

**KAPASITAS DAN TANGGUNG JAWAB SOPIR  
PENGANGKUTAN BARANG MENURUT KONSEP  
*AHLIYAH AL-ADA'* DALAM *IJÂRAH 'ALA AL- 'AMÂL*  
(Suatu Penelitian Pada Pangkalan Truk Angkutan Barang  
Beurawe Banda Aceh)**

**SKRIPSI**



Diajukan Oleh

**NUR AKMALIA**  
**NIM. 210102078**

Mahasiswa Fakultas Syari'ah Dan Hukum  
Prodi Hukum Ekonomi Syari'ah

**FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM  
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY  
DARUSSALAM-BANDA ACEH  
TAHUN 2025 M/1446 H**

**KAPASITAS DAN TANGGUNG JAWAB SOPIR PADA  
PENGANGKUTAN BARANG MENURUT KONSEP  
AHLIYAH AL-ADA' DALAM IJÂRAH 'ALA AL- 'AMÂL  
(Suatu Penelitian Pada Pangkalan Truk Angkutan Barang  
Beurawe Banda Aceh)**

**SKRIPSI**

Diajukan Kepada Fakultas Syari'ah dan Hukum  
Universitas Islam Negeri (UIN) Ar-Raniry Banda Aceh  
Sebagai Salah Satu Persyaratan Penulisan Skripsi  
Dalam Ilmu Hukum Ekonomi Syari'ah

Oleh

**NURAKMALIA**  
**NIM. 210102078**

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

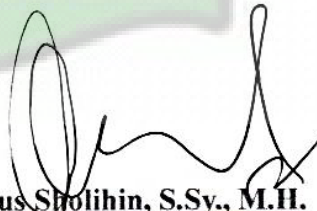
Disetujui untuk Dimunaqasyahkan Oleh:

Pembimbing I,



**Dr. Jamhuri, MA**  
**NIP. 196703091994021001**

Pembimbing II,



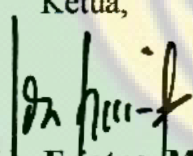
**Riadhus Sholihin, S.Sy., M.H.**  
**NIP. 199311012019031014**

**KAPASITAS DAN TANGGUNG JAWAB SOPIR PADA  
PENGANGKUTAN BARANG MENURUT KONSEP  
AHLIYAH AL-ADA' DALAM IJÂRAH 'ALA AL- 'AMÂL  
(Suatu Penelitian Pada Pangkalan Truk Angkutan Barang  
Beurawe Banda Aceh)**

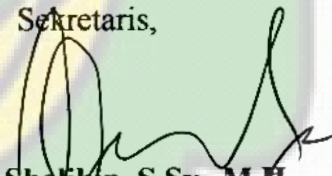
**SKRIPSI**

Telah Diuji Oleh Panitia Ujian *Munaqasyah* Skripsi  
Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry  
dan Dinyatakan Lulus Serta Diterima Sebagai  
Salah Satu Beban Studi  
Program Sarjana (S-1)  
Dalam Ilmu Hukum Ekonomi Syari'ah  
Pada Hari/Tanggal: Senin 21 April 2025 M  
22 Syawal 1446 H  
Di Darussalam, Banda Aceh  
Panitia Ujian *Munaqasyah* Skripsi:

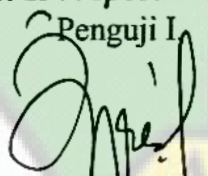
Ketua,

  
**Dr. Ida Friatna, M.Ag**  
NIP. 197705052006042010

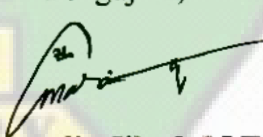
Sekretaris,

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

Penguji I,

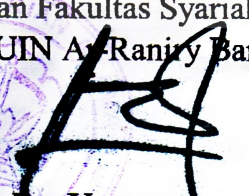
  
**Ihdi Karim Makinara, S.H.I.M.H**  
NIP. 198012052011011004

Penguji II,

  
**Azka Amalia Jihad, M.E.I**  
NIP. 199102172018032001

Mengetahui,

Dekan Fakultas Syariah dan Hukum  
UIN Ar-Raniry Banda Aceh

  
**Prof. Dr. Kamaruzzaman, M. Sh**  
NIP. 197809172009121006



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

**Jl. Syekh Abdur Rauf Kopelma Darussalam banda Aceh**  
**Telp./ Fax. 0651-7552966, Fax.0651-7552966 Email. fsh@ar-raniry.ac.id**

**LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH**

Yang bertanda tangan dibawah ini

Nama : Nur Akmalia  
NIM : 210102078  
Jurusan : Hukum Ekonomi Syari'ah  
Fakultas : Syari'ah dan Hukum

Dengan ini menyatakan bahwa dalam penulisan skripsi ini, saya:

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

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

Demikian pernyataan ini saya buat dengan sesungguhnya.

Banda Aceh, 15 Februari 2025

Yang menyatakan,



Nur Akmalia

## ABSTRAK

Nama : Nur Akmalia  
NIM : 210102078  
Fakultas/ Prodi : Syari'ah dan Hukum/ Hukum Ekonomi Syari'ah  
Judul : Kapasitas Dan Tanggung Jawab Sopir Pengangkutan Barang Menurut Konsep *Ahliyah Al-Ada* Dalam *Ijârah 'Ala Al-'Amâl* (Suatu Penelitian Pada Pangkalan Truk Angkutan Barang Beurawe Banda Aceh).  
Tanggal Sidang : 21 April 2025  
Tebal Skripsi : 104  
Pembimbing I : Dr. Jamhuri, MA  
Pembimbing II : Riadhus Sholihin, S.Sy., M.H  
Kata Kunci : Risiko, Tanggung jawab, Upah, *Ijârah 'Ala Al-'Amâl, Ahliyah Al-Ada*

Risiko adalah bagian tak terpisahkan dari setiap pekerjaan yang berpotensi menyebabkan kerugian yang substansial. Dalam akad *ijârah 'ala al-'amâl*, tanggung jawab atas risiko tidak dibebankan kepada sopir, kecuali kerusakan barang disebabkan oleh kelalaiannya. Namun, dalam realisasinya sopir sebagai pihak yang bertanggung jawab atas pengangkutan menghadapi potensi kerugian atas kerusakan barang. Konsekuensinya sopir turut menanggung ganti rugi bersama pemilik barang terhadap kerusakan yang terjadi selama proses pengangkutan. Untuk itu peneliti melakukan riset tentang bagaimana kinerja sopir untuk meminimalisir kerusakan barang, bentuk pertanggungjawaban terhadap risiko saat pengangkutan serta tinjauan *ahliyah al-ada* dalam akad *ijârah 'ala al-'amâl* terhadap kinerja dan tanggung jawab sopir pada pengangkutan barang. Riset ini menggunakan pendekatan *sosiologis normatif* dan jenis penelitian kualitatif dengan pemaparan data secara deskriptif analisis serta pengumpulan data dengan wawancara dan observasi. Hasil penelitian menunjukkan bahwa kinerja sopir dalam pengangkutan barang sesuai dengan standar operasional kerja. Sopir telah menerapkan langkah-langkah preventif untuk mengurangi risiko kerusakan barang selama proses pengiriman. Namun kerusakan barang tidak dapat sepenuhnya dihindari sehingga sopir harus menanggung ganti rugi atas kerusakan tersebut. Besaran serta mekanisme ganti rugi ditentukan berdasarkan kebijakan pemilik barang. Terkadang sopir diwajibkan menanggung seluruh kerugian secara mandiri, sedangkan pada kondisi tertentu tanggung jawab dibagi antara sopir dan pemilik barang. Beban ganti rugi ini berdampak pada berkurangnya pendapatan sopir secara signifikan. Secara konseptual, kinerja dan tanggung jawab sopir dalam pengangkutan barang telah memenuhi prinsip akad *ijârah 'ala al-'amâl*. Namun kebijakan pemilik barang yang membebaskan ganti rugi secara penuh kepada sopir serta memotong upah tanpa mempertimbangkan penyebab kerusakan dapat berpotensi merugikan pihak sopir.

## KATA PENGANTAR

بِسْمِ اللَّهِ الرَّحْمَنِ الرَّحِيمِ

Puji dan syukur kepada Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat dan karuni-Nya serta kesehatan kepada penulis, sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Tidak lupa shalawat dan salam penulis sampaikan kepada baginda Nabi besar Muhammad SAW, beserta keluarga dan sahabat beliau yang telah membimbing kita ke alam yang penuh ilmu pengetahuan ini.

Dengan segala kelemahan dan kekurangan akhirnya penulis dapat menyelesaikan sebuah karya ilmiah yang berjudul **“Kapasitas Dan Tanggung Jawab Sopir Pengangkutan Barang Menurut Konsep Ahliyah Al-Ada’ Dalam Ijârah ‘Ala Al- ‘Amâl (Suatu Penelitian Pada Pangkalan Truk Angkutan Barang Beurawe Banda Aceh)”**. Skripsi ini ditulis untuk menyelesaikan tugas akhir yang merupakan salah satu syarat dalam rangka menyelesaikan studi sekaligus untuk memperoleh gelar sarjana (S1) pada Fakultas Syariah dan Hukum UIN Ar-Raniry, Darussalam, Banda Aceh.

Dalam penulisan karya ilmiah ini, telah banyak pihak membantu penulis sehingga skripsi ini dapat terselesaikan. Pada kesempatan ini, dengan segala kerendahan hati penulis mengucapkan terimakasih banyak kepada:

1. Bapak Prof. Dr. Kamaruzzaman, M.Sh selaku Dekan Fakultas Syariah dan Hukum, Bapak Dr. Hasnul Arifin Melayu, S. Ag., M.A selaku Wakil Dekan I, Ibu Prof. Dr. Soraya Devy, M.Ag selaku Wakil Dekan II dan Bapak Dr. Ali Abubakar, M.Ag selaku Wakil Dekan III yang telah membimbing kami Mahasiswa/I di Fakultas Syariah dan Hukum.
2. Ketua Prodi Hukum Ekonomi Syariah Bapak Dr. Iur Chairul Fahmi, M.A serta Sekretaris Prodi Ibu Azka Amalia Jihad, S.HI., M.E.I. dan Bapak H. Edi Darmawijaya, S.Ag., M.Ag. selaku Penasehat Akademik serta Bapak Prof. Dr. H. Muhammad Maulana, M.A. selaku dosen Metode Penelitian Hukum yang telah banyak membantu serta mencurahkan ilmunya dan

- pengalamannya kepada penulis dan kepada seluruh Civitas Akademika Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry.
3. Bapak Dr. Jamhuri, MA., selaku pembimbing I dan Bapak Riadhus Sholihin, S.Sy., M.H., selaku pembimbing II, yang telah banyak memberikan bimbingan, bantuan, ide, dan pengarahan, sehingga penulis termotivasi dan dapat menyelesaikan skripsi ini.
  4. Ucapan terimakasih kepada pihak sopir yang sudah mau diwawancarai dan memberikan jawaban-jawaban dari setiap pertanyaan pada saat wawancara serta memberikan motivasi dan doa sampai saya dapat menyelesaikan skripsi ini dengan baik.
  5. Ucapan cinta dan terima kasih sebesar-besarnya penulis utarakan kepada dua orang terhebat, yaitu Bapak Marzuki dan Ibu Khairiah yang telah mendoakan, menyayangi, serta memberikan kasih sayang dan pendidikan yang begitu istimewa. Untuk ibu, terima kasih karena telah menjadi sosok yang tak hanya mendukung, tapi juga memberi inspirasi dan pelajaran hidup yang tak ternilai harganya. Untuk ayah, terima kasih atas segala usaha dan pengorbanan demi memberikan kehidupan yang layak bagi penulis. Walaupun Ayah dan Ibu tidak sempat mengenyam pendidikan tinggi, tapi mampu mengantar penulis hingga menjadi seorang sarjana. Semua yang penulis capai ini tidak lepas dari perjuangan dan kasih sayang keduanya.
  6. Ucapan sayang dan terima kasih kepada adik kandung penulis Nur Asna yang selalu mendukung dan menyemangati penulis. Terima kasih sudah menjadi teman dan adik terbaik, meskipun kadang menyebalkan, kamu selalu bersedia direpotkan dan melakukan apapun yang penulis minta. Penulis persembahkan karya ini sebagai bentuk rasa cinta dan tanggung jawab untuk menjadi contoh dan inspirasi. Semoga kesuksesan ini menjadi motivasi untuk melangkah lebih jauh lagi.

