergub No. 70/2019

LAMPIRAN I
PERATURAN GUBERNUR ACEH
NOMOR 70 TAHUN 2019
TENTANG PERUBAHAN KEDUA ATAS PERATURAN GUBERNUR
ACEH NOMOR 5 TAHUN 2015 TENTANG TARIF ANGKUTAN
PENYEBERANGAN UNTUK PENUMPANG KELAS EKONOMI,
KENDARAAN, ALAT BERAT/BESAR DAN BARANG/HEWAN
ANTAR KABUPATEN/KOTA DALAM PROVINSI ACEH.-----

TARIF PENYEBERANGAN ULEE LHEUE-BALOHAN ATAU BALOHAN-ULEE LHEUE,
SEJAUH 18 (DELAPAN BELAS) MIL

NO	JENIS MUATAN	TARIF DASAR (Rp)	ASURANSI (Rp)	JUMLAH (Rp)
1	2	3	4	5
A.	Penumpang : (Per Orang)			
1.	Kelas Ekonomi :			
	- Dewasa	26.800	2000	28.800
	- Anak-anak	15.400	800	16.200
B.	Kendaraan : (Per Unit)			
1.	Golongan I	13.700	--	13.700
2.	Golongan II	34.600	--	34.600
3.	Golongan III	118.600	--	118.600
4.	Golongan IV	238.900	--	238.900
5.	Golongan V	347.600	--	347.600
6.	Golongan VI	444.800	--	444.800
7.	Golongan VII	708.500	--	708.500
8.	Golongan VIII	920.500	--	920.500
9.	Golongan IX	1.380.800	--	1.380.800
C.	Barang/Hewan : Per Ton/M ³ /Ekor	17.000	--	17.000


 Plt. GUBERNUR ACEH
 NOVA IRIANSYAH

Sumber: Pergub Aceh No. 70 Tahun 2019

Pada tahun 2022, telah dilakukan penyesuaian taris penyeberangan, yang ditetapkan melalui Keputusan Gubernur Aceh Nomor 552/1561/2022 Tentang Penyesuaian Tarif Angkutan Lintas Komersial Penumpang Kelas Ekonomi, Kendaraan dan Alat Berat/Besar Lintas Antar Kabupaten/Kota dalam Wilayah Aceh. Harga tiket di dalam Pergub Aceh Nomor 70 Tahun 2019 lebih rendah dibandingkan dengan Keputusan Gubernur Aceh Nomor 552/1561/2022. Hal ini maknanya terjadi peningkatan aturan tarif dalam Keputusan Gubernur Aceh Nomor 552/1561/2022, yang rinciannya seperti di dalam gambar berikut ini:

Gambar 3.3: Besaran Tarif Penyeberangan via Ulee Lheue-Balohan Menurut Keputusan Gubernur Aceh Nomor 552/1561/2022

Tarif Tiket Baru :

- **VIP :**
 Dewasa : Rp. 120.000
 Anak - anak : Rp. 110.000
 (Usia : 4 s.d 10 tahun)
- **EXECUTIVE :**
 Dewasa : Rp. 95.000
 Anak - anak : Rp. 85.000
 (Usia : 4 s.d 10 tahun)
- **Tiket Khusus Warga Lokal
 Sabang, Anggota TNI & Polri
 Rp. 75.000**
- **Infant : Rp. 15.000 (Usia 0 s.d 3 tahun)**
- **Tarif tiket sudah termasuk Asuransi**



Pembelian tiket oleh pihak penumpang dapat dilakukan melalui dua cara yaitu bisa secara online maupun langsung. Pembelian tiket secara online di sini dibeli melalui aplikasi via online dengan melampirkan KTP penumpang untuk pembayaran melalui via bank. Di saat mau berangkat, maka penumpang yang membeli tiket secara online tersebut harus melapor kembali ke pelabuhan. Di dalam proses kedua adalah tiket dapat dibeli langsung oleh penumpang di loket pembelian tiket di Pelabuhan Ulee Lheue dan menyerahkan KTP penumpang untuk pembayaran langsung di loket pembelian.²²

Penjelasan di atas juga memberikan informasi menyangkut tidak adanya informasi yang memberikan penjelasan kepada penumpang mengenai besaran jumlah tarif dasar tiket dengan jumlah iuran wajib. Artinya, penumpang hanya mengetahui bahwa pembayaran yang dilakukan melalui loket pembelian atau via online adalah pembayaran harga tiket.²³ Hal ini karena pihak pelabuhan atau perusahaan pelayaran tidak lagi menjelaskan

²²Diperoleh melalui Data Profil Kapal di Pelabuhan Ulee Lheue, Banda Aceh, 3 Mei 2023.

²³Wawancara dengan Jumsari, Petugas Syahbandar, Petugas Keselamatan Pelayaran, atau Marine Inspector, 3 Mei 2023.

besaran tarif dasar pelayaran dan biaya iuran wajib asuransi, karena dalam biaya tiket itu sudah termasuk kedua jenis tarif tersebut.

C. Analisis

Sistem jaminan keselamatan di dalam konteks hukum muamalah terkait erat dengan konsep akad *kafālah*, yaitu penjaminan.²⁴ Dalam konteks sistem asuransi yang berhubungan dengan jaminan pertanggungjawaban kecelakaan diri, *kafālah* ialah sebuah bentuk pejaminan dalam bentuk wujud badan, yaitu *kafālah* jiwa, disebut juga dengan istilah penjaminan jiwa, yang intinya adalah *kafālah* ini sebagai satu komitmen untuk menghadirkan pihak yang dikenai *kafālah* (*makful*) ke penerima *makful* karena diperlukan.²⁵ Dari aspek ini, sistem penjaminan penumpang kapal ekspres via Pelabuhan Ulee Lheue-Sabang juga sangat terkait dengan ketentuan akad *kafālah*, karena di dalamnya juga memunculkan aspek jaminan perlindungan jiwa atau badan bagi para penumpang sekiranya sewaktu-waktu ada insiden kapal rusak dan kecelakaan.

