

**SISTEM PENERAPAN *STANDAR OPERATING PROCEDURE*
PASSENGER SERVICE HANDLING PT ASI PUDJIASTUTI
AVIATION DALAM PERSPEKTIF AKAD IJARAH BI AL-‘AMAL
(Studi Kasus di Bandara Teuku Cut Ali Aceh Selatan)**

SKRIPSI



Diajukan Oleh :

DEA USRATUL FATANAH

NIM. 140102143

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

**FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM
UNIVERSITAS ISLAM NEGERI AR-RANIRY
DARUSSALAM-BANDA ACEH
2019 M/1440 H**

**SISTEM PENERAPAN *STANDAR OPERATING PROCEDURE*
PASSENGER SERVICE HANDLING PT ASI PUDJIASTUTI
AVIATION DALAM PERSPEKTIF AKAD *IJARAH BI AL-'AMAL*
(Studi Kasus di Bandara Teuku Cut Ali Aceh Selatan)**

SKRIPSI

Diajukan kepada Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry
Darussalam Banda Aceh sebagai salah satu beban studi
Program Sarjana (S-1) Dalam Ilmu Hukum Islam

Oleh:

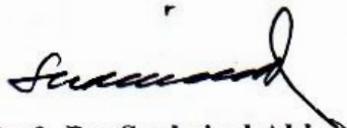
DEA USRATUL FATANAH

Mahasiswi Fakultas Syari'ah dan Hukum
Program Studi Hukum Ekonomi Syariah
NIM : 140102143

Disetujui untuk Diuji/Dimunqasyahkan oleh:

A R - R A N I R Y

Pembimbing I



Prof. Dr. Syahrizal Abbas, MA
NIP: 197010271994031003

Pembimbing II



Dr. Armiadi, S.Ag., MA
NIP: 197111121993031003

**SISTEM PENERAPAN *STANDAR OPERATING PROCEDURE*
PASSENGER SERVICE HANDLING PT ASI PUDJIASTUTI
AVIATION DALAM PERSPEKTIF AKAD *IJARAH BIAL-‘AMAL*
(Studi Kasus di Bandara Teuku Cut Ali Aceh Selatan)**

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 Islam

Pada Hari/Tanggal:

Senin, 28 Januari 2019 M
22 Jumadil Awwal 1440 H

di Darussalam-Banda Aceh
Panitia Ujian *Munaqasyah* Skripsi

Ketua,

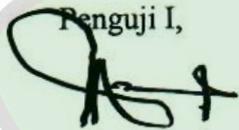
Sekretaris,



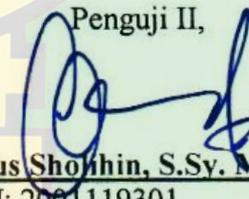
Prof. Dr. Svahrizal Abbas, MA
NIP: 197010271994031003



Dr. Armladi, S.Ag., MA
NIP: 197111121993031003

Penguji I,


Dr. Nurdin Bakri, M.Ag
NIP: 195706061992031002

Penguji II,


Riadhus Sholihin, S.Sy. MH
NIDN: 2001119301

AR - RANIRY

Mengetahui,
Dekan Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry
Darussalam-Banda Aceh



Mohammad Sidiq, MH., Ph.D
NIP: 197703032008011015



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

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

LEMBAR PERNYATAAN KEASLIAN KARYA ILMIAH

Yang bertanda tangan di bawah ini

Nama : Dea Usratul Fatanah
NIM : 140102143
Prodi : Hukum Ekonomi Syariah
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, 23 Januari 2019

Yang Menyatakan

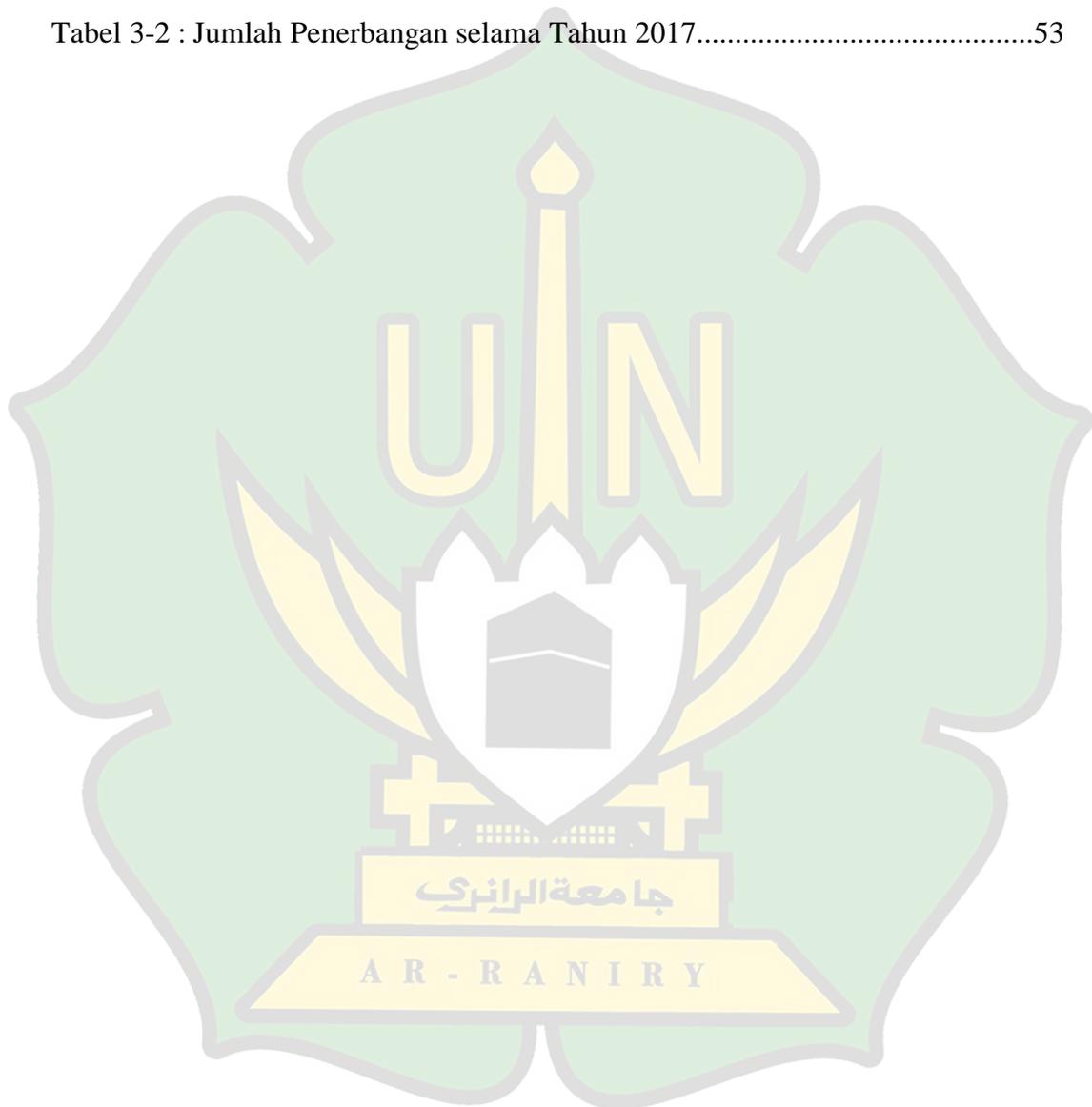


(Dea Usratul Fatanah)

DAFTAR TABEL

Tabel 3-1 : Data Penumpang dan Barang selama Tahun 2017.....49

Tabel 3-2 : Jumlah Penerbangan selama Tahun 2017.....53



ABSTRAK

Nama : Dea Usratul Fatanah
NIM : 140102143
Fakultas/Prodi : Syariah dan Hukum / Hukum Ekonomi Syariah
Judul Skripsi : Sistem Penerapan *Standar Operating Procedure Passenger Service Handling* PT ASI Pudjiastuti Aviation dalam Perspektif Akad *Ijarah bi al-'Amal* (Studi Kasus di Bandara Teuku Cut Ali Aceh Selatan)
Pembimbing I : Prof. Dr. Syahrizal Abbas, MA
Pembimbing II : Dr. Armiadi, S.Ag., MA
Kata Kunci : *Standar Operating Procedure, Delay, Ijarah bi al-'Amal*

PT ASI Pudjiastuti Aviation menerapkan SOP untuk setiap pihak maskapai Susi Air, bertujuan untuk mempermudah pihak maskapai dalam menjalankan tugasnya. Namun praktik yang dilakukan di Bandara Teuku Cut Ali Aceh Selatan pihak maskapai tidak melakukan tugasnya sesuai dengan SOP yang diterapkan. Pada saat terjadi *delay* pihak maskapai tidak melakukan tanggung jawabnya sesuai dengan prosedur yang ditetapkan, sehingga dapat merugikan sebelah pihak yaitu pihak penumpang yang tidak mendapatkan haknya untuk dilayani dan diberikan kompensasi. Penelitian ini dilakukan untuk menjawab permasalahan yaitu Mengapa PT ASI Pujdiastuti Aviation tidak seluruhnya menerapkan SOP terhadap penumpang yang *delay* dan bagaimana akibat hukumnya, serta bagaimana pandangan akad *Ijarah bi al-'Amal* terhadap praktik sewa jasa yang dilakukan oleh PT ASI Pudjiastuti Aviation di Bandara Teuku Cut Ali Aceh Selatan yang tidak seluruhnya menerapkan SOP. Dalam mengkaji permasalahan ini metode yang dipergunakan adalah metode deskriptif analisis. Pengumpulan data dilakukan terhadap data pustaka (*library research*) dan lapangan (*field research*). Kesimpulan dari penelitian ini adalah PT ASI Pudjiastuti Aviation tidak seluruhnya menerapkan SOP terhadap penumpang yang *delay* disebabkan karena adanya kelalaian dari pihak maskapai dalam memberikan kompensasi kepada penumpang yang *delay*. Akibat hukum terhadap ketidakpatuhan pihak maskapai terhadap SOP yang telah ditetapkan, pihak maskapai harus memberikan ganti rugi kepada penumpang dan maskapai bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang. Praktik yang dilakukan oleh pihak maskapai tidak sesuai dengan akad *ijarah bi al-'amal*, karena terdapat rukun dan syarat akad *ijarah* yang tidak terpenuhi dalam perjanjian sewa jasa antara pihak maskapai dan penumpang. Pihak penumpang tidak menerima jasa sesuai dengan yang diperjanjikan oleh maskapai. Ijab qabul yang dilakukan melalui klausula baku yang memberatkan penumpang karena tidak adanya kebebasan dalam melakukan akad. Objek jasa yang diperjanjikan oleh pihak maskapai tidak diberikan kepada penumpang yang *delay*, dan manfaat atas jasa tersebut tidak diterima oleh penumpang.

KATA PENGANTAR



Puji dan syukur kepada Allah SWT atas segala anugerah dan nikmat yang telah dilimpahkan, baik nikmat kesehatan maupun kekuatan yang telah diberikan sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini. Shalawat dan salam untuk Rasulullah SAW beserta keluarga dan sahabat beliau yang senantiasa menjunjung tinggi nilai-nilai Islam, sehingga sampai saat ini masih dirasakan oleh umat manusia di seluruh dunia.

Alhamdulillah dengan rahmat dan hidayah-Nya, penulis telah menyelesaikan skripsi yang berjudul “**Sistem Penerapan *Standar Operating Procedure Passenger Service Handling* PT ASI Pudjiastuti Aviation Dalam Perspektif Akad *Ijarah bi al-‘Amal* (Studi Kasus di Bandara Teuku Cut Ali Aceh Selatan)**”. Skripsi ini disusun untuk memenuhi salah satu syarat untuk mendapat gelar sarjana pada Program Studi Hukum Ekonomi Syaria’ah (HES) Fakultas Syaria’ah dan Hukum Universitas Islam Negeri (UIN) Ar-Raniry Darussalam Banda Aceh. Penyusunan skripsi ini tidak lepas dari bantuan, dukungan serta bimbingan dari berbagai pihak. Pada kesempatan yang sangat baik ini penulis menyampaikan terimakasih kepada:

- 1) Bapak Prof. Dr. Syahrizal Abbas, MA selaku pembimbing I beserta Bapak Dr. Armiadi, S.Ag., MA selaku pembimbing II yang telah meluangkan waktu, pikiran dan tenaganya untuk membimbing penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.

- 2) Ayahanda tercinta Marzuki dan Ibunda tercinta Murcida, S.Pd yang telah menjadi orang tua terhebat dan penuh kasih sayang bagi penulis, memberikan pengorbanan yang besar, motivasi dan semangat, serta tidak henti-hentinya memberikan dukungan dan doa terbaiknya bagi penulis.
- 3) Bapak Khairuddin, S.Ag., M.Ag selaku Penasehat Akademik dan Bapak Arifin Abdullah, S.H.I, MH selaku Ketua Prodi Hukum Ekonomi Syari'ah.
- 4) Bapak Muhammad Shiddiq, MH., Ph.D selaku Dekan Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry.
- 5) Seluruh dosen yang ada di prodi HES, dan kepada staf maupun dosen pengajar di Fakultas Syari'ah dan Hukum yang telah banyak membantu membantu penulis.
- 6) Sahabat-sahabat yang telah membantu penulis baik secara langsung maupun tidak langsung Widya Aflyanti, S.Hum. Nika Rahmanila, SE, Nurul Yanti Safrijah SE, Laina Farhaina, dan teman seperjuangan lainnya.

Penulis menyadari akan keterbatasan pengetahuan sehingga membuat skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh sebab itu, kritik dan saran sangat diharapkan. Penulis juga menyerahkan diri sepenuhnya kepada Allah SWT, semoga amal kebaikan yang telah diberikan semua pihak mendapat balasan dari Allah SWT serta karunia-Nya kepada kita semua.

