

**PERTANGGUNGJAWABAN RISIKO TERHADAP
KERUGIAN PENUMPANG ANGKUTAN UMUM AKIBAT
PELANGGARAN STANDAR PELAYANAN MENURUT
KONSEP *IJ RAH BI AL-'AMAL*
(Penelitian Pada Angkutan Mikrolet/*Labi-Labi* Darussalam)**

SKRIPSI



Diajukan Oleh:

AFTAHUL JANNAH

Mahasiswi Fakultas Syari'ah dan Ekonomi Islam

Prodi Hukum Ekonomi Syari'ah

NIM: 121309922

**FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI (UIN) AR-RANIRY
DARUSSALAM, BANDA ACEH
2018 M/1439 H**

**PERTANGGUNGJAWABAN RISIKO TERHADAP
KERUGIAN PENUMPANG ANGKUTAN UMUM AKIBAT
PELANGGARAN STANDAR PELAYANAN MENURUT
KONSEP AKAD *IJARÁH BI AL-'AMAL*
(Penelitian Pada Angkutan Mikrolet/*Labi-Labi* Darussalam)**

SKRIPSI

Diajukan Kepada Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry
Darussalam Banda Aceh Sebagai Salah Satu Beban Studi
Program Sarjana (SI) dalam Ilmu Hukum Ekonomi Syariah

Oleh:

AFTAHUL JANNAH


Mahasiswi Fakultas Syariah dan Hukum
Prodi Hukum Ekonomi Syariah
Nim: 121309922

Disetujui untuk Diuji/Dimunaqasyahkan Oleh:

Pembimbing I,


Dr. EMK Alidrr, S. Ag., M. Hum
NIP. 197406261994021003

Pembimbing II,


Mamfaluthy, S. HI., M.H
NIP.-

**PERTANGGUNGJAWABAN RISIKO TERHADAP
KERUGIAN PENUMPANG ANGKUTAN UMUM AKIBAT
PELANGGARAN STANDAR PELAYANAN MENURUT
KONSEP AKAD *IJĀRAH BI AL-'AMAL*
(Penelitian Pada Angkutan Mikrolet/*Labi-Labi* Darussalam)**

SKRIPSI

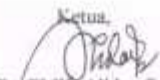
Telah Diuji oleh Panitia Ujian Munaqasyah Skripsi
Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry dan Dinyatakan Lulus
Serta Diterima Sebagai Salah Satu Beban Studi Program
Sarjana (SI) Dalam Ilmu Hukum Ekonomi Syariah

Pada Hari/Tanggal :

Kamis, 11 Januari 2018 M
23 Rabiul Akhir 1439 H

Darussalam-Banda Aceh
Panitia Ujian Munaqasyah Skripsi

Ketua,


Dr. EMK. Alidar, S. Ag., M.Hum
NIP: 197406281994021003

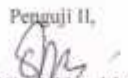
Sekretaris,


Muhammad Fauzi, SE., MM
NIP: 1960075122014111001

Penguji I,


Dra. Rukiah M. Ali, M.Ag
NIP: 195307171990032001

Penguji II,


Saifuddin Sa'dan, M.Ag
NIP: 197402022001121002

Mengetahui,
Dekan Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry
Darussalam, Banda Aceh



Dr. Khairuddin, S. Ag., M.Ag
NIP: 197406141997031001



KEMENTERIAN AGAMA
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY BANDA ACEH
FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM
Jl. Syekh Abdur Rauf Kopelma Darussalam Banda Aceh
Telp. / Fax. 0651-7557442 Email : fah@ar-raniry.ac.id

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Yang bertanda tangan di bawah ini

Nama : Aftahul Jannah
NIM : 121309922
Prodi : HES
Fakultas : Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry

Dengan ini menyatakan bahwa dalam penulisan skripsi ini, saya:

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

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

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya.

Banda Aceh, 08 Januari 2018
Yang Menyatakan



(Aftahul Jannah)

KATA PENGANTAR



Syukur Alhamdulillah, tidak ada ucapan yang paling pantas melainkan puja dan puji yang penuh keikhlasan kepada Allah SWT., Tuhan semesta alam. Dengan rahmat dan pertolongan-Nyalah maka skripsi ini dapat terselesaikan. Shalawat dan salam semoga tetap tercurahkan kepada baginda Nabi Muhammad SAW. yang telah menghapus gelapnya kebodohan, kejahiliyahan, dan kekufuran, serta mengangkat setinggi-tingginya menara tauhid dan keimanan.

Suatu realita bahwa tidak ada manusia yang sempurna. Demikian pula dalam penulisan karya ini, telah banyak pihak yang membantu penulis sehingga skripsi ini dapat terselesaikan. Pada kesempatan ini, dengan segala kerendahan hati penulis mengucapkan terimakasih banyak kepada Bapak Dr. EMK. Alidar. S. Ag., M. Hum selaku pembimbing I dan Bapak Mamfaluthy. S. Hi., MH selaku pembimbing II, karena di saat-saat banyak kesibukannya, masih sempat memberikan bimbingan, bantuan, ide, dan pengarahan sehingga skripsi ini dapat terselesaikan. Ucapan terimakasih juga penulis sampaikan kepada Ketua Prodi HES dan stafnya, kepada Bapak Dekan Fakultas Syari'ah dan Hukum, beserta semua dosen dan asisten yang telah mengajar dan memberikan ilmu sejak semester pertama hingga akhir. Kepada Penasehat Akademik beserta staf Akademik Fakultas Syari'ah dan Hukum yang telah banyak memberikan bantuan dalam menyelesaikan perkuliahan selama ini, penulis juga menyampaikan ucapan terimakasih.

Rasa terimakasih dan penghargaan terbesar penulis hantarkan kepada Ayahanda Samsawi dan Ibunda Syakinah tercinta yang telah merawat dengan penuh kasih, dan mendidik dengan penuh pengorbanan yang tak terhingga, serta terus memberikan dukungan doa yang tiada henti-hentinya sehingga penulis menyelesaikan perkuliahan ini. Selanjutnya terimakasih penulis ucapkan kepada kakak tercinta Nurkhairi selaku keluarga yang juga turut memberikan dukungan kepada penulis dalam menyelesaikan perkuliahan dari semester pertama hingga semester akhir

Terimakasih banyak kepada pihak-pihak yang telah memberikan bantuan dan informasi sehingga penulisan karya ini dapat berjalan dengan lancar dan dapat terselesaikan. Selanjutnya terimakasih yang setulusnya juga penulis ucapkan kepada teman-teman seperjuangan prodi HES angkatan 2013 khususnya unit 6 yang telah sama-sama berjuang melewati setiap episode ujian yang ada di kampus.

Tiada harapan yang paling mulia, selain permohonan penulis kepada Allah SWT. agar setiap kebaikan dan bantuan yang telah diberikan kepada penulis, semoga dibalas oleh Allah SWT dengan kenaikan, ganjaran, dan pahala yang setimpal. Akhirnya pada Allah jualah penulis memohon perlindungan dan pertolongan-Nya. Amin ya Rabbal 'Alamin.

Banda Aceh, 10 November 2017
Penulis

DAFTAR ISI

LEMBARAN JUDUL	i
PENGESAHAN PEMBIMBING	ii
PENGESAHAN SIDANG	iii
ABSTRAK	iv
KATA PENGANTAR.....	v
TRANSLITERASI	vii
DAFTAR LAMPIRAN	x
DAFTAR ISI.....	xi
BAB SATU	PENDAHULUAN..... 1
	1.1. Latar Belakang 1
	1. 2. Rumusan Masalah 9
	1.3. Tujuan Penelitian..... 9
	1.4. Penjelasan Istilah..... 10
	1.5. Kajian Pustaka..... 12
	1.6. Metode Penelitian..... 14
	1.7. Sistematika Pembahasan 17
BAB DUA	TANGGUNG JAWAB PENGUSAHA ANGKUTAN UMUM TERHADAP KERUGIAN PENUMPANG MENURUT KONSEP <i>IJ RAH BI AL-‘AMAL</i> DAN UU NOMOR 22 TAHUN 2009..... 18
	2.1. Tinjauan Umum Tentang Konsep <i>Ij rah Bi Al-‘Amal</i> 18
	2.2. Standar Pelayanan Penggunaan Jasa Angkutan Umum Menurut Konsep <i>Ij rah Bi Al-‘Amal</i> dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009..... 27
	2.3. Tanggung Jawab Pengusaha Terhadap Kerugian Pada Penggunaan Jasa Angkutan Umum Menurut Konsep <i>Ij rah Bi Al-‘Amal</i> dan Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 33
BAB TIGA	PERTANGGUNGJAWABAN RISIKO TERHADAP KERUGIAN PENUMPANG ANGKUTAN UMUM AKIBAT PELANGGARAN STANDAR PELAYANAN MENURUT KONSEP AKAD <i>IJ RAH BI AL-‘AMAL</i> . 39
	3.1. Gambaran Umum Tentang Penggunaan Angkutan <i>Mikrolet/labi-labi</i> Darussalam..... 39
	3.2. Sebab-sebab Pelaku Usaha Angkutan <i>Mikrolet/labi-labi</i> Darussalam Tidak Memenuhi Standar Pelayanan Minimal Terhadap Penumpang 41
	3.3. Tanggung Jawab Pengusaha Angkutan <i>Mikrolet/labi-labi</i> Darussalam Terhadap Kasus Kerugian Penumpang..... 46

3.4. Tanggung Jawab Pengusaha Angkutan Terhadap Kasus Kerugian Penumpang Mikrolet/ <i>labi-labi</i> Darussalam Menurut Konsep <i>Ij rah Bi Al- 'Amal</i>	50
BAB EMPAT PENUTUP	58
4.1. Kesimpulan	58
4.2. Saran	58
DAFTAR PUSTAKA	61
LAMPIRAN-LAMPIRAN	
DAFTAR RIWAYAT HIDUP	

DAFTAR LAMPIRAN

- LAMPIRAN 1 : SK PEMBIMBING SKRIPSI
LAMPIRAN 2 : SURAT PERMOHONAN KESEDIAAN MEMBERI DATA
LAMPIRAN 3 : DAFTAR WAWANCARA

PEDOMAN TRANSLITERASI ARAB LATIN DAN SINGKATAN

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

1. Konsonan

	A r a b	Lati n	Ket	Arab	L a t i n	Ket
		Tidak dila m bang kan				t dengan titik di bawahnya
		b				z dengan titik di bawahnya
		t			,	
			s dengan titik di atasnya		g	
		J			f	
			h dengan titik di bawahnya		q	
		Kh			k	
		D			l	
			z dengan titik di atasnya		m	
		R			n	
		Z			w	
		S			h	

		Sy				,	
			s dengan titik di bawahnya			y	
			d dengan titik di bawahnya				

2. Konsonan

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

a. Vokal Tunggal

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

Tanda	Nama	Huruf Latin
	<i>Fat ah</i>	a
	<i>Kasrah</i>	i
	<i>Dammah</i>	u

b. Vokal Rangkap

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

Tanda dan Huruf	Nama	Gabungan Huruf
	<i>Fat ah dan ya</i>	ai
	<i>Fat ah dan wau</i>	au

Contoh:

كيف : *kaifa*

هول : *haua*

3. Maddah

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

Harkat	Nama	Huruf dan
--------	------	-----------

dan Huruf		Tanda
/	<i>Fat ah</i> dan <i>alif</i> atau <i>ya</i>	
	<i>Kasrah</i> dan <i>ya</i>	
	<i>Dammah</i> dan <i>wau</i>	

Contoh:

: *q la*

: *ram*

قَيْلَ : *q la*

يَقُولُ : *yaq lu*

4. Ta Marbutah ()

Transliterasinya untuk ta marbutah ada dua.

a. Ta *marbutah* () hidup

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

b. Ta *marbutah* () mati

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

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

Contoh:

: *rau ah al-a f l / rau atul a f l*

لَمَدِيْنَةُ الْمُنَوَّرَةِ : *al-Mad nah al-Munawwarah / al-Mad natul Munawwarah*

: *al ah*

Catatan:

Modifikasi

1. Nama orang berkebangsaan Indonesia ditulis seperti biasa tanpa transliterasi, seperti M. Syuhudi Ismail. Sedangkan nama-nama lainnya ditulis sesuai kaidah penerjemahan. Contoh: amad Ibn Sulaiman.
2. Nama negara dan kota ditulis menurut ejaan Bahasa Indonesia, seperti Mesirm bukan Misr ; Beiru, bukan Bayrut ; dan sebagainya.

3. Kata-kata yang sudah dipakai (serapan) dalam kamus Bahasa Indonesia tidak ditransliterasi. Contoh: Tasauf, bukan Tasawuf.

ABSTRAK

Nama : Aftahul Jannah
Nim : 121309922
Judul : Pertanggungjawaban Risiko Terhadap Kerugian Penumpang Angkutan Umum Akibat Pelanggaran Standar Pelayanan Menurut Konsep Akad *Ij rah Bi Al-'Amal* (Penelitian Pada Angkutan Mikrolet/*Labi-Labi* Darussalam)
Fakultas/Prodi : Syariah dan Hukum/Hukum Ekonomi Syariah
Tanggal Munaqasyah : 11 Januari 2018
Tebal Skripsi : 63 halaman
Pembimbing I : Dr. EMK. Alidar, S. Ag., M. Hum
Pembimbing II : Mamfaluthy, S.Hi., MH

Kata Kunci: *Tanggung Jawab, Angkutan Umum, Kerugian, Ij rah Bi Al-'Amal*

Angkutan umum merupakan perpindahan orang/penumpang atau barang dari suatu tempat ke tempat lain menggunakan kendaraan, salah satunya yaitu mikrolet/*labi-labi*. Pada angkutan umum terdapat beberapa aturan yang harus dipatuhi oleh pengemudi, misalnya mengenai standar pelayanan. Dalam hukum Islam, jasa angkutan mikrolet/*labi-labi* termasuk dalam konsep *ij rah bi al-'amal*. Menurut konsep ini, tanggung jawab dibebani kepada pengusaha *labi-labi*, hal ini dipertegas dengan pendapat ulama yang menyatakan bahwa setiap kerusakan yang diakibatkan oleh unsur kesengajaan dan kelalaian harus ada ganti rugi. Adapun yang menjadi rumusan masalah pada penelitian ini adalah; mengapa pelaku usaha mikrolet/*labi-labi* Darussalam tidak memenuhi standar pelayanan minimal bagi penumpang, bagaimana tanggung jawab pengusaha mikrolet/*labi-labi* Darussalam terhadap kasus-kasus kerugian penumpang dan bagaimana perspektif akad *ij rah bi al-'amal* terhadap tanggung jawab oleh pengusaha mikrolet/*labi-labi* Darussalam terhadap kerugian penumpang. Metode penelitian yang digunakan adalah deskriptif analisis. Pengumpulan data dalam penelitian ini yaitu data primer dan data sekunder dikumpulkan melalui penelitian lapangan dan kepustakaan. Pengumpulan data lapangan dilakukan melalui wawancara dan observasi. Hasil penelitian ditemukan bahwa pelaku usaha mikrolet/*labi-labi* Darussalam tidak memenuhi standar pelayanan minimal bagi penumpang karena kurangnya pengetahuan mereka terhadap hukum tentang angkutan umum, kurangnya pengawasan dari pihak yang berwenang, dan karena kebanyakan masyarakat telah menggunakan kendaraan pribadi. Perusahaan *labi-labi* bertanggung jawab atas kerugian penumpang akibat kecelakaan, yaitu dengan mendaftarkan setiap angkutan ke Asuransi. Namun, kebanyakan sopir kurang mengerti akan dana tersebut sehingga jika terjadi kecelakaan mereka tidak membuat laporan kecelakaan sehingga dana tersebut tidak bisa didapatkan oleh penumpang korban kecelakaan. Sedangkan menurut *akad ij rah bi al-'amal* penumpang tidak berhak meminta ganti rugi atas rusaknya barang bawaannya pada sopir karena barang tersebut tidak dikenakan ongkos sewa.

BAB SATU

PENDAHULUAN

1.1. Latar Belakang Masalah

Sebagai makhluk sosial, manusia merupakan makhluk yang hidup bermasyarakat membutuhkan orang lain dalam memenuhi kebutuhan hidupnya. Interaksi seseorang dengan orang lain dalam memenuhi kebutuhan hidup disebut dengan muamalah,¹ baik kebutuhan yang bersifat materil, seperti makan, minum, pakaian, tempat tinggal dan kebutuhan hidup lainnya, maupun kebutuhan hidup spiritual seperti ibadah, ilmu pengetahuan dan lain sebagainya.

Mencari nafkah sesuai dengan hukum yang berlaku dan dengan cara yang adil merupakan suatu kewajiban yang sesuai dengan kewajiban dasar hukum Islam. Islam melarang pencarian kekayaan melalui cara-cara yang ilegal atau tidak bermoral. Islam juga tidak menyukai perbuatan menimbun kekayaan atau mengambil keuntungan atas kesulitan orang lain.² Jadi, Allah membolehkan setiap muslim mencari harta dalam bidang apa saja asalkan tidak bertentangan dengan apa yang sudah ditetapkan menurut syara’.

Islam membolehkan seseorang untuk mencari nafkah dengan cara pemanfaatan barang dan jasa, yang disebut dengan *ij rah*. *Ij rah* merupakan suatu akad yang berisi penukaran manfaat sesuatu dengan jalan memberikan imbalan (upah) dalam jumlah tertentu.³ *Ij rah* adalah pemilikan manfaat dengan adanya

¹Ahmad Azhar Basyir, *Asas-Asas Hukum Muamalat, (Hukum Perdata Islam)*, (Yogyakarta: UII Press, 2000), hlm. 11-12.

² Abdul Manan, *Hukum Ekonomi Syariah*, (Jakarta: Kencana, 2012), hlm. 25.