Dilihat dari perspektif *kafālah*, sistem penjaminan keselamatan penumpang kapal ekspres via Ulee Lheue-Sabang dapat dilihat dari dua aspek sesuai dengan bentuk-bentuk sistem penjaminan yang diberikan oleh perusahaan pelayaran, baik dari aspek sistem jaminan keselamatan berbentuk fasilitas kapal yang disediakan oleh perusahaan maupun di dalam aspek sistem jaminan keselamatan pada bentuk asuransi.

Bentuk pertama menunjukkan bahwa upaya yang dilaksanakan oleh pihak perusahaan pelayaran atas kelengkapan fasilitas kapal sudah sesuai dengan akad *kafālah*. Hal tersebut dapat dilihat dari upaya perusahaan kapal saat memenuhi ketentuan dalam undang-undang pelayaran, baik konstruksi kapal, fasilitas kapal dan lainnya. Upaya tersebut juga tampak di dalam tugas yang dipikul oleh

²⁴Sutan Remy Sjahdeini, *Perbankan Syariah: Produk-Produk & Aspek-Aspek Hukumnya*, (Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2018), hlm. 378.

²⁵Muhammad Al-Zuhaili, *Al-Mu'tamad fī Fiqh Al-Syāfi'ī*, (Terj: Muhtadi), Jilid 3, (Jakarta: Gema Insani, 2018), hlm. 372.

marine inspector dalam mengecek konstruksi kapal maupun terkait layak laut dan layak layar ialah bagian upaya perusahaan pelayaran dalam menjamin keselamatan para penumpang.

Analisis bentuk kedua terkait langsung dengan konsep asuransi. Dalam hal ini, konsep asuransi yang dimaksud adalah asuransi jiwa yang diberikan di dalam rangka jaminan pertanggung jawaban kecelakaan diri. Sistem jaminan pertanggung jawaban kecelakaan diri yang diberi perusahaan pelayaran cenderung belum sesuai dengan akad *kafālah*. Hal ini dapat dilihat dari dua aspek, yaitu:

1. Dari aspek akad yang digunakan antara perusahaan pelayaran dengan para penumpang tidak jelas. Artinya, perusahaan tidak menyebutkan spesifikasi akad apa yang digunakan dalam menarik dana asuransi melalui iuran wajib kepada para penumpang. Perjanjian pembelian tiket dengan membayar dua jenis tarif antara tarif dasar dengan tarif iuran wajib asuransi tidak tampak hanya menggunakan akad jual beli. Sementara itu untuk tarif asuransi justru tidak menggunakan akad *tabarru'* maupun akad *kafālah*. Karena itu, aspek penggunaan akad masih belum jelas dalam praktik jaminan keselamatan di pelayaran via Ulee Lheue-Sabang.
2. Dari aspek pelaksanaan penjaminan dalam bentuk asuransi, juga ditemukan ketidakjelasan dan eksploitasi informasi, hal ini termasuk ke dalam bentuk unsur *gharar*. Esensi *gharar* adalah setiap transaksi yang memiliki potensi merugikan salah satu pihak karena mengandung unsur ketidakjelasan atau manipulasi, eksploitasi informasi serta tidak adanya kepastian pelaksanaan akad. Unsur *gharar* ini dimungkinkan terjadi dalam empat hal, yaitu *gharar* di dalam kualitas, *gharar* dalam kuantitas, *gharar* dalam harga, dan *gharar* di dalam waktu penyerahan.²⁶ Dalam konteks asuransi jaminan keselamatan penumpang, unsur *gharar* ditemukan pada aspek harga tiket dan pada waktu penyerahan. Di sini, pihak perusahaan

²⁶Ahmad Ifham Sholihin, *Buku Pintar Ekonomi Syariah: Rujukan Utama bagi Akademisi, Pengajar, Praktisi*, (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2010), hlm. 102 dan 830.

tidak menjelaskan secara detail atas harga tarif dasar dan iuran wajib yang menjadi asuransi.

Asuransi jiwa dalam perspektif akad *kafālah* ini masuk ke dalam termasuk ke dalam *ta'mīn 'alā al ḥayāh*, atau asuransi jiwa. Para ulama kontemporer telah memberikan beberapa komentar tentang asuransi jaminan keselamatan jiwa, serta syarat-syarat yang harus diperhatikan, di antara ulama yang dimaksud ialah Abdul Rahman Isa, Guru Besar Universitas Al-Azhar, perjanjian asuransi sama dengan perjanjian *al-ji'ālah* (memberi janji upah), di samping itu praktek antara nasabah dengan pihak perusahaan asuransi saling mengikat atas dasar saling meridai.²⁷ Di sisi lain, Abdul Wahhab Khallaf, Guru Besar Hukum Islam di Universitas Kairo, Mustafa Ahmad az-Zarqa, Guru Besar pada Universitas Syiria, dan Muhammad Al-Zuhaili juga membolehkan praktek asuransi keselamatan jiwa dengan syarat dan ketentuan yang ketat. Hanya saja, ada syarat-syarat yang harus dipenuhi, yaitu dengan memenuhi beberapa prinsip:

1. Prinsip tentang kejelasan akad. Dalam praktik muamalah, kejelasan akad merupakan prinsip karena akan menentukan sahnya atau tidaknya secara syari'ah. Demikian halnya pada asuransi keselamatan jiwa, akad di antara perusahaan dengan peserta/penumpang kapal idealnya menggunakan akad *takaful* dan juga akad *tabarru'*. Dalam hal ini, akad *takaful* dalam muamalah (asuransi) dimaksudkan untuk saling memikul risiko antara sesama anggota sehingga antara satu orang dengan yang lainnya saling menanggung risiko. Saling menanggung risiko ini didasarkan atas asas tolong menolong melalui cara mereka mengeluarkan dana *tabarru'* ataupun dana ibadah, sumbangan, derma yang ditujukan untuk menanggung risiko.
2. Prinsip menghilangkan unsur *gharar*. *Gharar* ialah adalah apa-apa yang akibatnya tersembunyi dalam pandangan kita dan akibat yang paling kita takuti. Sekiranya tidak lengkapnya rukun dari akad jual beli ataupun akad

²⁷Muhammad Syakir Sula, *Asuransi Syariah...*, hlm. 26.

pertukaran harta benda di dalam hal ini adalah cacat secara hukum. *Gharar* terjadi dalam asuransi karena kedua belah pihak saling tidak mengetahui kapan musibah akan menimpa. Untuk itu, *gharar* dapat disiasati dengan dua cara, yaitu konsep syariah mengharuskan perjanjian asuransi menggunakan akad *takaful* atau tolong menolong dan saling menjamin. Kemudian dalam konsep *takaful*, setiap pembayaran premi sejak awal akan dibagi dua, masuk dalam rekening pemegang polis dan satu lagi dimasukkan pada rekening khusus peserta yang harus diniatkan sebagai dana *tabarru'*, dengan kata lain dana klaim dalam konsep *takaful* diambil dari dana *tabarru'* yang adalah kumpulan dana sedekah.

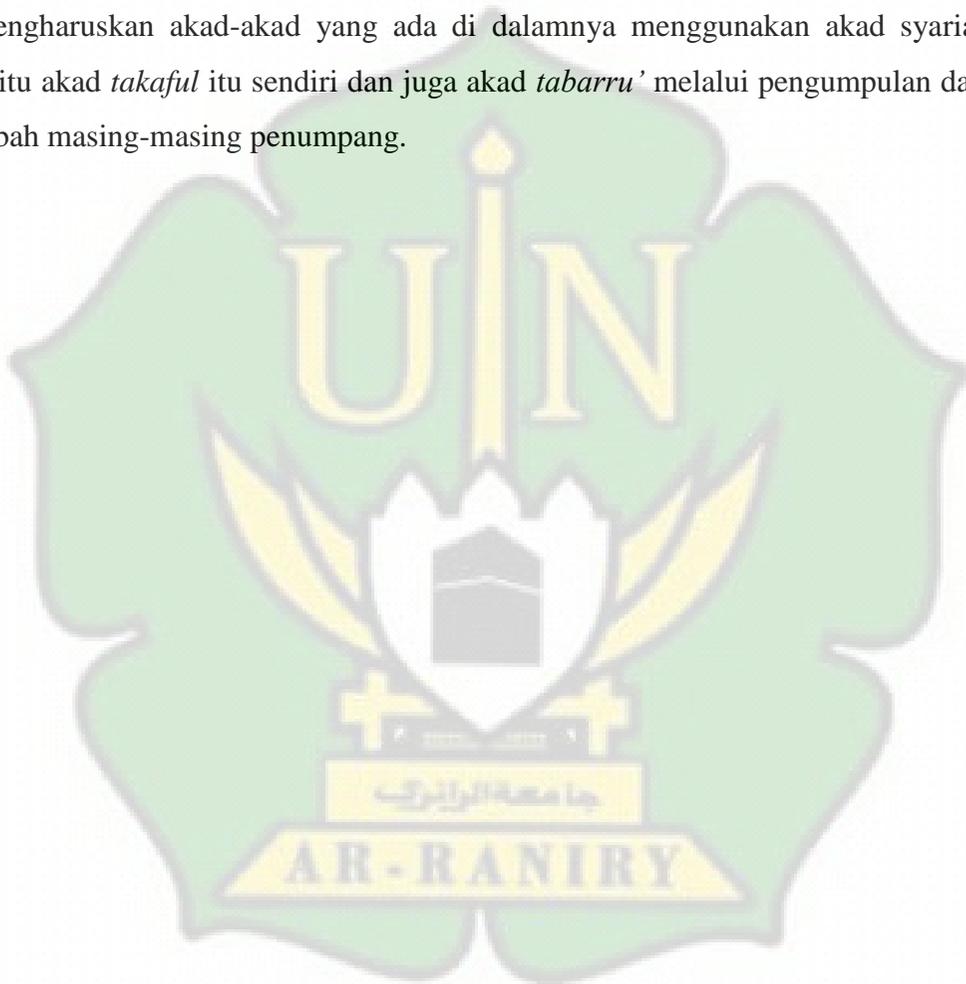
3. Prinsip menghilangkan unsur *maisir*. *Maisir* bermakna memperoleh sesuatu dengan sangat mudah tanpa kerja keras, ataupun mendapatkan keuntungan tanpa bekerja, atau suatu transaksi yang dilaksanakan oleh dua belah pihak untuk kepemilikan suatu benda atau jasa yang menguntungkan satu pihak dan merugikan pihak lain.²⁸ Dalam hal ini, pihak perusahaan pelayaran dan penumpang mewanti-wanti apakah dana asuransi itu diterimanya pasca ada insiden, atau sebaliknya dana tersebut secara keseluruhan menjadi hak dari perusahaan.
4. Prinsip menghilangkan unsur *riba*. Di dalam usaha asuransi konvensional, unsur *riba* tercermin pada ketika perusahaan asuransi melakukan usaha dan investasi, yang mana meminjamkan dana premi yang terkumpul atas dasar bunga. Pada konsep *takaful*, maka premi yang terkumpul diinvestasikan di dalam prinsip bagi hasil terutama *mudārabah* dan *musyarakah*.²⁹