Banda Aceh, 28 Januari 2019

Penulis

TRANSLITERASI

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

1. Konsonan

No	Arab	Latin	Ket	No	Arab	Latin	Ket
1	ا	Tidak dilambangkan		16	ط	ṭ	t dengan titik di bawahnya
2	ب	B		17	ظ	ẓ	z dengan titik di bawahnya
3	ت	T		18	ع	‘	
4	ث	ṡ	s dengan titik di atasnya	19	غ	g	
5	ج	j		20	ف	f	
6	ح	ḥ	h dengan titik di bawahnya	21	ق	q	
7	خ	kh		22	ك	k	
8	د	d		23	ل	l	
9	ذ	ẓ	z dengan titik di atasnya	24	م	m	
10	ر	r		25	ن	n	
11	ز	z		26	و	w	
12	س	s		27	ه	h	
13	ش	sy		28	ع	‘	
14	ص	ṡ	s dengan titik di bawahnya	29	ي	y	
15	ض	ḍ	d dengan titik di bawahnya				

2. Vokal

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

a. Vokal Tunggal

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

Tanda	Nama	Huruf Latin
◌َ	<i>Fathah</i>	A
◌ِ	<i>Kasrah</i>	I
◌ُ	<i>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
◌َي	<i>Fathah dan ya</i>	Ai
◌َو	<i>Fathah 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 dan Huruf	Nama	Huruf dan tanda
◌َ/ا	<i>Fathah dan alif atau ya</i>	<i>Ā</i>
◌ِ	<i>Kasrah dan ya</i>	<i>Ī</i>
◌ُ	<i>Dammah dan waw</i>	<i>Ū</i>

Contoh:

قال : *qāla*

رمى : *ramā*

قيل : *qīla*

يقول : *yaqūlu*

4. Ta Marbutah (ة)

Transliterasi untuk ta marbutah ada dua:

a. Ta marbutah (ة) hidup

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

b. Ta marbutah (ة) mati

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

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

Contoh:

روضة الاطفال : *raudāh al-atfāl/ raudatul atfāl*

المدينة المنورة : *al-Madīnah al-Munawwarah/
al-Madīnatul Munawwarah*

طلحة : *Talḥah*

Catatan:

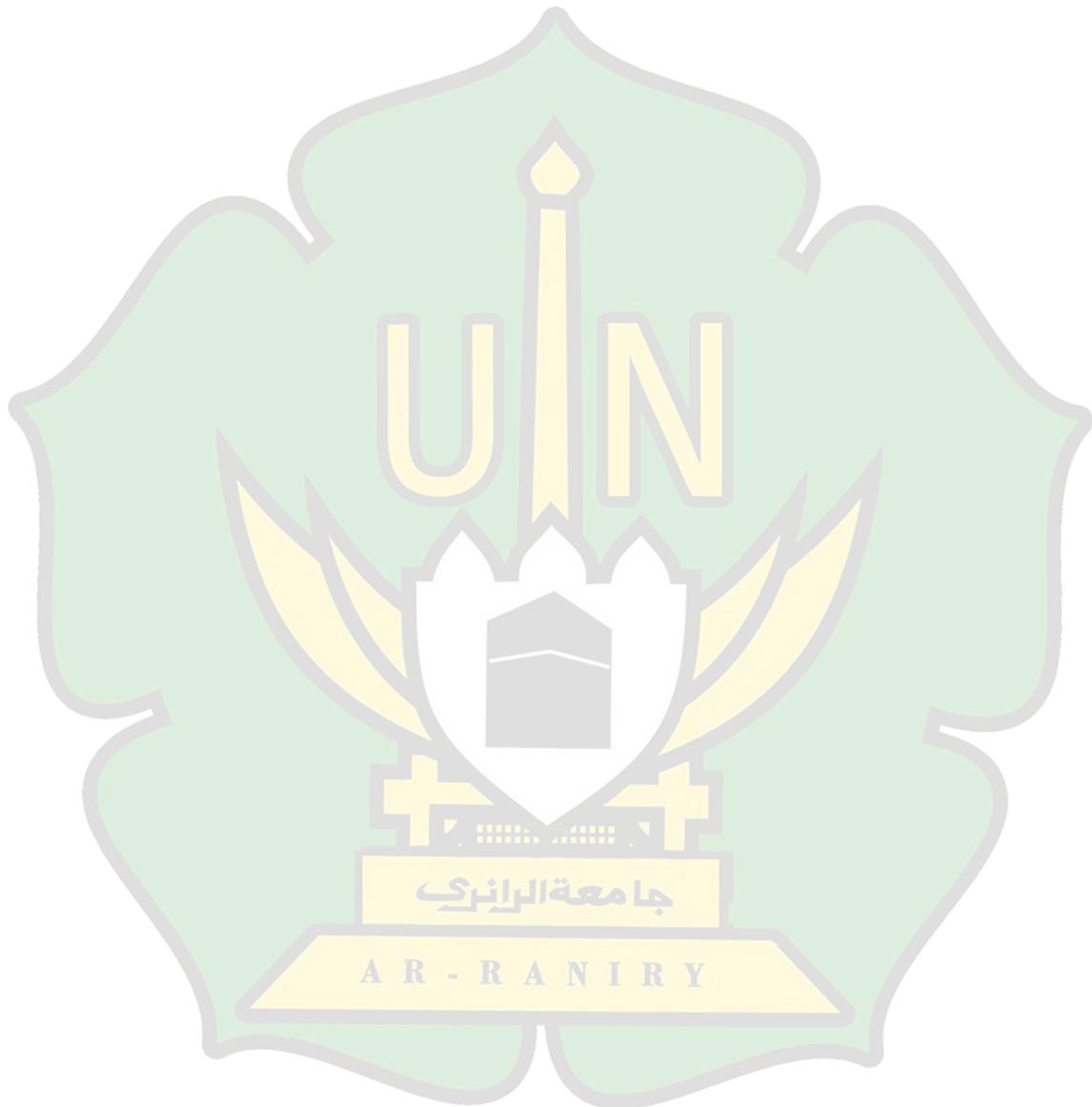
Modifikasi

1. Nama orang berkebangsaan Indonesia ditulis seperti biasa tanpa transliterasi, seperti M. Syuhudi Ismail. Sedangkan nama-nama lainnya ditulis sesuai kaidah penerjemahan. Contoh: Hamad Ibn Sulaiman.
2. Nama negara dan kota ditulis menurut ejaan bahasa Indonesia, seperti Mesir, bukan Misr; Beirut, bukan Bayrut; dan sebagainya.
3. Kata-kata yang sudah dipakai (serapan) dalam kamus bahasa Indonesia tidak ditransliterasikan. Contoh: Tasauf, bukan Tasawuf

DAFTAR ISI

LEMBARAN JUDUL	
PENGESAHAN PEMBIMBING	
PENGESAHAN SIDANG	
DAFTAR TABEL....	iv
ABSTRAK	v
KATA PENGANTAR.....	vi
TRANSLITERASI..	viii
DAFTAR ISI..	xi
BAB SATU: PENDAHULUAN	1
1.1. Latar Belakang Masalah	1
1.2. Rumusan Masalah.....	7
1.3. Tujuan Penelitian	8
1.4. Penjelasan Istilah	8
1.5. Kajian Pustaka	10
1.6. Metode Penelitian	11
1.7. Sistematika Pembahasan.....	14
BAB DUA: KONSEP <i>STANDAR OPERATING PROCEDURE</i> DALAM HUKUM POSITIF DAN KONSEP AKAD <i>IJARAH BI AL- 'AMAL</i>.....	16
2.1. Konsep <i>Standar Operating Procedure</i> dalam Hukum Positif	16
2.1.1. Pengertian dan Dasar Hukum <i>Standar Operating Procedure</i>	16
2.1.2. Tujuan dan Manfaat <i>Standar Operating Procedure</i>	24
2.1.3. Prinsip-Prinsip <i>Standar Operating Procedure</i>	26
2.2. Konsep Akad <i>Ijarah bi al- 'Amal</i>	27
2.2.1. Pengertian dan Dasar Hukum <i>Ijarah bi al- 'Amal</i>	27
2.2.2. Rukun dan Syarat Akad <i>Ijarah bi al- 'Amal</i>	34
2.2.3. Manfaat Akad <i>Ijarah bi al- 'Amal</i>	42
2.2.4. Berakhirnya Akad <i>Ijarah bi al- 'Amal</i>	43
BAB TIGA: PENERAPAN <i>STANDAR OPERATING PROCEDURE</i> PT ASI PUDJIASTUTI AVIATION DI BANDARA TEUKU CUT ALI ACEH SELATAN	45
3.1. Deskripsi tentang Bandara Teuku Cut Ali Aceh Selatan.....	45
3.2. Penerapan <i>Standar Operating Procedure Passenger Service Handling</i>	49
3.3. Akibat Hukum Ketidapatuhan Terhadap <i>Standar Operating Procedure</i>	56
3.4. Pandangan Akad <i>Ijarah bi al- 'Amal</i> Terhadap Praktek Sewa Jasa	59

BAB EMPAT : PENUTUP	66
4.1. Kesimpulan	66
4.2. Saran	67
DAFTAR PUSTAKA	68



BAB SATU

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Masalah

Islam adalah agama yang sempurna yang mengatur aspek kehidupan manusia, baik akidah, ibadah, akhlak maupun muamalah. Salah satu ajaran yang paling penting adalah di bidang muamalah. Muamalah merupakan segala peraturan yang mengatur hubungan manusia dengan manusia.¹ Hubungan yang diatur semisal dengan tukar menukar barang atau sesuatu yang bermanfaat dengan cara yang telah ditentukan. Sedangkan pengertian *fiqh muamalah* yaitu hukum-hukum yang berkaitan dengan tindakan manusia dalam persoalan-persoalan dunia, misalnya jual beli, hutang piutang, kerja sama dagang, perserikatan, kerja sama dalam penggarapan tanah dan sewa-menyewa.

Dalam melakukan transaksi muamalah, telah ditetapkan terlebih dahulu hak dan kewajiban seseorang. Kedua belah pihak harus memperhatikan hak dan kewajiban masing-masing. Hak dan kewajiban tersebut saling bertimbal balik, hak salah satu pihak merupakan kewajiban bagi pihak lain, begitupun sebaliknya kewajiban salah satu pihak menjadi hak bagi pihak yang lain.² Pada hakikatnya, hak ditujukan untuk memelihara kemashlahatan setiap pribadi manusia. Misalnya menjaga atau menyediakan sarana kesehatan, menjaga ketenteraman, menjamin hak milik seseorang.³

¹Abdul Rahman Ghazaly, *Fiqh Muamalat*, (Jakarta: Kencana, 2012), hlm.3

²Gemala Dewi, dkk, *Hukum Perikatan Islam di Indonesia*, (Jakarta: Kencana, 2006), hlm.

³ *Ibid.*, hlm. 66

Alat transportasi udara merupakan salah satu pekerjaan dalam bentuk *ijarah* yang menawarkan jasa penyewaan terhadap penumpang. Bandara Teuku Cut Ali Aceh Selatan merupakan salah satu bandara yang menawarkan jasa penyewaan alat transportasi udara. Pada operasionalnya bandara ini memiliki maskapai Susi Air yang menjadi alat transpor untuk membawa penumpang dari suatu daerah ke daerah lainnya. Pada proses operasionalnya maskapai Susi Air sering terjadi *delay* atau keterlambatan keberangkatan pesawat yang dapat merugikan penumpang, dikarenakan Bandara Teuku Cut Ali hanya ada satu maskapai yang beroperasi sebagai alat transportasi yaitu maskapai Susi Air. Suatu penerbangan dikatakan *delay* apabila melebihi waktu standar keberangkatannya, dan suatu penerbangan dikatakan *on time* apabila keberangkatannya sesuai dengan waktu yang telah ditentukan. Misalnya waktu keberangkatan yang tertulis pada tiket pesawat menunjukkan pukul 08.09 WIB namun penumpang pada pukul tersebut masih menunggu di *boarding room* atau sudah di dalam pesawat namun belum *take off* maka hal tersebut dapat dikatakan *delay* atau keterlambatan. Apabila terjadi keterlambatan, pihak maskapai mempunyai kewajiban atas ganti rugi. Sebagaimana diatur dalam Pasal 146 Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yang berisi:

“Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita konsumen karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali

apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional”.⁴

Apabila maskapai Susi Air mengalami keterlambatan penerbangan (*delay*), maka pihak maskapai wajib melayani penumpang yang *delay* sesuai dengan ketentuan SOP yang telah diterapkan oleh PT ASI Pudjiastuti Aviation. Dari wawancara yang penulis lakukan dengan beberapa penumpang yang pernah mengalami keterlambatan atau *delay* pada saat penerbangan di Bandara Teuku Cut Ali Aceh Selatan, ia mengatakan apabila terjadi *delay* disebabkan oleh pihak maskapai maka para pengguna jasa harus menunggu sampai pihak maskapai mulai melakukan penerbangan kembali, tidak ada pelayanan khusus atau kompensasi terhadap penumpang yang *delay*. Apabila yang melakukan keterlambatan para penumpang, maka pihak maskapai tidak mau mendengar alasan dari mereka, tiket yang telah dipesan akan tetap hangus tanpa adanya ganti rugi. Walaupun keterlambatan hanya beberapa menit, apabila pesawat sudah berangkat tiket penumpang tetap hangus.⁵

Penulis juga melakukan wawancara dengan salah satu pihak maskapai, dia mengatakan apabila terjadi *delay* dalam waktu 181-240 menit pelanggan dapat melakukan *full refund ticket* atau transfer penerbangan Susi Air berikutnya, atau transfer ke maskapai penerbangan lainnya. Tetapi dalam melakukan *full refund ticket* pihak penumpang harus membayar setengah harga untuk pembuatan tiket

⁴Pasal 146 Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956).

⁵Wawancara dengan Jasman, salah satu penumpang yang pernah mengalami keterlambatan keberangkatan pesawat di Bandara Teuku Cut Ali Aceh Selatan.

sebagai biaya administrasi. Seharusnya pihak maskapai yang melakukan keterlambatan maka mereka yang harus menanggung biaya sepenuhnya.⁶

Dalam ketentuan SOP yang diterapkan di Bandara Teuku Cut Ali Aceh Selatan, pada pelayanan penanganan keterlambatan penerbangan, apabila penerbangan Susi Air mengalami keterlambatan penerbangan (*delay*), penanganan (*handling*) dan detail pelaksanaan telah diatur dalam SOP (*standard operating procedure*).⁷

Apabila informasi penanganan keterlambatan penerbangan diterima pada hari yang sama dengan hari keberangkatan dan proses *chek-in* telah berjalan, maka penanganan keterlambatan harus dilakukan sesuai dengan prosedur sebagai berikut: Pertama, petugas *check-in* menyampaikan informasi keterlambatan (*delay*), Faktor Penyebab *delay*, dan estimasi ETD (*estimate time departure*) terbaru, pada saat penumpang melapor di counter *check-in*, disampaikan pula permohonan maaf atas nama Susi Air. Kedua, petugas *boarding* menyampaikan informasi keterlambatan (*delay*) faktor penyebab *delay* dan perkiraan ETD terbaru, apabila penumpang sudah berada di *boarding gate* dan belum mendapatkan informasi pada saat penumpang melapor di counter *chek-in*, disampaikan pula permohonan maaf atas nama Susi Air. Ketiga, petugas *boarding gate / on duty* memperbaharui informasi (*update*) dan status *delay* pada setiap 30 menit sekali. Keempat, petugas *boarding gate* selalu berada bersama dengan penumpang di ruang tunggu keberangkatan dan menunjukkan sikap empaty, selalu siap membantu penumpang terkait dengan penanganan keterlambatan

⁶Wawancara dengan Heldi, salah satu karyawan di Bandara Teuku Cut Ali Aceh Selatan.