³Nasrun Haroen, *Fiqh Muamalah*, (Jakarta Selatan: Gaya Media Pratama, 2000), hlm. 228.

imbalan dan syarat-syarat tertentu.⁴ Sedangkan *ij rah bi al-'amal* adalah sewa menyewa yang bersifat pekerjaan/jasa adalah dengan cara mempekerjakan seseorang untuk melakukan suatu pekerjaan.⁵ Jadi, dapat disimpulkan bahwa *ij rah* merupakan suatu akad pemindahan manfaat atas barang atau pun jasa melalui pembayaran upah sewa tanpa diikuti dengan pemindahan kepemilikan atas barang tersebut. Yang dikaji pada penulisan ini adalah *ij rah bi al-'amal*, dimana seseorang atau sekelompok orang yang mempunyai keahlian tertentu bekerja pada orang lain, kemudian menerima sejumlah upah atau imbalan karena telah melakukan pekerjaan itu.

Pada konsep *ij rah*, apabila ada kerusakan pada benda yang disewa, maka yang bertanggung jawab adalah pemilik barang (*mu'ajjir*) dengan syarat kecelakaan itu bukan akibat dari kelalaian penyewa (*musta'jir*). Sebaliknya, apabila kerusakan pada benda yang disewa, maka yang bertanggung jawab adalah penyewa (*musta'jir*) dengan syarat kecelakaan itu bukan akibat dari kelalaian pemilik barang (*mu'ajjir*).⁶ Begitu pula pada *ij rah* yang bersifat pekerjaan atau jasa, apabila ada kesalahan pada pelayanan jasa yang diberikan oleh pekerja (*mu'ajjir*) yang mengakibatkan kerugian terhadap pengguna jasa (*musta'jir*) maka pekerja itu harus bertanggung jawab atas kesalahannya. Sebaliknya apabila terjadi kecelakaan yang disebabkan oleh pengguna jasa (*musta'jir*) maka yang bertanggung jawab adalah pengguna jasa itu sendiri bukan pekerja (*mu'ajjir*).

⁴Muhammad Al-Syarbini Al-Khatib, *Al-Iqna' fi Hall al-Alfadz Abi Syuja'*, (Indonesia: Dar al-Ihya al-Kutub al-'Arabiyah, t.th.), hlm. 70.

⁵Helmi Karim, *Fiqh Muamalah*, (Bandung: Al-Ma'arif, 1997), hlm. 29.

⁶*Ibid*, hlm. 73.

ij rahbi al-'amal, syarat pokok mengenai upah adalah pengguna jasa harus memberikan upah kepada pekerja secara penuh dan harus sesuai dengan jasa yang telah pekerja lakukan kepada pengguna jasa. Sedangkan para pekerja harus melakukan pekerjaan mereka dengan sebaik-baiknya. Setiap kegagalan dalam memenuhi syarat ini akan dianggap sebagai kegagalan moral baik dipihak pengguna jasa maupun pekerja. Hal ini harus mereka pertanggungjawabkan kepada Allah.⁷ Karena dalam setiap kegiatan muamalah ada hak dan kewajiban didalamnya yang harus sama-sama dipenuhi oleh pihak-pihak yang berakad. Hak dan kewajiban merupakan dua sisi timbal balik dalam suatu perjanjian, Islam pun menganjurkan untuk saling menghormati hak-hak orang lain.

Aktivitas masyarakat dewasa ini semakin berkembang, hal ini dipengaruhi oleh sistem informasi dan teknologi yang terus memberikan kemudahan bagi penggunanya. Pelayanan jasa angkutan umum menjadi kebutuhan penting bagi sebagian masyarakat karena untuk bepergian harus ada fasilitas untuk sampai ke tempat tujuan karena tidak semua masyarakat memiliki/menggunakan kendaraan pribadi. Salah satu angkutan umum yang masih digunakan di Aceh adalah bus dan mikrolet/*labi-labi*.

Mikrolet/*labi-labi* merupakan angkutan umum yang sudah ada sejak tahun 1980-an dimana pada awalnya menggunakan mobil dengan kapasitas mesin 500 cc. Pada pertengahan tahun 1980-an labi-labi menggunakan mobil jenis hijet-55 dengan kapasitas mesin sebesar 550 cc yang dapat menampung penumpang

⁷M. A. Mannan, *Teori dan Praktek Ekonomi Islam*, (Yogyakarta: Dana Bhakti, 1994), hlm.118.

sebanyak 14 orang,⁸ dimana di bagian belakang terdapat 12 kursi dan di bagian depan terdapat 2 kursi untuk penumpang.

Sama seperti angkutan umum lainnya, angkutan mikrolet/*labi-labi* juga beroperasi sesuai dengan rute yang telah ditentukan dan masih memiliki sejumlah penumpang yang masih menggunakan angkutan ini. Penumpangnya pun dari berbagai kalangan, mulai dari anak-anak sekolah, mahasiswa, hingga masyarakat biasa.

Angkutan mikrolet/*labi-labi* dibolehkan beroperasi karena adanya ketentuan dari pemerintah yang mengatur tentang angkutan umum yang dituangkan dalam Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan (LLAJ). Angkutan adalah perpindahan orang dan/barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.⁹ Standar pelayanan pengusaha angkutan disebutkan dalam Pasal 141 ayat (1), bahwa pengusaha angkutan wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan.¹⁰

Berdasarkan pasal tersebut diketahui bahwa kewajiban pelaku usaha angkutan mikrolet/*labi-labi* merupakan hak bagi setiap penumpangnya, yaitu penumpang berhak untuk mendapatkan keamanan, keselamatan, kenyamanan,

⁸Aceh.my.id, *Labi-labi Angkutan Umum yang Aceh Banget*, di akses pada tanggal 18 November 2016, dari situs: <http://www.aceh.my.id/2016/01/labi-labi-angkutan-umum-yang-aceh-banget.html>

⁹Pasal 1, ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

¹⁰Pasal 141, ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan ketika naik hingga sampai ke tempat tujuan.

Di Aceh Besar terdapat mikrolet/*labi-labi* dengan rute Keudah-Darussalam yang biasa beroperasi dari Darussalam hingga terminal Keudah, kemudian lanjut hingga dekat masjid raya Baiturrahman (jalan diponegoro). Kebanyakan mikrolet/*labi-labi* Darussalam biasanya mengangkut penumpang dari pagi hingga sore hari dengan penumpangnya rata-rata dari kalangan siswa dan mahasiswa. Tak jarang pula sopir mengantar mahasiswa ke kampus dan sering terlihat beberapa mikrolet/*labi-labi* Darussalam yang menunggu penumpang di sekitar kampus UIN dan Unsyiah.

Berdasarkan Peraturan Gubernur Aceh Nomor 48 tahun 2013 tentang tarif dasar angkutan kelas ekonomi dengan mobil bus umum mobil penumpang umum (mikrolet/*labi-labi*) antar kota dalam provinsi Aceh, tarif angkutan mikrolet/*labi-labi* disesuaikan dengan jarak yang ditempuh oleh penumpang. Seperti yang disebutkan pada Pasal 2 bahwa tarif dasar angkutan penumpang kelas ekonomi dengan mobil penumpang umum (mikrolet/*labi-labi*) diberlakukan Flat tarif yang sebelumnya Rp. 235,- perpenumpang per kilometer, disesuaikan menjadi Rp. 272,- perpenumpang perkilometer. Kemudian pada Pasal 4 disebutkan bahwa tarif jarak untuk masing-masing trayek antar kota dalam provinsi dengan mobil penumpang umum (mikrolet/*labi-labi*) ditetapkan dengan perhitungan, jarak sampai dengan sepuluh kilometer pertama dikenakan tarif Rp. 3.300,- per

penumpang dan penambahan jarak tempuh selanjutnya dikenakan tarif Rp. 272,- per penumpang per kilometer.¹¹

Jasa angkutan mikrolet/*labi-labi* pada dasarnya sangat diperlukan bagi sebagian masyarakat yang membutuhkannya. Namun, yang menjadi masalah adalah ketika pelaku usaha angkutan labi-labi tidak mematuhi ketentuan-ketentuan yang ada pada undang-undang lalu lintas dan angkutan misalnya tidak memakai sabuk pengaman, menerobos lampu merah, melajukan kendaraan dengan kecepatan diatas rata-rata, dan sebagainya.

Dari hasil observasi awal penulis, terlihat bahwa sopir mikrolet/*labi-labi* Darussalam sering kali mengemudikan mikrolet/*labi-labi* dengan kecepatan tinggi terutama ketika tidak ramai penumpang kemudian berhenti tiba-tiba ketika ada penumpang lain yang ingin menaiki mikrolet/*labi-labi*. Mereka juga tidak memakai sabuk pengaman saat mengemudikan angkutan mikrolet/*labi-labi*.

Bukan hanya mengemudikan mikrolet/*labi-labi* dengan kecepatan tinggi, mereka juga mengangkut penumpang secara berlebihan hingga melebihi kapasitas kursi yang tersedia (12 kursi), terutama pada saat anak-anak pulang sekolah seperti yang sering terjadi di depan MAN Tungkop dan SMPN 8 Darussalam. Sering terlihat mikrolet/*labi-labi* Darussalam diparkirkan berjejeran di depan sekolahan, karena para sopir sengaja ingin menunggu anak-anak agar mikrolet/*labi-labi* dapat terisi penuh. Tidak jarang pula beberapa penumpang harus berdiri di belakang dan bahkan ada yang duduk di atas atap mikrolet/*labi-labi*. Walaupun demikian, kebanyakan pelaku usaha angkutan mikrolet/*labi-*

¹¹Pergub Aceh Nomor 48 Tahun 2013 Tentang Tarif Dasar Angkutan Kelas Ekonomi Dengan Mobil Bus Umum/Mobil Penumpang Umum (Mikrolet/Labi-labi) Antar kota Dalam Privinsi Aceh.

labi menganggap hal ini sudah biasa, mereka juga menyadari akan bahaya yang dihadapi akibat perilaku tersebut. Namun, mereka tetap melakukannya karena berbagai alasan.¹²

Secara hukum yang dilakukan oleh para pengusaha angkutan mikrolet/*labi-labi* tersebut bertentangan dengan peraturan lalu lintas dan angkutan karena tidak memenuhi kenyamanan, keamanan, serta keselamatan penumpang. Pelanggaran seperti itu sudah menjadi kebiasaan di kalangan pengusaha angkutan mikrolet/*labi-labi* Darussalam, sehingga berbagai risiko tidak dapat dihindari yang menimbulkan kerugian bagi para penumpang, seperti terjadinya kecelakaan lalu lintas, dan kerusakan atau kehilangan terhadap barang bawaan penumpang. Seperti yang diungkapkan oleh beberapa penumpang mikrolet/*labi-labi* Darussalam yang pernah mengalami berbagai kerugian.

Pertama, seorang penumpang pernah mengalami kecelakaan pada akhir tahun 2015 kira-kira bulan November 2015 di Lamnyong tepatnya di depan perpustakaan wilayah Lamnyong. Kondisi saat itu hanya ada seorang penumpang dan seorang sopir, kecelakaan itu disebabkan karena sopir melajukan mikrolet/*labi-labi* dengan kecepatan tinggi, kemudian berhenti dengan tiba-tiba karena sopir melihat ada penumpang lain yang sedang menunggu mikrolet/*labi-labi*. Akibatnya penumpang terjatuh dari tempat duduk dan mengalami cedera pada tulang bagian lutut.¹³

¹²Wawancara dengan Muhammad Riski, Sopir Labi-labi Darussalam, Pada Tanggal 16 November 2016.

¹³Wawancara dengan Hamidah, Penumpang Labi-Labi Darussalam, Pada Tanggal 19 Desember 2016.

Kedua, penumpang yang mengalami kerugian adalah ibu Nurul Hasanah. Kira-kira pada bulan Juni 2016 lalu ia pulang dari pasar Aceh membeli berbagai keperluan, termasuk membeli bunga untuk pajangan di rumahnya, ketika mikrolet/*labi-labi* yang ditumpangnya tiba di depan sekolah Tungkop Aceh Besar, banyak anak-anak yang berebutan naik mikrolet/*labi-labi* sehingga bunga hiasan yang dipegang ditangannya terjatuh karena terkena senggolan penumpang anak-anak itu. Akibatnya bunga tersebut mejadi rusak.¹⁴

Ketiga, kasus rusaknya barang dagangan milik ibu Ruwaida. Ia adalah seorang pedagang di pasar Peunayong yang biasa menggunakan mikrolet/*labi-labi*. Pada Januari 2017 ia bermaksud untuk berjualan sayuran, seperti biasa ia menggunakan mikrolet/*labi-labi* untuk pergi berjualan. Biasanya jika penumpang lumayan banyak maka barang bawaan penumpang sebagian akan diletakkan di atas atap mikrolet/*labi-labi* oleh sopir dan sopir pula yang membantu menurunkannya.. Ketika sampai di pasar, sopir langsung menurunkan barang dagangan ibu Ruwaida. Ketika menurunkan barang, sopir tidak sengaja menjatuhkan barang dagangan itu. Akibatnya sebagian dagangan ibu Ruwaida seperti sayur bayam menjadi rusak dan sebagian batangnya patah.¹⁵

Berdasarkan uraian latar belakang di atas, maka penulis menarik untuk meneliti lebih lanjut dan di tuliskan dalam bentuk sebuah skripsi yang berjudul “Pertanggungjawaban Risiko Terhadap Penumpang Angkutan Umum Akibat

¹⁴Wawancara dengan Nurul Hasanah, Penumpang Labi-Labi Darussalam, Pada Tanggal 25 Juli 2017.

¹⁵Wawancara dengan Ruwaida, Penumpang Labi-Labi Darussalam, Pada Tanggal 25 Juli 2017.

Pelanggaran Standar Pelayanan Menurut Konsep *Ij rah Bi Al-'Amal* (Penelitian Pada Angkutan mikrolet/*labi-labi* Darussalam)”).

1.2. Rumusan Masalah

Dari uraian latar belakang masalah diatas, maka dapat dirumuskan masalah sebagai berikut:

1. Mengapa pelaku usaha angkutan mikrolet/*labi-labi* Darussalam tidak memenuhi standar pelayanan minimal bagi penumpang angkutan?
2. Bagaimana tanggung jawab pengusaha angkutan mikrolet/*labi-labi* Darussalam terhadap kasus-kasus kerugian penumpang?
3. Bagaimana perspektif akad *ij rahbi al-'amal* terhadap tanggung jawab oleh pengusaha angkutan mikrolet/*labi-labi* Darussalam terhadap kasus kerugian penumpang?

1.3. Tujuan Penelitian

Berdasarkan pokok masalah di atas, maka dapat diketahui bahwa tujuan dari penelitian ini adalah:

1. Untuk mengetahui sebab-sebab pelaku usaha angkutan mikrolet/*labi-labi* Darussalam tidak memenuhi standar pelayanan minimal bagi penumpang angkutan.
2. Untuk mengetahui tanggung jawab pengusaha angkutan mikrolet/*labi-labi* Darussalam terhadap kasus-kasus kerugian penumpang.

3. Bagaimana perspektif akad *ij rahbi al-'amal* terhadap tanggung jawab oleh pengusaha angkutan mikrolet/*labi-labi* Darussalam terhadap kasus kerugian penumpang.

1.4. Penjelasan Istilah

1.1.1. Pertanggungjawaban

Pertanggungjawaban berasal dari kata tanggung jawab. Tanggung jawab dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia diartikan sebagai keadaan wajib menanggung segala sesuatunya (jika terjadi sesuatu boleh dituntut, dipersalahkan, diperkarakan, dan sebagainya).¹⁶ Maksud pertanggungjawaban pada skripsi ini adalah tanggung jawab pengusaha angkutan mikrolet/*labi-labi* terhadap kerugian yang di alami oleh penumpang akibat pelanggaran aturan yang di lakukan oleh pihak mikrolet/*labi-labi*.

1.1.2. Risiko

Risiko yaitu kemungkinan kerugian yang akan dialami dalam transaksi bisnis tertentu.¹⁷ Dalam *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, risiko yaitu kemungkinan tercapainya suatu keuntungan atau menderita kerugian.¹⁸ Maksud risiko pada skripsi ini adalah suatu peristiwa atau kejadian yang mungkin akan terjadi dan menimbulkan berbagai kerugian dalam penggunaan mikrolet/*labi-labi*.

1.1.3. Kerugian

¹⁶Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi ke IV, (Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2011), hlm. 1398.

¹⁷Dwi suwiknyo, *Kamus Lengkap Ekonomi Islam*, (Yogyakarta: Total Media, 2009), hlm. 227.

¹⁸Depdiknas, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi ketiga, (Jakarta: Balai Pustaka, 2005), hlm. 952.

Kerugian berasal dari kata rugi, yaitu tidak mendapat faedah, manfaat, tidak memperoleh sesuatu yang berguna, mudharat, sesuatu yang tidak baik atau tidak menguntungkan.¹⁹ Maksud kerugian pada skripsi ini adalah kerugian yang dialami oleh penumpang akibat kesalahan pihak pengangkut mikrolet/*labi-labi*, baik kerugian berupa kecelakaan lalu lintas maupun kerugian kerusakan barang bawaan penumpang.

1.1.4. Angkutan umum

Angkutan adalah perpindahan orang dan/atau barang dari satu tempat ke tempat lain dengan menggunakan kendaraan di ruang lalu lintas jalan.²⁰ Angkutan pada skripsi ini adalah mobil yang digunakan untuk mengangkut penumpang dari satu tempat ke tempat lain.

1.1.5. Mikrolet/*Labi-labi*

Yang dimaksud dengan mikrolet/*labi-labi* pada skripsi ini adalah jenis mobil dengan bentuk yang khas yang di pergunakan sebagai angkutan orang.