Berdasarkan uraian di atas dapat dipahami bahwa ulama memandang semua unsur yang dapat mengharamkan praktek asuransi harus dihilangkan

²⁸Rafiq al-Mishri, *al-Maisir wal Qimar*, dimuat dalam buku Muhammad Syakir Sula, *Asuransi Syari'ah...*, hlm. 48.

²⁹Wirduyaningsih, *Bank dan Asuransi...*, hlm. 208.

sama sekali. Sistem jaminan keselamatan pada pelayaran kapal via Ulee Lheue-Sabang harus menggunakan sistem asuransi syariah. Namun begitu, perusahaan pelayaran yang dalam hal ini adalah PT. SIM melakukan perjanjian asuransi (MoU) dengan satu perusahaan asuransi yang basis operasionalnya adalah konvensional, sehingga hal ini tidak sejalan dengan akad *takaful* yang mengharuskan akad-akad yang ada di dalamnya menggunakan akad syariah, yaitu akad *takaful* itu sendiri dan juga akad *tabarru'* melalui pengumpulan dana hibah masing-masing penumpang.



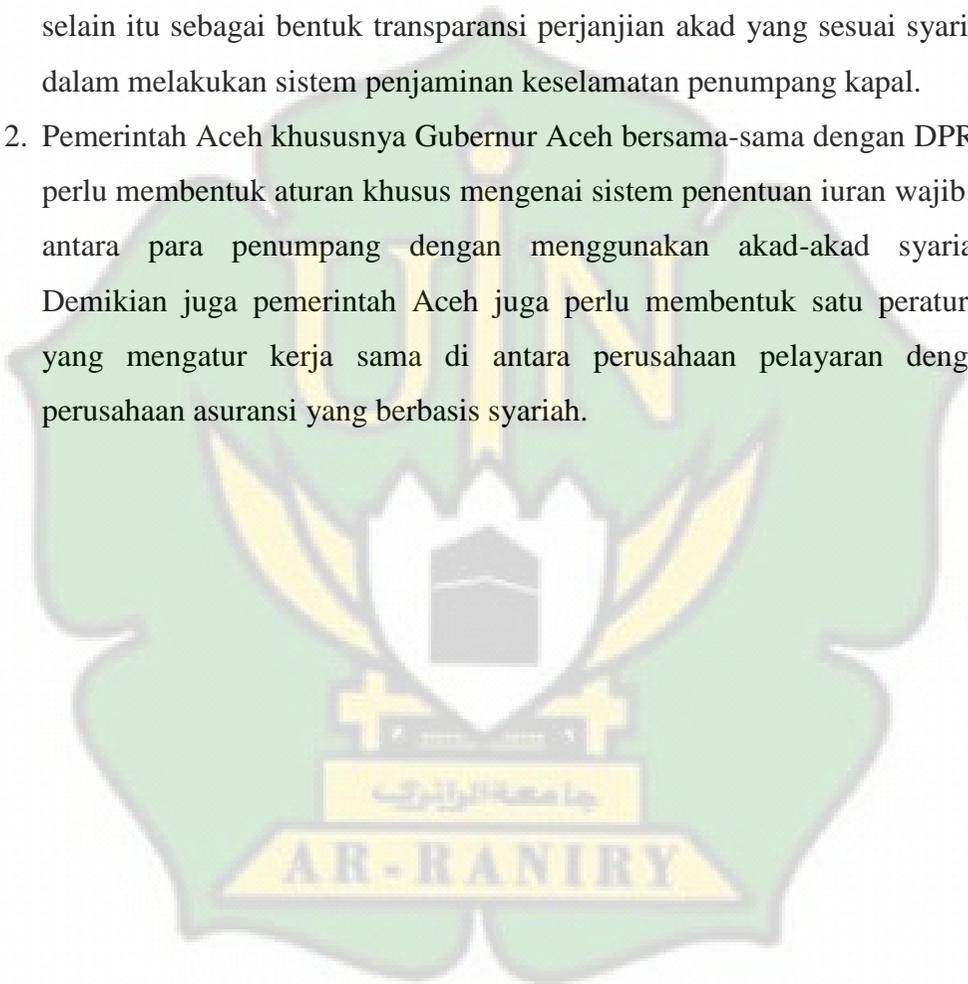
BAB EMPAT PENUTUP

A. Kesimpulan

1. Implementasi sistem jaminan keselamatan para penumpang pelayaran kapal Ekspres via Ulee Lheue-Sabang diaplikasikan dalam dua bentuk. *Pertama*, jaminan keselamatan penumpang dalam bentuk kelengkapan fasilitas kapal yang harus memenuhi dua aspek, yaitu layak laut dan layak layar. Fasilitas yang dimaksud seperti kelengkapan *life jacket, life bouys, life raft, lifeboat*, konstruksi mesin kapal, pengawakan yang cukup, dan lainnya. *Kedua*, dari aspek jaminan keselamatan penumpang dalam bentuk asuransi. Pihak kapal memiliki dua kategori yang diasuransikan, yaitu asuransi kapal yang harus dipenuhi oleh pihak PT. Pelayaran Sakti Inti Makmur dengan perusahaan asuransi, dan asuransi dalam bentuk iuran wajib yang dibayar penumpang bersamaan dengan pembayaran tiket. Iuran wajib ini berfungsi sebagai satu jaminan pertanggung jawaban kecelakaan diri.
2. Dilihat dari perspektif akad *kafālah*, sistem penjaminan keselamatan para penumpang kapal ekspres via Ulee Lheue-Balohan Sabang bisa dilihat dari dua aspek. *Pertama*, upaya yang dilakukan oleh pihak perusahaan pelayaran atas kelengkapan fasilitas kapal sudah sesuai dengan akad *kafālah*. *Kedua*, sistem jaminan pertanggung jawaban kecelakaan diri yang diberi oleh perusahaan pelayaran melalui mekanisme asuransi belum sesuai dengan akad *kafālah*, karena dari aspek akad yang digunakan antara perusahaan pelayaran dengan para penumpang tidak jelas. Perusahaan tidak menyatakan spesifikasi akad apa yang digunakan, apakah termasuk akad *kafālah* dan akad *tabarru'* atau bukan. Selain itu, pelaksanaan penjaminan bentuk asuransi juga ditemukan ketidakjelasan dan eksploitasi informasi, hal ini termasuk ke dalam bentuk unsur *gharar*.