7. Ucapan terima kasih kepada Nufus, sahabat yang telah kebersamai penulis selama 10 tahun terakhir. Sosok yang selalu sabar, pengertian, tak henti menyemangati, dan memotivasi penulis. Terima kasih telah membantu dan menjadi pendengar setia segala keluh kesah selama proses penyusunan skripsi ini. Kepada Khaira dan Ghina, penulis ucapkan terima kasih sudah banyak menghabiskan waktu bersama dan moment-moment berharga sejak maba hingga sekarang. Untuk kalian bertiga, terima kasih sudah mau berjuang bersama.
8. Terakhir, terima kasih untuk diri saya sendiri yang sudah bertahan dan berjuang sejauh ini. Perjalanan menyusun skripsi ini bukanlah hal mudah, namun semua itu berhasil saya lalui. Terima kasih karena telah berani bermimpi dan mewujudkannya. Untuk setiap air mata yang jatuh dalam kesendirian, untuk setiap malam yang dihabiskan dengan keraguan, dan untuk setiap langkah yang diambil meski hati terasa lelah, semua itu tidak pernah sia-sia. Terima kasih sudah melewati segala batas untuk mencapai apa yang sebelumnya terlihat mustahil dan tetap percaya pada impian. Semoga langkah ini menjadi awal dari segala perjalanan yang lebih baik kedepannya.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kata sempurna yang dikarenakan terbatasnya pengetahuan dan pengalaman penulis. Oleh karena itu penulis mengharapkan kritik dan saran yang bersifat membangun dari berbagai pihak guna memperbaiki kekurangan yang ada di waktu mendatang dan mampu memberikan kontribusi yang bernilai positif dalam bidang keilmuan.

Banda Aceh, 15 Februari 2025

Penulis,

**Nur Akmalia**  
**NIM. 210102078**

## PEDOMAN TRANSLITERASI

### Keputusan Bersama Menteri Agama dan Menteri Pendidikan dan Kebudayaan Republik Indonesia

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

#### 1. Konsonan

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

Di bawah ini daftar huruf Arab itu dan transliterasinya dengan huruf Latin.

| Huruf Arab | Nama | Huruf Latin        | Nama               | Huruf Arab | Nama | Huruf Latin | Nama                           |
|------------|------|--------------------|--------------------|------------|------|-------------|--------------------------------|
| ا          | Alif | tidak dilambangkan | tidak dilambangkan | ط          | ṭā'  | Ṭ           | te<br>(dengan titik di bawah)  |
| ب          | Bā'  | B                  | Be                 | ظ          | ẓa   | ẓ           | zet<br>(dengan titik di bawah) |
| ع          | Tā'  | T                  | Te                 | آ          | ‘ain | ‘           | koma terbalik (di atas)        |

|   |      |    |                               |   |         |   |           |
|---|------|----|-------------------------------|---|---------|---|-----------|
| ث | Śa'  | Ś  | es<br>(dengan titik di atas)  | غ | Gain    | G | Ge        |
| ج | Jīm  | J  | Je                            | ف | Fā'     | F | Ef        |
| ح | Hā'  | ḥ  | ha<br>(dengan titik di bawah) | ق | Qāf     | Q | Ki        |
| خ | Khā' | Kh | ka dan ha                     | ك | Kāf     | K | Ka        |
| د | Dāl  | D  | De                            | ل | Lām     | L | El        |
| ذ | Žal  | Ž  | zet<br>(dengan titik di atas) | م | Mūm     | M | Em        |
| ر | Rā'  | R  | Er                            | ن | Nūn     | N | En        |
| ز | Zai  | Z  | Zet                           | و | Wau     | W | We        |
| س | Sīn  | S  | Es                            | ه | Hā'     | H | Ha        |
| ش | Syīn | Sy | es dan ye                     | ء | Ham zah | ' | Apostr of |
| ص | Şād  | Ş  | es<br>(dengan titik di bawah) | ي | Yā'     | Y | Ye        |
| ض | Ḍad  | ḍ  | de<br>(dengan titik di        |   |         |   |           |

|  |  |  |        |  |  |  |  |
|--|--|--|--------|--|--|--|--|
|  |  |  | bawah) |  |  |  |  |
|--|--|--|--------|--|--|--|--|

## 2. Vokal

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

### 1) Vokal Tunggal

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

| Tanda | Nama          | Huruf Latin | Nama |
|-------|---------------|-------------|------|
| َ     | <i>fathah</i> | A           | A    |
| ِ     | <i>kasrah</i> | I           | I    |
| ُ     | <i>dammah</i> | U           | U    |

### 2) Vokal Rangkap

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

| Tanda | Nama                         | Huruf Latin | Nama    |
|-------|------------------------------|-------------|---------|
| َ...ي | <i>fathah</i> dan <i>yā'</i> | Ai          | a dan i |
| َ...و | <i>fathah</i> dan <i>wāu</i> | Au          | a dan u |

Contoh:

|          |          |        |         |
|----------|----------|--------|---------|
| كَتَبَ   | -kataba  | سُئِلَ | -su'ila |
| فَعَلَ   | -fa'ala  | كَيْفَ | -kaifa  |
| ذُكِرَ   | -zukira  | هُوَ   | -haula  |
| يَذْهَبُ | -yazhabu |        |         |

## 3. Maddah

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

| Harakat | Nama | Huruf dan | Nama |
|---------|------|-----------|------|
|---------|------|-----------|------|

| dan Huruf     |                                                  | Tanda |                     |
|---------------|--------------------------------------------------|-------|---------------------|
| ا...ى...<br>َ | <i>fathah</i> dan <i>alīf</i> atau<br><i>yā'</i> | Ā     | a dan garis di atas |
| ي....         | <i>kasrah</i> dan <i>yā'</i>                     | ī     | i dan garis di atas |
| و..و          | <i>dammah</i> dan <i>wāu</i>                     | ū     | u dan garis di atas |

Contoh:

قَالَ -*qāla*      قِيلَ -*qīla*  
رَمَى -*ramā*      يَقُولُ -*yaqūlu*

#### 4. *Tā' marbūṭah*

Transliterasi untuk *tā' marbūṭah* ada dua:

1) *Tā' marbūṭah* hidup

*Tā' marbūṭah* yang hidup atau mendapat harakat *fathah*, *kasrah*, dan *dammah*, transliterasinya adalah 't'.

2) *Tā' marbūṭah* mati

*Tā' marbūṭah* yang mati atau mendapatkan harkat sukun, transliterasinya adalah 'h'.

3) Kalau dengan kata yang akhir adalah *tā' marbūṭah* itu dilitransliterasikan dengan ha (h).

Contoh:

رَوْضَةُ الْأَطْفَالِ -*rauḍ ah al-atfāl*  
الْمَدِينَةُ الْمُنَوَّرَةُ -*al-Madīnah al-Munawwarah*  
طَلْحَةُ -*talhah*

#### 5. *Syaddah (Tasydīd)*

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

Contoh:

|          |          |          |           |
|----------|----------|----------|-----------|
| رَبَّنَا | -rabbanā | الْحَجَّ | - al-ḥajj |
| نَزَّلَ  | -nazzala | نُعَمَّ  | -nu'ima   |
| الْبِرُّ | -al-birr |          |           |

## 6. Kata sandang

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

### 1) Kata sandang yang diikuti oleh huruf *syamsiyyah*

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

### 2) Kata sandang yang diikuti oleh huruf *qamariyyah*

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

Contoh:

|              |               |            |            |
|--------------|---------------|------------|------------|
| الرَّجُلُ    | -ar-rajulu    | الْقَلَمُ  | -al-qalamu |
| السَّيِّدَةُ | -as-sayyidatu | الْبَدِيعُ | -al-badī'u |
| الشَّمْسُ    | -asy-syamsu   | الْخَالِلُ | -al-jalālu |

## 7. Hamzah

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

Contoh:

|             |             |          |         |
|-------------|-------------|----------|---------|
| تَا خُذُونَ | -ta'khuzūna | إِنَّ    | -inna   |
| الْأَوْء    | -an-nau     | أَمِرْتُ | -umirtu |
| شَيْئِي     | -syai'un    | أَكَلَا  | -akala  |

## 8. Penulisan Kata

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

Contoh:

|                                             |                                                                               |
|---------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------|
| وَإِنَّ اللَّهَ لَهُوَ خَيْرُ الرَّزَاقِينَ | -Wa inna Allāh lahuwa khair ar-rāziqīn<br>-Wa innallāha lahuwa khairurrāziqīn |
| فَأَوْفُوا الْكَيْلَ وَالْمِيزَانَ          | -Fa auf al-kaila wa al-mīzān<br>-Fa auful-kaila wal- mīzān                    |
| إِبْرَاهِيمَ الْخَلِيلِ                     | -Ibrāhīm al-Khalīl<br>-Ibrāhīmul Khalīl                                       |
| بِسْمِ اللَّهِ مَجْرَاهَا وَمُرْسَاهَا      | -Bismillāhi majrahā wa mursāh                                                 |
| وَلِلَّهِ عَلَى النَّاسِ حُجُّ الْبَيْتِ    | -Wa lillāhi 'ala an-nāsi hijju al-baiti                                       |
| مَنْ اسْتَطَاعَ إِلَيْهِ سَبِيلًا           | -Man istaṭā'a ilāhi sabīla                                                    |