1.1.6. Pelanggaran

Pelanggaran berasal dari kata langgar, yang artinya adalah bertentangan, menyerang, menyalahi aturan undang-undang, hukum dan sebagainya.²¹ Pelanggaran yang dimaksud pada skripsi ini adalah perilaku pengusaha angkutan umum (mikrolet/*labi-labi*) dalam melayani penumpang yang tidak sesuai dengan

¹⁹Tri Kurnia Nurhayati, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*, (Jakarta: Eska Media, 2003, hlm. 623.

²⁰Pasal 1 ayat (3) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2002 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.

²¹Tri Kurnia Nurhayati, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia*,..., hlm. 419.

aturan undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

1.1.7. Standar Pelayanan

Standar merupakan ukuran tertentu yang dipakai sebagai patokan, sedangkan pelayanan berasal dari kata layan yaitu orang yang kerjanya melayani.²² Yang dimaksud standar pelayanan pada skripsi ini yaitu cara melayani penumpang sesuai dengan standar yang telah ditetapkan dalam Pasal 141 ayat 1 undang-undang nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan yang meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan.

1.1.8. *Ij rah bi al-'amal*

Ij rah bi al-'amal yaitu sewa menyewa yang bersifat pekerjaan/jasa adalah dengan cara mempekerjakan seseorang untuk melakukan suatu pekerjaan.²³ *Ij rah bi al-'amal* pada skripsi ini adalah pekerjaan pengusaha angkutan mikrolet/*labi-labi* Darussalam yang memberikan jasa dalam bidang angkutan orang dengan pembayaran sejumlah uang atau ongkos.

1.4. Kajian Pustaka

Pelayanan jasa dalam bidang angkutan orang menjadi suatu kebutuhan bagi sebagian masyarakat, karena untuk berpergian membutuhkan kendaraan. Karena tidak semua diantara mereka memiliki kendaraan pribadi maka dianggap perlu adanya pelayanan jasa dalam bidang ini. Pada kajian ini penulis mencoba untuk

²²*ibid*, hlm. 522.

²³Helmi Karim, *Fiqh Muamalah*, (Bandung: Al-Ma'arif, 1997), hlm. 29

melihat pelanggaran penyedia jasa angkutan umum terhadap ketentuan yang berlaku serta bagaimana tanggung jawab mereka dilihat dari kacamata Islam karena dalam Islam terdapat istilah *Ij rah*.

Berdasarkan penelusuran penulis, belum ada kajian yang membahas secara mendetail dan lebih spesifik yang mengarah pada pertanggungjawaban risiko terhadap kerugian penumpang angkutan umum akibat pelanggaran standar pelayanan menurut konsep *ij rah*. Tetapi ada beberapa tulisan yang mengkaji tentang pengangkutan dan akad *ij rah*, namun mereka melihat dari sudut pandang dan dengan pembagian akad *ij rah* yang berbeda.

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

Pertama, penelitian yang dilakukan oleh Shabarullah, yang berjudul “*Tinjauan Hukum Islam terhadap Tanggung Jawab Jasa Angkutan Umum dalam Pengiriman Paket Barang*”. Dalam penelitian ini dijelaskan mengenai tanggung jawab pihak loket L-300 yang melakukan jasa pengiriman paket barang. Hasil dari penelitian ini menunjukkan ganti rugi terhadap barang yang hilang atau rusak diberikan sesuai dengan keadaan barang. Jika hilang, pihak loket hanya memberikan ganti rugi penuh apabila barang kiriman diperlihatkan langsung kepada pihak loket sebelum *dipacking*. Dalam hal kerusakan, pihak loket hanya memberi ganti rugi jika kerusakan barang diatas 30%.²⁴

Kedua, penelitian yang dilakukan oleh Mu’arif berjudul “*Perlindungan Konsumen Terhadap Penumpang Angkutan Labi-labi di Banda Aceh*”. Dalam

²⁴Shabarullah, *Tinjauan Hukum Islam Terhadap Tanggung Jawab Jasa Angkutan Umum dalam Pengiriman Paket Barang*, (skripsi tidak dipublikasikan), Fakultas Syariah dan Hukum, UIN Ar-Raniry, Banda Aceh, 2016.

penelitian tersebut menjelaskan mengenai perlindungan konsumen terhadap pengguna jasa angkutan labi-labi terkait dengan tidak terpenuhinya keamanan, kenyamanan serta keselamatan penumpang. Serta upaya hukum yang dapat ditempuh konsumen jika tidak terpenuhinya hak-hak mereka. Penelitian ini lebih terfokus pada hukum positif, khususnya pada Undang-undang nomor 8 tahun 1999 tentang perlindungan konsumen.²⁵

Ketiga, penelitian yang dilakukan oleh T. M. Almutiara dengan judul “*Analisis Pertanggungans Risiko Sewa-menyewa Mobil Pada CV Asna Jaya Dalam Perspektif Ij rah bi al-Manfa’ah*”. Penelitian ini membahas mengenai perjanjian sewa yang dilakukan oleh CV asna Jaya dalam menangani risiko terhadap mobil sewaan. Kemudian juga membahas pertanggungans risiko terhadap mobil sewaan apabila mengalami kerusakan/kecelakaan dalam waktu penyewaan.²⁶

1.6. Metode Penelitian

Dalam setiap penulisan karya ilmiah memerlukan cara-cara yang dilewati untuk mencapai pemahaman. Karya ilmiah selalu memerlukan data-data yang lengkap dan objektif serta mempunyai metode dan cara-cara tertentu sesuai dengan permasalahan yang hendak dibahas. Metode yang digunakan dalam penelitian ini adalah metode deskriptif analisis dengan pendekatan kualitatif.

1.6.1. Jenis Penelitian

²⁵Mu’arif, *Perlindungan Konsumen Terhadap Penumpang Angkutan Labi-labi di Banda Aceh*, Fakultas Hukum, Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh, 2016.

²⁶T. M. Almutiara, *Analisis Pertanggungans Risiko Sewa-menyewa Mobil Pada CV Asna Jaya Dalam Perspektif Ij rah bi al-Manfa’ah*(skripsi tidak dipublikasikan), Fakultas Syariah dan Hukum, UIN Ar-Raniry, Banda Aceh, 2013.

Pada penelitian ini, penulis menggunakan jenis penelitian deskriptif analisis yaitu metode yang menggambarkan faktor-faktor dan karakteristik dari berbagai situasi maupun keadaan yang menjadi objek penelitian. Metode ini bertujuan untuk menganalisis data dengan cara menggambarkan, memeriksa suatu peristiwa atau objek hasil penginderaan tanpa bermaksud membuat kesimpulan yang berlaku untuk umum.²⁷ Dalam hal ini penulis mencoba menggambarkan pertanggungjawaban risiko terhadap kerugian penumpang angkutan umum akibat pelanggaran standar pelayanan kemudian dianalisis menurut konsep *akad ij rahbi al-‘amal*.

1.6.2. Metode Pengumpulan Data

Sumber data yang digunakan adalah data primer dan data sekunder. Data primer yaitu data yang diperoleh dari objek penelitian baik dari individu atau perseorangan seperti hasil dari wawancara atau hasil pengisian kuesioner yang biasa dilakukan oleh peneliti.²⁸ Data sekunder yaitu data yang diperoleh dari hasil studi perpustakaan, baik berupa bahan-bahan bacaan maupun data angka yang memungkinkan.²⁹

Data primer dan data sekunder didapatkan melalui *Field Research* dan *Library Research*.

- a. *Field Research*, yaitu mengumpulkan data primer dengan cara meneliti langsung objek penelitian, kemudian mengumpulkan data-data dengan menggunakan teknik pengumpulan data:

²⁷Suherli, *Panduan Membuat Karya Tulis*, (Bandung: Yrama Widya, 2001), hlm 53.

²⁸Husein Umar, *Metode Penelitian untuk Skripsi dan Tesis Bisnis*, edisi kedua, (Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2011), hlm. 42.

²⁹Muhammad Teguh, *Metode Penelitian Ekonomi (Teori dan Aplikasi)*, (Jakarta: PT RajaGrafindo Persada, 2005), hlm. 112.

- 1) Observasi. Observasi yaitu pengumpulan data dengan cara mengamati langsung objek yang akan diteliti, yaitu kebiasaan sopir mikrolet/*labi-labi* Darussalam dalam menjalankan jasa angkutan umum.
 - 2) Wawancara. Wawancara adalah tanya jawab antara pewawancara dengan yang diwawancarai untuk meminta keterangan atau pendapat tentang suatu hal yang berhubungan dengan masalah penelitian.³⁰ Wawancara yang dilakukan penulis dalam skripsi ini yaitu dengan beberapa sopir, penumpang, dan seorang ketua perusahaan mikrolet/*labi-labi*.
- b. *Library Research*, yaitu penelitian dengan menelaah dan membaca buku, kitab, jurnal, artikel, surat kabar dan situs website dari internet serta data-data lain yang berkaitan dengan permasalahan penulisan.

1.6.3. Analisis Data

Langkah-langkah analisis data yang dilakukan dalam penulisan karya ilmiah ini yaitu dimulai dengan mencari data yang berkaitan dengan pertanggungjawaban risiko terhadap kerugian penumpang angkutan umum akibat pelanggaran standar pelayanan menurut konsep *ij rah bi al-'amal*. Data yang didapatkan pertama disusun dalam suatu sistem sesuai dengan kerangka permasalahan yang diteliti. Kemudian data yang telah tersusun dalam suatu sistem itu dijelaskan dan dievaluasi dalam rumusan permasalahan yang akan dijawab. Dan langkah terakhir adalah berdasarkan penjelasan dan evaluasi tersebut maka

³⁰Marzuki Abu Bakar, *Metodologi Penelitian*, (Banda Aceh , 2013), hlm. 57-58.

dibuatlah kesimpulan untuk menjawab permasalahan penelitian dalam karya ilmiah ini.³¹

1.7. Sistematika Pembahasan

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

Bab pertama yaitu pendahuluan, yang meliputi: Latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penulisan, penjelasan istilah, kajian pustaka, metode penelitian, dan sistematika penulisan.

Bab kedua yaitu konsep *ij rah bi al-'amal* yang meliputi pengertian, dasar hukum, rukun dan syarat, serta bentuk-bentuk *ij rah bi al-'amal*. Kemudian standar pelayanan pada penggunaan jasa angkutan umum menurut konsep *ij rahbi al-'amal* dan menurut Undang-undang nomor 22 tahun 2009. Dan tanggung jawab pengusaha terhadap kerugian pada penggunaan jasa angkutan umum menurut konsep *ij rah bi al-'amal* dan menurut Undang-undang nomor 2009.

Bab ketiga, memuat gambaran umum tentang penggunaan jasa angkutan umum labi-labi Darussalam, sebab-sebab pengusaha angkutan mikrolet/*labi-labi* Darussalam tidak mematuhi standar pelayanan pada penggunaan jasa angkutan, tanggung jawab pengusaha angkutan mikrolet/*labi-labi* Darussalam terhadap kasus kerugian penumpang, dan tanggung jawab pengusaha angkutan

³¹F. Sugeng Istanto, *Penelitian Hukum*, (Yogyakarta: CV Ganda, 2007), hlm. 58-59.

mikrolet/*labi-labi* Darussalam terhadap kerugian penumpang ditinjau menurut perspektif akad *ij rahbi al-'amal*.

Bab keempat, penutup mencakup kesimpulan dari penelitian dan juga saran-saran yang dapat berguna bagi perkembangan hukum Islam nantinya.

BAB DUA

TANGGUNG JAWAB PENGUSAHA ANGKUTAN UMUM TERHADAP KERUGIAN PENUMPANG MENURUT KONSEP *IJ RAH BI AL*-‘AMAL DAN UNDANG-UNDANG NOMOR 22 TAHUN 2009

2.1. Tinjauan Umum Tentang Konsep *Ij rah Bi Al*-‘Amal

2.1.1. Pengertian dan Dasar Hukum *Ij rah Bi Al*-‘Amal

Sebelum penulis menjelaskan tentang pengertian *ij rah bi al*-‘amal, maka akan dijelaskan terlebih dahulu pengertian *ij rah*. Secara syara’, *ij rah* adalah suatu jenis akad untuk mengambil manfaat dengan jalan penggantian.³² Upah (*ujrah*) dapat terwujud apabila perjanjian itu hanya dibatasi oleh sewa-menyewa manfaat, baik manfaat suatu benda, seperti tanah, rumah dan lainnya, maupun manfaat suatu pekerjaan seperti pekerja bangunan, seorang insinyur, dan lain sebagainya.

Menurut istilah, *ij rah* dapat diartikan dengan suatu akad yang berisi penukaran manfaat dengan cara memberikan imbalan atau upah dengan jumlah tertentu. Dengan demikian, *ij rah* merupakan salah satu bentuk kegiatan muamalah untuk memenuhi kebutuhan hidup seperti kontrak kerja, sewa menyewa, menjual jasa perhotelan dan lain-lain.³³ Istilah yang digunakan untuk

³² Sayyid Sabiq, *Fiqh Sunnah*, Terj. Kamaluddin A. Marzuki, Jilid 13, (Bandung: Al-Ma’arif, 1997), hlm. 15.

³³ Nasrun Haroen, *Fiqh Muamalah* (Jakarta Selatan: Gaya Media Pratama, 2000), hlm. 228.

orang yang menyewakan yaitu *mu'ajjir*, sedangkan penyewa disebut *musta'jir*, imbalan atas pemakaian manfaat disebut *ajran* atau *ujrah*.³⁴

Ada beberapa pendapat fuqaha yang menjelaskan tentang pengertian *ij rah*. Ulama dikalangan mazhab Hanafi mendefinisikan *ijarah* sebagai akad yang berisi kepemilikan manfaat tertentu dari suatu benda yang diganti dengan pembayaran dalam jumlah yang disepakati.³⁵ Dengan demikian, *ij rah* merupakan akad yang berisi pemilikan manfaat tertentu dari suatu benda yang diganti dengan pembayaran dalam jumlah yang disepakati bersama antara pemilik objek transaksi dengan orang yang akan memanfaatkan objek tersebut.

Ulama di kalangan mazhab Syafi'iyah mendefinisikan *ij rah* sebagai transaksi terhadap suatu manfaat, yang bersifat mubah dan boleh dimanfaatkan dengan imbalan tertentu. Sedangkan ulama Malikiyah mengatakan *ij rah* diistilahkan dengan *qira'* yang berarti sama dengan *ij rah*, tetapi untuk istilah *ij rah*, mereka berbeda pendapat bahwa *ij rah* adalah suatu akad atau perjanjian terhadap manfaat dari *adamy* (manusia) dan benda-benda bergerak lainnya, seperti kapal laut dan binatang. Sedangkan untuk *qira'* digunakan untuk benda-benda tetap.³⁶

Ulama mazhab Hanabilah berpendapat bahwa *ij rah* merupakan suatu akad atas suatu manfaat yang dibolehkan menurut syara' dan diketahui besarnya

³⁴Chairuman Pasaribu dan Suhrawardi, *Hukum Perjanjian dalam Islam*, cet. I, (Jakarta: Sinar Grafika, 1994), hlm. 92

³⁵Helmi Karim, *Fiqh Muamalah*, (Bandung: Al-Ma'arif, 1997), hlm. 73

³⁶Asy-Syarbani al-Khatib, *Mughni al-Muhtaj*. Jilid II, (Beirut: Dar al-Fikr, 1978), hlm. 233.

manfaat tersebut yang diambil sedikit demi sedikit dalam waktu tertentu dengan adanya *'iwadh*.³⁷

Selain definisi yang dikemukakan oleh fuqaha diatas, Fatwa Dewan Syariah Nasional (DSN) juga mendefinisikan *ij rah* yaitu sebagai akad pemindahan hak guna (manfaat) atas suatu barang atau jasa dalam waktu tertentu melalui pembayaran upah atau sewa tanpa diikuti dengan pemindahan barang itu sendiri.³⁸

Afzalurrahman berpendapat bahwa *ij rah* adalah harga yang dibayar kepada pekerja atas jasanya dalam produksi kekayaan seperti faktor produksi lainnya.³⁹ Dalam konteks ini, upah diartikan sebagai harga dari tenaga yang dibayarkan dalam proses produksi. *Ij rah* juga didefinisikan dengan menyerahkan (memberikan) manfaat benda kepada orang lain dengan ganti pembayaran.⁴⁰

Beberapa definisi *ij rah* di atas adalah bersifat umum, tidak memilah dan membedakan antara sewa menyewa barang (*ij rah bi al-manfa'ah*) dengan sewa menyewa jasa. Dalam hal ini sewa menyewa jasa di sebut dengan *ij rah bi al-'amal*, seperti jasa pekerja, jasa buruh, jasa *laundry*, jasa kedokteran, jasa guru, jasa angkutan orang atau barang, dan lain sebagainya.

Berdasarkan beberapa pengertian di atas, dapat dipahami bahwa *ij rah bi al-'amal* adalah sewa menyewa yang bersifat pekerjaan atau jasa dimana pihak

³⁷Abdurrahman al-Jaziry, *Kitab Fiqh 'Ala al-Azahib al-Arba'ah*, Jilid III, (Beirut: Dar al-Fikr,t.t), hlm. 98.

³⁸Adi Warman A.Karim, *Bank Islam; Analisis Fiqh dan Keuangan*, (Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada , 2007), hlm. 138

³⁹Afzalurrahman, *Dokrin Ekonomi Islam*, Jilid II, (Terj. Soeroyo dan M. Nastangin), (Yogyakarta: Dana Bhakti Wakaf, 2005), hlm. 361.