⁷Ketentuan *Standar Operating Procedure Passenger Service Handling PT ASI Pudjiastuti Aviation* Bandara Teuku Cut Ali Aceh Selatan, hlm.9

penerbangan. Kemudian petugas menyediakan kompensasi terhadap penumpang yang *delay* sesuai dengan kategori masing-masing.⁸

Apabila waktu *delay* 31-60 menit, pihak petugas harus menyediakan minuman ringan/ air mineral kemasan atau pengganti. Apabila waktu *delay* 61-120 menit, status dan informasi *delay* diperbaharui dan mulai menyediakan minuman ringan kedua dan makanan ringan. Apabila waktu *delay* 121- 180 menit, status *delay* diperbaharui dan menyediakan minuman ringan ke-tiga dan makanan berat. Apabila waktu *delay* 181-240 menit, status *delay* diperbaharui dan mulai menyediakan minuman ringan ke-empat dan makanan ringan. Apabila waktu *delay* diatas 240 menit, status *delay* diperbaharui dan mulai menyediakan minuman ringan ke-lima dan makanan berat.⁹

Dalam praktik yang sekarang terjadi di Bandara Teuku Cut Ali Aceh selatan, pada pelayanan penanganan keterlambatan penerbangan, pihak maskapai Susi Air tidak melakukan tanggung jawabnya sesuai dengan prosedur yang telah diterapkan. Pihak maskapai tidak melayani penumpang yang *delay* sesuai dengan SOP yang telah diterapkan, sehingga dapat merugikan sebelah pihak yaitu pihak konsumen atau penumpang yang tidak mendapatkan haknya untuk dilayani atau diberikan kompensasi sesuai dengan SOP tersebut.

Seharusnya dalam pelayanan penanganan keterlambatan penerbangan petugas maskapai Susi Air harus menjalankan sesuai dengan SOP yang ada dengan mengutamakan kenyamanan para penumpang atau konsumen yang

⁸*Ibid.*, hlm.10

⁹*Ibid.*

menjadi tugas utama dalam proses penerbangan. Sehingga tidak terjadi permasalahan yang merugikan pihak-pihak tertentu.

Jika ditinjau dari konsep Fiqh Muamalah, khususnya jasa pada penerbangan termasuk dalam konsep *ijarah bi al-'amal*. Pada konsep *ijarah* apabila orang yang dipekerjakan itu bersifat pribadi, maka seluruh pekerjaan yang ditentukan untuk dikerjakan menjadi tanggung jawabnya. Akan tetapi para ulama fiqh sepakat menyatakan bahwa apabila obyek yang dikerjakannya rusak ditangannya bukan karena kelalaian atau kesengajaan maka ia tidak boleh dituntut ganti rugi. Apabila kerusakan itu terjadi karena kesengajaan atau kelalaian maka menurut kesepakatan para pakar fiqh ia wajib membayar ganti rugi.¹⁰

Begitu juga *ijarah* pada penjual jasa untuk kepentingan orang banyak, seperti tukang jahit, tukang sepatu, dan lainnya. Apabila melakukan suatu kesalahan sehingga membuat barang itu rusak, maka para ulama fiqh berbeda pendapat dalam masalah ganti rugi. Abu Hanifah, Zufar Ibn Huzail, Ulama Hanabilah dan Syafi'iyah, berpendapat bahwa apabila kerusakan bukan karena unsur kesengajaan dan kelalaian, maka ia tidak dituntut ganti rugi atas barang tersebut. Abu Yusuf dan Muhammad Ibn al-Hasan asy-Syaibani berpendapat bahwa penjual jasa untuk kepentingan umum, bertanggung jawab atas kerusakan barang yang sedang ia kerjakan, baik dengan sengaja maupun tidak sengaja, kecuali kerusakan itu di luar batas kemampuannya. Ulama Malikiyah berpendapat bahwa apabila sifat pekerjaan itu membekas pada barang yang dikerjakan, maka

¹⁰Nasrun Haroen, *Fiqh Muamalah*, (Jakarta: Gaya Media Pratama, 2007), hlm. 236

baik sengaja maupun tidak sengaja, segala kerusakan yang terjadi menjadi tanggung jawab mereka dan wajib diganti.¹¹

Apabila pekerja bertindak ceroboh, dia wajib menanggung ganti rugi. Misalnya, orang yang dipekerjakan untuk membuat roti, lalu dalam proses pengerjaan dia menyalakan api terlalu besar, atau terlambat mengangkat hingga gosong, atau memasukan adonan roti ke open sebelum waktunya. Tindakan tersebut termasuk kelalaian, karenanya dia wajib untuk mengganti rugi.¹²

Jika dilihat kasus yang terjadi pada Bandara Teuku Cut Ali, pertanggungjawaban dibebankan pada pihak maskapai apabila yang melakukan penundaan adalah pihak maskapai akibat dari kelalaian dalam menangani penumpang yang *delay*. Menurut ulama fiqh, apabila keterlambatan terjadi atas kesengajaan atau kelalaian, maka ia wajib membayar ganti rugi terhadap kerugian yang ditanggung penumpang.

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan di atas, penulis tertarik untuk menulis skripsi dengan judul **“Sistem Penerapan *Standar Operating Procedure Passenger Service Handling* PT ASI Pudjiastuti Aviation Dalam Perspektif Akad *Ijarah bi al-‘Amal* (Studi Kasus di Bandara Teuku Cut Ali Aceh Selatan)”**.

1.2 Rumusan Masalah

1.2.1 Mengapa PT ASI Pujdiastuti Aviation tidak seluruhnya menerapkan SOP terhadap penumpang yang *delay* dan bagaimana akibat hukumnya?

¹¹Sayyid Sabiq, *Fiqh Sunnah*, (Terj. Mukhlisin Adz-Dzaki, Arif Hidayat, Ahmad Rifa'i dan Abu Fadhil), Jilid 4, (Surakarta: Insan Kamil: 2016), hlm.173

¹²Wahbah Zuhaili, *Fiqh Imam Syafi'i*, Cet-I, (Terj. Muhammad Afifi, dkk), (Jakarta Timur: Almahira, 2010), hlm. 59.

- 1.2.2 Bagaimana pandangan akad *Ijarah bi al-'amal* terhadap praktik sewa jasa dilakukan oleh PT ASI Pudjiastuti Aviation di Bandara Teuku Cut Ali Aceh Selatan yang tidak seluruhnya menerapkan SOP?

1.3. Tujuan Penelitian

- 1.3.1. Untuk mengetahui alasan PT ASI Pudjiastuti Aviation tidak seluruhnya menerapkan SOP terhadap penumpang yang *delay* dan akibat hukumnya.
- 1.3.3. Untuk mengetahui pandangan akad *Ijarah bi al-'amal* terhadap praktik sewa jasa dilakukan oleh PT ASI Pudjiastuti Aviation di Bandara Teuku Cut Ali Aceh Selatan yang tidak seluruhnya menerapkan SOP.

1.4. Penjelasan Istilah

Untuk menghindari dari kesalahpahaman dalam memahami istilah-istilah dalam skripsi ini, maka perlu terlebih dahulu penulis menjelaskan istilah-istilah tersebut. Adapun yang menjadi istilah-istilah dalam skripsi ini adalah:

1.4.1. Sistem

Sistem berasal dari bahasa latin (*systema*) dan bahasa yunani (*sustema*). Dalam KBBI yang dimaksud dengan sistem adalah perangkat unsur yang secara teratur saling berkaitan sehingga membentuk suatu totalitas.¹³ Sistem juga bisa diartikan sebagai kumpulan unsur-unsur yang bergabung menjadi satu kesatuan dan mempunyai tujuan yang sama. Unsur-unsur dalam sistem tersebut saling berhubungan satu sama lain untuk memudahkan arus informasi agar mencapai suatu tujuan tertentu.

¹³Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, (Jakarta: Balai Pustaka, 1999), hlm. 462

1.4.2. Standar Operasional Prosedur

Suatu perangkat lunak pengatur, yang mengatur tahapan suatu proses kerja tertentu. Prosedur kerja yang dimaksud bersifat tetap, rutin, dan tidak berubah-ubah, prosedur kerja tersebut dibakukan menjadi dokumen¹⁴ SOP atau sistem tata kerja merupakan perangkat yang memandu setiap individu dan unit kerja di dalam organisasi atau perusahaan untuk melaksanakan aktivitasnya secara konsisten dalam rangka mencapai tujuan yang diinginkan. Sistem tata kerja juga merupakan salah satu referensi yang dapat digunakan dalam menangani temuan audit akibat kesalahan, kelalaian, dan kecurangan, serta dapat digunakan untuk menyelesaikan keluhan, konflik atau perselisihan di dalam organisasi.¹⁵

1.4.3. *Ijarah bi al-‘Amal*

Ijarah bi al-‘amal adalah sewa menyewa yang bersifat pekerjaan atau jasa, dalam *ijarah* bersifat pekerjaan atau jasa dengan cara mempekerjakan seseorang untuk melakukan suatu pekerjaan. Akad *ijarah bi al-‘amal* harus dengan jelas para pihak menyepakati bentuk jasa yang akan dilakukan, menjelaskan masa perjanjian kerja itu berlangsung, karena tanpa penjelasan waktu maka objek pekerjaan menjadi tidak jelas.¹⁶

¹⁴M.Budihardjo, *Panduan Praktis Menyusun SOP (Standar Operating Procedure)*, (Jakarta: Raih Asa Sukses, Penebar Swadaya Grup, 2016), hlm. 7

¹⁵Arini T. Soemohadiwidjojo, *Mudah Menyusun SOP (Standar Operating Procedure)*, (Jakarta: Penebar Swadaya Group, 2017), hlm. 11

¹⁶Nasrun Haroen, *Fiqh Muamalah*, hlm. 251

1.5. Kajian Pustaka

Berdasarkan hasil penelusuran penulis, belum ada skripsi yang membahas tentang “Sistem Penerapan *Standar Operating Procedure Passenger Service Handling* PT ASI Pudjiastuti Aviation Dalam Perspektif Akad *Ijarah bi al-‘Amal* (Studi Kasus di Bandara Teuku Cut Ali Aceh Selatan)”. Namun ada beberapa tulisan yang tidak secara langsung berkaitan dengan skripsi ini.

Skripsi yang ditulis oleh Nur Hilmi dengan judul “Pengaruh Fluktuasi Harga Tiket Pesawat Terhadap Pendapatan Agen Travel Di Kota Banda Aceh Di Tinjau Menurut Konsep *Ji’alah*”. Tulisan ini membahas tentang perjanjian antara pihak maskapai penerbangan dengan agen travel, di mana pihak maskapai menjanjikan pemberian *fee* atau komisi kepada agen travel apabila berhasil mencapai prestasi yang ditargetkan perusahaan maskapai penerbangan dalam melakukan pemasaran tiket pesawat.¹⁷

Selanjutnya skripsi yang ditulis oleh Edi Saputra dengan judul “Pertanggungans Resiko Ekspedisi Pengiriman Barang Oleh Perusahaan Kerta Gaya Pusaka Menurut Konsep *Ijarah bi al-‘Amal*”. Skripsi ini lebih fokus membahas tentang pertanggungans resiko dan konsekuensinya terhadap objek akad dan pertanggungans resiko terhadap objek yang rusak.¹⁸

Skripsi yang ditulis oleh Muhammad Nur dengan judul “Sistem Perjanjian *Outsourcing* pada PT. Angkasa Pura II Blang Bintang Aceh Besar (Kajian *Ijarah*

¹⁷Nur Hilmi, *Pengaruh Fluktuasi Harga Tiket Pesawat Terhadap Pendapatan Agen Travel di Kota Banda Aceh di Tinjau Menurut Konsep Ji’alah*. Fakultas Syariah dan Hukum, Universitas UIN Ar-Raniry Banda Aceh, 2016.

¹⁸Edi Saputra, *Pertanggungans Resiko Ekspedisi Pengiriman Barang oleh Perusahaan Kerta Gaya Pusaka Menurut Konsep Ijarah bi al-‘Amal*. Fakultas Syariah dan Hukum, Universitas UIN Ar-Raniry Banda Aceh, 2016.

bi al-‘Amal dalam konsep *Fiqh Muamalah*)”. Skripsi ini lebih fokus membahas tentang ketidakseimbangan hak dan kewajiban antara pihak pekerja dan pihak pelaku usaha *Outsourcing* dan pihak ketiga yang menggunakan jasa dari perusahaan *Outsourcing*. Karena dengan adanya perjanjian *outsourcing* mengakibatkan adanya ketimpangan kesejahteraan dan upah yang tidak setara dengan tanggung jawab yang dibebankan oleh perusahaan terhadap pekerja.¹⁹

1.6. Metode Penelitian

Pada penelitian ilmiah, metode penelitian sangat dibutuhkan untuk mengarahkan peneliti agar penelitian yang dilakukan tersusun secara sistematis.²⁰ Metode penelitian dalam penyusunan skripsi ini adalah metode kualitatif yang berbentuk 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 atau teori berupa data-data dan buku-buku yang berkaitan dengan topik pembahasan. Dalam penelitian ini penulis mendeskripsikan secara faktual mengenai Sistem Penerapan *Standar Operating Procedure Passenger Service Handling* PT ASI Pudjiastuti Aviation Dalam Perspektif Akad *Ijarah bi al-‘Amal* (Studi Kasus di Bandara Teuku Cut Ali Aceh Selatan).

¹⁹ Muhammad Nur, *Sistem Perjanjian Outsourcing pada PT. Angkasa Pura II Blang Bintang Aceh Besar (Kajian Ijarah bi al-‘Amal dan Konsep Fiqh Muamalah)*”. Fakultas Syariah dan Ekonomi Islam, Universitas UIN Ar-Raniry Banda Aceh, 2014.

²⁰ Muhammad Nazir, *Metode Penelitian*, (Jakarta: Ghalia Indonesia, 2005), hlm. 44.

1.6.1. Jenis Penelitian

a. Penelitian Lapangan (*field research*)

Penelitian dilakukan di lokasi objek penelitian sebagai upaya memperoleh data primer. Secara procedural operasional riset, peneliti akan berada langsung pada sumber data, untuk mengumpulkan data dari berbagai responden baik dari objek penelitian maupun dari informan yang berkaitan dengan judul penelitian ini. Dengan kata lain peneliti turun dan berada di lapangan, atau langsung berada di lingkungan yang mengalami masalah atau yang akan diperbaiki/disempurnakan. Karena menggunakan jenis penelitian lapangan maka sudah bisa dipastikan bahwa penelitian ini dilakukan di lapangan dan berorientasi pada fenomena atau gejala yang ada di lapangan.

b. Penelitian Kepustakaan (*library research*)

Jenis penelitian ini merupakan penelitian yang dilakukan oleh peneliti dengan cara mempelajari buku-buku tentang teori *Standar Operating Procedure*, dasar hukum dan tujuannya, dan juga pengertian akad *ijarah bi al-'amal*, dan berbagai literature lainnya yang berkaitan, serta mempelajari hasil-hasil penelitian sebelumnya dan tulisan lain guna memperoleh konsep teori serta ketentuan yang berkaitan dengan penelitian ini.