## 9. Huruf Kapital

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

Contoh:

|                                                    |                                                        |
|----------------------------------------------------|--------------------------------------------------------|
| وَمَا مُحَمَّدٌ إِلَّا رَسُولٌ                     | - <i>Wa mā Muhammadun illā rasul</i>                   |
| إِنَّ أَوَّلَ بَيْتٍ وُضِعَ لِلنَّاسِ              | - <i>Inna awwala baitin wuḍ i 'a linnāsi</i>           |
| لَلَّذِي بِبَيْتِكَ مُبَارَكًا                     | - <i>lallaẓī bibakkata mubārakkan</i>                  |
| شَهْرُ رَمَضَانَ الَّذِي أُنْزِلَ فِيهِ الْقُرْآنُ | - <i>Syahru ramaḍān al-laẓi unzila fīh al qur 'ānu</i> |
| وَلَقَدْ رَأَاهُ بِالْأُفُقِ الْمُبِينِ            | - <i>Syahru ramaḍ ānal-laẓi unzila fīhil qur 'ānu</i>  |
|                                                    | - <i>Wa laqad ra 'āhu bil-ufuq al-mubīn</i>            |
|                                                    | - <i>Wa laqad ra 'āhu bil-ufuqil-mubīni</i>            |
| الْحَمْدُ لِلَّهِ رَبِّ الْعَالَمِينَ              | - <i>Alhamdu lillāhi rabbi al- 'ālamīn</i>             |
|                                                    | - <i>Alhamdu lillāhi rabbil 'ālamīn</i>                |

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

Contoh:

|                                  |                                           |
|----------------------------------|-------------------------------------------|
| نَصْرٌ مِنَ اللَّهِ وَقَتْحٌ     | - <i>Nasrun minallāhi wa fathun qarīb</i> |
| قَرِيبٌ                          |                                           |
| لِلَّهِ الْأَمْرُ جَمِيعًا       | - <i>Lillāhi al- amru jamī'an</i>         |
| وَاللَّهُ بِكُلِّ شَيْءٍ عَلِيمٌ | - <i>Wallāha bikulli syai 'in 'alīm</i>   |

## 10. Tajwid

Bagi yang menginginkan kefasihan dalam bacaan pedoman transliterasi ini merupakan bagian yang tak terpisahkan dengan Ilmu Tajwid, karena itu peresmian pedoman transliterasi ini perlu disertai dengan pedoman tajwid.

Catatan:

Modifikasi

1. Nama orang berkebangsaan Indonesia ditulis seperti biasa tanpa transliterasi, seperti M. Syuhudi Ismail. Sedangkan nama-nama lainnya ditulis sesuai kaidah penerjemahan.

Contoh: Şamad Ibn Sulaimān.

2. Nama negara dan kota ditulis menurut ejaan Bahasa Indonesia, seperti Mesir, bukan Misr; Beirut, bukan Bayrūt; dan sebagainya.
3. Kata-kata yang sudah dipakai (serapan) dalam *Kamus Besar Bahasa Indonesia* tidak ditransliterasikan. Contoh: Tasauf, bukan Tasawuf

## DAFTAR LAMPIRAN

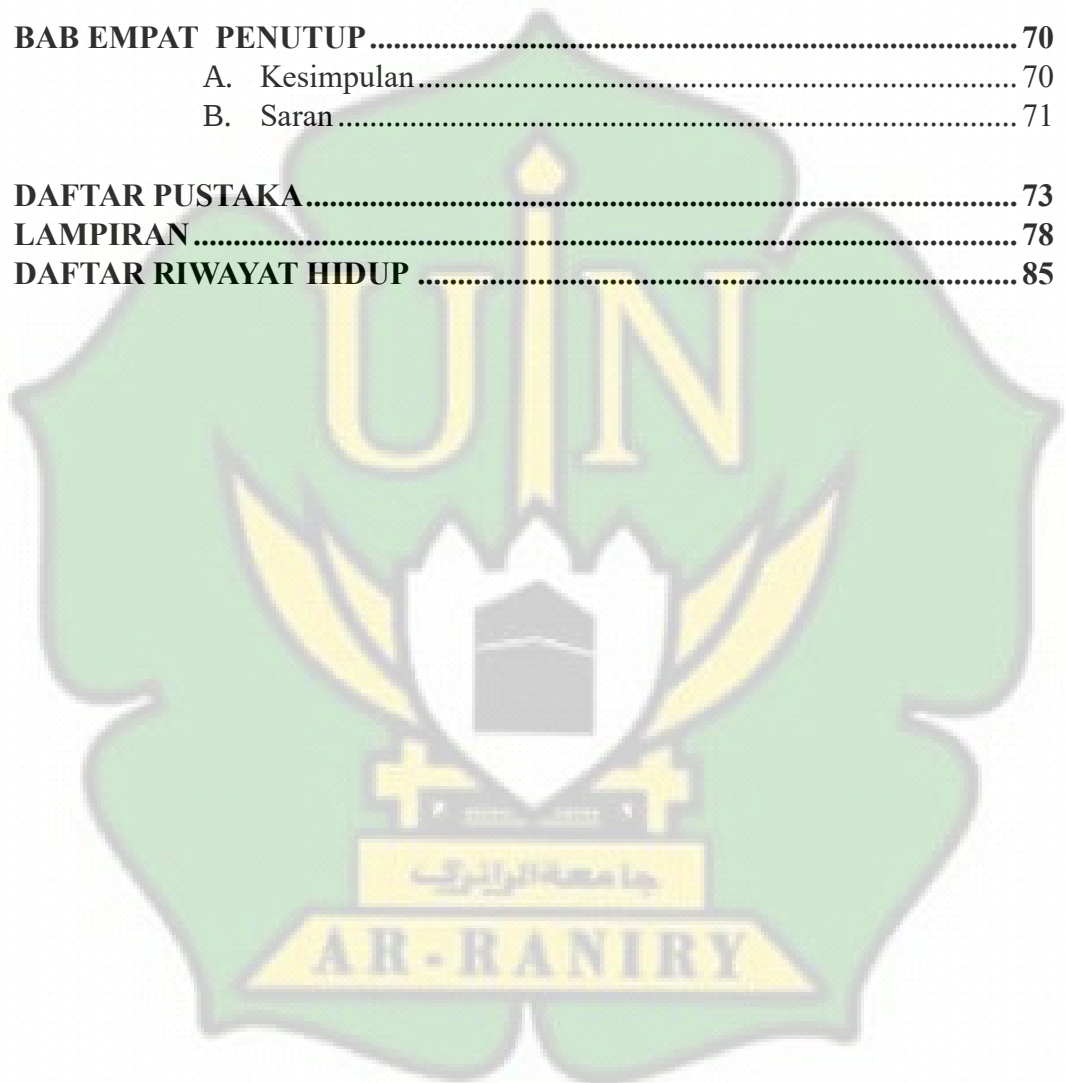
|            |                                              |    |
|------------|----------------------------------------------|----|
| Lampiran 1 | : SK Penetapan Pembimbing Skripsi .....      | 78 |
| Lampiran 2 | : Surat Permohonan Melakukan Penelitian..... | 79 |
| Lampiran 3 | : Protokol Wawancara .....                   | 80 |
| Lampiran 4 | : Dokumentasi Wawancara .....                | 82 |



## DAFTAR ISI

|                                                                        |              |
|------------------------------------------------------------------------|--------------|
| <b>LEMBAR JUDUL .....</b>                                              | <b>i</b>     |
| <b>PENGESAHAN PEMBIMBING .....</b>                                     | <b>ii</b>    |
| <b>PENGESAHAN SIDANG .....</b>                                         | <b>iii</b>   |
| <b>LEMBAR KEASLIAN KARYA ILMIAH .....</b>                              | <b>iv</b>    |
| <b>ABSTRAK .....</b>                                                   | <b>v</b>     |
| <b>KATA PENGANTAR .....</b>                                            | <b>vi</b>    |
| <b>TRANSLITERASI .....</b>                                             | <b>ix</b>    |
| <b>DAFTAR LAMPIRAN .....</b>                                           | <b>xvii</b>  |
| <b>DAFTAR ISI .....</b>                                                | <b>xviii</b> |
| <br><b>BAB SATU    PENDAHULUAN .....</b>                               | <br><b>1</b> |
| A. Latar Belakang Masalah .....                                        | 1            |
| B. Rumusan Masalah .....                                               | 8            |
| C. Tujuan Penelitian .....                                             | 9            |
| D. Penjelasan Istilah .....                                            | 9            |
| E. Kajian Pustaka .....                                                | 13           |
| F. Metode Penelitian .....                                             | 18           |
| G. Sistematika Pembahasan .....                                        | 24           |
| <br><b>BAB DUA    KONSEP AHLIAH AL-ADA' DAN AKAD IJÂRAH 'ALA</b>       |              |
| <b>AL- 'AMÂL DALAM FIQH MUAMALAH .....</b>                             | <b>26</b>    |
| A. Konsep <i>Ahlihah Al- Ada'</i> .....                                | 26           |
| B. Pengertian dan Dasar Hukum Akad <i>Ijârah 'Ala Al- 'Amâl</i> ...    | 31           |
| C. Pendapat Ulama Tentang Rukun dan Syarat Akad <i>Ijarah</i>          |              |
| <i>Ijârah 'Ala Al- 'Amâl</i> .....                                     | 38           |
| D. Pendapat Ulama Tentang Risiko Kerja pada Akad <i>Ijârah</i>         |              |
| <i>'Ala Al- 'Amâl</i> .....                                            | 42           |
| E. Tanggung Jawab dan Konsekuensi Para Pihak dalam                     |              |
| Akad <i>Ijârah 'Ala Al- 'Amâl</i> Menurut <i>Ahlihah Al-Ada'</i> ..... | 46           |
| <br><b>BAB TIGA    TINJAUAN IJÂRAH 'ALA AL- 'AMÂL TERHADAP</b>         |              |
| <b>RISIKO PENGANGKUTAN BARANG MENURUT</b>                              |              |
| <b>KONSEP AHLIYAH AL-ADA' PADA PANGKALAN</b>                           |              |
| <b>TRUK BEURAWA BANDA ACEH .....</b>                                   | <b>51</b>    |
| A. Gambaran Umum Truk Pengangkutan Barang di                           |              |
| Pangkalan Beurawe .....                                                | 51           |
| B. Proteksi dan Pencegahan Risiko oleh Pihak Sopir Truk                |              |
| Untuk Meminimalisir Kerusakan Barang Angkutan .....                    | 54           |

|                                                                                                                                                        |           |
|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-----------|
| C. Pertanggungjawaban Pihak Sopir Terhadap Risiko Kerja Saat Pengangkutan.....                                                                         | 58        |
| D. Tinjauan Akad <i>Ijârah ‘Ala Al-‘Amâl</i> dalam <i>Ahlih Al-Ada’</i> Terhadap Kinerja dan Tanggung Jawab Sopir Pada Risiko Pengangkutan Barang..... | 64        |
| <b>BAB EMPAT PENUTUP.....</b>                                                                                                                          | <b>70</b> |
| A. Kesimpulan.....                                                                                                                                     | 70        |
| B. Saran.....                                                                                                                                          | 71        |
| <b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>                                                                                                                             | <b>73</b> |
| <b>LAMPIRAN.....</b>                                                                                                                                   | <b>78</b> |
| <b>DAFTAR RIWAYAT HIDUP .....</b>                                                                                                                      | <b>85</b> |



## **BAB SATU PENDAHULUAN**

### **A. Latar Belakang Masalah**

Angkutan barang mempunyai peranan penting dalam mendukung kegiatan perekonomian terutama dalam hal pendistribusian barang. Jasa angkutan barang memberikan manfaat dengan cara mengangkut barang dari suatu tempat ke tempat lain dengan cepat dan efisien. Hal ini memberikan kemudahan karena jasa angkutan barang memungkinkan distribusi barang dalam jumlah besar dan beragam ke berbagai lokasi.