⁴⁰Dede Rosyana, *Pengantar dan Azaz-azas Hukum Perdata Islam*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2006), hlm. 97.

pekerja memberikan jasanya kepada pihak konsumen/pengguna jasa dengan menerima sejumlah upah karena telah melakukan pekerjaan itu. Dalam pemanfaatan jasa tersebut maka timbullah hak serta kewajiban antara keduanya.

Dengan demikian, dapat diambil kesimpulan bahwa *ij rah bi al-'amal* adalah suatu imbalan atas kerja/jasa yang diberikan pekerja kepada majikan dengan syarat-syarat tertentu sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan atas pekerjaan itu. Imbalan atas pekerjaan tersebut dapat dibayar dalam bentuk uang maupun barang dan dibayar pada awal atau sesudah pekerjaan dilakukan.

Adapun dasar hukum mengenai *ij rah bi al-'amal* dapat dijumpai dalam nash-nash Alquran dan Sunnah Rasulullah saw. Dasar hukum yang bersumber dari Alquran dapat dijumpai dalam surat al-Baqarah ayat 233.

وَإِنْ أَرَدْتُمْ أَنْ تَسْتَرْضِعُوا أَوْلَادَكُمْ فَلَا جُنَاحَ عَلَيْكُمْ إِذَا سَلَّمْتُمْ مَا آتَيْتُم بِالْمَعْرُوفِ
وَاتَّقُوا اللَّهَ وَاعْلَمُوا أَنَّ اللَّهَ بِمَا تَعْمَلُونَ بَصِيرٌ ﴿٢٣٣﴾

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

Ayat ini menjelaskan bahwa boleh menyerahkan penyusuan anak kepada perempuan lain yang disukai ibu atau ayahnya, atau dengan melalui jalan musyawarah. Jika telah disusukan oleh perempuan lain maka harus segera dibayarkan upahnya menurut kebiasaan yang berlaku.⁴¹

⁴¹Syekh. H. Abdul Halim Hasan, *Tafsir Al-Ahkam*, (Jakarta: Kencana. 2006), hlm. 130.

Pada intinya, dari ayat di atas Allah membolehkan penyewaan jasa seseorang untuk memberi susu kepada anaknya dan dibenarkan mengambil upah dari menyusui tersebut. Dengan demikian dapat disimpulkan bahwa Islam membenarkan menyewa tenaga seseorang untuk mengerjakan atau melakukan suatu pekerjaan yang halal dengan memberi upah sesuai dengan pekerjaannya.

Nabi Muhammad saw sebagai Rasul Allah telah banyak memberikan pedoman bagi umatnya, seperti pedoman mengenai pemberian upah atau imbalan atas jasa yang dilakukan seseorang, beliau juga menganjurkan supaya tidak menunda-nunda upah seseorang, seperti bunyi hadits yang diriwayatkan oleh Ibnu Majah:

عن عبد الله بن عمر قال: قال رسول الله صلى الله عليه وسلم اعطوا
الأجير أجره قبل ان يجف عرقه (رواه ابن ماجه)

Artinya: “Dari ‘Abdillah bin Umar, ia berkata: “bahwa Rasulullah SAW pernah bersabda, “berikanlah upah pekerja sebelum keringatnya mengering”.
(HR. Ibn Majah)⁴²

Hadits di atas menjelaskan bahwa, dalam persoalan sewa-menyewa terutama yang memakai jasa manusia untuk mengerjakan suatu pekerjaan, upah atau pembayaran harus segera diberikan sebelum keringatnya kering.⁴³ Maksudnya, pemberian upah harus segera dan langsung setelah pekerjaan selesai dilakukan, tanpa ada penundaan.

⁴²Muhammad Nashiruddin Al-Albani, *Shahih Sunan Ibnu Majah*, Terj. Ahmad Taufiq Abdurrahman, (Jakarta: Pustaka Azzam, 2007), hlm. 420.

⁴³Muhammad Hasbi as-Siddieqy, *Koleksi Hadits-hadits Hukum*, Jilid VII, (Jakarta: Pustaka Putra, 2001), hlm. 218.

Selanjutnya mengenai pengupahan yang pernah dilakukan oleh Nabi saw terhadap seorang tukang bekam. Peristiwa itu dikisahkan dalam hadist sebagai berikut:

عن ابن عباس, قال: احتجم رسول الله صلى الله عليه وسلم واعطى الحجام أجره, ولو علمه خبيثا لم يعطه (رواه متفق عليه)

Artinya: “*Dari Ibnu Abbas, ia berkata: Rasulullah SAW pernah berbekam dan memberikan upah kepada tukang bekam. Seandainya upah profesi bekam itu buruk, Rasulullah tidak memberi upah kepada tukang bekam*” (HR. *Muttafaq ‘Alaih*)⁴⁴

Dari ayat dan hadits diatas, Allah menegaskan kepada setiap manusia bahwa apabila seseorang telah menyelesaikan suatu pekerjaan atau kewajiban maka mereka berhak untuk diberikan bayaran atau upah atas pekerjaan yang telah mereka kerjakan. Sayyid Sabiq menyatakan bahwa landasan *ijma'* dapat dijadikan sebagai dasar hukum berlakunya sewa menyewa. Para ulama sepakat menyatakan bahwa *ij rah* hukumnya boleh dan tidak ada satu ulama pun yang membantah kesepakatan ini, sekalipun ada beberapa orang di antara mereka yang berbeda pendapat, akan tetapi hal itu tidak dianggap.⁴⁵ Jadi, dapat disimpulkan bahwa dari ayat Alquran dan hadits, dan *ijma'* diatas, *ij rah bi al-'amal* hukumnya boleh selama ada manfaat dari pekerjaan itu dan tidak menentang ketentuan-ketentuan Allah serta ada pembayaran upah setelah pekerjaan dilakukan.

⁴⁴Muhammad Nashiruddin Al-Albani, *Shahih Sunan Abu Daud*, Terj. Abdul Mufid Ihsan, M. Soban Rohman, (Jakarta: Pustaka Azzam, 2006), hlm. 573.

⁴⁵Sayyid Sabiq, *Fiqh Sunnah...*, hlm. 11.

2.1.2. Rukun dan Syarat *Ij rah Bi Al-'Amal*

Dalam persoalan rukun, baik rukun *ij rah* maupun rukun transaksi lainnya, ulama Hanafiyah lebih memandang pada substansi pekerjaan itu yaitu sesuatu yang menunjukkan terjadinya akad, seperti *ijab* dan *qabul*, meskipun hanya secara hukum yaitu seperti dengan diam. Oleh karenanya yang menjadi rukun *ij rah* dan kebanyakan transaksi lainnya menurut Hanifah hanyalah *ijab* dan *qabul* dengan menggunakan lafal upah atau sewa.

Para ulama sepakat bahwa yang menjadi rukun *ij rah* adalah sebagai berikut:

1. ' *qid* (orang yang melakukan akad)
2. *Ma'q d 'alaihi* (objek perjanjian atau sewa/imbalan)
3. Manfaat (suatu barang atau jasa yang dapat diambil kegunaan atau manfaatnya)
4. *Sighat*.⁴⁶

' *qid* adalah pihak yang melakukan akad, yaitu pihak yang menyewakan atau pemilik jasa disebut *mu'ajjir*, dan pihak penyewa disebut dengan *musta'jir*. Para pihak yang melakukan akad haruslah orang yang cakap hukum artinya mampu bertindak. Dengan kata lain para pihak hendaklah yang berakal dan dapat membedakan mana yang baik dan mana yang tidak baik. Jika salah seorang yang berakad itu gila atau anak-anak yang belum dapat membedakan, maka akad tersebut tidak sah.⁴⁷

⁴⁶Nasrun Haroen, *Fiqh Muamalah...*, hlm. 231.

⁴⁷Abdul Rahman Al-Jaziry, *Al-Fiqh 'Ala Mazahib Al-Arba'ah*, Juz III, (Beirut: Dar Al-Fikr, t.t), hlm. 100-103.

Ma'q d 'alaih yaitu objek *ij rah* berupa benda atau pekerjaan yang dijadikan objek upah, berupa barang tetap dan barang bergerak yang merupakan milik sah pihak *mu'ajjir*. Kriteria barang yang boleh disewakan adalah segala sesuatu yang dapat diambil manfaatnya secara agama dan bendanya tetap utuh selama masa persewaan/pekerjaan.⁴⁸

Manfaat dari objek yang diijarahkan harus diketahui secara sempurna sehingga tidak muncul perselisihan di kemudian hari. Apabila manfaat yang akan menjadi objek *ij rah* tersebut tidak jelas, maka akadnya tidak sah. Kejelasan manfaat itu dapat dilakukan dengan menjelaskan jenis manfaatnya.⁴⁹

Sighat merupakan pernyataan kehendak yang terdiri dari *ijab* dan *qabul*. *Ijab* merupakan pernyataan dari pihak yang menyewakan dan *qabul* adalah pernyataan penerimaan dari penyewa. Dalam hukum perjanjian Islam, *ijab* dan *qabul* dilakukan melalui:ucapan, tulisan atau utusan, isyarat, secara diam-diam, dan dengan sesuatu. Syarat *ijab* dan *qabul* dalam akad *ij rah* yaitu harus menyebutkan masa atau waktu yang ditentukan.⁵⁰

Untuk sahnya akad *ij rah bil 'amal*, maka harus dipenuhi beberapa syarat yang berkaitan dengan *'aqid* (pelaku), *ma'qud 'alaih* (objek), *ujrah* (upah) dan akadnya sendiri. Syarat-syarat tersebut adalah sebagai berikut:⁵¹

- a. Persetujuan kedua belah pihak, tidak boleh ada unsur keterpaksaan di dalamnya, sama seperti dalam jual beli. Dasar hukumnya adalah:

⁴⁸Sayyid Sabiq, *Fiqh Sunnah...*, hlm. 19.

⁴⁹Abdul Azis Dahlan, *Ensiklopedi Hukum Islam*, (Jakarta: Ichtiar Baru Van Houve, 1996), hlm. 661.

⁵⁰Moh Saifullah al-Azis S, *Fiqh Islam Lengkap*, (Surabaya: Terang Surabaya, 2005), hlm. 378.

⁵¹Ahmad Wardi Mushlich, *Fiqh Muamalah*, (Jakarta: Amzah, 2010), hlm. 322-327.

يَأْتِيهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا لَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبَاطِلِ إِلَّا أَنْ تَكُونَ
 تِجَارَةً عَنْ تَرَاضٍ مِّنْكُمْ وَلَا تَقْتُلُوا أَنْفُسَكُمْ إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا ﴿٢٩﴾

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

- b. Objek akad harus jelas sehingga tidak menimbulkan perselisihan. Jika tidak, maka manfaat dan tujuan akad tidak tercapai. Kejelasan ini diperlukan agar kedua belah pihak bisa mengambil keuntungan darinya.
- c. Pekerjaan yang menjadi objek *ij rah* tidak berupa sesuatu yang telah menjadi kewajiban *mu’ajjir* (pekerja) sebelum akad *ij rah bil ‘amal*.
- d. Upah (*ujrah*) harus dinyatakan secara jelas. Kejelasan upah diperlukan untuk menghindari perselisihan antara kedua belah pihak. Penentuan upah ini boleh di dasarkan kepada ‘urf atau adat kebiasaan.⁵² Misalnya harga (ongkos) kendaraan angkutan kota yang lazimnya berlaku, meskipun tanpa menyebutkan hukumnya sah.

2.1.3. Bentuk-Bentuk *Ij rah Bi Al-‘amal*

Ijarah bil ‘amal, yaitu penyewaan yang dilakukan atas pekerjaan/jasa tertentu. *Ijarah* yang bersifat pekerjaan/jasa ialah dengan cara mempekerjakan seseorang untuk melakukan suatu pekerjaan. Menurut para ulama fiqh, *ij rah* jenis ini hukumnya dibolehkan apabila jenis pekerjaan itu jelas, seperti membawa

⁵²Sayyid Sabiq, *Fiqh Sunnah...*, hlm. 204.

barang ke tempat tertentu, tukang jahit, tukang sepatu, dan lain sebagainya. Orang yang disewa (*mu'ajjir*) dibagi dua, yaitu:

- a. Pekerja khusus (*ajir khas*), yaitu orang yang bekerja untuk satu orang selama waktu tertentu. Ia tidak boleh bekerja selain untuk orang yang menyewanya. Pekerja khusus berhak memperoleh upah dengan perjanjian kerjanya.
- b. Pekerja umum (*ajir musytara'*), yaitu orang yang bekerja untuk kepentingan orang banyak. Seperti tukang besi, pewarna pakaian, dan lain-lain.⁵³

2.2. Standar Pelayanan Pada Penggunaan Angkutan Umum

2.2.1. Menurut Konsep *Ij rah Bi Al-'Amal*

Pelayanan merupakan rasa yang menyenangkan yang diberikan oleh pengusaha kepada konsumen disertai dengan keramahan dan kemudahan dalam memenuhi kebutuhan konsumen. Dalam pemberian pelayanan jasa kepada konsumen, pengusaha juga dianjurkan untuk semaksimal mungkin melayani konsumennya sehingga konsumen tidak merasa kecewa.

Adapun nilai-nilai yang harus diterapkan dalam pemberian pelayanan yang maksimal oleh pengusaha atau perusahaan adalah:

1. Profesional (*Fathanah*)

Profesional adalah bekerja dengan maksimal dan penuh komitmen dan kesungguhan. Seseorang yang bekerja sesuai dengan profesinya akan menghasilkan suatu yang bermanfaat bagi orang lain. Dalam Islam, seorang pekerja tidak boleh melupakan akhirat ketika menjalankan pekerjaannya, dan

⁵³Wahbah Az-Zuhaili, *Al-Fiqh Al-Islami Wa Adillatuhu*, Terj. Abdul Hayyie al-Kattani, dkk, jilid VI, (Jakarta: Gema Insani, 2011, hlm. 417.

tidak boleh terlalu sibuk semata-mata mencari keuntungan materi dengan meninggalkan keuntungan akhirat.

2. Kesopanan dan Keramahan (*Tabligh*)

Tabligh yaitu menyampaikan dengan benar dan dengan tutur kata yang tepat. Dalam memberikan pelayanan jasa pada orang lain, kesopanan dan keramahan sangat diperlukan.

3. Jujur (*siddiq*)

Yaitu tidak pernah berdusta dalam melakukan segala sesuatu. Tidak menipu merupakan sifat yang sangat mulia dalam menjalankan pekerjaan tertentu. Dengan menipu berarti pengusaha telah melakukan tindakan aniaya kepada konsumen dan hal itu sangat dibenci oleh Islam.

4. Amanah

Amanah berarti terpercaya dan memiliki tanggung jawab dalam melaksanakan setiap tugas dan kewajiban. Amanah dapat di aplikasikan dalam bentuk pelayanan yang optimal dan berbuat yang terbaik supaya konsumen merasa nyaman.⁵⁴

Salah satu bentuk pekerjaan yang mengharuskan pengusaha untuk memberikan pelayanan yang baik kepada masyarakat banyak yaitu seperti jasa angkutan umum yang di gunakan untuk mengangkut penumpang atau barang. Jasa angkutan umum termasuk dalam akad *ij rah bi al-'amal*, pihak-pihak dalam *ij rah bi al-amal* yaitu *mu'ajjir* dan *musta'jir*. Jika dalam jasa angkutan umum pengusaha angkutan sebagai *mu'ajjir* dan penumpang sebagai *musta'jir*.

⁵⁴Didin Hafifuddin dan Hendri Tanjung, *Manajemen Pemasaran Syariah dalam Praktik*, (Jakarta: Gema Insani Inpress, 2003, hlm. 63.

Adapun hak dan kewajiban *mu'ajjir* dan *musta'jir* dalam *ijarah bi al-'amal* secara umum adalah sebagai berikut:

a. *Mu'ajjir*

Dalam hal memberikan jasa, *Mu'ajjir* berkewajiban memberikan pelayanan, dan berbagai informasi yang diperlukan oleh konsumen (*musta'jir*) menyangkut jasa yang ditawarkan, serta berhak untuk dibayar upahnya sesuai yang telah ditentukan.

b. *Musta'jir*

Musta'jir berkewajiban beritikad baik dan memberikan kepercayaan serta ujah kepada pemberi jasa. *Musta'jir* berhak diperlakukan dan dilayani secara jujur serta tidak diskriminatif.⁵⁵

Jadi hak pihak yang menyewa/pekerja (*mu'ajjir*) menjadi tanggung jawab yang diberikan sewa/majikan (*musta'jir*) dan hak *musta'jir* menjadi tanggung jawab *mu'ajjir*, sehingga diantara kedua belah pihak saling terikat. Pekerja maupun majikannya harus memperlakukan satu sama lain sebagai saudara, bukan sebagai Tuhan dan hamba.⁵⁶ Mereka tidak boleh merugikan satu sama lain dan harus menunjukkan keadilan dan kebaikan dalam hubungan mereka, karena pihak *mu'ajjir* dan *musta'jir* saling membutuhkan satu sama lain.

Dalam melakukan pekerjaannya, pekerja juga harus patuh terhadap peraturan pemerintah, hal ini sesuai dengan surat An-Nisa ayat 59

⁵⁵Zulfadli, "Pertanggungjawaban Roda Dua yang Rusak di Lokasi Parkir Menurut Perspektif Ijarah" (skripsi tidak dipublikasikan) Fakultas Syariah, UIN Ar-Raniry, Banda Aceh, 2011, hlm. 36.

⁵⁶Muhammad Sharif Chaudry, *Sistem Ekonomi Islam*, (Jakarta: Kencana, 2012), hlm. 198.