B. Saran

1. Perusahaan pelayaran dan pihak pelabuhan perlu melaksanakan reformulasi tiket kapal dengan menyebutkan spesifikasi tarif harga dasar dan tarif iuran wajib asuransi. Hal ini untuk mempertegas kejelasan akad, selain itu sebagai bentuk transparansi perjanjian akad yang sesuai syariah dalam melakukan sistem penjaminan keselamatan penumpang kapal.
2. Pemerintah Aceh khususnya Gubernur Aceh bersama-sama dengan DPRA perlu membentuk aturan khusus mengenai sistem penentuan iuran wajib di antara para penumpang dengan menggunakan akad-akad syariah. Demikian juga pemerintah Aceh juga perlu membentuk satu peraturan yang mengatur kerja sama di antara perusahaan pelayaran dengan perusahaan asuransi yang berbasis syariah.





DAFTAR PUSTAKA

- A.W. Munawwir, dan Muh. Fairuz, *Kamus Al-Munawwir*, Surabaya: Pustaka Progressif, 2007.
- Abd Al-Wahhāb Khallāf, *‘Ilm Uṣūl Al-Fiqh*, Terj: Moh. Zuhri, dan A. Qorib, Semarang: Dina Utama, 2014.
- Abdul Latif Mahmud Alu Mahmud, *Al-Ta’min Ijtima’i fi Dhau’ Al-Syariah Al-Islamiyah*, Beirut: Dar Al-Nafa’is, 1994.
- Abdul Rahman Ghazaly, Ghufron Ihsan, dan Sapiudin Shidiq, *Fiqh Muamalat*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2015.
- Abdurrahman Al-Juzairī, *Al-Fiqh alā Al-Mazāhib Arba’ah*, Terj: Arif Munandar, Jakarta: Pustaka Al-Kautsar, 2017.
- Alī bin Muḥammad Sayyid Syarīf al-Jurjānī, *Mujjam al-Ta’rīfāt*, Kairo: Dār al-Faḍīlah, t.t.
- Andri Soemitra, *Hukum Ekonomi Syariah dan Fiqh Muamalah di Lembaga Keuangan dan Bisnis Kontemporer*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2019.
- Beni Ahmad Saebani, *Metode Penelitian*, Bandung: Pustaka Setia, 2009.
- Betti Anggraini dkk, *Akad Tabarru’ & Tjjarah dalam Tinjauah Fiqh Muamalah*, Bengkulu: Sinar Jaya Berseri, 2022.
- Citra Kunia Akbar dan Imam Hanafi, *Kebijakan Perijinan*, Malang: UP Press, 2012.
- Harnoli Rahman, dkk., “Penentuan Faktor Dominan Penyebab Kecelakaan Kapal di Tanjong Priuk”. *Jurnal Albacore*. Vol. I, No. 3, Oktober 2017.
- Hasanudin, “Kontroversi Hukum Asuransi: Studi tentang Argumentasi Mushthafa Ahmad Al-Zarqa dalam Pembolehan Asuransi”. *Jurnal Al-Manahij Jurnal Kajian Hukum Islam*. Vol. XII, No. 1, 2018.
- I Made Pasek Diantha, *Metodologi Penelitian Hukum Normatif dalam Justifikasi Teori Hukum*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2017.
- Ibn Manzūr, *Lisān Al-‘Arb*, Kuwait: Dār al-Nawādir, 2010.
- J. Milton Cowan (edt), *Arabic English Dictionary*, New York: Spoken Language Services, 1976.
- James Julianto Irawan, *Surat Berharga: Suatu Tinjauan Yuridis Praktis*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2016.