1.6.2. Sumber Data

a. Data Primer

Dalam penelitian ini, data primer bersumber dari penelitian lapangan (*field research*), yaitu data yang diperoleh langsung dari responden melalui observasi dan wawancara dengan meneliti langsung ke lapangan. Pada penelitian ini, data

primer diperoleh dari responden yaitu pihak maskapai dan pihak penumpang yang pernah mengalami *delay*. Dengan penelitian ini secara langsung melalui wawancara untuk menunjang keakuratan data.

b. Data sekunder

Data sekunder adalah data yang dikumpulkan langsung oleh peneliti sebagai penunjang dari data primer atau dapat pula didefinisikan sebagai sumber data yang mampu atau dapat memberikan informasi atau data tambahan yang dapat memperkuat data pokok.²¹ Sumber data sekunder diperoleh dengan penelitian studi pustaka (*library research*) yaitu dengan menggunakan buku bacaan sebagai landasan untuk mengambil data yang ada kaitannya dengan penulisan karya ilmiah ini, dengan cara membaca dan mengkaji buku-buku dan artikel yang ada di perpustakaan, serta data yang diperoleh melalui pihak lain, berwujud dokumentasi, atau data laporan yang telah tersedia.

1.6.3. Teknik Pengumpulan Data

a. Wawancara

Wawancara merupakan salah satu teknik pengumpulan data dalam metode survei melalui daftar pertanyaan yang diajukan secara lisan terhadap responden (subjek). Metode wawancara dapat dilakukan (1) dengan tatap muka (*face to face interviews*) dan (2) melalui saluran telepon (*telephon interviews*).²² Dalam penelitian ini peneliti akan mewawancarai 7 orang terdiri dari 1 orang Kepala

²¹Sumardi Suryabrata, *Metodologi Penelitian*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 1997), hlm. 84

²²Ruslan dan Rosady, *Metode Penelitian: Public Relations & Komunikasi*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2008), hlm. 23.

Urusan Tata usaha, 1 orang pegawai Bandara, 3 orang penumpang yang pernah mengalami *delay*, dan 2 orang warga yang pernah bekerja di bandara tersebut.

b. Dokumentasi

Metode dokumentasi adalah metode pengumpulan data berupa sumber data tertulis, yang berbentuk tulisan yang diarsipkan atau dikumpulkan. Sumber data tertulis dapat dibedakan menjadi dokumen resmi, buku, majalah, arsip ataupun dokumen pribadi lainnya.²³

1.6.2. Langkah-langkah Analisis Data

Data yang diperoleh dari hasil wawancara serta data-data yang penulis dapatkan dari kajian kepustakaan selanjutnya akan di analisis dengan pendekatan kualitatif yaitu dengan cara menggambarkan secara umum hasil data yang diperoleh sebagai jawaban dari objek penelitian.

1.7. Sistematika Pembahasan

Untuk memudahkan para pembaca dalam menelaah karya ilmiah ini, maka terlebih dulu penulis kemukakan sistematika pembahasannya yang dibagi kedalam 4 (empat) bab yang terurai dalam beberapa sub bab, masing-masing bab mempunyai hubungan yang berkaitan antara satu dengan yang lainnya. Adapun pembagiannya adalah sebagai berikut:

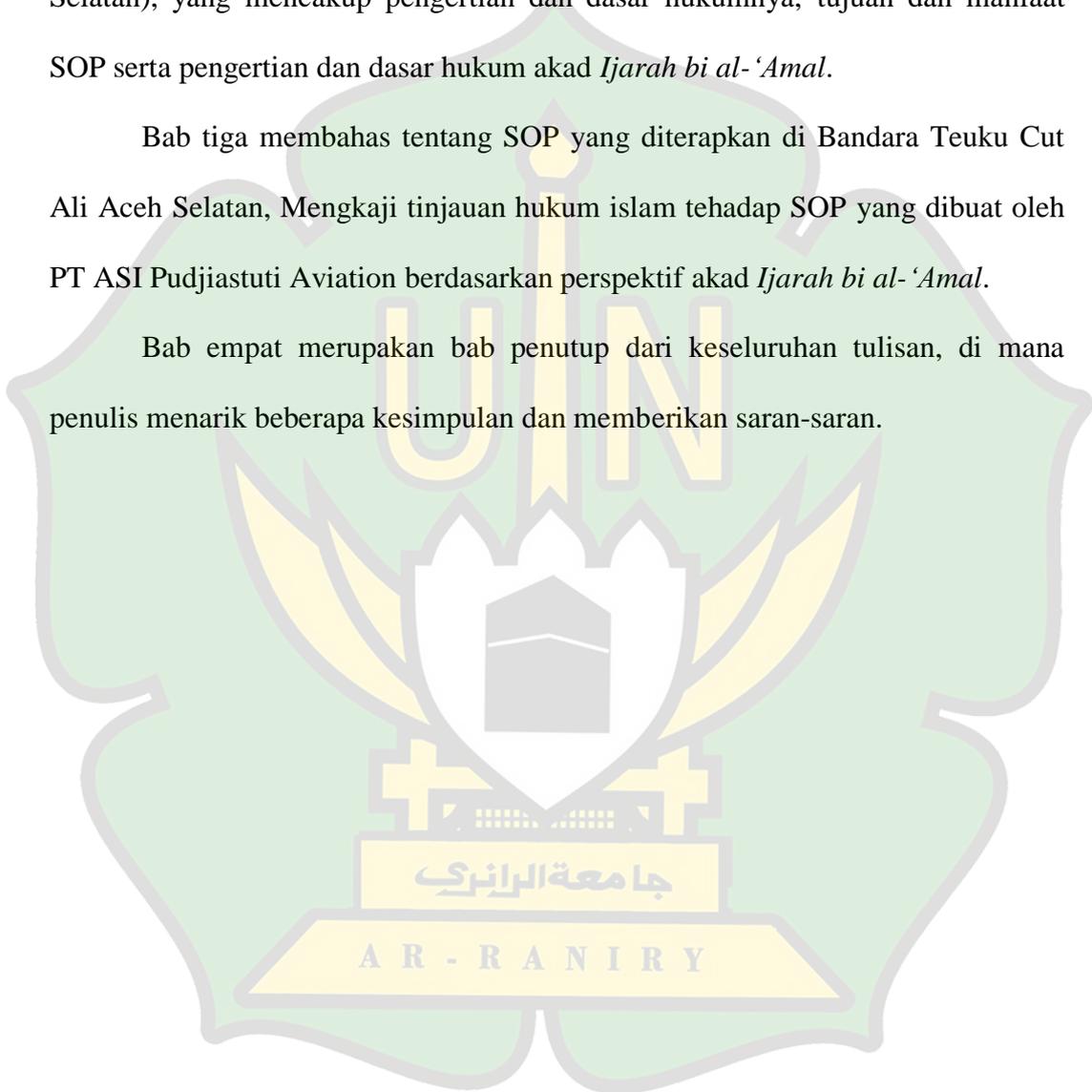
Bab satu merupakan bab pendahuluan yang terdiri dari latar belakang masalah, rumusan masalah, tujuan penelitian, penjelasan istilah, kajian pustaka metode penelitian, dan sistematika pembahasan.

²³Suharsimi Arikunto, *Prosedur Penelitian*, (Jakarta: Rineka Cipta, 1998), hlm. 145.

Bab dua pembahasan mengenai Sistem Penerapan *Standar Operating Procedure Passenger Service Handling* PT ASI Pudjiastuti Aviation Dalam Perspektif Akad *Ijarah bi al-'Amal* (Studi Kasus di Bandara Teuku Cut Ali Aceh Selatan), yang mencakup pengertian dan dasar hukumnya, tujuan dan manfaat SOP serta pengertian dan dasar hukum akad *Ijarah bi al-'Amal*.

Bab tiga membahas tentang SOP yang diterapkan di Bandara Teuku Cut Ali Aceh Selatan, Mengkaji tinjauan hukum islam terhadap SOP yang dibuat oleh PT ASI Pudjiastuti Aviation berdasarkan perspektif akad *Ijarah bi al-'Amal*.

Bab empat merupakan bab penutup dari keseluruhan tulisan, di mana penulis menarik beberapa kesimpulan dan memberikan saran-saran.



BAB DUA

KONSEP *STANDAR OPERATING PROCEDURE* DALAM HUKUM POSITIF DAN HUKUM ISLAM

2.1 Konsep *Standar Operating Procedure* dalam Hukum Positif

2.1.1 Pengertian dan Dasar Hukum *Standar Operating Procedure*

Di dunia dewasa ini persaingan dunia usaha sudah semakin ketat bagi pengelola ataupun penanggung jawab perusahaan. Secara umum harus disadari bahwa mereka wajib berusaha extra keras agar perusahaan yang menjadi tanggung jawabnya selalu muncul sebagai pemenang dalam setiap persaingan usaha. Bertumpu pada latar belakang tersebut, maka salah satu upaya untuk dapat memenangkan setiap persaingan usaha adalah dengan cara menerapkan SOP (*Standar Operating Procedure*) pada setiap unit kerja yang ada dalam perusahaan. Dengan diterapkan SOP pada setiap unit kerja, perusahaan tersebut akan dapat ditingkatkan secara signifikan baik dari segi waktu, proses kerja, tenaga kerja maupun teknik operasional.

Pada dasarnya SOP (*Standar Operating procedure*) adalah suatu perangkat lunak pengatur, yang mengatur tahapan suatu proses kerja tertentu. Prosedur kerja yang dimaksud bersifat tetap, rutin, dan tidak berubah-ubah, prosedur kerja tersebut dibakukan menjadi dokumen tertulis yang disebut *Standar Operating Procedure* atau disingkat dengan SOP. Dokumen tertulis ini selanjutnya dijadikan standar bagi pelaksanaan prosedur kerja. Bagi sebagian orang, SOP adalah singkatan dari *Standard Operating Procedure*.¹

¹M.Budihardjo, *Panduan Praktis Menyusun SOP (Standar Operating Procedure)*, (Jakarta: Penebar Swadaya Grup, 2016), hlm. 7

Secara luas SOP dapat didefinisikan sebagai dokumen yang menjabarkan aktivitas operasional sebuah organisasi. Namun dalam pengertian yang sempit SOP merupakan salah satu jenis dokumen dalam sebuah sistem tata kerja yang digunakan untuk mengatur kegiatan operasional antar bagian/ fungsi dalam sebuah organisasi, agar kegiatan tersebut dapat terlaksana secara sistematis.

Standar Operating Procedure (SOP) atau sistem tata kerja merupakan perangkat yang memandu setiap individu dan unit kerja di dalam organisasi atau perusahaan untuk melaksanakan aktivitasnya secara konsisten dalam rangka mencapai tujuan yang diinginkan. Sistem tata kerja juga merupakan salah satu referensi yang dapat digunakan dalam menangani temuan audit akibat kesalahan, kelalaian, kecurangan, serta dapat digunakan untuk menyelesaikan keluhan, konflik atau perselisihan di dalam organisasi. SOP juga merupakan panduan yang digunakan untuk memastikan kegiatan operasional organisasi atau perusahaan berjalan dengan lancar. *Standar Operating Procedure* (SOP) merupakan panduan yang digunakan untuk memastikan kegiatan operasional organisasi atau perusahaan berjalan dengan lancar.²

SOP merupakan serangkaian panduan yang terdokumentasi secara jelas, lengkap, dan rinci mengenai proses, tugas dan peran setiap individu atau kelompok yang dilakukan sehari-hari di dalam suatu organisasi. Dilihat fungsinya, SOP berfungsi membentuk sistem kerja dan aliran kerja yang teratur, sistematis,

²Arini T. Soemohadiwidjojo, *Mudah Menyusun SOP (Standar Operating Procedure)*, (Jakarta: Penebar Swadaya Group, 2017), hlm. 11

serta dapat dipertanggungjawabkan dan menggambarkan tujuan pekerjaan yang dilaksanakan sesuai dengan kebijakan dan peraturan yang berlaku.³

Adapun pengertian SOP menurut para ahli:

- a. Menurut Sailendra, *Standar Operating Procedures*(SOP) merupakan panduan yang digunakan untuk memastikan kegiatan operasional organisasi atau perusahaan berjalan dengan lancar.⁴
- b. Menurut Moekijat, *Standar Operating Procedures*(SOP) adalah urutan langkah-langkah atau pelaksanaan-pelaksanaan pekerjaan, di mana pekerjaan tersebut dilakukan berhubungan dengan apa yang dilakukan, bagaimana melakukannya, bilamana melakukannya, di mana melakukannya, dan siapa yang melakukannya.⁵
- c. Menurut Istyadi Insani, SOP atau *Standar Operating Procedure* adalah dokumen yang berisi serangkaian instruksi tertulis yang dibakukan mengenai berbagai proses penyelenggaraan administrasi perkantoran yang berisi cara melakukan pekerjaan, waktu pelaksanaan, tempat penyelenggaraan dan aktor yang berperan dalam kegiatan.⁶
- d. Menurut Laksmi, *Standar Operating Procedure*(SOP) adalah dokumen yang berkaitan dengan prosedur yang dilakukan secara kronologis untuk

³Annisa Rachmi, 2014, Pembuatan *Standar Operating Procedure* (SOP) Service Desk berdasarkan kerangka kerja Itil V3 dengan menggunakan metode Analisis Gap Layanan (Studi kasus: XYZ, Tangerang, *Jurnal Tekniks Pomits* (V : III) hlm 176-177

⁴Annie Sailendra, *Langkah-Langkah Praktis Membuat SOP*, (Yogyakarta: Trans Idea Publishing, 2015), hlm. 11

⁵Moekijat, *Administrasi Perkantoran*, (Bandung: Mandar Maju, 2008), hlm. 67

⁶Istiyadi Insani, *Standar Operasional Prosedur (SOP) sebagai Pedoman Pelaksanaan Administrasi Perkantoran dalam Rangka Peningkatan Pelayanan dan Kinerja Organisasi Pemerintah*, (Jakarta: Erlangga, 2011), hlm. 3

menyelesaikan suatu pekerjaan yang bertujuan untuk memperoleh hasil kerja yang paling efektif dari para pekerja dengan biaya yang serendah-rendahnya.⁷

Dari beberapa definisi di atas SOP dapat diartikan sebagai dokumen yang berkaitan dengan prosedur yang dilakukan secara kronologis untuk menyelesaikan suatu pekerjaan yang bertujuan untuk mendapatkan hasil kerja yang sangat efektif dari para pekerja dan biaya serendah-rendahnya. Setiap perusahaan bagaimanapun bentuk dan apapun jenisnya, membutuhkan sebuah panduan untuk menjalankan tugas dan fungsi setiap elemen atau unit perusahaan. Intinya *Standar Operating Procedure* (SOP) adalah sistem yang disusun untuk memudahkan, merapikan dan menertibkan pekerjaan. Sistem ini berisi urutan proses melakukan pekerjaan dari awal sampai akhir.