Dalam pengangkutan barang, tanggung jawab sopir memegang peranan penting untuk menjaga keselamatan dan keamanan barang. Pekerjaan sebagai sopir truk membawa para sopir kepada risiko atau masalah yang sewaktu-waktu dapat terjadi di perjalanan seperti, kerusakan kendaraan, kecelakaan dan rusaknya objek barang. Jarak tempuh dalam proses pengiriman barang mempengaruhi besar upah yang diterima sopir. Untuk mencapai tujuan bersama antara sopir dan pengirim barang maka diperlukan kesepakatan yang jelas pada proses pengangkutan, sehingga baik sopir maupun pengirim barang keduanya sama-sama mendapatkan keuntungan.<sup>1</sup>

Transaksi yang terjadi antara sopir dan pengirim barang merupakan bagian dari kegiatan muamalah dalam hal pemberian jasa atau pekerjaan. Pada kajian fiqh disebut dengan akad *ijârah ‘ala al-‘amâl*, yaitu akad yang berkaitan erat dengan upah mengupah. Oleh sebab itu muamalah pada pemberian jasa angkutan barang tergolong jenis kegiatan atas suatu pekerjaan (*ajir*). Bentuk dari pada akad *ijârah ‘ala al-‘amâl*, yakni jenis akad dengan mengambil manfaat atas

---

<sup>1</sup> Cindy Tatia Amallia dan Zahry Vandawati Chymaida, “Tanggung Jawab Pengangkut atas Pengiriman Barang Akibat *Overdimension* dan *Overloading* dalam Kegiatan Pengangkutan Darat”, *Jurnal Ilmiah Universitas Batanghari Jambi*, Vol. 23 No. 2, 2023, hlm. 1550.

jasa pekerjaan yang dilakukan oleh seseorang disertai pemberian upah bagi pekerja tersebut.<sup>2</sup>

Para ulama telah menjelaskan konsep akad *ijârah ‘ala al-‘amâl* ini, di antaranya menurut ulama Hanafiyah yang menyatakan bahwa *ijârah ‘ala al-‘amâl* sebagai transaksi atas manfaat dalam bentuk jasa, tenaga atau *skill* *ajir* disertai imbalan yang harus diberikan oleh pihak *musta’jir*.<sup>3</sup> Berdasarkan pendapat ulama Hanafiyah bahwa *ijârah ‘ala al-‘amâl* pemanfaatannya jelas pada bentuk jasa, *skill* atau tenaga seseorang maupun manfaat dari suatu benda. Dengan demikian pendapat yang dikemukakan ulama Hanafiah ini memiliki makna yang mencakup seluruh manfaat dari tenaga pada transaksi *ijârah ‘ala al-‘amâl*.

Menurut ulama Malikiyah, *ijârah ‘ala al-‘amâl* merupakan perbuatan dalam bentuk memberikan jasa ataupun *skill* untuk dimanfaatkan oleh *ajir* dalam jangka waktu tertentu disertai imbalan sesuai dengan kesepakatan kedua belah pihak.<sup>4</sup> Para pihak yang terlibat saling memperoleh manfaat berupa tenaga, jasa, atau keahlian, sementara pihak lain mendapatkan upah sebagai keuntungannya.

Menurut ulama Syafi’iyah, *ijârah ‘ala al-‘amâl* ialah suatu transaksi yang mempunyai tujuan tertentu dan diperbolehkan oleh syara’ serta memanfaatkan hasil yang diperoleh sedangkan *musta’jir* mendapatkan upah dari hasil kerjanya.<sup>5</sup> Satu pihak mendapatkan manfaat dari pekerjaan atau keahlian pihak lain, sementara pekerja mendapatkan kompensasi yang sesuai atas usahanya.

---

<sup>2</sup> Qamarul Huda, *Fiqh Muamalah*, (Yogyakarta: Teras, 2011), hlm. 86.

<sup>3</sup> Wahbah Az-Zuhaili, *Fiqh Islam Wa Adillatuhu jilid 5*, (Jakarta: Gema Insani. 2011), hlm. 387.

<sup>4</sup> Abdul Azis Dahlan, *Ensiklopedi Hukum Islam*, (Jakarta: Ichtiar Baru Van Hoeve, 1996), hlm. 662

<sup>5</sup> Saleh al-Fauzan, *Fiqh Sehari-hari*, (Jakarta: Gema Insani Press, 2006), hlm. 482

Sedangkan *ijârah 'ala al-'amâl* menurut ulama Hanabilah ialah pemanfaatan *skill* dalam jangka waktu tertentu, jika terjadi risiko saat bekerja maka hal tersebut tidak membatalkan akad kedua belah pihak.<sup>6</sup> Akad *ijârah 'ala al-'amâl* tetap berlaku meskipun terjadi risiko, kecuali jika ada kesepakatan lain yang mengatur hal tersebut.

Dari beberapa pendapat ulama, pada dasarnya tidak ada perbedaan signifikan dalam pelaksanaan akad *ijârah 'ala al-'amâl*. Para pihak yang melaksanakan akad ini harus memenuhi kewajibannya sesuai dengan rukun dan syarat-syaratnya. *Ijârah 'ala al-'amâl* dianggap sebagai suatu transaksi yang dapat memberikan manfaat bagi kedua belah pihak. Sopir sebagai pihak yang mengemudikan truk memberikan jasa pengangkutan barang, sedangkan pihak pengirim membayar upah kepada sopir karena menggunakan jasanya. Dengan demikian, akad *ijârah 'ala al-'amâl* memungkinkan sopir sebagai pihak yang memberikan jasanya mendapatkan imbalan dan pihak yang mendapatkan manfaat atas jasa sopir untuk memberi imbalan sesuai dengan kesepakatan kedua pihak.

Jumhur ulama telah sepakat bahwa *ijârah 'ala al-'amâl* diperbolehkan selama ada kejelasan harga dan manfaat dari penggunaan tenaga, *skill* ataupun jasanya. Apabila tidak ada kejelasan objek dalam akad *ijârah 'ala al-'amâl* mengakibatkan terjadinya perselisihan yang berefek pada rusaknya akad karena salah satu rukunnya *ma'qud alaihi* tidak terpenuhi. Sehingga harus ada kejelasan mengenai objek pekerjaan yang disepakati antara pihak pekerja dengan pihak yang membutuhkan jasa. Sedangkan pembayaran upah, menurut Imam Malik dan Abu Hanifah seharusnya dilakukan secara bertahap sesuai dengan manfaat yang diterima. Kecuali jika disyaratkan atau ada hal-hal yang mengharuskan pembayaran terlebih dahulu seperti dalam bentuk imbalan tertentu.<sup>7</sup>

---

<sup>6</sup> Wahbah Az-Zuhaili, *Fiqh Islam Wa Adillatuhu* jilid 5, ..., hlm. 387.

<sup>7</sup> Ibnu Rusyd, *Bidayatul Mujtahid Jilid 2*, (Jakarta: Pustaka Azzam, 2007), hlm. 449.

Salah satu jenis jasa yang ditawarkan pihak pekerja dalam hal ini sopir adalah jasa pengangkutan, yang mengandalkan dua jasa sekaligus dari akad *ijarah* yaitu akad *ijârah ‘ala al-‘amâl* dan *ijarah ala al-manafi*, karena pihak sopir selain menawarkan jasanya untuk mengemudikan truk *pick-up*nya dan juga manfaat dari mobil itu sendiri sebagai objek *ijarah*.<sup>8</sup>

Pekerjaan sopir identik dengan akad *ijârah ‘ala al-‘amâl* karena dalam akad ini pembayaran didasarkan pada pekerjaan yang dilakukan seperti pengangkutan barang serta waktu atau jarak yang ditempuh. Pemilik barang tidak hanya memanfaatkan truk untuk mengangkut barangnya tetapi juga menggunakan jasa atau tenaga sopir untuk mengemudikan truk. Dengan menggunakan akad *ijârah ‘ala al-‘amâl* memungkinkan pelanggan memperoleh layanan pengangkutan barang dengan cara memanfaatkan truk dan jasa pengemudinya sekaligus.

Transaksi antara sopir dan pengirim barang muncul setelah adanya kesepakatan yang menimbulkan hak dan kewajiban. Sopir berkewajiban menjaga dan mengantarkan barang yang diangkut sampai di tempat tujuan. Sopir bertanggung jawab merawat kendaraan angkutannya serta memastikan truk dalam kondisi yang baik untuk melakukan perjalanan, sehingga dapat menjamin keamanan dan kelancaran selama pengangkutan.

Selanjutnya terkait dengan imbalan atas jasanya, sopir memiliki hak untuk menerima bayaran yang sesuai dengan kesepakatan atau tarif yang telah disepakati. Besaran tarif disesuaikan dengan jarak tempuh pengantaran barang, semakin jauh lokasi barang yang harus diantar, maka upahnya juga semakin tinggi.<sup>9</sup>

---

<sup>8</sup> Samsuardi dan Muhammad Maulana, “Analisis Sewa Menyewa Paralel Pada Perusahaan Rent Car CV Harkat Dalam Perspektif Ekonomi Islam”, Vol. 2 No. 2, 2013, hlm. 158.

<sup>9</sup> Sigit Supto Nugroho dan Hilman Syahril Haq, *Hukum Pengangkutan Indonesia*, (Solo: Pustaka Iltizam, 2019), hlm. 32.

Dalam konteks hukum Islam, kemampuan atau kecakapan seseorang untuk melakukan tindakan hukum seperti melakukan transaksi disebut dengan *ahlīyah*. Seseorang harus memiliki *ahlīyah al-adā* agar secara sah dan bertanggung jawab melakukan tindakan hukum, karena *ahliyah* merupakan syarat utama yang menentukan validitas dan konsekuensi dari tindakan tersebut. Dengan memiliki *ahlīyah* yang sempurna, sopir dianggap cakap untuk melakukan pekerjaannya, memahami hak dan kewajibannya dalam pengangkutan barang, karena perbuatannya memiliki legalitas hukum dan dapat dipertanggung jawabkan.<sup>10</sup>

Pangkalan truk angkutan barang Beurawe Banda Aceh menjadi salah satu tempat berkumpulnya truk angkutan barang yang melayani pengangkutan baik antar kota maupun provinsi. Untuk memberikan pelayanan yang baik, sopir harus handal dalam mengemudi serta memahami kondisi truk. Sopir harus siap menghadapi kondisi darurat selama perjalanan dan mampu mengatasinya. Keterampilan mengemudi yang baik membantu mengurangi risiko kecelakaan dan kerugian materi. Akan tetapi terjadinya kerusakan pada barang saat pengangkutan tidak sepenuhnya dapat dihindari.