- Jejen Musfah, *Tips Menulis Karya Ilmiah: Makalah, Penelitian, Skripsi, Tesis, Disertasi*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2016.
- John M. Echols dan Hassan Shadily, *Kamus Indonesia Inggris*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 1992.
- Johny Malisan, “Analisis Tingkat Pelayanan Terminal Penumpang Pelabuhan Balik Papan”, *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*. Vol. 19, No. 2, (2017).
- Jonaedi Efendi, dan Johnny Ibrahim, *Metode Penelitian Hukum Normatif dan Empiris*, Jakarta: Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2018.
- Jonaedi Efendi, Ismu Gunadi Widodo dan Fifit Fitri Lutfianingsih, *Kamus Istilah Hukum Populer*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2016.
- Kurratul Akyun, “Efektivitas Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran terhadap Keselamatan Penumpang Transportasi Laut: Studi di PT ASDP Indonesia Ferry (Persero) Cabang Singkil”. *Skripsi*, Fakultas Hukum Universitas Sumatera Utara, (2019).
- M. Cholil Nafis, *Teori Hukum Ekonomi Syariah*, Jakarta: Universitas Indonesia, 2011.
- Mardani, *Fiqh Ekonomi Syariah Fiqh Muamalah*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group 2019.
- Mardani, *Hukum Islam dan Hukum Positif Indonesia*, Depok: Rajawali Pers, 2018.
- Mardani, *Hukum Kontrak Keuangan Syariah dari Teori ke Aplikasi*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2015.
- Maulana Hasanuddin, Jaih Mubarak, *Perkembangan Akad Musyarakah*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2012.
- Moh. Asra, “Implementasi Aplikasi Al-Kafalah di Lembaga Keuangan Syari’ah di Indonesia” *Jurnal Ekonomi dan Hukum Islam*, Vol. 4, No. 2, Edisi Oktober 2020.
- Muhamad, *Bisnis Syariah Transaksi, dan Pola Pengikatannya*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2018.
- Muhammad Al-Zuhailī, *Al-Mu’tamad fī Fiqh Al-Syāfi’ī*, Terj: Muhtadi, Jakarta: Gema Insani, 2018.
- Muhammad Al-Zuhaili, *Hukm Al-Ta’min ‘ala Al-Duyun Al-Masykuk fiha Al-Ta’min Al-Ta’awuni*, Uni Emirat Arab: Jami’ah Al-Syariqah, 2004.
- Muhammad Maulana, *Sistem Penjaminan Pembiayaan pada Perbankan Syariah: Implementasi Sistem Jaminan pada Sektor Usaha*, Banda Aceh: Ar-Raniry Press, 2020.

- Muhammad Syafi'i Antonio, *Bank Syariah dari Teori ke Praktik*, Jakarta: Gema Insani Press, 2007.
- Muhammad Syakir Sula, *Asuransi Syariah: Life, General: Konsep Sistem Operasionalnya*, Jakarta: Gema Insani Press, 2016.
- Muṣṭafā Aḥmad Al-Zarqā, *Madkhal Al-Fiqhī Al-‘Ām*, Damaskus: Dār Al-Qalam, 2004.
- Novela Pattipawaej, Merry Tjoanda, Agustina Balik, “Tanggung Jawab Pengangkut terkait Ketersediaan Fasilitas Penumpang di Atas Kapal”, *Jurnal: TATOHI: Jurnal Ilmu Hukum*, Vol. 2, No. 2, (2022).
- Nur Paikah, “Perlindungan Hukum terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut Berda sarkan UU Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran di Indonesia”, *Jurnal Al-Adaalah*, Vol. 3, No. 2, (2018).
- Nur Paikah, *Perlindungan Hukum Terhadap Keselamatan Penumpang Kapal Laut Ber-dasarkan Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran di Indonesia*. *Jurnal Al-Adaalah*, Vol 3 No 2, Juli 2018.
- Peter Mahmud Marzuki, *Penelitian Hukum*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2017.
- Rāghib Al-Aṣṫahānī, *Mufradāt Al-Fāz Alquran* Taḥqīq: Ṣafwān Adnān Dāwūdī, Syria: Dār al-Qalam, 2009.
- Ridwan Nurdin, *Akad-Akad Fiqh pada Perbankan Syariah Indonesia: Sejarah, Konsepsi, dan Perkembangannya*, Banda Aceh: Yayasan PeNA, 2014.
- Sayyid Sābiq, *Fiqh Al-Sunnah*, Terj: Abu Aulia, dan Abu Syauqina, Jakarta: Republika, 2018.
- Sri Sudiarti, *Fiqh Muamalah Kontemporer*, Medan: UIN-SU Pres, 2018.
- Sugiyono, *Memahami Penelitian Kualitatif*, Jakarta: Alfabeta, 2013.
- Sutan Remy Sjahdeini, *Ajaran Pidana Tindak Pidana Korporasi & Seluk Beluknya*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2017.
- Sutan Remy Sjahdeini, *Perbankan Syariah: Produk-Produk & Aspek-Aspek Hukumnya*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2018.
- Tim Redaksi, *Kamus Bahasa Indonesia*, Jakarta: Pusat Bahasa, 2008.
- Tim Redaksi, *Tesaurus Bahasa Indonesia*, Jakarta: Pusat Bahasa, 2008.
- Wahbah Al-Zuḥailī, *Al-Fiqh Al-Islāmī wa Adillatuh*, Terj: Abdul Hayyie Al-Kattani dkk, Jakarta: Gema Insani Press, 2011.
- Wahbah Al-Zuḥailī, *Al-Fiqh Al-Syāfi’ī Al-Muyassar*, Terj: Muhammad Afifi dan Abdul Hafiz, Jakarta: Almahira, 2017.