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ ءَامَنُوا أَطِيعُوا اللَّهَ وَأَطِيعُوا الرَّسُولَ وَأُولِيَ الْأَمْرِ مِنْكُمْ^ص

Artinya: “Hai orang-orang yang beriman taatilah Allah, dan taatilah rasul-Nya dan ulil amri (pimpinan-pimpinan) di antara kamu.”(Q.S. An-Nisa: 4: 59)

Mengacu kepada ayat tersebut, setiap orang hendaknya menaati ajaran-ajaran Allah Swt dan Rasulnya serta peraturan yang dibuat oleh pemerintah yaitu berupa undang-undang tertentu. Misalnya saja aturan bagi pengangkut, setiap pengusaha harus senantiasa mematuhi aturan undang-undang lalu lintas dan angkutan umum supaya terciptanya angkutan yang nyaman, aman, serta tertib.

Seorang pengangkut dianggap patuh dalam menjalankan angkutan apabila ia sudah menaati peraturan perundangan dalam hal melayani penumpangnya, seperti menjaga keamanan, kenyamanan, keselamatan serta keteraturan selama melakukan pengangkutan. Misalnya dengan cara menutup pintu kendaraan selama melakukan pengangkutan, mematuhi rabu-rambu lalu lintas, tidak melajukan angkutan secara ugal-ugalan, mengangkut penumpang sewajarnya (tidak melebihi kapasitas kendaraan), memeriksa keadaan mesin dan rem kendaraan secara rutin, dan masih banyak peraturan lainnya yang di tuangkan dalam undang-undang lalu lintas.

2.2.2. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

Standar merupakan ukuran tertentu yang dipakai sebagai patokan. Pelayanan merupakan cara melayani. Berarti standar pelayanan dalam hal ini

adalah cara melayani konsumen sesuai dengan standar-standar yang telah ditetapkan. Misalnya pada jasa angkutan umum, setiap pengusaha harus mematuhi aturan mengenai cara melayani para penumpang. Bukan hanya itu saja, pengusaha juga harus paham serta patuh pada aturan tentang bagaimana cara menjalankan usahanya dan paham mengenai cara berlalu lintas yang baik dan benar supaya terciptanya lalu lintas angkutan yang aman, nyaman dan tertib. Aturan-aturan tersebut di tuangkan dalam Undang-Undang Nomor 22 tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan.

Tata cara berlalu lintas bagi pengemudi angkutan umum dijelaskan dalam Pasal 124 ayat (1) yang intinya adalah pengemudi angkutan umum wajib mengangkut penumpang yang membayar sesuai dengan tarif yang telah ditetapkan. Jika kendaraan angkutan mogok, kecelakaan, dan hal-hal lain yang menyebabkan angkutan tidak mungkin dilanjutkan, maka pengemudi wajib memindahkan penumpang dalam perjalanan ke kendaraan angkutan lain yang sejenis dalam trayek yang sama tanpa meminta biaya tambahan. Pengemudi wajib menggunakan lajur⁵⁷ jalan yang telah ditentukan atau menggunakan lajur paling kiri, lajur sebelah kanan hanya diperuntukkan bagi kendaraan dengan kecepatan lebih tinggi, akan membelok kanan, mengubah arah, atau mendahului kendaraan lawan. Kemudian pengemudi wajib memberhentikan kendaraan angkutan saat menaikkan dan menurunkan penumpang, dan menutup pintu selama kendaraan

⁵⁷Lajur adalah bagian jalur yang memanjang dengan atau tanpa marka jalan, yang memiliki lebar cukup untuk satu kendaraan bermotor sedang berjalan, selain sepeda motor, (Pasal 6 ayat 1 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Kecepatan)

angkutan berjalan sertamematuhi batas kecepatan paling tinggi untuk angkutan umum (60 km/jam).

Adapun standar pelayanan pelaku usaha angkutan terhadap penumpang di atur dalam Pasal 141 ayat (1) yaitu *“Perusahaan angkutan umum wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi: keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan.”*

Pasal 141 di atas menjelaskan bahwa setiap pengusaha angkutan tidak semata-mata hanya mengangkut penumpang kemudian mengantarkannya ke tempat tujuan dan mendapatkan ongkos atas jasanya, namun pengusaha juga harus memperhatikan kenyamanan, keamanan, serta keselamatan penumpang.

Untuk mewujudkan keamanan dan keselamatan pada saat melakukan pengangkutan, maka sebelumnya pengemudi harus mempersiapkan berbagai perlengkapan kendaraan terlebih dahulu. Bagi kendaraan umum beroda empat perlengkapan itu sekurang-kurangnya terdiri atas; a) sabuk keselamatan; b) ban cadangan; c) segitiga pengaman; d) dongkrak; e) pembuka roda; f) helm dan rompi pemantul cahaya bagi pengemudi kendaraan bermotor beroda empat atau lebih yang tidak memiliki rumah-rumah; dan g) peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan lalu lintas,⁵⁸ peralatan pertolongan pertama pada kecelakaan lalu lintas sekurang-kurangnya meliputi kasa steril, anti septik, plester perekat, kapas dan gunting.

Setiap orang yang menggunakan jalan wajib berperilaku tertib dan mencegah hal-hal yang dapat merintangi, membahayakan keamanan dan

⁵⁸Pasal 57 Ayat 3 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

keselamatan lalu lintas dan angkutan jalan, atau yang dapat menimbulkan kerusakan jalan. Selain itu, setiap orang yang mengemudikan kendaraan di jalan wajib mengemudikan kendaraannya dengan wajar dan penuh konsentrasi,⁵⁹ tidak mengemudikan kendaraan dengan ugal-ugalan dan mematuhi semua rambu-rambu lalu lintas di jalan selama mengemudikan kendaraan.

2.3. Tanggung Jawab Pengusaha Terhadap Kerugian Penggunaan Jasa Angkutan Umum

2.3.1. Menurut Konsep *Ij rah Bi Al- 'Amal*

Sebelum dijelaskan mengenai tanggung jawab pengusaha terhadap kerugian penggunaan jasa angkutan umum, maka terlebih dahulu akan dijelaskan mengenai risiko dalam pemanfaatan jasa angkutan umum, karena tanggung jawab itu akan berlaku setelah timbulnya risiko-risiko yang mungkin akan terjadi.

Risiko adalah kemungkinan mengalami kerugian atau kegagalan karena peristiwa tertentu.⁶⁰Risiko yaitu akibat yang kurang menyenangkan atau merugikan/membahayakan dari suatu perbuatan. Berdasarkan definisi tersebut, maka risiko dapat dihubungkan dengan kemungkinan terjadinya akibat buruk (kerugian) yang tidak diinginkan atau tidak terduga. Dengan kata lain, kemungkinan itu sudah menunjukkan adanya ketidakpastian. Risiko dapat terjadi pada pelayanan, kinerja dan reputasi dari institusi yang bersangkutan. Risiko yang terjadi dapat disebabkan oleh berbagai faktor antara lain kejadian alam,

⁵⁹Pasal 105 dan 106 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

⁶⁰Wicn's Anoraga, *Kamus Istilah Ekonomi*, (Bandung: M2S, 1993), hlm. 482.

operasional, manusia, politik, teknologi, pegawai, keuangan, hukum, dan manajemen dari organisasi.

Risiko berhubungan dengan ketidakpastian dan hal ini terjadi karena kurang atau tidak tersedianya cukup informasi tentang apa yang akan terjadi. Sesuatu yang tidak pasti (*uncertain*) dapat berakibat menguntungkan atau merugikan. Menurut Emmet Vaughan, ketidakpastian yang menimbulkan kemungkinan menguntungkan dikenal dengan istilah peluang (*opportunity*), sedangkan ketidakpastian yang menimbulkan akibat yang merugikan disebut dengan istilah risiko (*risk*).⁶¹

Ij rah bi al-'amal menurut istilah merupakan akad atas manfaat yang diperbolehkan, mempunyai tujuan dan maksud yang memungkinkan untuk diberikan dengan tidak mengurangi nilai barang/jasa yang disewa, dengan adanya pengganti atau upah yang jelas.

Secara umum, risiko yang timbul dalam pemanfaatan jasa pada *ij rah bil 'amal* yaitu:

1. Jika barang milik pengusaha hilang/rusak, sehingga timbul risiko tidak produktifnya aset *ij rah*.
2. Jika barang milik konsumen hilang/rusak, timbul risiko hilangnya kepercayaan dan rusaknya kerja sama antara pengusaha dan konsumen.
3. Dalam hal jasa tenaga kerja yang digunakan pengusaha, kemudian disewakan kepada konsumen, timbul risiko tidak performnya pemberi

⁶¹Emmet Vaughan, *Fundamentals of Risk and Insurance*, (New York: John Wiley, 2002), hlm. 67.

jasa.⁶² Misalnya tidak memberikan pelayanan yang maksimal kepada konsumen.

Dari penjelasan di atas, berarti pada penggunaan jasa angkutan umum juga dapat timbul berbagai risiko, misalnya jika kendaraan mengalami kerusakan maka timbul risiko kendaraan tersebut tidak dapat digunakan untuk mengangkut penumpang, pengusaha angkutan kurang memperhatikan kualitas pelayanan untuk penumpangnya. Kemudian pada penggunaan angkutan umum juga dapat terjadi risiko seperti kecelakaan lalu lintas atau rusaknya barang penumpang.

Menurut Abu Hanifah dan para ulama yang sependapat dengannya, pekerjaan yang dilakukan atau barang yang dibawa dengan kapal/dengan binatang maka barang-barang itu dianggap amanah di tangan orang yang membawa. Oleh karena itu pihak yang melakukan pekerjaan atau yang membawa barang harus menanggung ganti rugi apabila barang yang diamanahkan itu rusak atau hilang.⁶³ Abu Yusuf dan Muhammad bin Hasan serta Ahmad dalam salah satu pendapatnya, *ajir musytara'* dibebani ganti kerugian atas kerusakan yang disebabkan olehnya walaupun kerusakan tersebut bukan karena keteledoran atau tindakan yang melampaui batas. Ulama Malikiyah berpendapat sama dengan Abu Yusuf dan Muhammad bin Hasan, bahwa pekerja bertanggung jawab atas kerusakan atau kesalahan yang disebabkan, meskipun bukan kelalaian, keteledoran, atau tindakan yang melampaui batas.⁶⁴ Pendapat tersebut berdasarkan hadist Nabi Saw, yaitu:

⁶²*Ibid*, hlm. 68.

⁶³Wahbah Az-Zuhaili, *Al-Fiqh Al-Islami Wa Adillatuhu*, Terj. Abdul Hayyie al-Kattani, dkk, jilid V, (Jakarta: Gema Insani, 2011), hlm. 772.

⁶⁴Ahmad Wardi Muchlis, *Fiqh Muamalah*,..., hlm. 334-335.

عن سمرة بن جندب عن النبي صَلَّى اللهُ عَلَيْهِ وَسَلَّمَ قال: على اليد ما أخذت حتى تؤديه, و قال بن بشر: حتى تؤدي (رواه أحمد)

Artinya: “*Dari Samurah ibnu Jundub ra. Dari Nabi Saw beliau bersabda: orang yang memegang harus bertanggung jawab terhadap apa yang diambilnya sampai ia menunaikannya (memberikannya). Berkata Ibn Basyir: sampai barang tersebut diberikan*”. (HR. Iman Ahmad)⁶⁵

Jadi, berdasarkan penjelasan dan hadist di atas, maka pengusaha angkutan umum bertanggung jawab terhadap kesalahannya pada saat melakukan pengangkutan, baik kesalahan itu terjadi karena ada unsur kesengajaan ataupun tidak. Tanggung jawab itu dibebankan kepada pengusaha angkutan apabila terjadi kerusakan atas barang yang diangkutnya. Untuk angkutan penumpang, pengusaha angkutan wajib bertanggung jawab atas rusaknya barang bawaan penumpang apabila pengusaha angkutan menerima upah sewa terhadap barang bawaan tersebut. Namun, jika tidak diambil upah sewa terhadap barang bawaan penumpang maka tanggung jawab tersebut tidak dibebankan kepada pengusaha angkutan.

2.3.2. Menurut Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009

Seperti yang telah disebutkan pada pembahasan sebelumnya bahwa risiko yang mungkin terjadi pada saat pengoperasian angkutan umum adalah seperti kecelakaan lalu lintas dan kerusakan barang bawaan penumpang. Kecelakaan lalu lintas dan kerusakan barang bawaan penumpang dapat terjadi karena kelalaian

⁶⁵Imam Ahmad Bin Hambal, *Musnad Ahmad ibn Hambal*, (Beirut: Dar al-Kutub al-Ilmiah, 1993), hlm. 8.

pengemudi angkutan umum, karena kesalahan penumpang itu sendiri, maupun karena kesalahan dari pihak ketiga/pengguna jalan lainnya.

Kecelakaan lalu lintas adalah suatu peristiwa di jalan yang tidak diduga dan tidak disengaja melibatkan kendaraan dengan atau tanpa pengguna jalan lain yang mengakibatkan korban manusia dan/atau kerugian harta benda.⁶⁶

Menurut Pasal 229, kecelakaan lalu lintas dibagi 3, yaitu kecelakaan lalu lintas ringan, kecelakaan lalu lintas sedang dan kecelakaan lalu lintas berat. Kecelakaan lalu lintas ringan merupakan kecelakaan yang mengakibatkan kerusakan kendaraan dan/atau barang, kecelakaan lalu lintas sedang merupakan kecelakaan yang mengakibatkan luka ringan dan kerusakan kendaraan dan/atau barang, sedangkan kecelakaan lalu lintas berat merupakan kecelakaan yang mengakibatkan korban meninggal dunia atau luka berat.

Tanggung jawab pihak angkutan umum terhadap penumpang diatur dalam Pasal 234 ayat (1) yaitu; *“Pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian pengemudi.”*

Pasal tersebut menjelaskan bahwa selama melakukan pengangkutan, keselamatan penumpang atau barang pada dasarnya berada dalam tanggung jawab pengusaha angkutan umum. Maka, sudah sepatutnya jika pengusaha angkutan umum dibebankan tanggung jawab terhadap setiap kerugian yang diderita penumpang.

⁶⁶Pasal 1 ayat 24 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

Tanggung jawab pengusaha angkutan umum lebih lanjut dijelaskan dalam Pasal 235 ayat (1) yang intinya adalah:

1. Jika korban meninggal dunia akibat kecelakaan berat karena kelalaian sopir, maka sopir, pemilik, dan/atau perusahaan angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada ahli waris korban berupa biaya pengobatan dan/atau biaya pemakaman dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.
2. Jika terjadi cedera terhadap badan atau kesehatan korban akibat kecelakaan sedang dan berat, maka sopir, pemilik, dan/atau perusahaan angkutan umum wajib memberikan bantuan kepada korban berupa biaya pengobatan dengan tidak menggugurkan tuntutan perkara pidana.

Sebagai wujud tanggung jawab perusahaan angkutan terhadap kecelakaan, maka perusahaan wajib mengikuti program asuransi bagi sopir dan penumpangnya, seperti yang disebutkan pada Pasal 237:

1. *Perusahaan angkutan umum wajib mengikuti program asuransi kecelakaan sebagai wujud tanggung jawabnya atas jaminan asuransi bagi korban kecelakaan.*
2. *Perusahaan angkutan umum wajib mengasuransikan orang yang dipekerjakan sebagai awak kendaraan.*

Adapun penyelesaian perkara kecelakaan tersebut dapat dilakukan melalui dua jalur, yaitu melalui proses pengadilan dan dapat dilakukan di luar pengadilan jika terjadi kesepakatan damai di antara para pihak yang terlibat.⁶⁷

⁶⁷Pasal 236 ayat 1 Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas Dan Angkutan Jalan.

BAB TIGA

**PERTANGGUNGJAWABAN RISIKO TERHADAP
KERUGIAN PENUMPANG ANGKUTAN UMUM AKIBAT
PELANGGARAN STANDAR PELAYANAN MENURUT
KONSEP *IJ RAH BI AL-'AMAL***

3.1. Gambaran Umum Tentang Penggunaan Angkutan Mikrolet/*Labi-labi* Darussalam

Transportasi merupakan hal yang penting dalam meningkatkan mobilitas sosial masyarakat karena setiap orang bergerak dari satu tempat ke tempat yang lain. Jarak tempat yang akan ditempuh oleh setiap orang pun bervariasi dan terkadang harus ditempuh dengan sarana transportasi. Salah satu sarana transportasi yang digunakan masyarakat adalah angkutan umum, seperti bus dan mikrolet/*labi-labi*.

Mikrolet/*labi-labi* merupakan angkutan umum yang sudah ada sejak tahun 1980-an dimana pada awalnya menggunakan mobil dengan kapasitas mesin 500 cc. Pada pertengahan tahun 1980-an mikrolet/*labi-labi* menggunakan mobil jenis hijet-55 dengan kapasitas mesin sebesar 550 cc yang dapat menampung penumpang sebanyak 14 orang, dimana di bagian belakang terdapat 12 kursi dan di bagian depan terdapat 2 kursi untuk penumpang.⁶⁸

Angkutan mikrolet/*labi-labi* di Banda Aceh dan Aceh Besar dijalankan di bawah naungan empat perusahaan, yaitu CV. PMO, CV. Ikapala, CV. Matahari dan CV. Ampera. Namun yang masih aktif hingga sekarang adalah CV. Matahari dan CV. Ampera. Semua mikrolet/*labi-labi* yang setiap harinya beroperasi di

⁶⁸ Aceh.my.id, *Labi-labi Angkutan Umum yang Aceh Banget*, di akses pada tanggal 18 November 2016, dari situs: <http://www.aceh.my.id/2016/01/labi-labi-angkutan-umum-yang-aceh-banget.html>

wilayah Banda Aceh dan Aceh Besar bukan milik dari kedua perusahaan ini, namun perusahaan-perusahaan inilah yang mengelola setiap mikrolet/*labi-labi* tersebut. Dua perusahaan ini tunduk pada Organisasi Angkutan Darat (Organda) yang berada di bawah perizinan Dinas Perhubungan Banda Aceh. CV. Ampera dan Matahari telah mengantongi berbagai surat izin dari pemerintah, seperti SITU (Surat Izin Tempat Usaha), Surat Izin Trayek, Tanda Daftar Perusahaan, dan Nomor Pokok Wajib Pajak.