Perabotan rumah tangga adalah salah satu jenis barang yang sering diangkut menggunakan truk. Beberapa perabotan rumah tangga seperti lemari kaca atau barang berbahan rapuh, lebih rentan mengalami kerusakan selama pengiriman. Kurangnya perlindungan pada barang dapat menyebabkan retakan atau pecahnya kaca karena guncangan akibat kondisi jalan yang buruk, sehingga risiko kerusakan selama pengiriman meningkat.

Hal yang sama terjadi pula pada barang-barang bermuatan berat seperti beras, pupuk dan semen yang terjadi kerusakan akibat guncangan dan getaran pada saat pengangkutan. Kerusakan barang biasanya diakibatkan oleh tindakan membanting barang saat proses bongkar muat, barang kerap kali ditindih

---

<sup>10</sup> Shindu Irwansyah, "Perbuatan Dan Pertanggungjawaban Hukum Dalam Bingkai Ushul Fikih", *Jurnal Peradaban Dan Hukum Islam*, Vol.1, No. 1, 2018, hlm. 99.

sehingga mengalami kerusakan pada kemasan. Selain itu kerusakan barang juga diakibatkan oleh hujan saat perjalanan, meskipun sopir telah berupaya melindungi barang muatan dengan terpal, akan tetapi curah air hujan tetap mengenainya sehingga kualitas barang menjadi rusak.

Selain mengangkut barang jenis material dan bahan makanan pokok, sopir juga menerima jasa pengangkutan buah-buahan seperti nanas, semangka, bengkoang, jeruk dan lain-lain yang sejenis. Buah-buahan ini mengalami kerusakan berupa pembusukan, memar, bercak hitam dan pertumbuhan jamur karena suhu panas didalam truk yang diakibatkan oleh paparan sinar matahari atau cuaca ekstrim.

Adapun bentuk risiko yang dialami sopir akibat kerusakan barang angkutannya dengan membayar ganti rugi. Seperti dalam kasus pecahnya lemari kaca mengharuskan sopir membayar kompensasi senilai Rp 250.000,-. Selain itu kerusakan buah semangka mengharuskan sopir mengganti rugi sejumlah Rp 500.000,-. Bahkan kecelakaan yang mengakibatkan hilangnya 50 kotak susu mengharuskan sopir mengganti kerugian sebesar Rp 1.000.000,-. Hal ini jelaslah bahwa risiko yang harus ditanggung sopir sangat besar terhadap barang angkutannya.<sup>11</sup>

Menurut sistem hukum di Indonesia, pembuatan perjanjian pengangkutan tidak disyaratkan harus tertulis, dapat dilakukan dengan lisan atas persetujuan kedua belah pihak.<sup>12</sup> Oleh karena itu pihak sopir dan pengirim barang diberikan kebebasan untuk mengatur sendiri isi perjanjian mengenai objek pekerjaan tersebut.

Berdasarkan informasi dari sopir pada pangkalan truk angkutan barang Beurawe Banda Aceh, pekerjaan sopir ini diikat dengan kontrak ataupun akad yang disepakati secara lisan dengan pihak pengirim barang, dan tidak ada yang

---

<sup>11</sup> Hasil Wawancara dengan Adnan, sopir truk pangkalan L200 Beurawe Banda Aceh, pada Tanggal 2 Mei 2024.

<sup>12</sup> R. Subekti dan R. Tjitrosudibio, *Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata)*, (Jakarta: Pradnya Paramita, 2004), hlm. 168.

dilakukan secara tertulis. Dalam kontrak ini disepakatinya hak dan kewajiban sopir termasuk jenis barang serta jumlah muatan, tujuannya, dan tingkat gaji yang akan diperoleh berdasarkan jauhnya jarak tempuh. Pemberian upah sopir biasanya diberikan dalam dua tahap, yaitu pembayaran di awal atau setengah jalan dan pembayaran di akhir setelah barang sampai di tujuan. Pembayaran di awal dibayar setengah dari upah sopir, yang digunakan untuk biaya operasional truk seperti bahan bakar, makanan dan biaya lainnya selama perjalanan. Sedangkan sisa upahnya diberikan kepada sopir setelah berhasil menyelesaikan pengiriman dan barang sampai pada tujuan akhir.

Besarnya risiko yang diterima sopir sangat tinggi, khususnya pada saat melakukan pengantaran barang ke daerah pegunungan yang memiliki rute terjal. Seperti mengangkut pupuk ke daerah Nagan Raya yang harus melewati Gunung Paro dan Kulu, atau mengangkut padi untuk dibawa ke Medan yang harus melewati Seulawah. Wilayah tersebut merupakan jalan lintas antar kota yang cenderung ramai sehingga berpotensi terjadinya kecelakaan akibat jalan yang curam dan berliku serta minimnya cahaya pada malam hari.

Kendaraan angkutan barang *over loading* juga berpotensi besar menjadi penyebab kecelakaan lalu lintas. Hal ini disebabkan truk mengalami rem blong, kegagalan dalam menanjak, dan kehilangan kendali atau keseimbangan, yang meningkatkan risiko kecelakaan saat beroperasi di jalan terjal dan sempit. Seperti kasus yang dialami oleh Marzuki, selaku sopir truk di pangkalan angkutan barang Beurawe yang mengangkut bahan sembako ke Gayo Lues. Saat melewati tanjakan is-e-is-e yang memiliki tikungan maut atau dikenal dengan tikungan “S”, truk gagal menanjak yang mengakibatkan truk terjun ke jurang. Kecelakaan ini menyebabkan sebagian barang muatan mengalami kerusakan bahkan beberapa bahan sembako hilang terbawa arus sungai. Sopir diminta pertanggungjawaban oleh pemilik barang dengan membayar denda ganti rugi senilai Rp2.000.000,- yang dilakukan pemotongan dari upah awal pengangkutan sejumlah Rp 4.500.000,-. Keadaan ini mengakibatkan sopir tidak

lagi memperoleh upah karena sisa gajinya telah digunakan untuk biaya operasional truk.<sup>13</sup>

Berdasarkan informasi di atas, secara prinsip sopir bertanggung jawab atas kerusakan, kehilangan dan keterlambatan dalam proses pengiriman sejak barang tersebut diterima oleh sopir. Pengirim berhak memperoleh kompensasi apabila barang atau jasa yang diperolehnya berbeda dari kesepakatan yang sudah dibuat sebelumnya. Hal ini merupakan konsekuensi dari perjanjian pengangkutan yang telah dibuat antara pihak sopir dengan pengirim barang. Akan tetapi tanggung jawab tersebut memiliki batasan, sopir bertanggung jawab memberi ganti rugi jika kerugian diakibatkan oleh kelalaian sopir. Sedangkan dalam pelaksanaan pengangkutan banyak resiko yang dihadapi sopir disebabkan oleh faktor-faktor eksternal seperti bencana alam yang terjadi diluar kendali sopir.

Dari latar belakang masalah di atas, penulis menemukan adanya permasalahan terkait risiko-risiko yang dihadapi sopir selama pengangkutan serta pertanggung jawaban sopir kepada pemilik barang dalam sebuah karya ilmiah Berjudul **“Kapasitas Dan Tanggung Jawab Sopir Pengangkutan Barang Menurut Konsep *Ahliyah Al-Ada’* Dalam *Ijârah ‘Ala Al- ‘Amâl* (Suatu Penelitian Pada Pangkalan Truk Angkutan Barang Beurawe Banda Aceh)”**.

## **B. Rumusan Masalah**

Berdasarkan latar belakang masalah di atas, selanjutnya penulis akan memaparkan risiko kerja dan pertanggung jawaban sopir dalam perspektif akad *ijârah ‘ala al-‘amâl*. Pembahasan yang akan dikaji dalam penelitian ini sesuai dengan rumusan masalah, yaitu:

---

<sup>13</sup> Hasil Wawancara dengan Marzuki, sopir truk pangkalan L200 Beurawe Banda Aceh., pada Tanggal 5 Mei 2024.

1. Bagaimana kinerja sopir untuk meminimalisir kerusakan barang pada saat pengangkutan?
2. Bagaimana bentuk pertanggungjawaban jika terjadi kecelakaan yang disebabkan oleh muatan yang berlebihan?
3. Bagaimana tinjauan *ahliah* dalam akad *ijârah 'ala al-'amâl* terhadap kinerja dan tanggung jawab sopir pada pengangkutan barang?

### C. Tujuan Penelitian

Sejalan dengan permasalahan yang telah dipaparkan pada sub bab di atas, maka selanjutnya penulis menjelaskan tujuan dari penelitian sebagai berikut:

1. Untuk mengetahui kinerja sopir dalam meminimalisir kerusakan barang pada saat pengangkutan.
2. Untuk meneliti bentuk pertanggungjawaban yang timbul jika terjadi kecelakaan yang disebabkan oleh muatan yang berlebihan.
3. Untuk menganalisis tinjauan *ahliah* dalam akad *ijârah 'ala al-'amâl* terhadap kinerja dan tanggung jawab sopir pada pengangkutan barang.

### D. Penjelasan Istilah

Pada sub bab penjelasan istilah, penulis akan paparkan rangkaian kata dan frasa yang terdapat dalam riset ini, agar terhindar dari kesalahpahaman terkait judul yang akan penulis teliti. Dengan adanya penjelasan istilah, memudahkan dalam memahami variabel penelitian serta fokus pada tujuan penelitian. Adapun istilah-istilah yang akan dijabarkan sebagai berikut:

#### 1. Kapasitas

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, kapasitas artinya kecakapan dan kemampuan. Kapasitas diartikan sebagai kemampuan individu, organisasi atau sistem untuk menjalankan fungsi sebagaimana

mestinya secara efisien, efektif dan terus menerus.<sup>14</sup> Kapasitas dalam penelitian ini merujuk pada kemampuan yang dimiliki oleh sopir dalam mengangkut barang dari satu tempat ke tempat lainnya. Kemampuan sopir dalam memastikan barang-barang angkutannya tidak rusak selama proses pengangkutan, dan mengamankan muatan barang dengan baik agar tidak terjadi kehilangan. Keberhasilan sopir menyelenggarakan pengangkutan barang hingga akhir sesuai dengan tanggung jawab yang dibebankan kepadanya.

## 2. Tanggung Jawab

Tanggung jawab dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia berarti keadaan wajib menanggung segala sesuatunya.<sup>15</sup> Tanggung jawab adalah suatu kegiatan yang menimbulkan kewajiban seseorang untuk menanggung segala sesuatu apabila terjadi hal yang tidak diinginkan yang kemudian dapat dituntut, dipersalahkan dan diperkarakan. Tanggung jawab merupakan keharusan bagi seseorang untuk melaksanakan apa yang telah diwajibkan kepadanya dan kesediaan untuk menerima konsekuensi dari tindakan yang dilakukan.<sup>16</sup>

Tanggung jawab yang penulis maksudkan pada penelitian ini mencakup tugas dan kewajiban sopir untuk memastikan barang angkutannya aman, tidak rusak atau hilang selama perjalanan. Sopir harus memastikan kendaraan angkutannya dalam kondisi baik dan tidak ada yang berpotensi menyebabkan kerusakan pada barang. Setelah adanya kesepakatan dengan pengirim barang, pihak sopir bertanggung jawab

---

<sup>14</sup> Mohamad Nurfajar Kapriaji dan Siswidiyanto, "Desentralisasi dan Kapasitas Pemerintah dalam Pembangunan Sumber Daya Manusia di Indonesia", *Jurnal Ilmiah Administrasi Publik (JIAP)*, Vol. 8, No. 2, 2022, hlm. 243.