Untuk mewujudkan seseorang dapat bekerja dengan cepat dan efektif, maka sebuah perusahaan harus menerapkan dasar hukum *Standar Operating Procedure*, landasan hukum tentang *Standar Operating Procedure* adalah sebagai berikut:

1. Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.⁸

Dalam Undang-Undang ini diatur mengenai keterlambatan dan konsekuensi yang diterima oleh penumpang. Ketentuan Umum Pasal 1 butir 30 menyebutkan bahwa keterlambatan adalah terjadinya perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan.

⁷Laksmi, dkk, *Manajemen Perkantoran Modern*, (Jakarta: Purnaka, 2008), hlm. 52

⁸Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956).

Konsekuensi akibat terjadinya keterlambatan pada angkutan penumpang telah diatur pada Pasal 146 dan 147 a Undang-Undang No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan. Pasal 146 menyebutkan bahwa pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional. Pasal 147 a menyebutkan bahwa:

- (1) Pengangkut bertanggung jawab atas tidak terangkutnya penumpang, sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan dengan alasan kapasitas pesawat udara.
 - (2) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dengan memberikan kompensasi kepada penumpang berupa:
 - a. Mengalihkan ke penerbangan lain tanpa membayar biaya tambahan; dan/atau.
 - b. Memberikan konsumsi, akomodasi, dan biaya transportasi apabila tidak ada penerbangan lain ke tempat tujuan.
2. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.⁹

Pasal 1 sampai Pasal 13 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 mengatur tentang tanggung jawab pihak pengangkut dalam melayani penumpang akibat terjadinya keterlambatan. Tanggung jawab pengangkut merupakan kewajiban perusahaan angkutan udara untuk mengganti kerugian yang diderita oleh penumpang. Keterlambatan angkutan udara terdiri dari keterlambatan penerbangan, tidak terangkutnya penumpang karena melebihi kapasitas pesawat udara, dan juga pembatalan penerbangan. Jika terjadi keterlambatan penerbangan, maka pihak pengangkut wajib untuk memberikan ganti kerugian berupa kompensasi kepada penumpang sesuai dengan berapa lama terjadinya keterlambatan, jika keterlambatan terjadi lebih dari 4 (empat) jam maka akan diberikan ganti rugi sebesar 300.000.00 (tiga ratus ribu rupiah) per

⁹Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2011 Nomor 82)

penumpang atau mengalihkan ke penerbangan lain dengan dibebaskan dari biaya tambahan.

Pengangkut dibebaskan dari ganti kerugian apabila dapat membuktikan bahwa keterlambatan disebabkan oleh faktor cuaca seperti hujan lebat, petir, badai, kabut, atau kecepatan angin yang dapat mengganggu keselamatan penerbangan, dan juga faktor operasional seperti:

- a. Bandar udara untuk keberangkatan dan tujuan tidak dapat digunakan operasional pesawat udara;
- b. Lingkungan menuju bandar udara atau landasan terganggu fungsinya misalnya retak, banjir, atau kebakaran;
- c. Terjadinya antrian pesawat udara lepas landas (*take off*), mendarat (*landing*), atau alokasi waktu keberangkatan (*departure slot time*) di bandar udara; atau
- d. Keterlambatan pengisian bahan bakar (*refuelling*).

3. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 89 tahun 2015 Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia.¹⁰

Pada peraturan ini diatur mengenai penanganan pelayanan yang akan diberikan oleh pengangkut kepada penumpang akibat terjadinya keterlambatan.

Pada Pasal 3 menyebutkan bahwa keterlambatan penerbangan dikelompokkan dalam beberapa kategori yaitu:

- a. Kategori 1, keterlambatan 30 Menit s/d 60 menit;
- b. Kategori 2, keterlambatan 61 Menit s/d 120 menit;
- c. Kategori 3, keterlambatan 121 Menit s/d 180 menit;
- d. Kategori 4, keterlambatan 181 Menit s/d 240 menit;
- e. Kategori 5, keterlambatan lebih dari 240 menit; dan
- f. Kategori 6, pembatalan penerbangan.

Berdasarkan Pasal 3 di atas, badan usaha angkutan udara wajib memberikan kompensasi dan ganti rugi kepada penumpang sesuai dengan

¹⁰ Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 89 tahun 2015 Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia.

kategori keterlambatan. Merujuk pada Pasal 9 jumlah kompensasi dan ganti rugi yang wajib diberikan adalah sebagai berikut:

- a. Keterlambatan kategori 1, kompensasi berupa minuman ringan;
 - b. Keterlambatan kategori 2, kompensasi berupa minuman dan makanan ringan (*snack box*);
 - c. Keterlambatan kategori 3, kompensasi berupa minuman dan makanan berat;
 - d. Keterlambatan kategori 4, kompensasi berupa minuman, makanan ringan (*snack box*), makanan berat (*heavy meal*);
 - e. Keterlambatan kategori 5, kompensasi berupa ganti rugi sebesar Rp. 300.000.00 (tiga ratus ribu rupiah);
 - f. Keterlambatan kategori 6, badan usaha angkutan udara wajib mengalihkan ke penerbangan berikutnya atau mengembalikan seluruh biaya tiket (*refund ticket*); dan
 - g. Keterlambatan kategori 7, keterlambatan pada kategori 2 sampai dengan 5, penumpang dapat dialihkan ke penerbangan berikutnya atau mengembalikan seluruh biaya tiket (*refund ticket*).
4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 185 tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal dalam Negeri.¹¹

Merujuk pada Pasal 62 Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 185 tahun 2015, disebutkan Badan usaha angkutan udara dalam memberikan pelayanan wajib menyusun standar operasional prosedur (SOP) dalam bahasa Indonesia. Perlunya diterapkan SOP (*Standard Operating Procedure*) dalam suatu perusahaan atau badan usaha angkutan udara untuk mempermudah dalam memberikan pelayanan terhadap penumpang. SOP yang telah disusun harus diserahkan kepada Direktur Jenderal untuk mendapatkan persetujuannya. Apabila perusahaan pengangkutan udara melakukan perubahan terhadap SOP, maka wajib

¹¹Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 185 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal dalam Negeri.

membuat permohonan perubahan SOP kepada Direktur Jenderal secara lengkap untuk mendapatkan persetujuan.

5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 78 Tahun 2017 tentang Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-undangan di Bidang Penerbangan.¹²

Peraturan ini mengatur tentang sanksi-sanksi yang akan diberikan kepada perusahaan yang tidak menjalankan tugasnya dengan yang ditetapkan dalam Undang-Undang dan Peraturan Menteri Perhubungan. Pasal 2 menyebutkan bahwa setiap pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan dikenakan sanksi administratif. Sanksi administratif dapat berupa peringatan, pembekuan, pencabutan dan denda administratif.

Dari beberapa dasar hukum *Standard Operating Procedure/ SOP* yang telah disebutkan, dijelaskan bahwa apabila pengangkut melakukan keterlambatan penerbangan bukan disebabkan oleh faktor cuaca atau teknis operasional, maka pihak pengangkut wajib untuk mengganti kerugian kepada setiap penumpang yang mengalami keterlambatan penerbangan. Ganti kerugian bisa dilakukan dengan cara mengalihkan penumpang ke penerbangan lain tanpa membayar biaya tambahan atau dengan cara memberikan ganti rugi berupa konsumsi, akomodasi, dan biaya transportasi kepada penumpang apabila tidak ada penerbangan lain.

¹²Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 78 Tahun 2017 tentang Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-undangan di Bidang Penerbangan.

2.1.2. Tujuan dan Manfaat *Standar Operating Procedure*

Tujuan pembuatan SOP adalah untuk memberikan pedoman bagi seluruh instansi pemerintah dalam merumuskan, menyusun, mengembangkan, serta mengevaluasi SOP sesuai dengan tugas pokok dan fungsi yang dilaksanakan. (PermenPAN Nomor : PER/35/M.PAN/2012).

Tujuan Standar Operasional Prosedur (SOP) adalah sebagai berikut :¹³

1. Untuk menjaga konsistensi tingkat penampilan kinerja atau kondisi tertentu dan kemana petugas dan lingkungan dalam melaksanakan sesuatu tugas atau pekerjaan tertentu.
2. Sebagai acuan dalam pelaksanaan kegiatan tertentu bagi sesama pekerja.
3. Untuk menghindari kegagalan atau kesalahan yang dapat menghindari dan mengurangi konflik, keraguan, duplikasi serta pemborosan dalam proses pelaksanaan kegiatan.
4. Merupakan parameter dalam menilai mutu pelayanan.
5. Untuk menjamin penggunaan tenaga dan sumber daya secara efisien dan efektif.
6. Untuk menjelaskan alur tugas, wewenang dan tanggung jawab dari petugas yang terkait.
7. Sebagai dokumen yang menjelaskan dan menilai pelaksanaan proses kerja bila terjadi suatu kesalahan atau dugaan.
8. Sebagai dokumen yang digunakan untuk pelatihan.
9. Sebagai dokumen sejarah bila telah di buat revisi SOP yang baru.

¹³Indah Puji Hartatik, *Buku Pintar Membuat SOP*, (Jakarta: Flash Books, 2014), hlm.30

SOP atau sering disebut sebagai prosedur tetap (protap) adalah penetapan tertulis mengenai apa yang harus dilakukan, kapan, di mana dan oleh siapa dan dibuat untuk menghindari terjadinya variasi dalam proses pelaksanaan kegiatan oleh pegawai yang akan mengganggu kinerja organisasi (instansi pemerintah) secara keseluruhan. SOP memiliki manfaat bagi organisasi antara lain (PermenPAN PER/35/M-PAN/2012):

1. Sebagai standarisasi cara yang dilakukan pegawai dalam menyelesaikan pekerjaan yang menjadi tugasnya.
2. SOP membantu staf menjadi lebih mandiri dan tidak tergantung pada intervensi manajemen, sehingga akan mengurangi keterlibatan pimpinan dalam pelaksanaan proses sehari-hari.
3. Meningkatkan efisiensi dan efektivitas pelaksanaan tugas dan tanggung jawab.
4. Meningkatkan akuntabilitas dengan mendokumentasikan tanggung jawab khusus dalam melaksanakan tugas.
5. Menciptakan ukuran standar kinerja yang akan memberikan pegawai cara konkrit untuk memperbaiki kinerja serta membantu mengevaluasi usaha yang telah dilakukan.
6. Menciptakan bahan-bahan training yang dapat membantu pegawai baru untuk cepat melakukan tugasnya.
7. Menunjukkan kinerja bahwa organisasi efisien dan dikelola dengan baik.
8. Menyediakan pedoman bagi pegawai unit pelayanan dalam melaksanakan pemberian pelayanan sehari-hari.

9. Membantu penelusuran terhadap kesalahan-kesalahan prosedural dalam memberikan pelayanan, menjamin proses pelayanan tetap berjalan dalam berbagai situasi.

Tujuan diterapkan SOP pada suatu organisasi atau perusahaan adalah untuk dijadikan sebagai acuan atau pedoman oleh setiap pekerja dalam melaksanakan tugasnya, dan juga untuk menghindari perselisihan atau konflik yang terjadi antar sesama pekerja. Dengan adanya SOP setiap pekerja akan lebih mandiri dalam melaksanakan tanggung jawabnya dalam bekerja tanpa harus selalu melibatkan pimpinan dalam setiap kegiatan tersebut.

2.1.3. Prinsip-Prinsip *Standar Operating Procedure*

Dalam PermenPAN PER/35/M-PAN/2012 disebutkan bahwa pelaksanaan SOP harus memenuhi prinsip-prinsip antara lain:

1. Konsisten. SOP harus dilaksanakan secara konsisten dari waktu ke waktu, oleh siapapun, dan dalam kondisi apapun oleh seluruh jajaran organisasi pemerintahan.
2. Komitmen. SOP harus dilaksanakan dengan komitmen penuh dari seluruh jajaran organisasi, dari level yang paling rendah dan tertinggi.
3. Mengikat. SOP harus mengikat pelaksanaan dalam melaksanakan tugasnya sesuai dengan prosedur standar yang telah ditetapkan.
4. Seluruh unsur memiliki peran penting. Seluruh pegawai memiliki peran tertentu dalam setiap prosedur yang distandarkan. Jika pegawai tertentu tidak melaksanakan perannya dengan baik, maka akan mengganggu

keseluruhan proses, akhirnya berdampak pada proses penyelenggaraan pemerintahan.

5. Terdokumentasi dengan baik. Seluruh prosedur yang telah distandarkan harus didokumentasikan dengan baik, sehingga dapat selalu dijadikan referensi bagi setiap mereka yang memerlukan.

Berdasarkan prinsip-prinsip di atas SOP harus dilaksanakan sesuai dengan apa yang diberlakukan. Setiap pekerja harus memiliki prinsip konsisten dan komitmen dalam menjalankan tugasnya, dengan adanya SOP dapat mengikat setiap pekerja untuk dapat melaksanakan tugasnya sesuai dengan prosedur yang telah diterapkan. Apabila pekerja tidak menjalankan tugasnya, maka akan berdampak tidak baik terhadap perusahaan tersebut.