Tidak ada aturan khusus mengenai pengangkutan dengan mikrolet/*labi-labi*, misalnya mengenai jam kerja atau berapa jumlah penumpang yang harus di angkut. Itu semua terserah pada masing-masing sopir, perusahaan tidak berhak mengatur hal tersebut karena perusahaan bukan pemilik dari setiap mikrolet/*labi-labi* itu. Perusahaan hanya mengurus izin pengangkutan, mengurus proses perpanjangan pajak, mendaftarkan setiap angkutan ke asuransi Jasa Raharja, melakukan rapat dengan organda apabila ongkos *labi-labi* harus dinaikkan, serta memberitahukan para sopir mengenai keputusan rapat dengan organda.

Darussalam-Keudah merupakan salah satu rute mikrolet/*labi-labi* yang beroperasi dari daerah Darussalam hingga terminal Keudah atau sebaliknya. Namun boleh juga mikrolet/*labi-labi* mengantarkan penumpang hingga ke pasar Aceh atau ke tempat yang diinginkan penumpang. Setiap kali memasuki terminal masing-masing mikrolet/*labi-labi* diwajibkan membayar uang retribusi sebesar Rp 500,- sebagai pembayaran atas pemberian izin yang disediakan oleh Pemerintah Daerah.

Jumlah mikrolet/*labi-labi* Darussalam yang terdaftar pada CV. Ampera adalah sebanyak 40 unit mikrolet/*labi-labi*, sedangkan yang terdaftar pada CV. Matahari sebanyak 30 unit mikrolet/*labi-labi*.⁶⁹ Ada mikrolet/*labi-labi* yang dikemudikan langsung oleh pemiliknya, ada pula yang menyerahkan kepada sopir untuk dikemudikan, kemudian hasilnya dibagi dua antara pemilik dan sopir setelah dipotong uang bensin dan keperluan lainnya. Sebagian dari mikrolet/*labi-labi* ini sudah tidak terlalu aktif lagi tetapi mereka mempunyai pelanggan khusus, misalnya setiap pagi selalu mengantarkan beberapa pedagang ke pasar Tungkop atau ke pasar Peunayong dan kemudian menjemput kembali pada siang hari.⁷⁰

Sebagian penumpang menggunakan mikrolet/*labi-labi* biasanya ada yang membawa barang bawaan dan membutuhkan jasa sopir untuk mengangkut dirinya sekaligus dengan barangnya. Jika barang bawaannya berupa barang-barang kecil yang dapat dipegang oleh penumpang itu maka tidak diambil ongkos sewa terhadap barang tersebut. Namun, jika barang bawaan penumpang itu merupakan barang yang besar dan banyak/lebih dari satu karung maka akan diambil ongkos sewa atas barang tersebut sebesar Rp. 10.000,- hingga Rp. 15.000,-.⁷¹

3.2. Sebab-Sebab Pengusaha Angkutan Tidak Memenuhi Standar Pelayanan Minimal Pada Penggunaan Jasa Angkutan Mikrolet/*Labi-labi*

Sebagai sarana transportasi yang biasa digunakan masyarakat, pihak perusahaan dan manajemen armada angkutan umum seharusnya

⁶⁹ Hasil Wawancara Dengan Pak Rustam, Ketua CV. Ampera dan CV. Matahari, Pada Tanggal 01 Agustus 2017.

⁷⁰ Hasil Wawancara Dengan Irwan, Sopir Labi-labi Darussalam, Pada Tanggal 28 Juli 2017.

⁷¹ Hasil Wawancara Dengan Abdullah, Sopir Labi-labi Darussalam, Pada Tanggal 17 Januari 2018.

mengimplementasikan ketentuan berlalu lintas yang baik dan benar kepada seluruh pengemudinya sehingga terwujud transportasi yang aman, nyaman dan tertib. Karena tujuan diselenggarakannya angkutan umum adalah seperti yang disebutkan dalam Pasal 138 ayat (1) UULLAJ, “Angkutan umum diselenggarakan untuk memenuhi kebutuhan angkutan yang selamat, aman, nyaman, dan terjangkau”.

Pada pelaksanaan pengangkutan terdapat tata cara berlalu lintas bagi pengemudi angkutan umum yang mengacu pada Pasal 124 ayat (1) undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 tentang lalu lintas dan angkutan jalan, yaitu pengemudi angkutan umum wajib mengangkut penumpang yang membayar sesuai dengan tarif yang telah ditetapkan. Jika kendaraan angkutan mogok, kecelakaan, dan hal-hal lain yang menyebabkan angkutan tidak mungkin dilanjutkan, maka pengemudi wajib memindahkan penumpang dalam perjalanan ke kendaraan angkutan lain yang sejenis dalam trayek yang sama tanpa meminta biaya tambahan. Pengemudi wajib menggunakan lajur⁷² jalan yang telah ditentukan atau menggunakan lajur paling kiri, lajur sebelah kanan hanya diperuntukkan bagi kendaraan dengan kecepatan lebih tinggi, akan membelok kanan, mengubah arah, atau mendahului kendaraan lain. Kemudian pengemudi wajib memberhentikan kendaraan angkutan saat menaikkan dan menurunkan penumpang, dan menutup pintu selama kendaraan angkutan berjalan serta mematuhi batas kecepatan paling tinggi untuk angkutan umum.

⁷² Lajur adalah bagian jalur yang memanjang dengan atau tanpa marka jalan, yang memiliki lebar cukup untuk satu kendaraan bermotor sedang berjalan, selain sepeda motor, (Pasal 6 ayat 1 Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 111 Tahun 2015 Tentang Tata Cara Penetapan Kecepatan)

Selain mengatur tentang tatacara berlalu lintas bagi pengemudi angkutan, undang-undang lalu lintas juga mengatur tentang kewajiban pengusaha angkutan dalam pelayanan jasa angkutan umum. Seperti yang disebutkan dalam Pasal 141 ayat (1) bahwa pengusaha angkutan wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan. Namun yang sering terjadi pada angkutan mikrolet/*labi-labi* Darussalam kebanyakan dari pengusaha angkutan melanggar aturan tersebut. Misalnya mengendarai *labi-labi* secara ugal-ugalan, menerobos lampu merah, mengangkut penumpang hingga melebihi kapasitas yang tersedia, tidak menutup pintu kendaraan selama melakukan pengangkutan, kurang memperhatikan kondisi mobil seperti mesin dan ban, dan lain sebagainya.

Menurut Pasal 141 ayat (1) yang menjadi standar pelayanan minimal pada angkutan umum seperti menjaga keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan. Pada prakteknya yang sering dilanggar oleh pengusaha angkutan mikrolet/*labi-labi* Darussalam diantaranya yaitu tidak menjaga keamanan, keselamatan, kenyamanan penumpang, serta tidak adanya keteraturan pada saat melakukan pengangkutan.

Bentuk-bentuk pelanggaran karena tidak menjaga keamanan dan keselamatan penumpang, diantaranya seperti sopir angkutan mikrolet/*labi-labi* Darussalam sering kali mengemudikan angkutan dengan kecepatan tinggi terutama ketika tidak ramai penumpang kemudian berhenti tiba-tiba ketika ada penumpang lain yang ingin menaiki mikrolet/*labi-labi*. Mereka juga tidak memakai sabuk pengaman saat mengemudikan angkutan mikrolet/*labi-labi*. Pintu

belakang labi-labi yang di gunakan untuk megangkut penumpang juga sering terlihat dibiarkan terbuka oleh sopir, hal ini jelas tidak sesuai dengan Pasal 300 huruf (e) Undang-Undang Lalu Lintas, bahwa pengemudi kendaraan umum untuk angkutan orang harus menutup pintu kendaraan selama kendaraan berjalan.

Mereka juga tidak memperhatikan kenyamanan para penumpang, seperti yang sering terlihat ketika jam pulang anak-anak sekolah, mikrolet/*labi-labi* sering mengangkut anak-anak sekolah hingga melebihi kapasitas kursi yang tersedia pada mikrolet/*labi-labi* sehingga penumpang harus berdesak-desakan, tidak jarang pula terlihat beberapa penumpang harus berdiri di belakang mikrolet/*labi-labi*, dan bahkan ada yang harus duduk di atas atap labi-labi.

Selain itu, mereka juga tidak menjaga keteraturan selama melakukan pengangkutan. Seperti yang di ungkapkan oleh salah seorang sopir mikrolet/*labi-labi* Darussalam, para sopir paham bagaimana cara berlalu lintas yang baik dan benar, namun terkadang sering juga melanggar misalnya sering menerobos lampu merah dan sering mengemudi secara ugal-ugalan terutama ketika ada labi-labi lain dibelakang.⁷³ Bentuk ketidakteraturan lainnya yang sering di langgar yaitu tidak tersedianya informasi tarif berupa tulisan yang seharusnya ditempatkan pada ruang penumpang di bagian depan dan belakang kendaraan.

Pengusaha angkutan khususnya para sopir kurang memperhatikan pelayanan terhadap penumpang dikarenakan beberapa sebab, misalnya minimnya pengetahuan mereka tentang aturan perundang-undangan yang mengatur tentang hal itu. Tidak ada pihak-pihak tertentu yang memberitahukan mereka bagaimana

⁷³ Hasil Wawancara Dengan Muhammad Riski, Sopir Labi-labi Darussalam, Pada Tanggal 11 November 2016.

seharusnya mereka dalam melayani penumpang, yang mereka tahu hanyalah mencari penumpang sebanyak-banyaknya supaya menghasilkan uang yang banyak.⁷⁴

Mengangkut penumpang secara berlebihan hingga melebihi kapasitas yang tersedia sudah menjadi kebiasaan pada kalangan sopir mikrolet/*labi-labi*. Karena hingga saat ini tidak ada yang melarang mereka mengangkut penumpang sebanyak-banyaknya, terkadang mereka hanya di tegur oleh pihak kepolisian namun tidak ada sanksi tertentu karena perilaku tersebut.⁷⁵ Oleh karena itu hal tersebut dianggap sudah biasa dan tidak dipermasalahkan bagi kalangan pengusaha angkutan mikrolet/*labi-labi*.

Alasan lain mengapa sopir kurang memperhatikan kenyamanan penumpang dan sering mengangkut penumpang secara berlebihan karena sekarang kebanyakan orang sudah memiliki kendaraan pribadi, sehingga para sopir angkutan lebih fokus mencari penumpang di kawasan sekolahan karena di kawasan tersebut masih banyak anak-anak yang belum menggunakan kendaraan pribadi dan masih menggunakan mikrolet/*labi-labi* untuk pulang pergi sekolah.⁷⁶ Jadi, mereka menaikkan anak-anak sekolah sebanyak-banyaknya supaya penghasilan yang mereka dapatkan tidak menurun karena kebanyakan masyarakat sekarang ini sudah mempunyai kendaraan pribadi dan meninggalkan mikrolet/*labi-labi*.

⁷⁴ Hasil Wawancara Dengan Irwan, Sopir Labi-labi Darussalam, Pada Tanggal 28 Juli 2017.

⁷⁵ Hasil Wawancara Dengan Muhammad Riski, Sopir Labi-labi Darussalam, Pada Tanggal 11 November 2016.

⁷⁶ Hasil Wawancara Dengan Irwan, Sopir Labi-labi Darussalam, Pada Tanggal 28 Juli 2017.

Muhammad riski mengakui bahwa dulu mikrolet/*labi-labi* mempunyai peraturan khusus yang dikeluarkan oleh organda melalui perusahaan angkutan, diantara peraturan itu adalah angkutan mikrolet/*labi-labi* hanya boleh menunggu penumpang di terminal tidak boleh di tempat lain, tidak boleh memasuki wilayah rute angkutan lain, dan hanya boleh mengangkut penumpang sebanyak kursi yang tersedia. Namun, seiring berjalannya waktu peraturan itu tidak berlaku lagi dan tidak ada pihak yang membuat peraturan khusus untuk mikrolet/*labi-labi* tentang tatacara pelayanan dalam pengangkutan penumpang.⁷⁷

3.3. Tanggung Jawab Pengusaha Angkutan Mikrolet/*Labi-labi* Terhadap Kerugian Penumpang

Pada penggunaan jasa angkutan umum, terdapat hak dan kewajiban yang harus dipenuhi antara penumpang dan pihak pengangkut, jika salah satu pihak menimbulkan kerugian bagi pihak lain maka pihak yang menimbulkan kerugian itu harus bertanggung jawab atas kerugian itu. Jika penumpang mengalami kerugian akibat kelalaian dari pengangkut, maka pengangkut wajib memberikan ganti rugi terhadap penumpang tersebut. Hal ini sesuai dengan Pasal 234 ayat (1) Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 yaitu; *“Pengemudi, pemilik kendaraan bermotor, dan/atau perusahaan angkutan umum bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang dan/atau pemilik barang dan/atau pihak ketiga karena kelalaian pengemudi.”*

Kerugian dapat timbul karena beberapa sebab, diantaranya karena kelalaian sopir dalam mengemudikan angkutan umum. Misalnya mengemudikan angkutan

⁷⁷ Hasil Wawancara Dengan Muhammad Riski, Sopir Labi-labi Darussalam, Pada Tanggal 11 November 2016.

dengan kecepatan tinggi sehingga menyebabkan terjadinya kecelakaan lalu lintas hingga penumpang mengalami kerugian.

Akibat kerugian yang dialami penumpang karena kelalaian sopir, mengharuskan pengusaha angkutan memberikan ganti rugi kepada penumpang. Menurut pak Rustam, perusahaannya bertanggung jawab atas kecelakaan yang terjadi akibat kelalaian sopir-sopirnya dengan memberikan ganti rugi kepada penumpang yang merupakan korban dari kecelakaan tersebut. Namun, ganti rugi itu dialihkan kepada perusahaan Asuransi Jasa Raharja. Setiap angkutan yang berada di bawah naungan perusahaan CV. Ampera dan CV. Matahari mempunyai AKDP (Asuransi Kecelakaan Dana Penumpang), dana ini termasuk juga untuk sopir. Di mana setiap angkutan menyetor iuran sebagai premi asuransi sebesar Rp. 13.000,- perbulan. Jika ada korban meninggal dunia dan cacat seumur hidup, pihak asuransi memberikan santunan kepada keluarga korban sebesar Rp. 50.000.000,- dan biaya perawatan luka-luka maksimal Rp 20.000.000,-

Mengenai kerusakan/kehilangan barang bawaan penumpang angkutan umum, maka itu menjadi tanggung jawab masing-masing pemilik dan sopir angkutan, perusahaan tidak berkewajiban memberikan ganti rugi atas barang bawaan yang rusak/hilang.⁷⁸

Jika ada barang bawaan penumpang yang tertinggal di angkutan umum, biasanya sopir sebisa mungkin akan berusaha mencari dan mengembalikan barang

⁷⁸ Hasil Wawancara Dengan Pak Rustam, Ketua CV. Ampera dan CV. Matahari, Pada Tanggal 01 Agustus 2017.

tersebut kepada pemiliknya, bila tidak ditemukan maka barang itu di jadikan hak milik sopir angkutan.⁷⁹

Ada beberapa orang penumpang yang pernah mengalami kerugian akibat kelalaian sopir pada saat melakukan pengangkutan. Pertama, seorang penumpang pernah mengalami kecelakaan pada akhir tahun 2015 kira-kira bulan November 2015 di Lamnyong tepatnya di depan perpustakaan wilayah Lamnyong. Kondisi saat itu hanya ada seorang penumpang dan seorang sopir, kecelakaan itu disebabkan karena sopir melajukan mikrolet/*labi-labi* dengan kecepatan tinggi, kemudian berhenti dengan tiba-tiba karena sopir melihat ada penumpang lain yang sedang menunggu mikrolet/*labi-labi*. Akibatnya penumpang terjatuh dari tempat duduk dan mengalami cedera pada tulang bagian lutut. Tanggung jawab yang dilakukan sopir saat itu hanyalah sekedar mengantarkan penumpang kerumahnya. Cedera yang dialami oleh penumpang saat itu berupa pergeseran tulang kemudian melakukan pengobatan secara tradisional dan menanggung sendiri biaya pengobatannya.⁸⁰

Kedua, penumpang yang mengalami kerugian adalah ibu Nurul Hasanah. Kira-kira pada bulan Juni 2016 lalu ia pulang dari pasar Aceh membeli berbagai keperluan, termasuk membeli bunga untuk pajangan di rumahnya, ketika mikrolet/*labi-labi* yang ditumpangnya tiba di depan sekolah Tungkop Aceh Besar, banyak anak-anak yang berebutan naik mikrolet/*labi-labi* sehingga bunga hiasan yang dipegang ditangannya terjatuh karena terkena senggolan penumpang

⁷⁹ Hasil Wawancara Dengan Anwar, Sopir Labi-labi Darussalam, Pada Tanggal 28 Juli 2017.