<sup>15</sup> Desi Anwar, *Kamus Lengkap Bahasa Indonesia Terbaru*, (Surabaya: Amelia Surabaya, 2015), hlm. 480.

<sup>16</sup> Elfrida R. Gultom, *Hukum Pengangkutan Laut*, (Bogor: Mitra Wacana Media, 2020), hlm 31.

menyelenggarakan jasa pengangkutan dan menjaga barang angkutannya selamat sampai ditujuan.

### 3. Sopir

Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, sopir diartikan sebagai pengemudi atau orang yang mengendarai mobil. Sopir sebagai pekerja atau buruh yang bertanggung jawab mengemudikan kendaraan baik itu mobil, truk atau kendaraan lainnya untuk mengantarkan penumpang atau barang ketujuan.<sup>17</sup>

Sopir yang dimaksud dalam penelitian ini terkhusus kepada sopir truk pengangkutan barang. Sopir merupakan pihak yang mengemudikan truk yang bertanggung jawab mengangkut barang dari satu tempat ke tempat yang lain sesuai dengan permintaan pemilik barang. Keberhasilan pengangkutan barang sangat tergantung pada pengemudinya, oleh karena itu sopir harus berpengalaman agar meminimalisir terjadinya kecelakaan terutama jika melewati jalan yang terjal.

### 4. Risiko Pengangkutan barang

Risiko dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) bermakna suatu perbuatan yang dapat merugikan atau membahayakan. Risiko mencakup berbagai faktor yang dapat mempengaruhi pencapaian suatu tujuan sehingga menimbulkan sejumlah konsekuensi yang tidak diinginkan. Dampak dari risiko tersebut mempengaruhi produktivitas, kinerja dan juga kualitas kerja.<sup>18</sup> Pengangkutan bermakna serangkaian tindakan dimulai dari pemuatan kedalam alat angkut, kemudian dibawa menuju tempat yang telah ditentukan, hingga pembongkaran ditempat

---

<sup>17</sup> Waliyul Rahma, "Perlindungan Hukum Terhadap Sopir Jasa Ekspedisi Yang Bekerja Pada Perusahaan Cv (*Commanditaire Vennootschap*) di Kota Dumai", *Jom Fakultas Hukum Universitas Riau*, Vol. Vi, No. 2, 2019, hlm. 2.

<sup>18</sup> Resista Vikaliana, "Faktor-faktor Risiko dalam Perusahaan Jasa Pengiriman", *Jurnal Logistik Indonesia*, Vol. 1, No. 1, 2017, hlm. 70.

tujuan. Pengangkutan barang merupakan kegiatan pemindahan barang dari suatu tempat ketempat lain baik melalui angkutan darat, perairan maupun angkutan udara.<sup>19</sup>

Risiko pengangkutan barang adalah potensi atau keadaan yang mengakibatkan kerugian, kerusakan atau kehilangan barang selama proses pengangkutan. Dalam konteks pengangkutan barang risiko sopir merujuk pada berbagai potensi bahaya dan tantangan yang dihadapi sopir selama menjalankan tugasnya. Risiko yang mungkin dihadapi sopir seperti terjadinya kecelakaan yang mengakibatkan barang angkutannya rusak. Kecelakaan ini tidak hanya mengancam nyawa sopir tetapi juga keselamatan barang yang diangkut. Risiko-risiko ini berdampak pada keterlambatan pengiriman, kerusakan barang, dan kerugian finansial.

##### 5. Akad *Ijarah* 'Ala Al-'*Amâl*

*Ijarah* dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia diartikan sebagai upah atau sewa yang telah diberikan kepada seseorang setelah bekerja.<sup>20</sup> *Ijarah* diartikan sebagai perjanjian para pihak, salah satu pihak berkedudukan sebagai penyedia barang/ jasa (*mu'jir*) dan pihak lain sebagai pengguna atau penerima manfaat dari barang/jasa (*musta'jir*). *Ijarah* merupakan hak untuk memanfaatkan barang atau jasa disertai membayar imbalan, oleh karena itu dalam akad *ijarah* ini tidak ada perpindahan kepemilikan, tetapi hanya perpindahan hak guna atas barang/jasa saja.<sup>21</sup> Sedangkan *al-'amâl* dalam kamus bahasa Arab berarti perbuatan atau orang yang mengerjakan sesuatu. Dalam konteks yang lebih luas, *al-'amâl* sering digunakan pada

---

<sup>19</sup> Sigit Sapto Nugroho dan Hilman Syahril Haq, *Hukum Pengangkutan Indonesia*, (Solo: Pustaka Iltizam, 2019), hlm. 10.

<sup>20</sup> Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, (Jakarta: Balai Pustaka, 2003), hlm. 476.

<sup>21</sup> Jaih Mubarak Dan Hasanudin, *Fikih Mu'amalah Maliyyah (Akad Ijarah Dan Ju'alah)*, (Jakarta: Simbiosis Rekatama Media, 2018), hlm. 2.

kegiatan atau pekerjaan yang dilakukan seseorang untuk mencari nafkah atau memperoleh penghasilan.<sup>22</sup>

Yang dimaksud dengan *ijarah 'ala al-'amâl* dalam penelitian ini merujuk pada transaksi kerja sama antara sopir dengan pihak yang membutuhkan jasanya. *Ijarah 'ala al-'amâl* membantu menciptakan hubungan kerja yang adil dan menguntungkan bagi kedua belah pihak. Sopir memberikan jasa pengangkutan barang, sedangkan pengirim barang memanfaatkan jasa sopir untuk mengantar barangnya sampai di tujuan, sebagai imbalan pihak pengirim barang membayar upah atas jasa yang sopir berikan sesuai dengan jarak tempuh. Dalam hal ini pemilik barang tidak hanya memanfaatkan truk tapi juga memperoleh jasa sopir untuk mengangkut barang.

#### 6. *Ahliyah Al-Ada'*

*Ahliyah* dalam kamus Bahasa Arab berarti kelayakan, kemampuan, kemahiran.<sup>23</sup> *Ahliyah* berarti Suatu sifat yang dimiliki seseorang, yang dijadikan ukuran oleh syari' untuk menentukan seseorang telah cakap dikenai tuntutan syara. *Ahliyah Al-Ada'* adalah kemampuan atau kelayakan seseorang untuk memperoleh hak-hak dan melaksanakan kewajiban-kewajiban menurut syariat, serta untuk melakukan tindakan yang diakui secara hukum dalam syariat.<sup>24</sup>

*Ahliyah Al-Ada'* yaitu orang yang telah sampai pada usia dewasa dan berakal, sehingga *ahliyah al-ada'* yang sempurna dinyatakan dengan kedewasaan atau akalunya. Seorang sopir yang telah memenuhi syarat *ahliyah* berarti memiliki kemampuan legal untuk melakukan pekerjaan dan bertanggung jawab atas tindakannya selama bekerja.

---

<sup>22</sup> Mahmud Yunus, *Kamus Arab Indonesia*, (Jakarta: PT. Mahmud Yunus Wa Dzurriyyah, 2007), hlm. 281.

<sup>23</sup> Ahmad Warson Munawwir, *Kamus Al- Munawwir Arab-Indonesia*, (Surabaya: Pustaka Progressif, 1997), hlm. 14.

<sup>24</sup> Muhammad Rawwas Qal'ah Ji, *Mu'jam Lughah Al- Fuqaha* (Beirut: Dar an-Nafas, 1988), hlm. 70.

## E. Kajian Pustaka

Kajian pustaka merupakan kegiatan yang dilakukan untuk mempelajari penelitian-penelitian sebelumnya. Kajian pustaka penting dibuat untuk menghindari adanya unsur persamaan dengan penelitian terdahulu. Dalam penelitian ini penulis mencantumkan beberapa referensi yang relevan dengan topik yang peneliti ambil sebagai bahan perbandingan atas penelitian penulis.

Penelitian ini membahas tentang “*Kapasitas Dan Tanggung Jawab Sopir Pengangkutan Barang Menurut Konsep Ahliyah Al-Ada’ Dalam Ijârah ‘Ala Al-‘Amâl (Suatu Penelitian Pada Pangkalan Truk Angkutan Barang Beurawe Banda Aceh)*”, tema pembahasan terkait tanggung jawab sopir telah banyak diteliti tetapi pada penelitian ini penulis akan lebih spesifikasi membahas terkait risiko dalam pengangkutan barang dan tanggung jawab yang diberikan sopir dalam perspektif akad *ijârah ‘ala al-‘amâl*. Berikut penulis paparkan beberapa penelitian yang telah dilakukan sebelumnya:

*Pertama*, artikel yang dipublikasikan pada Jurnal Online Mahasiswa Fakultas Hukum Universitas Riau oleh Waliyul Rahma pada tahun 2019 dengan judul “*Perlindungan Hukum Terhadap Sopir Jasa Ekspedisi yang Bekerja Pada Perusahaan CV (Commanditaire Vennootschap) di Kota Dumai.*” Riset ini membahas perlindungan hukum terhadap tenaga kerja sopir untuk menjamin keharmonisan hubungan kerja untuk menghindari tekanan dari pihak lain. Hasil penelitian menunjukkan bahwa perusahaan CV di Kota Dumai tidak memenuhi hukum ketenagakerjaan, yaitu tidak memenuhi hak pekerja untuk mendapatkan jaminan sosial tenaga kerja dan tidak terpenuhinya hak tenaga kerja yaitu hak atas kesehatan. Terbukti dari perusahaan tidak membuat perjanjian kerja secara tertulis dengan pihak sopir, sehingga jika terjadi kecelakaan kerja mereka tidak mendapatkan perlindungan dalam jaminan sosial tenaga kerja.