2.2. Konsep Akad *Ijarah bi al-'Amal*

2.2.1. Pengertian dan Dasar Hukum Akad *Ijarah bi al-'Amal*

Sebelum penulis menjelaskan tentang pengertian akad *ijarah bi al-'amal*, maka akan dijelaskan terlebih dahulu pengertian *ijarah*. Dalam fiqh muamalah, sewa menyewa disebut dengan kata *ijarah*. *Ijarah* dalam bahasa Arab dapat diartikan sebagai upah, sewa, jasa atau imbalan.¹⁴ Sedangkan menurut syara' *ijarah* adalah akad yang berisi pemberian suatu manfaat berkompensasi dengan syarat-syarat tertentu.¹⁵ Dalam Kamus Besar Bahasa Indonesia, istilah *ijarah* di

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

¹⁵Wahbah Zuhaili, *Fiqh Imam Syafi'i*, Cet-I (terj. Muhammad Afifi, dkk) (Jakarta Timur: Almahira, 2010), hlm. 37.

artikan sebagai perjanjian (kontrak) dalam hal upah mengupah dan sewa menyewa.¹⁶

Dalam arti yang luas, *ijarah* bermakna suatu akad yang berisi penukaran manfaat dengan memberikan imbalan dalam jumlah tertentu. *Al-ijarah* dalam bahasa arab berarti upah, sewa, jasa, atau imbalan. *Al-ijarah* merupakan salah satu bentuk kegiatan muamalah dalam memenuhi keperluan hidup manusia seperti sewa menyewa, kontrak, menjual jasa perhotelan dan lain-lain.¹⁷

Secara terminologi ada beberapa definisi *ijarah* yang dikemukakan para ulama fiqh. Pertama, ulama Hanafiyah mendefinisikan *ijarah* sebagai transaksi terhadap suatu manfaat dengan imbalan. Ulama Syafi'iyah mendefinisikan *ijarah* sebagai transaksi terhadap suatu manfaat yang dituju, tertentu, bersifat mubah dan boleh dimanfaatkan dengan imbalan tertentu. Sedangkan ulama Malikiyah dan Hanabilah mendefinisikan *ijarah* sebagai kepemilikan manfaat sesuatu yang dibolehkan dalam waktu tertentu dengan suatu imbalan.¹⁸

Selain beberapa pendapat para fuqaha tersebut. Sunarto Zulkifli juga mendefinisikan *ijarah* adalah transaksi pertukaran antara *'ayn* berbentuk jasa atau manfaat dengan *dayn*. Dalam istilah lain, *ijarah* juga dapat didefinisikan sebagai akad pemindahan hak guna atau manfaat atas barang atau jasa, melalui upah sewa tanpa diikuti oleh pemindahan hak kepemilikan atas barang itu sendiri.¹⁹ Adiwarman karim mendefinisikan *ijarah* sebagai hak untuk memanfaatkan barang

¹⁶Tim Pusaka Phoenix, *Kamus Besar Bahasa Indonesia Edisi Baru*, (Jakarta: Media Pusaka Phoenix, 2010), hlm.338

¹⁷Nasrun Haroen, *Fiqh Muamalah*, hlm. 228

¹⁸*Ibid.*

¹⁹Sunarto Zulkifli, *Panduan Praktis Transaksi Perbankan Syariah*, (Jakarta: Zikrul Hakim, 2003), hlm. 42

atau jasa dengan membayar imbalan tertentu, tanpa diikuti dengan pemindahan kepemilikan barang itu sendiri.²⁰

Menurut Sayyid Sabiq, *ijarah* merupakan sejenis akad untuk mengambil manfaat dengan kompensasi upah. Definisi ini dikemukakan oleh Sayyid Sabiq tidak terlalu berbeda dengan yang dikemukakan oleh fuqaha dalam mazhab Syafi'i, yaitu akad terhadap suatu manfaat yang dikehendaki dibolehkan serta boleh dimanfaatkan dengan imbalan tertentu, bahkan Sayyid Sabiq menjelaskan dengan lugas arti manfaat sebagai objek dalam akad *ijarah* ini. Terkait dengan fokus kajian ini manfaat menurut Sayyid Sabiq tidak hanya berupa manfaat dari benda, tetapi juga berupa manfaat pekerjaan seperti manfaat dari pekerjaan insinyur, tukang bangunan, tukang tenun dan penjahit baju. Juga bisa berupa manfaat dari kerja keras seseorang, seperti pembantu dan buruh.²¹

Afzalurrahman juga berpendapat bahwa *ijarah* (upah) adalah harga yang dibayar kepada pekerja atas jasanya dalam produksi kekayaan seperti faktor produksi lainnya.²² Dengan kata lain, upah adalah harga dari tenaga yang dibayarkan dalam proses produksi. Dede Rosyada memberikan pengertian *ijarah* dengan menyerahkan (memberikan) manfaat benda kepada orang lain dengan suatu ganti pembayaran.²³

²⁰Adiwarman Karim, *Bank Islam Analisis Fiqih dan Keuangan*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004), hlm. 128

²¹Sayyid Sabiq, *Fiqh Sunnah Jilid 3*, (Terj. Asep Sobari, dkk), (Jakarta: Al-I'tishom, 2008), hlm. 362-363

²²Afzalurrahman, *Doktrin Ekonomi Islam Jilid II*, (Yogyakarta: Dana Bhakti Wakaf, 2005), hlm. 361

²³Dede Rosyada, *Pengantar dan Azas-Azas Hukum Perdata Islam*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2006), hlm. 97

Fatwa Dewan Syariah Nasional (DSN), sebagaimana dijelaskan oleh Adiwarman, *ijarah* sebagai akad pemindahan hak guna (manfaat) atas barang atau jasa dalam waktu tertentu melalui pembayaran upah atau sewa tanpa diikuti dengan pemindahan kepemilikan barang itu sendiri.²⁴

Dalam hukum Islam, orang yang menyewakan diistilahkan dengan “*mu’jir*” sedangkan penyewa “*musta’jir*” dan benda yang disewakan disebut “*ma’jur*”. Imbalan atas pemakaian manfaat disebut “*ajran*” atau “*ujrah*”. Perjanjian sewa menyewa dilakukan sebagaimana perjanjian yang didasarkan pada kesepakatan kedua belah pihak, yaitu setelah berlangsungnya akad maka para pihak saling serah terima. Pihak yang menyewakan (*mu’jir*) berkewajiban menyerahkan barang (*ma’jur*) kepada penyewa (*musta’jir*) dan pihak penyewa berkewajiban memberikan uang sewa (*ujrah*).²⁵

Menurut Wahbah Az-Zuhaili dalam bukunya *Al-Fiqh Al-Islami Wa Adillatuhu*, *ijarah* terbagi dua macam:²⁶

1. *Ijarah bi al-manfaah*, yaitu kemanfaatan suatu barang atau yang biasa dikenal dengan sebutan penyewaan barang. Contohnya seperti penyewaan harta tidak bergerak (tanah), rumah kios, pekarangan, kendaraan untuk dinaiki dan untuk mengangkut barang, pakaian dan perhiasan untuk dikenakan, bermacam wadah untuk digunakan dan sebagainya dengan syarat kemanfaatan yang mubah. Apabila kemanfaatan yang diharamkan seperti bangkai, darah, upah

²⁴Adiwarman A. Karim, *Bank Islam Analisis Fiqih dan Keuangan*, hlm. 138

²⁵Chairuman Pasaribu dan suhrawardi, *Hukum Perjanjian Islam*, Cet.VI, (Jakarta: Sinar Grafika, 2006), hlm. 92

²⁶Wahbah Az-Zuhaili, *Al-Fiqh al-Islami Wa Adillatuhu*, Cet-I, Jilid V (terj. Abdul Hayyie al-Kattani, dkk) (Jakarta: Gema Insani, 2011), hlm. 83-84

tukang meratapi mayat, upah biduwan, maka tidak sah melakukan *ijarah* terhadapnya.

2. *Ijarah bi al-'amal*, yaitu *ijarah* terhadap pekerjaan, dalam artian yang menjadi objek akad adalah pekerjaan atau yang biasa dikenal dengan istilah mempekerjakan seseorang dengan upah. Contohnya yaitu akad *ijarah* terhadap suatu pekerjaan tertentu, seperti mengupah seseorang untuk membangun suatu bangunan, menjahit baju, mengangkut suatu barang ke tempat tertentu, mewarnai kain, memperbaiki sepatu dan sebagainya berupa pekerjaan-pekerjaan yang boleh mengupah seseorang untuk melakukannya. *Ijarah* dengan kedua bentuk di atas adalah diisyaratkan dan mubah berdasarkan dalil Al-Qur'an, Sunah dan Ijma'.

Berkenaan dengan pembahasan skripsi ini, penulis hanya membahas tentang akad *ijarah* menurut objek sewanya saja pada akad *ijarah bi al-'amal*. Objek dari akad *ijarah* ini adalah manfaat tenaga atau jasa, *ijarah bi al-'amal* bersifat pekerjaan dengan cara mempekerjakan seseorang untuk melakukan suatu pekerjaan. Menurut Nasrun Haroen, *ijarah bi al-'amal* merupakan suatu akad pemanfaatan tenaga dengan cara mempekerjakan seseorang untuk melakukan suatu pekerjaan. *Ijarah bi al-'amal* menurut ulama fiqh harus tegas pada bentuk pekerjaan yang akan dilakukan oleh orang yang diperkerjakan, hal ini penting dilakukan supaya ada kejelasan pada tanggung jawab dan konsekuensi yang timbul pada akad yang dilakukan oleh para pihak.²⁷

²⁷Nasrun Haroen, *Fiqh Muamalah*, hlm. 23

Menurut fuqaha *ijarah* ini hukumnya dibolehkan jika jenis pekerjaan itu jelas. Dalam akad *ijarah bi al-'amal* harus dengan jelas para pihak menyepakati bentuk jasa yang akan dilakukan, menjelaskan masa perjanjian kerja itu berlangsung, karena tanpa penjelasan waktu maka objek pekerjaan menjadi tidak jelas. Dengan demikian waktu pelaksanaan dan batas waktu pekerjaan tersebut berakhir juga menjadi salah satu persyaratan yang harus disepakati dalam *ma'qud alaih* akad *ijarah bi al-'mal*.

Dasar-dasar hukum atau rujukan *ijarah bi al-'amal* ada pada Al-Qur'an, Sunnah dan Ijma'. Dasar hukum *ijarah bi al-'amal* dalam Al-Qur'an Surat At:Thalaq ayat 6 sebagai berikut:

فَإِنْ أَرْضَعْنَ لَكُمْ فَآتُوهُنَّ أُجُورَهُنَّ وَأَتَمُّوْا بَيْنَكُمْ بِمَعْرُوفٍ وَإِنْ تَعَاَسَرْتُمْ فَسْتَزْضِعْ لَهُ أُخْرَى.
(الطلاق: ٦)

Artinya: “Kemudian jika mereka menyusukan (anak-anak) mu maka berikanlah imbalannya kepada mereka; dan musyawarahkanlah di antara kamu (segala sesuatu) dengan baik; dan jika kamu menemui kesulitan maka perempuan lain boleh menyusukan (anak itu) untuknya.”(Q.S. Al-Thalaq:6)

Berdasarkan ayat di atas dijelaskan bahwa apabila seorang ibu menyusukan anaknya, maka suami memberikan imbalan atau upah kepadanya sebagai ganti dari jasa yang telah diberikan. Apabila perempuan lain yang menyusukan anak tersebut, suami juga harus memberikan upah kepada perempuan itu sebagai imbalan dari jasa yang diberikan. Ayat tersebut menjelaskan adanya sewa menyewa, oleh karena itu harus diberikan upah atau pembayaran sebagai ganti dari sewa terhadap jasa tersebut.

Dalam ayat lain juga disebutkan yaitu surat Al-Qashash ayat 26 sebagai berikut:

قَالَتْ إِحْدَاهُمَا يَا أَبَتِ اسْتَأْجِرْهُ ۖ صَلَىٰ إِنَّ خَيْرَ مَنِ اسْتَأْجَرْتَ الْقَوِيُّ الْأَمِينُ. (القصص: ٢٦)

Artinya: “Salah seorang dari kedua wanita itu berkata: “Ya bapakku ambillah ia sebagai pekerja (pada kita), sesungguhnya orang yang paling baik yang engkau ambil sebagai pekerja (pada kita) ialah orang yang kuat dan dapat dipercaya.”(Q.S. Al-Qashash:26)

Berdasarkan ayat di atas menjelaskan tentang permintaan gadis terhadap bapaknya yaitu Nabi Syuaib yang menginginkan Nabi Musa untuk dijadikan sebagai pekerja mereka, untuk mengembala kambing milik mereka. Karena menurutnya Nabi Musa ialah orang yang kuat lagi dipercaya. Ayat ini menjelaskan bahwa dalam sewa menyewa harus tercapai unsur kejujuran, dimana salah satu syarat dari *ijarah* adalah adanya kejujuran antara penyewa dan pemberi sewa.

Dasar Hukum *ijarah bi al-‘amal* juga dijelaskan pada hadits-hadits Nabi SAW, salah satunya hadits yang diriwayatkan oleh Ibnu Majah:

عن ابن عمر رضي الله عنه قال: رسول الله صلى الله عليه وسلم اعطوا الاجير اجره قبل أن يجف عرقه (رواه ابن ماجة)

Artinya: “Dari Ibnu Umar r.a ia berkata: Rasulullah SAW bersabda: Berikanlah kepada tenaga kerja itu upahnya sebelum keringatnya kering”(H.R. Ibnu Majah).²⁸

²⁸Muhammad Nashiruddin Al- Albani, *Shahih Sunan Ibnu Majah* (terj. Ahmad Taufiq Abdurrahman) (Jakarta: Pustaka Azzam, 2007), hlm. 303

Hadits ini menjelaskan tentang sewa menyewa yang memakai jasa manusia untuk mengerjakan suatu pekerjaan, kemudian harus segera diberikan upah sebelum keringatnya kering. Maksudnya pemberian upah harus segera dan langsung, tidak boleh adanya penundaan dalam memberikan upah kepada pekerja.

Selanjutnya hadits yang diriwayatkan oleh Al-Bukhari tentang *ijarah bi al-'amal* :

عن ابن عباس رضي الله عنه قال: احتجم النبي صلى الله عليه وسلم وأعطى الحجام أجره. (رواه البخاري)

Artinya: “Dari Ibnu Abbas r.a ia berkata Nabi SAW berbekam dan kemudian memberikan upah kepada tukang bekam itu. (H.R. Al-Bukhari).²⁹

Semua ulama bersepakat, bahwa sewa menyewa dan upah mengupah adalah boleh, tidak ada seorang ulama pun yang membantah kesepakatan (*Ijma'*) ini.³⁰

Adapun hadits riwayat Al-Bukhari di atas menjelaskan bahwa Nabi SAW pernah berbekam kepada seseorang kemudian beliau memberikan upah kepada tukang bekam itu. Maksudnya apabila mempekerjakan seseorang maka hendaklah memberikan upah kepada pekerja.

2.2.2. Rukun dan Syarat Akad *Ijarah bi al-'Amal*

Rukun merupakan suatu hal yang menjadi sahnya akad. Rukun adalah beberapa unsur yang membentuk sesuatu sehingga sesuatu itu terwujud karena

²⁹M. Nashiruddin Al-Albani, *Ringkasan Shahih Bukhari Jilid II* (terj. Abdul Hayyie al Kattani, dkk) (Jakarta: Gema Insani Press, 2007), hlm. 102

³⁰Sohari Sahrani & Ru'fah Abdullah, *Fikih Muamalah*, (Bogor: Ghalia Indonesia, 2011), hlm.169

adanya beberapa unsur yang membentuknya. Seperti rumah, terbentuk karena ada beberapa unsur yang membentuknya yaitu fondasi, tiang, lantai, dinding, atap dan sebagainya. Dalam konsep hukum Islam beberapa unsur yang membentuk sesuatu itu adalah rukun.³¹ Fuqaha mengatakan bahwa rukun merupakan sesuatu yang menjadi tegaknya dan adanya sesuatu sedangkan ia bersifat internal dari sesuatu yang ditegakkannya.³² Menurut ulama Hanafiyah, rukun *ijarah* hanya satu yaitu ijab dan qabul dari kedua pihak yang bertransaksi. Adapun menurut jumhur ulama rukun *ijarah* ada empat, yaitu:³³

1. 'Aqid (orang yang berakad)
2. *Shighat al-Aqd*
3. *Ma'qud 'alaih*
4. Manfaat

Pertama, 'Aqid (orang yang berakad) adalah pihak-pihak yang melakukan perjanjian atau akad dalam sewa menyewa atau upah mengupah. Pihak yang memberikan sewa atau upah disebut *musta'jir*, sedangkan pihak yang menerima upah atau sewa disebut *mu'jir*. Kedua pihak (*mu'jir dan musta'jir*) disyaratkan keduanya baligh, berakal, cakap dalam melakukan *tasharruf* (mengendalikan harta), dan saling meridhai.³⁴ Bagi orang-orang yang berakad hendaknya mengetahui manfaat barang atau jasa yang diakadkan dengan sempurna, sehingga tidak timbulnya perselisihan pada saat akad pekerjaan sudah dilakukan.