- Waldi Nopriansyah, *Hukum Bisnis di Indonesia: Dilengkapi dengan Hukum Bisnis dalam Perspektif Syariah*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2019.
- Weni Krismawati, Robiatul Auliyah, dan Yuni Rimawati, “Kajian Kafalah pada Koperasi Jasa Keuangan Syariah As-Sakinah di Kamal Bangkalan”. *Jurnal: InFestasi*. Vol. 9, No. 2, Edisi Desember, 2013.
- Wizārah Al-Awqāf, *Mawsū'ah Al-Fiqhiyyah*, Kuwait: Wizārah Al-Auqāf wa Al-Syu'un, 1995.
- Yasardin, *Asas Kebebasan Berkontrak Syariah*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2018.
- Yūsuf Al-Qaradāwī, *Siyāsah Al-Syar'iyah*, Terj: Fuad Syaifudin Nur, Jakarta: Pustaka al-Kautsar, 2019.
- Yusuf Al-Qaradhawi, *Al-Halal wa Al-Haram fi Al-Islam*, Terj: M. Tatam Wijaya, Jakarta: Qalam, 2018.
- Zaizil Ihza Mahendra, “Sistem Defensif terhadap Keberadaan Penumpang Illegal untuk Keselamatan Pelayaran dalam Perspektif UU Nomor 17 Tahun 2008 dan Sadd Al-Zari'ah: Suatu Penelitian pada Pelayaran Banda Aceh-Sabang”. *Skripsi*, Fakultas Syari'ah dan Hukum Program Studi Hukum Ekonomi Syariah UIN Ar-Raniry Banda Aceh (2002).
- Sudirman, Sri Waryanti, dan Seno, *Sejarah Pelabuhan Ulee Lheue*, Banda Aceh: Balai Pelestarian Sejarah dan Nilai Tradisional, 2007.
- A.Hasjmy, *Semangat Merdeka: 70 Tahun Menempuh Jalan Pergolakan pada Perjuangan Kemerdekaan*, Jakarta: Bulan Bintang, 1985.
- Muhammad Syakir Sula, *Asuransi Syari'ah Life & General: Konsep Sistem Operasional*, Jakarta: Gema Insani Press, 2004.
- Abdul Manan, *Hukum Ekonomi Syariah*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2012.
- Sutan Remy Sjahdeini, *Perbankan Syariah: Produk-Produk & Aspek-Aspek Hukumnya*, Jakarta: Kencana Prenada Media Group, 2018.
- Muhammad Al-Zuhailī, *Al-Mu'tamad fi Fiqh Al-Syāfi'ī*, Terj: Muhtadi, Jakarta: Gema Insani, 2018.
- Ahmad Ifham Sholihin, *Buku Pintar Ekonomi Syariah: Rujukan Utama bagi Akademisi, Pengajar, Praktisi Keuangan Syariah maupun Konvensional*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2010.

Dokumentasi Foto Wawancara



Wawancara dengan Bpk. Jumsari, *marine inspektor*, Kantor Syahbandar di Pelabuhan Balohan



Wawancara dengan Bpk. Hermansyah (kiri), Kepala Kerja, Aris (tengah), Bpk. Jumsari (kanan), *marine inspektor*.



Ibu Nisa Uzzakiah (kiri), Mualem 1/Wakil Kapten, Aris (dua dari kiri), Bpk. Mulyadi (dua dari kanan), Abk, dan Fitriadi (kanan), Bpk. Mualem 2/Wakil Kapten.



LAMPIRAN UU. NOMOR 17 TAHUN 2008 TENTANG PELAYARAN



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 17 TAHUN 2008

TENTANG

PELAYARAN

REPUBLIK INDONESIA 2008



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 17 TAHUN 2008
TENTANG
P E L A Y A R A N

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa Negara Kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan sangat luas dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan dengan undang-undang;
 - b. bahwa dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, dan memperkuat kedaulatan negara;
 - c. bahwa pelayaran yang terdiri atas angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan dan keamanan pelayaran, dan perlindungan lingkungan maritim, merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang harus dikembangkan potensi dan peranannya untuk mewujudkan sistem transportasi yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis;
 - d. bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan pelayaran yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, otonomi daerah, dan akuntabilitas penyelenggara negara, dengan tetap mengutamakan keselamatan dan keamanan pelayaran demi kepentingan nasional;
 - e. bahwa Undang-Undang Nomor 21 Tahun 1992 tentang Pelayaran sudah tidak sesuai lagi dengan kebutuhan penyelenggaraan pelayaran saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru;

f. bahwa ...



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 26 -

Pasal 37

Ketentuan lebih lanjut mengenai jenis, struktur, dan golongan tarif angkutan dan usaha jasa terkait diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Bagian Kesembilan
Kewajiban dan Tanggung Jawab Pengangkut

Paragraf 1
Wajib Angkut

Pasal 38

- (1) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengangkut penumpang dan/atau barang terutama angkutan pos yang disepakati dalam perjanjian pengangkutan.
- (2) Perjanjian pengangkutan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dibuktikan dengan karcis penumpang dan dokumen muatan.
- (3) Dalam keadaan tertentu Pemerintah memobilisasi armada niaga nasional.

Pasal 39

Ketentuan lebih lanjut mengenai wajib angkut diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Paragraf 2
Tanggung Jawab Pengangkut

Pasal 40

- (1) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya.
- (2) Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap muatan kapal sesuai dengan jenis dan jumlah yang dinyatakan dalam dokumen muatan dan/atau perjanjian atau kontrak pengangkutan yang telah disepakati.

Pasal 41 . . .