Persamaan kedua penelitian ini berfokus pada sopir sebagai subjek utama yang dianalisis. Penelitian sebelumnya lebih menekankan pada

perlindungan hukum oleh perusahaan terhadap pekerja sopir yang diatur menurut undang-undang ketenagakerjaan, berbeda dengan penelitian penulis pihak sopir tidak terikat oleh suatu entitas sehingga sopir harus menanggung sendiri risiko yang dialami.<sup>25</sup>

*Kedua*, artikel yang dipublikasikan pada jurnal Preferensi Hukum yang ditulis oleh Pande Gede Gita Putra Nugraha dkk pada tahun 2024 dengan judul “*Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen Yang Dirugikan Atas Kehilangan Barang dan Rusak Oleh Perusahaan Ekspedisi J&T Express di Gianyar*”. Penelitian ini membahas faktor penyebab kehilangan dan kerusakan barang oleh pengiriman J&T Express serta perlindungan hukum bagi konsumen jika terjadi kelalaian dari pihak perusahaan. Hasil penelitian menunjukkan bahwa dalam melaksanakan tugas serta tanggung jawab pihak J&T Express tidak selalu berpatokan terhadap undang-undang yang berkaitan dengan perlindungan hukum bagi konsumen. Jika terbukti J&T Express melakukan kelalaian, konsumen akan diberi ganti rugi dengan cara memberikan 10 kali dana pengiriman atau ongkir jika tidak melampaui dana Rp 2.000.000,-. Jika nilai barang lebih dari dua juta maka pihak J&T tidak akan memberikan ganti rugi kepada konsumen.<sup>26</sup>

Berdasarkan penjelasan di atas yang menjadi persamaan pada artikel tersebut dengan penelitian yang dilakukan penulis yaitu terletak pada tanggung jawab yang diberikan oleh pihak yang melakukan kesalahan dalam mengantarkan barang, jika perusahaan terbukti kesalahannya maka ganti rugi kepada konsumen akan di berikan sesuai aturan yang berlaku, Sedangkan perbedaan dalam penelitian ini pihak sopir harus menanggung risiko kerja atas kelalaiannya itu sendiri. Oleh karena itu berdasarkan pemaparan diatas maka

---

<sup>25</sup> Waliyul Rahma, “Perlindungan Hukum Terhadap Sopir Jasa Ekspedisi yang Bekerja Pada Perusahaan CV (*Commanditaire Vennootschap*) Di Kota Dumai”, *JOM Fakultas Hukum Universitas Riau*, Vol. 6, No 2, 2019.

<sup>26</sup> Pande Gede Gita Putra Nugraha dkk, “Perlindungan Hukum Terhadap Konsumen yang Dirugikan Atas Kehilangan Barang dan Rusak Oleh Perusahaan Ekspedisi J&T Express di Gianyar”, *Jurnal Preferensi Hukum*, Vol. 5, No. 1, 2024.

kesamaannya hanya terletak pada focus penelitian yaitu tentang tanggung jawab sopir serta perbedaannya terletak pada variabel penelitian.

*Ketiga*, skripsi yang berjudul “*Kontrak Kerja Sopir pada PT Bintang Mandiri Aceh dalam Tinjauan Akad Ijarah ‘Ala Al- ‘Amâl (Studi Penetapan Tugas dan Pengendalian Risiko Sopir Mixer Concrete Truck)*” yang ditulis oleh Rahmalia, Mahasiswi Fakultas Syari’ah dan Hukum pada tahun 2024. Temuan studi ini menunjukkan bahwa sopir truk *mixer concrete* diikat dengan kontrak kerja berbasis waktu tertentu (PKWT) yang dilakukan secara lisan oleh perusahaan PT Bintang Mandiri Aceh. Dalam menjalankan tugas pengantaran dan pengecoran semen, perusahaan membebankan segala risiko kepada sopir yang seharusnya menjadi tanggung jawab perusahaan. Penanggulangan yang diberikan perusahaan hanya pemenuhan dari jaminan asuransi keselamatan kerja dalam bentuk kontrak langsung antara perusahaan dengan pihak BPJS ketenagakerjaan. Jaminan yang diberikan perusahaan tersebut tidak efektif, seharusnya perusahaan juga bertanggung jawab untuk mengontrol di lapangan dan memberikan jaminan pertolongan pertama secara langsung untuk menjamin keselamatan para sopir.<sup>27</sup>

Penelitian ini memiliki persamaan dan perbedaan dengan penelitian penulis, yaitu sama-sama membahas tentang risiko yang dihadapi oleh sopir dan subjek penelitian yang menggunakan teori dari akad *ijârah ‘ala al- ‘amâl*. Namun variabel yang diteliti berbeda, penulis membahas mengenai tanggung jawab yang diberikan sopir truk terhadap risiko saat pengangkutan, sedangkan penelitian sebelumnya membahas tentang penetapan kerja yang diberikan oleh perusahaan kepada sopir truk *mixer concrete*.

*Keempat*, karya ilmiah yang diajukan oleh Raihan Putri Mahasiswi Fakultas Syari’ah dan Hukum pada tahun 2021 dengan judul “*Nilai Ganti Rugi*

---

<sup>27</sup> Rahmalia, “Kontrak Kerja Sopir pada PT. Bintang Mandiri Aceh dalam Tinjauan Akad Ijarah ‘Ala Al- ‘Amâl (Studi Penetapan Tugas dan Pengendalian Risiko Sopir Mixer Concrete Truck)”, *Skripsi*, (Banda Aceh: Fakultas Sayri’ah dan Hukum, UIN Ar-Raniry, 2024).

*Kehilangan Objek Ekspedisi Pada PT Kharisma Selaras Indotama Dalam Perspektif Akad Ijārah bi al- ‘Amāl*”. Hasil penelitian ditemukan bahwa sistem pembuktian untuk mendapatkan ganti rugi perusahaan hanya memberi waktu mengajukan klaim selama 2 kali 24 jam, jika konsumen tidak melakukan komplain 2 hari setelah barang diterima, pihak perusahaan tidak akan menerima lagi laporan. Standarisasi nilai ganti rugi maksimum Rp 1.000.000,- diberikan kepada konsumen yang menggunakan jasa pengiriman sebanyak 4 kali pengiriman. Untuk konsumen yang belum menggunakan jasa pengiriman sebanyak 4 kali hanya mendapat nilai ganti rugi sebesar 20% dari harga barang. Tindakan tersebut bertentangan dengan konsep *ijārah bi al- ‘amāl* karena terdapat ketidakefektifan dan memiliki kekurangan dalam penetapan nilai ganti rugi.<sup>28</sup>

Persamaan penelitian Raihan Putri dengan penelitian yang penulis lakukan terkait risiko pemberian ganti rugi akibat kehilangan barang konsumen. Hal yang membedakannya pada jasa ekspedisi prosedur klaim lebih jelas, konsumen diberikan jangka waktu 2 hari untuk mengajukan klaim kerusakan barang, sedangkan pada penelitian penulis tidak ada prosedur pengaduan secara formal, pihak pengirim barang dapat langsung mengadukan pada sopir jika ada kerusakan atau kehilangan barang.

*Kelima*, skripsi yang ditulis oleh Al-Munadia mahasiswa Fakultas Syari’ah dan Hukum pada tahun 2021 yang berjudul “*Sistem Pengendalian Internal Kinerja Supir Ekspedisi dalam Perspektif Akad Ijarah ‘Ala Al-Manafi’* “. Penelitian ini mengkaji bagaimana pengawasan yang dilakukan pada setiap perusahaan dalam mereduksi risiko kerja sopir. Hasil penelitian menunjukkan pengawasan yang dilakukan oleh kedua perusahaan yaitu PT Kharisma Selaras Indotama dan PT Ingin Jaya Mandiri hampir memiliki kesamaan. PT Ingin Jaya

---

<sup>28</sup> Raihan Putri, “Nilai Ganti Rugi Kehilangan Objek Ekspedisi Pada PT Kharisma Selaras Indotama Dalam Perspektif Akad *Ijārah bi al- ‘Amāl*”, *Skripsi*, (Banda Aceh: Fakultas Syari’ah dan Hukum, UIN Ar-Raniry, 2021).

Mandiri tidak mempertanggung jawabkan setiap resiko yang terjadi kepada sopir ekspedisi kecuali kerugian disebabkan karena ulah sopir yang melanggar peraturan perusahaan, sedangkan PT Kharisma Selaras Indotama, kedua belah pihak yaitu sopir dan perusahaan ikut bertanggung jawab jika terjadi risiko pada barang, jika kerugian mutlak disebabkan karena kesalahan sopir maka sopir bertanggung jawab sepenuhnya. Sistem pengendalian internal yang diterapkan kedua perusahaan tersebut sudah memenuhi standarisasi perspektif akad *ijarah 'ala al-manafi'*.<sup>29</sup>

Persamaan penelitian penulis dengan penelitian sebelumnya terdapat pada objek penelitian. Penelitian tersebut berfokus pada kinerja yang diberikan oleh sopir ekspedisi serupa dengan riset penulis yang berfokus pada kinerja yang diberikan sopir truk. Sedangkan perbedaannya terletak pada subjek penelitian terdahulu yang mengkaji tentang pengendalian kinerja sopir menurut akad *ijarah 'ala al-manafi'*, penelitian penulis mengkaji tentang pengendalian risiko serta tanggung jawab yang dihadapi sopir truk saat melakukan pengangkutan barang kepada konsumen.

## **F. Metode Penelitian**

Metode penelitian merupakan proses peneliti mengumpulkan data dan informasi untuk menghasilkan kajian sesuai dengan standar ilmiah sehingga diperoleh data yang lengkap, objektif dan dapat dipertanggungjawabkan. Data-data yang digunakan merupakan data yang valid dan dapat diuji objektivitas dan reliabilitas. Adapun langkah-langkah yang ditempuh untuk mengkaji penelitian dalam penulisan karya ilmiah ini adalah sebagai berikut:

---

<sup>29</sup> Al-Munadia, “Sistem Pengendalian Internal Kinerja Supir Ekspedisi dalam Perspektif Akad *Ijarah 'Ala Al-Manafi'* “, *Skripsi*, (Banda Aceh: Fakultas Syari'ah dan Hukum, UIN Ar-Raniry, 2021).

## 1. Pendekatan Penelitian

Pada penelitian ini penulis menggunakan pendekatan *sosiologis normatif* yaitu pendekatan untuk mengkaji implementasi suatu ketentuan hukum Islam secara sosiologis dengan jelas pada objeknya serta untuk melihat fakta yang terjadi di lapangan. Pada pendekatan penelitian ini merupakan penelitian hukum dengan menggunakan data primer sebagai data awal dengan terjun langsung di lapangan melalui pengamatan dan wawancara untuk mendapatkan keefektifan suatu hukum dari penelitian yang akan dicari penyebab dan permasalahannya.

Pendekatan sosiologis normatif digunakan untuk melihat realitas kinerja sopir truk dalam memastikan pengangkutan barang sampai ketempat tujuan sebagai bentuk dari tanggung jawabnya dan sistem pertanggungjawaban risiko pada pengangkutan barang dalam akad *ijârah ‘ala al-‘amâl* menurut konsep *ahliyah al-ada* sebagai ketentuan normatif.

## 2. Jenis Penelitian

Penelitian ini menggunakan jenis penelitian kualitatif, yaitu suatu penelitian yang ditujukan untuk menjabarkan dan menganalisis fenomena, peristiwa, kegiatan sosial, kepercayaan, sikap serta pemahaman orang secara individual. Penelitian kualitatif berusaha untuk mendapatkan wawasan tentang fenomena yang terjadi secara subyektif melalui individu secara langsung.

Penulis menggunakan metode deskriptif analisis untuk menguraikan fakta atau realitas yang terjadi berdasarkan gambaran yang dilihat dan didengar tentang risiko kerja dan pertanggungjawaban sopir pada pengangkutan barang. Dengan cara menyusun, menghimpun, mengulas data yang telah diperoleh serta menggunakan analisis sumber data yang akurat dan valid dari hasil pengamatan yang dilakukan di lapangan.