⁸⁰ Wawancara dengan Hamidah, Penumpang Labi-Labi Darussalam, Pada Tanggal 19 Desember 2016.

anak-anak sekolah itu. Akibatnya bunga tersebut mejadi rusak. Tidak ada pertanggungjawaban dari pihak pengusaha angkutan mikrolet/*labi-labi*. Ketika ibu Nurul meminta ganti rugi pada sopir, sopir menjawab dengan nada tinggi bahwa itu bukan kesalahannya, dan seharusnya penumpang bisa menjaga barangnya sendiri.⁸¹

Ketiga, kasus rusaknya barang dagangan milik ibu Ruwaida. Ia adalah seorang pedagang di pasar Peunayong yang biasa menggunakan mikrolet/*labi-labi*. Pada Januari 2017 ia bermaksud untuk berjualan sayuran, seperti biasa ia menggunakan labi-labi untuk pergi berjualan. Biasanya jika penumpang lumayan banyak maka barang bawaan penumpang sebagian akan diletakkan di atas atap mikrolet/*labi-labi* oleh sopir dan sopir pula yang membantu menurunkannya. Ketika sampai di pasar, sopir langsung menurunkan barang dagangan ibu Ruwaida. Ketika menurunkan barang, sopir tidak sengaja menjatuhkan barang dagangan itu. Akibatnya sebagian dagangan ibu Ruwaida seperti sayur bayam manjadi rusak dan sebagian batangnya patah. Tidak ada pertanggungjawaban sama sekali dari pihak labi-labi dengan alasan kondisi saat itu masih pagi sekali jadi penghasilan masih sedikit sehingga tidak bisa membayar ganti rugi atas barang dagangan itu, ibu Ruwaida pun tidak bisa berbuat banyak selain pasrah dan hanya bisa menjual sayur yang masih utuh.⁸²

Dari ketiga kasus di atas terlihat bahwa penumpang menanggung sendiri akibat kerugian yang dialaminya, pengusaha angkutan mikrolet/*labi-labi* tidak

⁸¹ Wawancara dengan Nurul Hasanah, Penumpang Labi-Labi Darussalam, Pada Tanggal 25 Juli 2017.

⁸² Wawancara dengan Ruwaida, Penumpang Labi-Labi Darussalam, Pada Tanggal 25 Juli 2017.

memberikan ganti rugi apapun kepada penumpang terhadap kerugian itu, padahal kerugian itu diakibatkan karena kelalaian pihak angkutan. Menurut undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan, seharusnya pengusaha angkutan bertanggung jawab dengan memberikan ganti rugi kepada penumpang karena selama penumpang itu menggunakan jasanya berarti kenyamanan, keamanan serta keselamatan penumpang dan barang bawaannya menjadi tanggung jawab pengangkut.

Menurut Anwar jika terjadi kecelakaan atau pun kerusakan barang penumpang, biasanya pihak angkutan mikrolet/*labi-labi* menyelesaikannya secara kekeluargaan dan perdamaian dengan para penumpang, tidak pernah sampai ke pengadilan.⁸³ Terkadang pengusaha angkutan mikrolet/*labi-labi* khususnya para sopir, jika terjadi kecelakaan lalu lintas mereka tidak membuat laporan kecelakaan atau tidak mengarahkan penumpangnya supaya mendapatkan pertanggungjawaban dari perusahaan asuransi. Hal itu disebabkan karena ketidaktahuan pihak pengusaha angkutan mikrolet/*labi-labi* terhadap dana asuransi tersebut karena mereka sangat awam, padahal setiap bulannya mereka membayar iuran sebagai dana asuransi kecelakaan.

3.4. Pertanggungjawaban Risiko Terhadap Kerugian Penumpang Angkutan Labi-Labi Darussalam Menurut Konsep *Ij rah Bi Al-'amal*

Dilihat dari segi hukum Islam, jasa angkutan umum menggunakan mikrolet/*labi-labi* dapat digolongkan dalam *ij rah bi al-'amal*, yaitu suatu imbalan atas kerja/jasa yang diberikan pekerja kepada majikan dengan syarat-

⁸³ Hasil Wawancara Dengan Anwar, Sopir Labi-labi Darussalam, Pada Tanggal 28 Juli 2017.

syarat tertentu sesuai dengan ketentuan yang telah ditetapkan atas pekerjaan itu. Adapun rukun pada akad *ij rah bi al-'amal* ada empat yaitu '*aqid, ma'q d 'alaih, ajru, dan sighat*.

Pihak pengusaha angkutan (pemilik dan sopir) dan penumpang disebut '*qid* yaitu pihak yang melakukan perjanjian, di mana pengusaha angkutan mikrolet/*labi-labi* sebagai *mu'ajjir* (yang menerima upah untuk melakukan sesuatu) dan pihak penumpang angkutan mikrolet/*labi-labi* sebagai *musta'jir* (yang memberi upah), sedangkan jasa angkutan orang oleh pihak perusahaan dan pengusaha disebut *ma'q d 'alaih*, pembayaran yang dilakukan pihak penumpang disebut *ujrah*. Sedangkan bentuk *sighat* untuk akad antara penumpang dan pengusaha angkutan mikrolet/*labi-labi* adalah berbentuk perbuatan yaitu saling memberi atau menyerahkan hak. Pada prakteknya pengusaha angkutan mikrolet/*labi-labi* memberikan pelayanan jasanya kepada penumpang, sementara itu penumpang memberikan *ujrah* kepada pengusaha angkutan labi-labi yang telah memberikan jasa angkutannya.

Pekerja dalam *ij rah bi al-'amal* ada dua yaitu *ajir khas* dan *ajir musytara'*.⁸⁴ *Ajir khas* yaitu orang yang bekerja pada satu orang dalam waktu tertentu. Ia tidak boleh bekerja pada orang lain selain pada orang yang telah mempekerjakannya. Misalnya pembantu rumah tangga yang bekerja dari jam sekian hingga jam sekian, maka pada waktu tersebut ia tidak boleh bekerja untuk orang lain. Sedangkan *ajir musytara'* yaitu orang yang bekerja untuk orang banyak sehingga mereka bersekutu dalam memanfaatkan tenaganya. Misalnya

⁸⁴Wahbah Az-Zuhaili, *Al-Fiqh Al-Islami Wa Adillatuhu*, Terj. Abdul Hayyie al-Kattani, dkk, jilid VI, (Jakarta: Gema Insani, 2011, hlm. 417.

seperti pengacara, notaris, dan lain-lain. *Ajir musytara'* boleh bekerja untuk semua orang yang menyewa tenaganya. Dalam hal ini maka pihak pengusaha angkutan mikrolet/*labi-labi* dapat digolongkan sebagai *ajir musytara'* karena bersifat memberikan jasa dan melayani masyarakat banyak, serta pekerjaan yang dilakukan berdasarkan kerjasama antara perusahaan dan pengusaha angkutan mikrolet/*labi-labi* (pemilik dan sopir).

Dalam hal memberikan jasa, pengusaha angkutan mikrolet/*labi-labi* berkewajiban memberikan pelayanan sebaik-baiknya kepada penumpang, dalam hal ini pihak angkutan wajib memberikan rasa nyaman, aman dan selamat terhadap penumpang, serta berhak untuk dibayar upahnya sesuai yang telah ditentukan. Sedangkan penumpang sebagai konsumen berkewajiban beritikad baik dan memberikan kepercayaan serta ujud kepada pemberi jasa (pihak angkutan *labi-labi*). Konsumen (penumpang) berhak diperlakukan dan dilayani secara jujur serta tidak diskriminatif, diberikan kenyamanan, keamanan, serta keselamatan selama menggunakan jasa angkutan *labi-labi*.

Secara umum pada konsep *ij rah*, apabila ada kerusakan pada benda yang disewa, maka yang bertanggung jawab adalah pemilik barang (*mu'ajjir*) dengan syarat kecelakaan itu bukan akibat dari kelalaian penyewa (*musta'jir*). Sebaliknya, apabila kerusakan pada benda yang disewa, maka yang bertanggung jawab adalah penyewa (*musta'jir*) dengan syarat kecelakaan itu bukan akibat dari kelalaian pemilik barang (*mu'ajjir*).⁸⁵ Begitu pula pada *ij rah bi al-'amal*, mengenai pertanggungjawaban *ajir musytara'* terhadap kesalahannya pekerja bertanggung

⁸⁵ Helmi Karim, *Fiqh Muamalah*, (Bandung: Al-Ma'arif, 1997), hlm. 73.

jawab atas kerusakan atau kesalahan yang disebabkan, meskipun bukan kelalaian, keteledoran, atau tindakan yang melampaui batas. Dalam hal ini berarti pihak angkutan labi-labi yaitu perusahaan, pemilik dan sopir harus bertanggung jawab atas kesalahan yang disebabkan oleh sopir ketika melakukan pengangkutan kemudian menimbulkan kerugian bagi penumpang.

Jika kerugian itu akibat kecelakaan lalu lintas maka pihak perusahaan bertanggung jawab dengan mengalihkan tanggung jawab itu kepada asuransi kemudian pihak asuransi yang menanggung ganti rugi itu kepada penumpang. Namun, jika kerugian yang dialami penumpang berupa rusaknya barang bawaan maka yang harus bertanggung jawab adalah pemilik mobil itu sendiri.

Dalam Islam, istilah tanggung jawab yang berkaitan dengan konsep ganti rugi dibedakan menjadi dua yaitu:

- a. *Daman al-'aqad*, yaitu tanggung jawab perdata untuk konsep ganti rugi yang bersumber kepada ingkar 'aqad.
- b. *Daman al-'udwan*, yaitu tanggung jawab perdata untuk memberikan ganti rugi yang bersumber pada perbuatan merugikan (*f al-dar*) atau dalam istilah hukum perdata Indonesia disebut dengan perbuatan melawan hukum.⁸⁶

Dari konsep di atas apabila dikaitkan dengan tanggung jawab pihak angkutan labi-labi yang pertama, jika bersumber dari ingkar akad (*daman al-'aqad*), artinya akad yang sudah tercipta secara sah menurut ketentuan hukum tidak dilaksanakan oleh pihak angkutan labi-labi, atau dilaksanakan tetapi tidak

⁸⁶ Syamsul Anwar, *Hukum Perjanjian Syariah*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007), hlm. 330.

sebagaimana semestinya, maka terjadilah kesalahan oleh pihak angkutan labi-labi, baik kesalahan itu karena kesengajaannya untuk tidak melaksanakan akad atau kesalahan karena kelalaiannya. Misalnya seperti menurunkan penumpang bukan di tempat yang diinginkan penumpang, maka dalam hal ini pihak angkutan mikrolet/*labi-labi* harus memberikan ganti rugi misalnya dengan tidak meminta ongkos kepada penumpang tersebut. Kedua, bersumber pada perbuatan yang merugikan (*daman al-'udwan*). Artinya pekerjaan yang dilakukan merugikan pihak penumpang, seperti karena kelalaian pihak angkutan mikrolet/*labi-labi* ketika mengemudi kemudian menimbulkan kerugian penumpang berupa luka-luka yang dialaminya atau rusaknya barang bawaan penumpang karena kelalaian pihak angkutan mikrolet/*labi-labi*. Jasa angkutan umum yang dilakukan oleh para pengusaha mikrolet/*labi-labi* sesuai dengan konsep *ij rah bi al-'amal* dalam fiqh muamalah, kegunaan dari jasa angkutan tersebut bermanfaat bagi masyarakat. Rukun yang ada dalam *ij rah bi al-'amal* apabila dikaitkan dengan praktiknya telah terpenuhi. Namun pelayanan jasa yang diberikan tidak sesuai dengan *ij rah bi al-'amal*, dimana *mu'ajjir* harus memberikan jasa kepada *musta'jir* dengan sebaik-baiknya. Sedangkan yang terjadi pada angkutan mikrolet/*labi-labi* Darussalam adalah pengusaha angkutan mikrolet/*labi-labi* kurang memperhatikan pelayanannya terhadap para penumpang.

Dari beberapa kasus yang telah disebutkan di atas, pertanggungjawaban atas risiko yang terjadi pada saat pengangkutan semuanya ditanggung sendiri oleh penumpang. Pada kasus kecelakaan yang dialami oleh ibu Hamidah, sopir tidak memberikan ganti rugi pada ibu Hamidah, beliau menanggung sendiri biaya

pengobatannya. Pada kasus ini, Pertanggung ganti rugi terhadap pihak penumpang tidak dapat dialihkan ke Asuransi karena kecelakaan tersebut merupakan kecelakaan tunggal yang tidak melibatkan pihak ketiga. Dan yang seharusnya membayar ganti rugi adalah sopir itu sendiri karena dari kelalaiannya menyebabkan penumpang cedera. Namun, penumpang hanya menanggung sendiri seluruh biaya pengobatannya. Pada konsep *ij rah bi al-'amal*, setiap kesalahan *ajir musytara'* yang mengakibatkan kerugian maka harus adanya ganti rugi. Ketika penumpang menggunakan jasa sopir angkutan maka keamanan dan keselamatan penumpang merupakan tanggung jawab sopir dan wajib menanggung ganti rugi bagi penumpang yang mengalami kerugian, namun pada kasus ini sopir tidak menanggung ganti rugi. Maka dapat dikatakan bahwa tindakan sopir tersebut belum sesuai dengan konsep *ij rah bi al-'amal*,

Pada kasus kedua, sopir juga tidak memberikan ganti rugi terhadap rusaknya barang bawaan penumpang. Pada kasus ini, barang bawaan penumpang tergolong barang kecil karena masih dapat dipegang oleh penumpang dan tidak diberlakukan ongkos atas barang tersebut. Menurut konsep akad *ij rah bi al-'amal*, pihak penumpang tidak berhak meminta ganti rugi pada sopir terhadap rusaknya barang bawaannya karena barang tersebut tidak dikenakan ongkos, penumpang hanya membayar ongkos atas dirinya bukan atas barang bawaannya.

Kasus ketiga hampir sama dengan kasus kedua, dimana penumpang pada saat itu juga membawa barang bawaannya, namun barang tersebut ditaruh di atas atap mikrolet/*labi-labi*. Barang itu tidak sengaja dijatuhkan oleh sopir ketika diturunkan, namun sopir tidak membayar ganti rugi atas barang tersebut. Barang

bawaan tersebut masih digolongkan sedikit karena tidak lebih dari satu karung, maka penumpang tidak dikenakan ongkos sewa terhadap barang tersebut. Oleh karena itu, menurut konsep akad *ij rah bi al-‘amal* sopir tidak berkewajiban untuk memberikan ganti rugi terhadap barang tersebut karena penumpang hanya membayar ongkos sewa hanya untuk dirinya tidak untuk barang bawaannya.

Perilaku pihak angkutan mikrolet/*labi-labi* yang kurang memperhatikan pelayanan terhadap penumpang dan kurang bertanggung jawab atas kelalaian yang dilakukannya pada saat melakukan pengangkutan juga bertentangan dengan undang-undang lalu lintas dan angkutan jalan. Di mana pada undang-undang tersebut mengharuskan pengusaha angkutan memenuhi pelayanan minimal yaitu menjaga keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan, dan pengusaha angkutan wajib bertanggung jawab atas kelalaiannya selama melakukan pengangkutan umum.

Tidak ada pemahaman khusus tentang jasa angkutan bagi pihak angkutan mikrolet/*labi-labi*, baik pemahaman dalam hukum Islam maupun dalam undang-undang. Pihak angkutan mikrolet/*labi-labi* hanya beranggapan bahwa pekerjaannya membantu masyarakat yang tidak memiliki kendaraan dan hal tersebut merupakan pekerjaan mulia. Tugas mereka hanya mengantarkan penumpang ketempat tujuan dan kemudian menghasilkan uang dari jasa yang diberikan.⁸⁷ Mereka tidak mengetahui bahwa pekerjaan jasa angkutan mikrolet/*labi-labi* juga diatur dalam hukum Islam dan dalam undang-undang. Dengan tidak adanya pemahaman tersebut maka dimanfaatkan oleh sebagian dari

⁸⁷ Hasil Wawancara Dengan Muhammad Riski, Sopir Labi-labi Darussalam, Pada Tanggal 11 November 2016.

mereka dengan mengangkut penumpang sesuka hati tanpa memperhatikan kenyamanan, keamanan serta keselamatan penumpang, dan mereka mengabaikan tanggung jawabnya ketika penumpang mengalami kerugian.

Tindakan para sopir tersebut juga tidak bisa disalahkan sepenuhnya kepada mereka, karena kebanyakan dari mereka masih banyak yang awam dan kurang memahami hukum angkutan. Maka di sini perlu adanya peran dari pemerintah yaitu melalui dinas perhubungan yang bekerja sama dengan perusahaan mikrolet/*labi-labi*, yaitu dengan mengajarkan para sopir tentang peraturan angkutan umum dan lebih mengawasi setiap angkutan yang masih aktif beroperasi.

Para penumpang juga terkadang kurang memahami sejauh mana batas tanggung jawab sopir ketika sopir tidak sengaja dengan kelalaiannya mengakibatkan rusaknya barang bawaan penumpang. Seharusnya barang-barang kecil tidak dimintakan pertanggungjawaban kepada sopir karena menurut akad *ij rah bi al-'amal* penumpang tidak berhak menuntut ganti rugi karena penumpang hanya membayar ongkos angkutan untuk dirinya bukan untuk barangnya.