³¹Syamsul Anwar, *Hukum Perjanjian Syariah Studi tentang Teori Akad dalam Fikih Muamalah*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007), hlm.95

³²Gufran A. Masadi, *Fiqh Muamalah Kontekstual*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2002), hlm. 78

³³Abdul Rahman Ghazaly, *Fiqh Muamalah*, hlm. 278

³⁴Sohari Sahrani, *Fikih Muamalah*, hlm.69

Kedua, *Sighat* adalah suatu ungkapan para pihak yang melakukan akad berupa ijab dan qabul. Ijab adalah suatu perjanjian atau penawaran dari pihak pertama untuk melakukan atau tidak melakukan sesuatu. Sedangkan qabul adalah suatu pernyataan menerima dari pihak kedua atas penawaran yang dilakukan oleh pihak pertama.³⁵ Dalam buku Fiqih Imam Syafi'i *sighat ijarah* merupakan ijab dan qabul sebagai manifestasi dari perasaan suka sama suka, dengan catatan keduanya terdapat kecocokan atau kesesuaian, qabul diucapkan selesai pernyataan ijab tanpa jeda, sama halnya seperti dalam jual beli.³⁶ Yang membedakannya terletak pada objek transaksinya, pada jual beli objek transaksinya barang, sedangkan pada *ijarah* objek transaksinya adalah barang atau jasa.³⁷

Ketiga, *Ma'qud 'alaih* yaitu barang yang dijadikan objek, berupa barang tetap dan barang bergerak yang merupakan milik sah pihak *mu'jir*. Kriteria barang yang dapat disewakan adalah segala sesuatu yang dapat diambil manfaatnya secara agama dan keadaannya tetap utuh selama masa perawatan.

Keempat, manfaat yaitu baik yang disewakan tersebut dari suatu barang yang disewakan atau jasa dan tenaga dari orang yang bekerja. Manfaat yang menjadi objek akad harus manfaat yang dibolehkan menurut syara'.³⁸

Di samping rukun yang telah disebutkan di atas, *ijarah* juga mempunyai syarat-syarat tertentu. Syarat merupakan hal yang substansial yang keberadaannya di luar perbuatan itu sendiri. Lazimnya fuqaha mendefinisikan syarat sebagai

³⁵Gemala dewi, dkk, *Hukum Perikatan Islam di Indonesia*, (Jakarta: Kencana, 2005), hlm. 63

³⁶Wahbah Zuhaili, *Al-Fiqh al-Islami Wa Adillatuhu* Cet-I, Jilid V (terj. Abdul Hayyie al-Kattani, dkk), hlm. 41

³⁷Adi Warman A. Karim, *Bank Islam: Analisis Fiqih dan Keuangan*, hlm.137

³⁸Sayyid Sabiq, *Fiqh Sunnah: Jilid 4*, hlm. 366

suatu sifat yang mesti ada pada setiap rukun, tetapi tidak merupakan sesuatu hal yang esensi sebagaimana halnya pada rukun.³⁹

Syarat *ijarah* terbagi empat macam, sebagaimana syarat jual beli, yaitu syarat terjadinya akad (*al-inqad*), syarat pelaksanaan akad (*an-nafadz*), syarat sahnya akad (*as-shihhah*), syarat lazim (*al-luzum*).⁴⁰

Pertama, syarat terjadinya akad (*al-inqad*). Syarat ini berkaitan dengan ‘aqid, akad, dan objek akad. Menurut Hanafiyah, ‘aqid (orang yang melakukan akad disyaratkan harus berakal dan mumayyiz (minimal 7 tahun, serta tidak disyaratkan harus baligh). Akan tetapi, jika barang tersebut bukan milik sendiri, akad *ijarah* bagi *mumayyiz* sah apabila diizinkan oleh walinya. Dengan ada syarat ini maka transaksi yang dilakukan oleh orang gila tidak sah. Menurut Malikiyah, *mumayyiz* adalah syarat bagi pihak yang melakukan akad jual beli dan *ijarah*. Sementara baligh adalah syarat penyerahan. Akad *mumayyiz* sah apabila ada keridhaan dari walinya. Adapun kalangan Syafi’iyah dan Hanabilah menjelaskan bahwa syarat bagi para pihak yang melakukan akad adalah baligh dan berakal. Sedangkan *mumayyiz* belum dikatakan sebagai ahli akad.⁴¹

Kedua, syarat pelaksanaan *ijarah* (*al-Nafadz*). Akad *ijarah* dapat terlaksana bila ada hak kepemilikan dan penguasaan, karena tidak sah akad *ijarah*

³⁹Abdul Manan, *Hukum Ekonomi Syariah dalam Perspektif Kewenangan Peradilan Agama*, (Jakarta: Kencana, 2012), hlm. 82

⁴⁰Rachmat Syafei, *Fiqh Muamalah*, hlm. 125

⁴¹Imam Mustofa, *Fiqh Mu’amalah Kontemporer*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2016), hlm.106

terhadap barang milik atau sedang dalam penguasaan orang lain. Tanpa adanya kepemilikan atau penguasaan, maka *ijarah* tidak sah.⁴²

Ketiga, syarat sahnya akad (*as-shihhah*) berkaitan dengan pelaku akad, objek akad, tempat, upah, dan akad itu sendiri. Untuk sahnya *ijarah* harus terpenuhi hal-hal sebagai berikut:⁴³

1. Adanya kerelaan dari kedua pelaku akad

Syarat ini diterapkan sebagaimana dalam akad jual beli, Allah berfirman dalam Al-Qur'an surat An-Nisa' ayat 29:

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا لَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبَاطِلِ إِلَّا أَنْ تَكُونَ تِجَارَةً عَنْ تَرَاضٍ مِنْكُمْ وَلَا تَقْتُلُوا
أَنْفُسَكُمْ إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا. (النساء : ٢٩)

Artinya: “Hai orang-orang yang beriman, janganlah kamu saling memakan harta sesamamu dengan jalan yang bathil, kecuali dengan jalan perniagaan yang berlaku dengan suka sama suka diantara kamu. Dan janganlah kamu membunuh dirimu. Sesungguhnya Allah adalah Maha Penyayang kepadamu”. (Q.S. An-Nisa’:29)

2. Hendaknya objek akad (manfaat) diketahui sifatnya guna menghindari perselisihan.

Jika manfaat itu tidak jelas dan menyebabkan perselisihan, maka akad tersebut tidak sah, karena ketidakjelasan menghalangi penyerahan dan penerimaan sehingga tidak tercapai maksud akad tersebut. Kejelasan objek akad (manfaat) dapat terwujud dengan adanya penjelasan tempat manfaat, masa waktu, dan penjelasan objek kerja dalam penyewaan para pekerja.

⁴²Wahbah Zuhaili, *Fiqh al-Islam Wa Adillatuhu*, Cet-I, Jilid V (terj. Abdul Hayyie al-Kattani, dkk), hlm. 400

⁴³*Ibid.*, hlm.401

3. Hendaknya objek akad dapat diserahkan baik secara nyata (hakiki) maupun syara'.

Menurut kesepakatan fuqaha, akad *ijarah* tidak dibolehkan terhadap sesuatu yang tidak dapat diserahkan baik secara nyata (hakiki), seperti menyewakan unta yang lepas, dan orang bisu untuk bicara. Sedangkan secara syara' seperti menyewakan wanita haid untuk membersihkan mesjid, dan penyihir untuk mengajarkan sihir. Abu Hanifah, Zufar, dan ulama Hanabilah berpendapat tidak dibolehkan menyewa sesuatu yang dimiliki bersama kepada bukan mitranya, seperti menyewakan bagian seseorang dari rumah milik bersama kepada bukan mitra, baik bagian orang tersebut jelas, seperti seperempat dan semisalnya, maupun tidak jelas. Karena sesuatu yang milik bersama tidak bisa diserahkan, sebab penyerahan barang seperti itu adalah dengan menyerahkan seluruh barang itu termasuk milik mitra. Dalam hal barang milik bersama setiap bagiannya adalah milik bersama, dan bagian mitra bukan termasuk objek akad *ijarah* sehingga secara syara' tidak mungkin diserahkan.

4. Hendaknya manfaat yang dijadikan objek *ijarah* dibolehkan secara syara'.

Hendaknya manfaat yang dijadikan objek *ijarah* dibolehkan secara syara'. Contohnya menyewakan kitab untuk ditelaah dan dibaca, menyewakan apartemen untuk ditempati, dan sebagainya. Menurut kesepakatan ulama, tidak boleh menyewa barang untuk maksiat, seperti menyewa seseorang untuk bermain dan hiburan yang diharamkan, menyewakan buku-buku bid'ah yang diharamkan dan menyewa seseorang untuk menngisi mayit.

5. Hendaknya pekerjaan yang ditugaskan bukan kewajiban bagi penyewa sebelum akad *ijarah*.

Implikasi dari syarat, tidak sah *ijarah* dari mengerjakan kewajiban karena seseorang mengerjakan kewajibannya tidak berhak mendapatkan upah dari pekerjaan itu, seperti orang membayar hutangnya, sehingga tidak sah melakukan *ijarah*. Untuk amalan ibadah dan ketaatan, seperti shalat, puasa, haji, menjadi imam, azan, dan mengajarkan Al-Qur'an, tidak sah melakukan akad *ijarah* karena itu adalah menyewa dalam amalan wajib.

6. Orang yang disewa tidak boleh mengambil manfaat dari pekerjaannya.

Jika ia mengambil manfaat, maka tidak dibolehkan. Tidak sah *ijarah* untuk ketaatan karena mengerjakan untuk kepentingan sendiri. Seperti tidak sah menyewa seorang untuk menggiling gandum dengan upah sebagian dari tepung hasil gilingan itu.

7. Manfaat dari akad harus dimaksudkan dan bisa dicapai melalui akad *ijarah*.

Tidak dibolehkan menyewa pohon untuk menjemur pakaian dan untuk berteduh, karena manfaat itu tidak dimaksudkan dari kegunaan pohon tersebut.

Keempat, Syarat kelaziman (*syarth al-Luzum*). Agar akad *ijarah* mengikat, diperlukan dua syarat:⁴⁴

1. Benda yang disewakan harus terhindar dari cacat (*'aib*) yang menyebabkan terhalangnya pemanfaatan atas benda yang disewa itu. Apabila terdapat suatu cacat (*'aib*) yang sedemikian sifatnya, maka orang yang menyewa

⁴⁴Ahmad Wardi Muslich, *Fiqh Muamalat*, (Jakarta: AMZAH, 2015), hlm.327

(*musta'jir*) boleh memilih antara meneruskan *ijarah* dengan pengurangan uang sewa atau membatalkannya. Misalnya sebagian rumah yang akan disewa runtuh, kendaraan yang disewa rusak atau mogok. Apabila rumah yang disewa hancur seluruhnya, maka akad *ijarah* jelas harus *fasakh* (batal), karena *ma'qud 'alaih* rusak total, maka itu yang menyebabkan *fasakh*-nya akad.

2. Tidak terdapat udzur (alasan) yang dapat membatalkan akad *ijarah*. Misalnya *udzur* pada seseorang yang melakukan akad, atau sesuatu yang disewakan. Menurut ulama Hanafiah apabila terdapat *udzur*, baik pada pelaku atau *ma'qud 'alaih*, maka pelaku berhak membatalkan akad. Sedangkan menurut jumhur ulama, akad *ijarah* tidak batal karena adanya *udzur*, selama objek akad yaitu manfaat tidak hilang sama sekali.

Hanafiah membagi udzur yang menyebabkan *fasakh* pada tiga bagian:⁴⁵

- a) *Udzur* dari sisi *musta'jir* (penyewa). Misalnya *musta'jir* (penyewa) pailit (*mufлис*), atau bangkrut sehingga tidak mampu membayar biaya sewa atau upah jasa dari suatu pekerjaan.
- b) *Udzur* dari sisi *mu'jir* (orang yang memberi sewa). Misalnya *mu'jir* memiliki hutang yang sangat banyak dan tidak ada jalan lain untuk membayarnya kecuali dengan menjual barang yang disewakan dan hasil penjualannya digunakan untuk melunasi hutang tersebut.
- c) *Udzur* yang berkaitan dengan barang yang disewakan atau sesuatu yang disewa. Misalnya seseorang menyewa kamar mandi, pada saat sewa

⁴⁵*Ibid*, hlm. 328

sudah dimulai ternyata di dalamnya air habis karena sebab tertentu. Maka dalam kondisi seperti ini akad *ijarah* menjadi rusak dan tidak dapat dilanjutkan.

Adapun syarat-syarat akad *ijarah bi al-‘amal* sebagaimana dijelaskan oleh Azharuddin Lathif dalam buku *Fiqh Muamalah* adalah sebagai berikut:⁴⁶

1. Untuk kedua orang yang berakad, menurut jumhur ulama Syafi’iyah dan Hanabillah disyaratkan telah baligh dan berakal. Apabila orang yang belum baligh atau tidak berakal seperti anak kecil dan orang gila, menyewakan harta mereka atau diri mereka (sebagai buruh), menurut ulama Syafi’iyah dan Hanabillah tidak sah. Sedangkan menurut ulama Hanafiyah dan Malikiyah berpendapat bahwa kedua orang yang berakad tidak harus mencapai usia baligh.
2. Kedua pihak yang berakad menyatakan kerelaannya untuk melakukan akad *ijarah*. Apabila salah seorang diantaranya terpaksa melakukan akad tersebut, maka akad menjadi tidak sah.
3. Manfaat yang menjadi objek *ijarah* harus diketahui secara sempurna, sehingga tidak muncul perselisihan di kemudian hari. Apabila manfaat yang akan menjadi objek *ijarah* itu tidak jelas, maka akadnya tidak sah.
4. Objek *ijarah* sesuatu yang di halalkan oleh syara’
5. Upah/sewa dalam akad *ijarah* harus jelas dan sesuatu yang bernilai.

2.2.3 Manfaat Akad *Ijarah bi al ‘Amal*

⁴⁶Azharudin Lathif, *Fiqh Muamalah*, cet.1 (Jakarta: UIN Jakarta Press, 2005), hlm.123

Objek dari *ijarah* (sewa menyewa) adalah manfaat dari penggunaan aset serta sewa atas manfaat tersebut. Oleh karena itu manfaat *ijarah bi al-'amal* adalah kegunaan/manfaat dari pekerjaan/jasa yang spesifikasinya diterima berdasarkan penjelasan pemberi sewa. Contohnya, “Saya berikan pekerjaan ini kepada, spesifikasinya begini dan begitu”. Manfaat harus diuraikan secara spesifik dengan menyatakan keadaan rinci objek tersebut serta jangka waktunya.