Dalam menerapkan jenis penelitian deskriptif ini, penulis mendatangi langsung lokasi penelitian di pangkalan truk Beurawe dan berinteraksi langsung dengan sopir untuk memperoleh informasi terkait kinerja sopir guna

meningkatkan keselamatan, efisiensi dan kesejahteraan selama pengangkutan. Selain itu penulis juga membutuhkan penjelasan terkait bentuk pertanggungjawaban yang diberikan sopir apabila terjadi risiko kerja tersebut. Dengan metode penelitian ini, penulis akan menguraikan bagaimana kinerja, bentuk risiko serta pertanggungjawaban yang diberikan oleh pihak sopir dengan menganalisis bagaimana perspektif akad *ijârah 'ala al-'amâl* menurut konsep *ahliyah al-ada'* berdasarkan data-data yang ada.

### 3. Sumber Data

Segala sesuatu yang dapat memberikan informasi mengenai penelitian disebut dengan sumber data. Data primer dan data sekunder merupakan dua jenis data yang penulis gunakan dalam riset ini.

#### a. Data Primer

Data primer pada penelitian ini bersumber dari penelitian lapangan (*field research*) yang didapatkan langsung melalui wawancara dan observasi yang masih memerlukan pengolahan lebih lanjut terhadap data tersebut. Data primer yang dimaksud di sini adalah sopir truk yang berada di pangkalan Beurawe, dan datanya diperoleh melalui observasi langsung ke lapangan serta wawancara terstruktur dengan responden yaitu pihak sopir truk. Data yang diperlukan pada penelitian ini berupa sistem kerja serta tanggung jawab yang diberikan sopir terhadap risiko saat pengangkutan barang.

#### b. Data Sekunder

Data sekunder diperoleh dari hasil penelitian di lapangan yang telah di kaji oleh pihak kedua. Data sekunder dapat diperoleh melalui dokumen-dokumen resmi seperti jurnal, hasil penelitian dalam bentuk skripsi yang berkaitan dengan pokok permasalahan penelitian sebagai data yang bersifat teoritis.

Data sekunder yang penulis gunakan dalam penelitian ini dapat digolongkan sebagai penelitian kepustakaan (*library research*) yang

didapatkan melalui literatur review yang tentunya berhubungan dengan riset yang sedang penulis teliti yaitu berhubungan dengan risiko kerja dan pertanggungjawaban sopir truk pada pengangkutan barang dalam perspektif akad *ijârah ‘ala al- ‘amâl* menurut konsep *ahliyah al-ada’*.

#### 4. Metode Pengumpulan Data

Untuk mendapatkan data yang sesuai dalam mendukung penelitian ini, maka penulis menggunakan metode wawancara (*interview*) dan observasi sebagai teknik pengumpulan data:

##### a. Wawancara,

Wawancara/*interview* merupakan teknik pengumpulan data melalui komunikasi antara pewawancara dengan responden berupa tanya jawab untuk memperoleh jawaban terkait pokok permasalahan yang diteliti.<sup>30</sup> Wawancara yang penulis gunakan sebagai teknik pengumpulan data dilakukan dalam bentuk *guide interview* yaitu wawancara terstruktur dengan menggunakan daftar pertanyaan yang penulis susun untuk memudahkan dalam melakukan wawancara dengan responden yaitu pihak sopir truk. Dalam hal ini yang menjadi informan adalah sopir truk untuk mengumpulkan data yang akurat dan detail terhadap informasi seputaran tanggung jawab sopir terhadap resiko pengangkutan barang.

Melalui wawancara terstruktur, peneliti berhasil mengumpulkan informasi rinci mengenai berbagai risiko yang dihadapi sopir selama pengangkutan. Data ini sangat penting untuk menganalisis sejauh mana sopir memiliki *ahliyah al-ada’* dalam konteks *ijârah ‘ala al- ‘amâl*, yaitu kemampuan dan kewajiban sopir dalam melaksanakan pekerjaan secara profesional dan sesuai aturan syariat.

##### b. Observasi

---

<sup>30</sup> Muhammad Nazir, *Metodologi Penelitian*, (Bandung: Ghalia Indonesia, 1999), hlm. 243.

Observasi merupakan salah satu metode pengumpulan data melalui pengamatan langsung tanpa adanya pertanyaan atau komunikasi dengan objek yang diteliti, kemudian hasil dari penelitian dicatat secara cermat dan sistematis.<sup>31</sup> Adapun jenis observasi yang digunakan dalam penelitian ini adalah observasi non partisipasi yaitu peneliti tidak terlibat dalam kegiatan atau peristiwa dari objek observasi.

Pada penelitian ini penulis melakukan observasi dengan meninjau langsung ke lokasi untuk melihat kinerja sopir saat pengangkutan barang. Peneliti hanya mengamati dari jarak tertentu tanpa ikut serta dalam kegiatan, sehingga tidak mengganggu aktivitas sopir. Hasil observasi ini menjadi data penting yang melengkapi wawancara dan dokumentasi lain, memberikan gambaran nyata tentang bagaimana sopir menjalankan tugasnya dalam konteks akad *ijârah 'ala al-'amâl* dan risiko pengangkutan barang. Dengan observasi non partisipasi, peneliti dapat mengidentifikasi pola kerja, kendala yang dihadapi, serta sikap sopir terhadap tanggung jawabnya secara langsung dilapangan.

## 5. Instrumen Penelitian

Untuk menjawab permasalahan dalam penelitian ini, maka digunakan beberapa instrumen yang berbeda untuk mendapatkan data sesuai dengan penelitian. Teknik yang digunakan dalam pengumpulan data adalah melalui wawancara dan observasi. Untuk teknik wawancara penulis menggunakan kertas, alat tulis, recorder (alat perekam suara) guna mencatat keterangan-keterangan yang disampaikan oleh narasumber terkait topik permasalahan penelitian. Penulis juga merekam informasi yang disampaikan narasumber seperti risiko-risiko yang terjadi saat pengangkutan serta bentuk pertanggung jawaban yang diberikan sopir terhadap barang konsumen dalam perspektif akad *ijârah 'ala al-'amâ* menurut konsep *ahliyah al-ada' l*. Dalam

---

<sup>31</sup> Muhammda Teguh, *Metodologi Penelitian Ekonomi, Teori dan Aplikasi*, (Jakarta: PT Raja Grafindo Persada, 2005), hlm. 134.

menghimpun data penulis menggunakan kamera sebagai pelengkap untuk merekam dan mengambil gambar dari objek penelitian yang dikaji.

## 6. Langkah Analisis Data

Analisis data merupakan proses menyusun data yang diperoleh secara sistematis sehingga dapat dipahami dengan mudah dan temuannya dapat disebarluaskan kepada orang lain.<sup>32</sup> Setelah semua data penelitian dikumpulkan, selanjutnya data akan dianalisis dengan menggunakan deskriptif analisis.

Riset ini bertujuan untuk menjelaskan variabel penelitian secara jelas dan sistematis dengan menggunakan bentuk deskriptif analisis yaitu suatu metode untuk menganalisa dan memecahkan masalah yang terjadi pada masa sekarang berdasarkan gambaran yang dilihat dan didengar dari hasil penelitian baik di lapangan maupun teori berupa data dan buku-buku yang berkaitan dengan topik pembahasan.

Operasional penelitian deskriptif analisis yang penulis lakukan dengan cara memaparkan data yang diperoleh dari lokasi penelitian secara faktual, terperinci, dan mampu menggambarkan subjek dan objek penelitian agar dapat dipahami secara substantif sehingga variabel penelitian dapat diteliti secara proposional. Dalam penelitian ini penulis menggambarkan bentuk pertanggung jawaban sopir truk terhadap risiko dalam pengangkutan barang di pangkalan truk Beurawe Banda Aceh menurut akad *ijârah 'ala al- 'amâl*. Hal tersebut akan dibahas dan dianalisis berdasarkan data-data yang diperlukan dalam penelitian ini.

## 7. Pedoman Penulisan

Pedoman dari penulisan karya ilmiah untuk penelitian ini yaitu Buku Pedoman Penulisan Skripsi Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry Edisi Revisi Tahun 2019, Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), serta ayat-

---

<sup>32</sup> Sugiono, *Memahami Penelitian Kualitatif*, (Bandung: CV Alfabeta, 2005), hlm. 88.

ayat Al-Qur'an dan terjemahannya yang diterbitkan oleh Kementerian Agama Republik Indonesia pada tahun 2017. Penulis juga menggunakan buku-buku fikih muamalah dan karya tulis lainnya yang berkaitan dengan penelitian yang penulis teliti sebagai pedoman dalam penulisan. Dari pedoman tersebut, penulis berusaha menyusun hasil penelitian menjadi sebuah karya ilmiah yang sistematis dan mudah dipahami oleh pembaca.

## G. Sistematika Pembahasan

Sistematika pembahasan bertujuan untuk mempermudah dalam memahami dan membaca isi dari riset ini secara menyeluruh, sehingga pembaca tidak merasa kebingungan dengan adanya sistematika pembahasan. Penulis membagi pembahasan dalam penelitian ini menjadi empat bab. Setiap bab memiliki pembahasan tersendiri yang saling terkait antara bab satu dengan bab lainnya. Adapun sistematika pembahasan terdiri dari:

Bab satu, merupakan pendahuluan yang membahas latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, kajian pustaka, metodologi penelitian yang terdiri dari: pendekatan penelitian, jenis penelitian, sumber data, teknik pengumpulan data, langkah analisis data serta sistematika pembahasan.

Bab dua, merupakan landasan yang berisi kajian teoritis mengenai tinjauan umum landasan teori. Bab ini berjudul tentang konsep *ahliyah al-ada'* dan akad *ijârah 'ala al-'amâl* dalam fiqh muamalah, yang mencakup pembahasan umum tentang konsep *ahliyah al-ada'*, pengertian dan dasar hukum akad *ijârah 'ala al-'amâl*, rukun dan syarat akad *ijarah ijârah 'ala al-'amâl*, pendapat ulama tentang pekerjaan dan tugas dalam akad *ijârah 'ala al-'amâl* serta tanggung jawab dan konsekuensi para pihak dalam akad *ijârah 'ala al-'amâl* telaah *ahliyah al-ada'*

Bab tiga, merupakan bab hasil dari penelitian mengenai tinjauan *ijârah 'ala al-'amâl* terhadap risiko pengangkutan barang menurut konsep *ahliyah al-ada'* pada pangkalan truk Beurawe Banda Aceh yang mencakup pembahasan

tentang gambaran umum truk pengangkutan barang di pangkalan Beurawe, proteksi dan pencegahan risiko oleh pihak sopir truk untuk meminimalisir kerusakan barang angkutan, pertanggungjawaban pihak sopir terhadap risiko kerja saat pengangkutan dan tinjauan *ahliyah al-ada'* dalam akad *ijârah 'ala al-'amâl* terhadap kinerja dan tanggung jawab sopir pada risiko pengangkutan barang.

Bab empat, merupakan penutup dari keseluruhan riset yang penulis teliti yang terdiri dari kesimpulan dari pembahasan yang telah dipaparkan yang berkenaan dengan rumususan penelitian serta saran yang berhubungan dengan penelitian yang peneliti kaji.