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 27 -

Pasal 41

- (1) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa:
 - a. kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
 - b. musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;
 - c. keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau
 - d. kerugian pihak ketiga.
- (2) Jika dapat membuktikan bahwa kerugian sebagaimana dimaksud pada ayat (1) huruf b, huruf c, dan huruf d bukan disebabkan oleh kesalahannya, perusahaan angkutan di perairan dapat dibebaskan sebagian atau seluruh tanggung jawabnya.
- (3) Perusahaan angkutan di perairan wajib mengasuransikan tanggung jawabnya sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dan melaksanakan asuransi perlindungan dasar penumpang umum sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 42

- (1) Perusahaan angkutan di perairan wajib memberikan fasilitas khusus dan kemudahan bagi penyandang cacat, wanita hamil, anak di bawah usia 5 (lima) tahun, orang sakit, dan orang lanjut usia.
- (2) Pemberian fasilitas khusus dan kemudahan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) tidak dipungut biaya tambahan.

Pasal 43

Ketentuan lebih lanjut mengenai tanggung jawab pengangkut diatur dengan Peraturan Pemerintah.

Paragraf 3

Pengangkutan Barang Khusus dan Barang Berbahaya

Pasal 44

Pengangkutan barang khusus dan barang berbahaya wajib dilaksanakan sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan.

Pasal 45 . . .



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

- 132 -

Agar setiap orang mengetahuinya, memerintahkan pengundangan Undang-Undang ini dengan penempatannya dalam Lembaran Negara Republik Indonesia.

Disahkan di Jakarta
pada tanggal 7 Mei 2008

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

ttd

DR. H. SUSILO BAMBANG YUDHOYONO

Diundarigkan di Jakarta
pada tanggal 7 Mei 2008

MENTERI HUKUM DAN HAK ASASI MANUSIA
REPUBLIK INDONESIA,

ttd

ANDI MATTALATTA

LEMBARAN NEGARA REPUBLIK INDONESIA TAHUN 2008 NOMOR 64

Salinan sesuai dengan aslinya
SEKRETARIAT NEGARA RI
Deputi Menteri Sekretaris Negara
Bidang Perundar.g-undangan,



Muhammad Sapta Murti



**KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH
FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM**

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

**SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM
UIN AR-RANIRY BANDA ACEH
Nomor: 1341/Un.08/FSH/PP.00.9/3/2022**

T E N T A N G

PENETAPAN PEMBIMBING SKRIPSI MAHASISWA

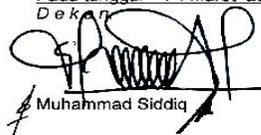
- Menimbang** : a. Bahwa untuk kelancaran bimbingan KKU Skripsi pada Fakultas Syari'ah dan Hukum, maka dipandang perlu menunjukkan pembimbing KKU Skripsi tersebut;
b. Bahwa yang namanya dalam Surat Keputusan ini dipandang mampu dan cakap serta memenuhi syarat untuk diangkat dalam jabatan sebagai pembimbing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

MEMUTUSKAN

- Menetapkan** :
- Pertama** : Menunjuk Saudara (i) :
a. Syuhada, S.Ag., M.Ag. Sebagai Pembimbing I
b. Azmil Umur, M.A. Sebagai Pembimbing II
untuk membimbing KKU Skripsi Mahasiswa (i) :
- Nama** : Aris Fadhilah
NIM : 160102038
Prodi : HES
Judul : Sistem Penjaminan Keselamatan Penumpang Pada Pelayaran dengan Kapal Ekspres Via Ulee Lheue-Sabang dalam Perspektif Akad *Kafalah*
- 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 2022;
- Keempat** : Surat Keputusan ini mulai berlaku sejak tanggal ditetapkan dengan ketentuan bahwa segala sesuatu akan diubah dan diperbaiki kembali sebagaimana mestinya apabila ternyata terdapat kekeliruan dalam keputusan ini.

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

Ditetapkan di : Banda Aceh
Pada tanggal : 4 Maret 2022

Dekan

Muhammad Siddiq

Tembusan :

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

7/31/23, 12:14 PM

Document



**KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM**

Jl. Syekh Abdur Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh
Telepon : 0651- 7557321, Email : uin@ar-raniry.ac.id

Nomor : 2965/Un.08/FSH.I/PP.00.9/07/2023
Lamp : -
Hal : **Penelitian Ilmiah Mahasiswa**

Kepada Yth,
KANTOR KESYAHBANDARAN DAN OTORITAS PELABUHAN KELAS IV SABANG
Assalamu'alaikum Wr.Wb.
Pimpinan Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry dengan ini menerangkan bahwa:

Nama/NIM : **Aris Fadhilah / 160102038**
Semester/Jurusan : / Hukum Ekonomi Syari'ah (Muamalah)
Alamat sekarang : Perikanan, Sabang

Saudara yang tersebut namanya diatas benar mahasiswa Fakultas Syari'ah dan Hukum bermaksud melakukan penelitian ilmiah di lembaga yang Bapak/Ibu pimpin dalam rangka penulisan Skripsi dengan judul **Implementasi Sistem Jaminan Keselamatan Penumpang Pada Pelayaran Dengan Kapal Ekspres Via Ulee Lheue-Sabang Dalam Perspektif Menurut Akad Kafalah**

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

Banda Aceh, 31 Juli 2023
an. Dekan
Wakil Dekan Bidang Akademik dan Kelembagaan,



Berlaku sampai : 31 Agustus 2023

Hasnul Arifin Melayu, M.A.