BAB EMPAT

PENUTUP

1.1. Kesimpulan

Pada sub bab kesimpulan ini dipaparkan hal-hal yang menjadi jawaban dari rumusan masalah. Hal-hal tersebut adalah sebagai berikut:

1. Salah satu aturan bagi pengusaha angkutan umum ketika mengoperasikan angkutan yaitu wajib memenuhi standar pelayanan minimal yang meliputi keamanan, keselamatan, kenyamanan, keterjangkauan, kesetaraan dan keteraturan. Namun yang sering dilanggar oleh para sopir angkutan mikrolet/*labi-labi* Darussalam yaitu dari segi keamanan, keselamatan, kenyamanan, serta keteraturan. Terdapat beberapa sebab mengapa para pengusaha angkutan mikrolet/*labi-labi* Darussalam tidak memenuhi standar pelayanan minimal tersebut terhadap penumpang diantaranya seperti; minimnya pengetahuan mereka tentang aturan perundang-undangan yang mengatur tentang hal itu, tidak adanya pengawasan dari pihak yang berwenang, dan semakin banyaknya masyarakat yang memiliki kendaraan pribadi mengakibatkan mikrolet/*labi-labi* kekurangan penumpang sehingga lebih sering menaikkan anak-anak ketika jam pulang pergi sekolah.
2. Perusahaan mikrolet/*labi-labi* bertanggung jawab atas kerugian yang dialami penumpang karena kecelakaan yang disebabkan oleh sopirnya, namun tanggung jawab itu dialihkan ke Asuransi Jasa Raharja lalu pihak Asuransi yang memberikan pertanggunggaan kepada penumpang. Pada pembahasan sebelumnya, pada kasus pertama merupakan kecelakaan tunggal sehingga

ganti rugi tidak bisa ditanggung oleh asuransi. Namun sopir itu sendiri juga tidak membayar ganti rugi terhadap penumpang yang mengalami kerugian akibat kecelakaan tersebut. Pada kasus kedua dan ketiga, sopir juga tidak memberikan ganti rugi terhadap penumpang yang mengalami kerugian karena rusaknya barang bawaan dengan alasan hal tersebut di luar kesengajaan sopir.

3. Ulama sepakat bahwa *ajir musytara'* yang dinisbatkan kepada pihak angkutan mikrolet/*labi-labi* harus memberi ganti rugi terhadap penumpang yang mengalami cedera atau luka-luka karena kecelakaan dan terhadap barang penumpang yang rusak baik karena kesengajaan atau kelalaian dengan syarat adanya ongkos sewa terhadap barang bawaan tersebut. Pada kasus yang pertama, menurut konsep *ij rah bi al-'amal* pertanggungjawaban terhadap kerugian penumpang yang mengalami cedera belum sesuai karena pihak sopir mikrolet/*labi-labi* tidak memberikan ganti rugi kepada penumpang yang mengalami cedera tersebut. Sedangkan pada kasus kedua dan ketiga, menurut konsep *ij rah bi al-'amal* pihak penumpang tidak berhak meminta ganti rugi pada sopir atas rusaknya barang bawaannya karena penumpang tidak membayar ongkos sewa terhadap barang bawaannya, mereka hanya membayar ongkos sewa untuk dirinya.

1.2. Saran

1. Hendaknya para sopir mikrolet/*labi-labi* lebih memperhatikan pelayanan bagi penumpang dan mengangkut penumpang secara wajar dengan cara mengangkut penumpang sesuai kapasitas kendaraan serta tidak membiarkan

penumpang bergantung di bagian belakang labi-labi supaya penumpang merasa nyaman, aman, dan selamat selama menggunakan labi-labi.

2. Diharapkan kepada sopir maupun pemilik mikrolet/*labi-labi* agar lebih bertanggung jawab jika terjadi kecelakaan. Jika kecelakaan tunggal maka yang harus ganti rugi adalah sopir maupun pemilik angkutan. Namun jika kecelakaan berat dan melibatkan orang ketiga maka sopir seharusnya membuat laporan kecelakaan di kepolisian setempat supaya dapat di urus biaya ganti rugi terhadap penumpang pada Asuransi Jasa Raharja.
3. Masyarakat yang menggunakan jasa angkutan labi-labi hendaknya lebih teratur saat menggunakan mikrolet/*labi-labi* dan dapat menjaga barang bawaannya khususnya barang-barang kecil yang dapat dipegang.
4. Seharusnya penumpang hanya meminta ganti rugi terhadap barang yang rusak yang hanya dikenakan ongkos sewanya saja.
5. Diharapkan kepada pemerintah melalui dinas perhubungan yang bekerja sama dengan perusahaan angkutan agar lebih memberikan perhatian dan pengawasan terhadap praktek jasa angkutan labi-labi supaya pemilik mikrolet/*labi-labi* maupun para sopir paham mengenai aturan penggunaan angkutan umum serta menerapkannya di lapangan.

DAFTAR KEPUSTAKAAN

- Abdul Manan, *Hukum Ekonomi Syariah*, Jakarta: Kencana, 2012.
- Abdul Azis Dahlan, *Ensiklopedi Hukum Islam*, Jakarta: Ichtiar Baru Van Houve, 1996.
- Abdurrahman al-Jaziry, *Kitab Fiqh 'Ala al-Azahib al-Arba'ah*, Jilid III, Beirut: Dar al-Fikr, t.t.
- Adi Warman A. Karim, *Bank Islam; Analisis Fiqh dan Keuangan*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada, 2007.
- Afzalurrahman, *Doktrin Ekonomi Islam*, Jilid II, (Terj. Soeroyodan M. Nastangin), Yogyakarta: Dana Bhakti Wakaf, 2005.
- Ahmad Azhar Basyir, *Asas-Asas Hukum Muamalat, (Hukum Perdata Islam)*, Yogyakarta: UII Press, 2000.
- Ahmad Wardi Mushlich, *Fiqh Muamalah*, Jakarta: Amzah, 2010.
- Asy-Syarbani al-Khatib, *Mughni al-Muhtaj*. Jilid II, Beirut: Dar al-Fikr, 1978.
- Chairuman Pasaribu dan Suhrawardi, *Hukum Perjanjian dalam Islam*, cet. I, Jakarta: Sinar Grafika, 1994.
- Dede Rosyana, *Pengantar dan Azas-azas Hukum Perdata Islam*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2006.
- Departemen Agama RI, *Al-Qur'an dan Terjemahannya*, Bandung: CV. J-Art, 2004
- Departemen Pendidikan Nasional, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi ke IV, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama, 2011.
- Depdiknas, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Edisi ketiga, Jakarta: Balai Pustaka, 2005.
- Didin Hafifuddin dan Hendri Tanjung, *Manajemen Pemasaran Syariah dalam Praktik*, Jakarta: Gema Insani Inpress, 2003.

- Dwisuwiknyo, *Kamus Lengkap Ekonomi Islam*, Yogyakarta: Total Media, 2009.
- Emmet Vaughan, *Fundamentals of Risk and Insurance*, New York: John Wiley, 2002.
- F. Sugeng Istanto, *Penelitian Hukum*, Yogyakarta: CV. Ganda, 2007.
- Helmi Karim, *Fiqh Muamalah*, Bandung: Al-Ma'arif, 1997.
- Hendi Suhendi, *Fiqh Muamalah*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2002.
- Husein Umar, *Metode Penelitian untuk Skripsi dan Tesis Bisnis*, edisi kedua, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2011.
- Imam Ahmad Bin Hambal, *Musnad Ahmad ibn Hambal*, Beirut: Dar al-Kutub al-Ilmiah, 1993.
- Marzuki Abu Bakar, *Metodologi Penelitian*, Banda Aceh, 2013.
- M. A. Mannan, *Teori dan Praktek Ekonomi Islam*, Yogyakarta: Dana Bhakti, 1994.
- Moh Saifullah al-Azis S, *Fiqh Islam Lengkap*, Surabaya: Terang Surabaya, 2005.
- Mu'arif, *Perlindungan Konsumen Terhadap Penumpang Angkutan Labi-labi di Banda Aceh*, Fakultas Hukum, Universitas Syiah Kuala, Banda Aceh, 2016.
- Muhammad Al-Syarbini Al-Khatib, *Al-Iqna' fi Hall al-Alfadz Abi Syuja'*, Indonesia: Dar al-Ihya al-Kutub al-'Arabiyah, t.t.
- Muhammad Hasbi as-Siddieqy, *Koleksi Hadits-hadits Hukum*, Jilid VII, Jakarta: Pustaka Putra, 2001.
- Muhammad Nashiruddin Al-Albani, *Shahih Sunan Abu Daud*, Terj. Abdul Mufid Ihsan, M. Soban Rohman, Jakarta: Pustaka Azzam, 2006.
- Muhammad Nashiruddin Al-Albani, *Shahih Sunan Ibnu Majah*, Terj. Ahmad Taufiq Abdurrahman, Jakarta: Pustaka Azzam, 2007.

- Muhammad Sharif Chaudry, *Sistem Ekonomi Islam*, Jakarta: Kencana, 2012.
- Muhammad Teguh, *Metode Penelitian Ekonomi (Teori dan Aplikasi)*, Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2005.
- Nasrun Haroen, *Fiqh Muamalah*, Jakarta Selatan: Gaya Media Pratama, 2000.
- Sayyid Sabiq, *Fiqh Sunnah*, Terj. Kamaluddin A. Marzuki, Jilid 13, Bandung: Al-Ma'arif, 1997.
- Shabarullah, *Tinjauan Hukum Islam Terhadap Tanggung Jawab Jasa Angkutan Umum dalam Pengiriman Paket Barang*, (skripsi tidak dipublikasikan), Fakultas Syariah dan Hukum, UIN Ar-Raniry, Banda Aceh, 2016.
- Suherli, *Panduan Membuat Karya Tulis*, Bandung: Yrama Widya, 2001.
- Syamsul Anwar, *Hukum Perjanjian Syariah*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007.
- Syekh. H. Abdul Halim Hasan, *Tafsir Al-Ahkam*, Jakarta: Kencana, 2006.
- T. M. Almutiara, *Analisis Pertanggungjawaban Risiko Sewa-menyewa Mobil Pada CV Asna Jaya Dalam Perspektif Ijarah bi al-Manfa'ah* (skripsi tidak dipublikasikan), Fakultas Syariah dan Hukum, UIN Ar-Raniry, Banda Aceh, 2013.
- Wahbah Az-Zuhaili, *Al-Fiqh Al-Islami Wa Adillatuhu*, Terj. Abdul Hayyie al-Kattani, dkk, jilid VI, Jakarta: Gema Insani, 2011.
- Wicn's Anoraga, *Kamus Istilah Ekonomi*, Bandung: M2S, 1993.
- Zulfadli, "Pertanggungjawaban Roda Dua yang Rusak di Lokasi Parkir Menurut Perspektif Ijarah" (skripsi tidak dipublikasikan) Fakultas Syariah, UIN Ar-Raniry, Banda Aceh.
- Pergub Aceh Nomor 48 Tahun 2013
 Tentang Tarif Dasar Angkutan Kelas Ekonomi Dengan Mobil Bus
 Umum/Mobil Penumpang Umum (Mikrolet/Labi-labi)
 Antarkota Dalam Provinsi Aceh.
- Undang-Undang Nomor 22 Tahun 2009 Tentang Lalu Lintas dan Angkutan Jalan.
- Aceh.my.id, *Labi-labi Angkutan Umum yang Aceh Banget*, diakses dari situs:
<http://www.aceh.my.id/2016/01/labi-labi-angkutan-umum-yang-aceh-banget.html>

DAFTAR WAWANCARA

A. Pertanyaan dengan Ketua Perusahaan Labi-labi

1. Bagaimana hubungan pemilik angkutan labi-labi/sopir dengan perusahaan serta dengan organda?
2. Ada berapa perusahaan angkutan labi-labi di Banda Aceh dan di Aceh Besar? Dan berapa perusahaan yang masih aktif?
3. Apakah perusahaan-perusahaan tersebut telah mendapatkan izin dari pemerintah?
4. Berapa jumlah unit labi-labi Darussalam yang terdaftar pada perusahaan CV Ampera dan Matahari?
5. Berapa uang yang harus dibayarkan oleh pengemudi angkutan labi-labi ketika memasuki terminal?
6. Adakah peraturan tertentu yang dikhususkan untuk para sopir yang mengatur tentang penggunaan labi-labi sebagai sarana pengangkutan umum?
7. Jika terjadi kecelakaan lalu lintas pada saat pengoperasian angkutan labi-labi kemudian menyebabkan kerugian bagi penumpang berupa luka-luka atau menyebabkan kematian, siapa yang bertanggung jawab dan bagaimana pertanggungangan?
8. Jika terjadi kerusakan pada barang bawaan penumpang akibat kesalahan sopir angkutan labi-labi bagaimana tanggung jawab perusahaan maupun pemilik labi-labi?

B. Wawancara dengan Sopir Labi-labi Darussalam

1. Bagaimana pembagian hasil ongkos labi-labi yang di dapatkan oleh supir dengan pemilik labi-labi?
2. Adakah pihak yang memberitahukan mengenai aturan atau cara-cara melayani penumpang?
3. Apakah anda paham mengenai cara berlalu lintas yang baik dan benar?
4. Apa alasan sopir mengangkut penumpang hingga melebihi kapasitas angkutan?
5. Jika terjadi kecelakaan lalu lintas, bagaimana tanggung jawab sopir atau pemilik angkutan?
6. Apakah anda mengambil ongkos terhadap barang bawaan penumpang?
7. Berapa ongkos yang diambil untuk barang besar maupun yang kecil?
8. Jika terjadi kerusakan barang bawaan penumpang siapa yang harus bertanggung jawab dan bagaimana bentuk tanggung jawab tersebut?
9. Apakah anda mengetahui bahwa ada undang-undang yang mengatur tentang angkutan umum?
10. Apakah anda mengetahui bahwa dalam Islam terdapat hukum yang mengatur tentang penyewaan jasa baik jasa angkutan umum maupun jasa lainnya?

C. Wawancara dengan Penumpang

1. Siapa nama anda?
2. Apakah anda sering menggunakan angkutan labi-labi untuk bepergian?

3. Apakah anda sering membawa barang ketika menggunakan labi-labi?
4. Apakah sopir mengambil ongkos terhadap barang tersebut?
5. Selama menggunakan labi-labi, pernahkah anda mengalami kerugian akibat kecelakaan atau rusaknya barang bawaan?
6. Bagaimana pertanggungjawaban yang diberikan oleh sopir maupun pemilik labi-labi tersebut?



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

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

SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM
UIN AR-RANIRY BANDA ACEH
Nomor: Un.08/FSH/PP.00.9/ 24-1/2017

TENTANG

PENETAPAN PEMBIMBING SKRIPSI MAHASISWA
DEKAN FAKULTAS SYARIAH DAN HUKUM

- Menimbang :
- Bahwa untuk kelancaran bimbingan KKKU Skripsi pada Fakultas Syariah dan Hukum, maka dipandang perlu menunjukkan pembimbing KKKU Skripsi tersebut;
 - Bahwa Yang namanya dalam Surat Keputusan ini dipandang mampu dan cakap serta memenuhi syarat untuk diangkat dalam jabatan sebagai pembimbing KKKU Skripsi.
- Mengingat :
- Undang-undang No. 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional;
 - Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2005 tentang Guru dan Dosen;
 - Undang-Undang Nomor 12 Tahun 2012 tentang Pendidikan Tinggi;
 - Peraturan Pemerintah Nomor 19 Tahun 2005 tentang Standar Operasional Pendidikan;
 - Peraturan Pemerintah Nomor 10 Tahun 2010 tentang Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi;
 - Peraturan Presiden Nomor 54 Tahun 2013 tentang Perubahan Institut Agama Islam Negeri (IAIN) Ar-Raniry Banda Aceh Menjadi Universitas Islam Negeri;
 - Keputusan Menteri Agama 482 Tahun 2003 tentang Pendelegasian Wewenang Pengangkatan, Pemindahan dan Pemberhentian PNS di lingkungan Departemen Agama RI;
 - Peraturan Menteri Agama Republik Indonesia Nomor 12 Tahun 2014 tentang Organisasi dan Tata Kerja Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh;
 - Peraturan Menteri Agama Republik Indonesia Nomor 21 Tahun 2015 tentang Statuta Universitas Islam Negeri Ar-Raniry Banda Aceh;
 - 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)
 - Dr. EMK Akdar, S.Ag., M.Hum Sebagai Pembimbing I
 - Mamfaluthy, S.Hi., MH Sebagai Pembimbing II
 untuk membimbing KKKU Skripsi Mahasiswa (i) :

Nama : Athahul Jannah
NIM : 121309922
Prodi : HES
Judul : Analisis Kepatuhan Supir Lobi-lobi Terhadap Kesetiaan Pasal 141 Undang-undang Nomor 22 Tahun 2009 Dan Pertanggungjawaban Risiko Dalam Akad Ijarah
- Kedua :
- Kepada pembimbing yang tercantum namanya di atas diberikan honorarium sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
- Ketiga :
- Pembayaran ekbat keputusan ini dibebankan pada DIPA UIN Ar-Raniry Tahun 2017;
- 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 : 23 Januari 2017

Dekan
Dr. Khairuddin, S.Ag., M.Ag.
NIP. 197349141997031001

- Tembusan :
- Rektor UIN Ar-Raniry;
 - Ketua Prodi HES;
 - Mahasiswa yang bersangkutan;
 - Asip.

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

Nama : Aftahul Jannah
 Tempat/ Tanggal Lahir : Lambada Peukan/ 08 Desember 1995
 Jenis Kelamin : Perempuan
 Pekerjaan/ NIM : Mahasiswi/ 121309922
 Kebangsaan/ Suku : Indonesia/ Aceh
 Status Pernikahan : Belum Menikah
 Alamat : Ds. Lambada Peukan, Kec. Darussalam, Kab. Aceh
 Besar

Orang Tua

a. Ayah : Samsawi
 b. Pekerjaan : Tani
 c. Ibu : Syakinah
 d. Pekerjaan : IRT
 e. Alamat : Ds. Lambada Peukan, Kec. Darussalam, Kab. Aceh
 Besar

Pendidikan

a. SD : SDN Lambaro Angan, Berijazah Tahun 2007
 b. MTsN : MTsN Tungkob, Berijazah Tahun 2010
 c. MAN : MAN 3 Rukoh Banda Aceh, Berijazah Tahun 2013
 d. Perguruan Tinggi : Fakultas Syari'ah dan Hukum Prodi Hukum Ekonomi
 Syari'ah UIN Ar-Raniry Masuk 2013

Demikianlah daftar riwayat hidup ini dibuat dengan sebenar-benarnya, agar dapat dipergunakan sebagaimana mestinya.

Banda Aceh, 30 November 2017

Penulis