Berdasarkan uraian tentang manfaat tersebut, *ijarah bi al-'amal* dibagi menjadi dua kategori:⁴⁷

1. *Ijarah* aset yang manfaatnya dipenuhi dengan aset tertentu. Dalam *ijarah* ini, jika aset rusak maka *ijarah* menjadi batal. Contohnya pekerjaan *cleaning service*, apabila pekerjaan tersebut ternyata tidak dapat dikerjakan, maka *ijarah bi al-'amal* menjadi batal.
2. *Ijarah* yang spesifikasinya diterima berdasarkan penjelasan pemberi sewa. Pada jenis *ijarah* ini, perumusan manfaat di dasarkan pada penjelasan pemberi sewa. Apabila dalam waktu tertentu manfaat tersebut tidak dapat terpenuhi, misalnya karena kerusakan aset, pemberi sewa harus menyediakan penggantian.

⁴⁷Muhammad Syafi'i Antonio, *Bank Syariah dari Teori ke Praktek*, (Jakarta: TAZKIA Institut, 1999). hlm.158

2.2.4. Berakhirnya Akad *Ijarah bi al- 'Amal*.

Akad *ijarah* dapat berakhir dikarenakan beberapa hal berikut:

1. Menurut Hanafiyah, akad *ijarah* berakhir dengan meninggalnya salah satu pihak yang berakad. Sedangkan menurut jumhur ulama meninggalnya salah satu pihak tidak mengakibatkan *fasakh* atau berakhirnya akad *ijarah*.
2. Akad *ijarah* berakhir dengan *iqalah* yaitu pembatalan oleh kedua belah pihak. *Ijarah* adalah akad *mu'awadhah* (tukar-menukar) seperti harta dengan harta sehingga memungkinkan untuk dilakukan pembatalan (*iqalah*) sama halnya dengan jual beli.
3. Rusaknya barang yang disewakan, sehingga *ijarah* tidak mungkin untuk diteruskan.
4. Manfaat telah terpenuhi atau pekerjaan telah selesai. Kecuali adanya udzur atau halangan.⁴⁸

Akad *ijarah* akan berakhir apabila adanya pembatalan dari kedua pihak, maka akad akan berakhir dengan sendirinya. Dan juga akad *ijarah* berakhir dengan adanya cacat atau rusak pada objek akad tersebut. Ataupun manfaat dari akad tersebut telah selesai dikerjakan, maka akad *ijarah* akan berakhir dengan sendirinya.

⁴⁸Rozalinda, Fikih Ekonomi Syariah: *Prinsip dan Implementasinya pada Sektor Keuangan Syariah*, (Jakarta: Rajawali Pers, 2016), hlm.136

BAB TIGA

PENERAPAN *STANDAR OPERATING PROCEDURE* PT ASI PUDJIASTUTI AVIATION DI BANDARA TEUKU CUT ALI ACEH SELATAN

3.1. Deskripsi PT ASI Pudjiastuti Aviation

PT ASI Pudjiastuti Aviation adalah sebuah perusahaan besar yang berkantor pusat di Pengandaran, Jawa Barat. PT ASI Pudjiastuti Aviation memiliki maskapai Susi Air yaitu maskapai penerbangan Indonesia yang beroperasi di beberapa daerah, salah satunya di daerah Aceh, kabupaten Aceh Selatan.¹ Bandara yang digunakan oleh maskapai Susi Air adalah Bandara Teuku Cut Ali Aceh Selatan untuk melakukan *take of* dan *landing*. Bandara ini hanya memiliki satu maskapai yaitu maskapai Susi Air yang hanya melakukan penerbangan Medan dan Banda Aceh. Tetapi pada masa sekarang maskapai Susi Air hanya melakukan penerbangan Tapaktuan-Medan-Tapaktuan.

Salah satu aset terpenting di kabupaten Aceh Selatan adalah Bandara Teuku Cut Ali. Bandara Teuku Cut Ali adalah sebuah bandara yang melayani kota Tapaktuan dan sekitarnya yang berlokasi di desa Teupin Gajah, Kecamatan Pasie Raja Kabupaten Aceh Selatan, dikelola oleh Kementerian Perhubungan Direktorat Jendral Perhubungan Udara, maskapai yang digunakan di Bandara Teuku Cut Ali adalah maskapai Susi Air dan memiliki kelas III.² Bandara Teuku Cut Ali Bekerja sama dengan PT ASI Pudjiastuti Aviation, pihak bandara menyediakan tempat untuk maskapai Susi Air melakukan *take off* dan *landing* di bandara tersebut.

¹<https://id.linkedin.com/in/susi-air-pt-asi-pudjiastuti-aviation-b9b787135> diakses pada tanggal 9 Desember 2018.

²<https://dilokasi.com/Aceh/Places/Bandar-Udara-Teuku-Cut-Ali-33335> diakses pada tanggal 9 Desember 2018.

Pada tanggal 15 November 1975 mulai diserahkan tanah oleh Pemerintah Daerah tingkat II (Aceh Selatan) kepada Direktorat Jendral Perhubungan Udara dan ditandatangani oleh Bupati Aceh Selatan yaitu pak Sukardi dan salah satu anggota DPRD (Dewan Perwakilan Rakyat Daerah) tingkat II Aceh Selatan yaitu pak Safrudin. Kemudian pada tahun 1978 baru dimulai proyek pembangunan Bandara Teuku Cut Ali sebagai tahap pertama. Bandara Teuku Cut Ali pertama dikelola oleh Dishub (Dinas Perhubungan) Provinsi Daerah Istimewa Aceh dan bekerja sama dengan Pemerintahan Daerah tingkat II Aceh Selatan.³ Pada tahun 1980-1987 Bandara Teuku Cut Ali mulai dilakukan penerbangan untuk pertama kalinya, saat itu bandara melakukan penerbangan dengan menggunakan maskapai Merpati. Kemudian tidak ada penerbangan untuk sementara waktu, dikarenakan terjadinya konflik yang sangat dahsyat di sekitaran daerah bandara, khususnya di kecamatan Pasie Raja. Kemudian mulai melakukan penerbangan kembali pada tahun 2003.

Pada tahun 2003-2008 Bandara Teuku Cut Ali menggunakan maskapai Smach, tahun 2008-2011 menggunakan maskapai NBA (Nusantara Buana Air), tahun 2011 sampai dengan sekarang menggunakan maskapai Susi Air. Pada tahun 2004 Bandara Teuku Cut Ali mendapat alokasi anggaran untuk merehabilitasi dan rekonstruksi yang sekaligus dikembangkan fasilitas sisi udara (*runway*) dari dasar panjang x lebar 750 meter x 23 meter. Tahun 2016 dilakukan perluasan *runway* menjadi 1180 meter x 30 meter, sesuai dengan rencana *runway* atau landasan pacu

³Surat Penyerahan Tanah No. 09/Perj/1975.

akan dikembangkan menjadi 1450 meter x 30 meter, supaya dapat di darati oleh pesawat yang lebih besar, seperti sejenis ATR 42 dan ATR 72.⁴

Bandara Teuku Cut Ali sudah beberapa kali pergantian kepala bandara, bandara pertama dikelola oleh Dirjen Perhub dan kepala bandara pada saat itu adalah Joni, kemudian pada tahun 1989-1993 oleh Mangiring Sidabutar, ia berasal dari batak, tahun 1993-1995 oleh Husni Thamren berasal dari Aceh Barat. Tahun 1995-1998 oleh Said Lutfi berasal dari Aceh Barat. Tahun 1998-2000 oleh Ariadi berasal dari Aceh Selatan.⁵ Tahun 2000-2004 oleh Nasruddin berasal dari Aceh Selatan. Tahun 2004-2008 oleh Imran Rangkuti berasal dari Medan. Tahun 2008-2011 oleh Heri Azhari berasal dari Jakarta. 2011-2015 oleh Ariadi berasal dari Aceh Selatan. Tahun 2015-2018 oleh Sutrisno berasal dari Jakarta. Tahun 2018 sampai sekarang oleh Rudi Heri Hutapea, ST.⁶

Bandara Teuku Cut Ali berjarak 21 KM dari kota Tapaktuan, bandara ini sempat vakum beberapa waktu lalu dikarenakan konflik, namun kemudian mulai beroperasi kembali dan mulai direhabilitasi sehingga lebih maju dari sebelumnya. Bandara mulai beroperasi pada jam 07:00-14:00 dan jadwal penerbangan 1 x setiap hari senin, sebelumnya maskapai Susi Air melakukan penerbangan tiga kali dalam seminggu dengan rute Tapaktuan-Medan dan Medan-Banda Aceh sebagai penerbangan perintis setiap hari senin, rabu dan jumat, namun sekarang penerbangan tersebut telah terhenti di karenakan jumlah penumpang yang

⁴Wawancara dengan bapak Roni Samosir (Kepala Bagian Tata Usaha) di Bandara Teuku Cut Ali pada tanggal 20 Juli 2018.

⁵Wawancara dengan bapak Teuku Ansari (penduduk Gampong Teupin Gajah) yang pernah bekerja di Bandara Teuku Cut Ali pada tanggal 17 Juli 2018

⁶Wawancara dengan bapak Amir (penduduk Gampong Teupin Gajah) yang pernah bekerja di Bandara Teuku Cut Ali pada tanggal 18 Juli 2018.

melakukan penerbangan tidak mencapai target. Jumlah penumpang yang dapat di angkut oleh maskapai Susi Air maksimal berjumlah 12 orang.⁷

Bandara Teuku Cut Ali memiliki beberapa visi dan misi dalam menjalankan usaha tersebut supaya tercapai sesuai dengan yang diinginkan, Adapun visi dari UPBU Teuku Cut Ali adalah “Supaya terwujudnya penyelenggaraan jasa kebandarudaraan sesuai dengan standar keselamatan, keamanan dan pelayanan penerbangan.”. Sedangkan misi dari Bandara Teuku Ali sebagai berikut:⁸

- a. Mewujudkan keselamatan dan keamanan penerbangan di bandar udara.
- b. Meningkatkan sarana dan prasarana bandar udara yang handal dan optimal.
- c. Mewujudkan pelayanan jasa kebandarudaraan yang berkualitas.
- d. Meningkatkan kinerja administrasi dan keuangan yang efektif dan efisien.

Adapun sasaran yang akan dicapai oleh Bandara Teuku Cut Ali Tapaktuan tahun 2015-2019 adalah sebagai berikut:⁹

- a. Menurunnya angka kecelakaan transportasi udara.
- b. Menurunnya jumlah gangguan keamanan dalam penyelenggaraan transportasi udara.
- c. Meningkatnya kinerja pelayanan sarana dan prasarana bandar udara.
- d. Meningkatnya kapasitas sarana dan prasarana bandar udara.

⁷Wawancara dengan bapak Roni Samosir (Kepala Bagian Tata Usaha) di Bandara Teuku Cut Ali pada tanggal 20 Juli 2018.

⁸Data Kantor Unit Penyelenggara Bandar Udara Teuku Cut Ali Tapaktuan, Aceh Selatan.

⁹*Ibid.*

- e. Terpenuhinya SDM bandar udara dalam jumlah dan kompetensi sesuai dengan kebutuhan.
- f. Meningkatnya kinerja bandar udara dalam mewujudkan *good governance*.
- g. Meningkatnya layanan transportasi udara.

Tabel 3.1 Data Penumpang dan Barang Selama tahun 2017.

TAHUN	DATANG		BERANGKAT	
	ORANG	BAGASI	ORANG	BAGASI
		(kg)		(kg)
2017	312	1848	450	2811

Dari data di atas, bisa dijelaskan bahwa lebih banyak penumpang yang melakukan penerbangan dari Tapaktuan-Medan. Penumpang melakukan penerbangan Tapaktuan-Medan sebanyak 450 orang, sedangkan penumpang yang datang dari Medan-Tapaktuan hanya 312 orang.

3.2. Penerapan *Standar Operating Procedure*

Dalam meningkatkan kinerja dan pelayanan kepada penumpang, PT ASI Pudjiastuti Aviation menerapkan SOP (*Standar Operating Procedure*) yang diberlakukan kepada setiap pihak maskapai yang bekerja di Maskapai Susi Air. SOP dibuat oleh Kementerian Perhubungan, kemudian PT ASI Pudjiastuti Aviation menerapkan SOP pada setiap pihak maskapai yang bekerja pada perusahaan tersebut dan dikelola oleh perusahaan PT ASI Pudjiastuti Aviation sebagai perusahaan besar, supaya tidak terjadinya kesalahan dalam melakukan prosedur

tersebut. PT ASI Pudjiastuti Aviation menerapkan SOP pada pihak maskapai untuk dijadikan pedoman maupun petunjuk dalam melaksanakan tugas-tugas pokoknya.

SOP yang diterapkan oleh PT ASI Pudjiastuti Aviation kepada pihak maskapai yang melakukan penerbangan di Bandara Teuku Cut Ali juga membahas tentang pelayanan penanganan keterlambatan penumpang. Keterlambatan adalah terjadinya perbedaan waktu antara waktu keberangkatan atau kedatangan yang dijadwalkan dengan realisasi waktu keberangkatan atau kedatangan.¹⁰ Penyewa jasa atau penumpang tidak menerima jasa sesuai dengan apa yang telah diperjanjikan oleh pihak yang memberikan jasa atau pihak maskapai, pihak maskapai melakukan pekerjaannya tidak sesuai dengan apa yang diperjanjikan.

Apabila penerbangan Susi Air mengalami keterlambatan penerbangan (*delay*), penanganan dan pelaksanaannya telah diatur dalam SOP. Keterlambatan penerbangan dapat disampaikan oleh petugas *boarding gate*, petugas *boarding gate* menyampaikan informasi keterlambatan (*delay*), faktor penyebab *delay*, dan perkiraan ETD (*estimate time departure*) terbaru. Dan petugas *boarding gate* harus selalu bersama penumpang di ruang tunggu keberangkatan dan menunjukkan sikap *emphaty*, selalu siap membantu pelanggan, terkait dengan penanganan keterlambatan penerbangan. Kemudian petugas *boarding gate* mempersiapkan pemberian *refreshment* kepada pelanggan sesuai dengan kategori *delay* dan faktor

¹⁰Bab I (Ketentuan Umum) Pasal 1 Nomor 30 UU No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956).

penyebab *delay*, ada beberapa kategori dalam memberikan kompensasi kepada penumpang yang *delay*, sebagai berikut:¹¹

1. Untuk kategori-1, waktu *delay* 31-60 menit mulai menyediakan minuman ringan /air mineral kemasan atau pengganti.
2. Memasuki kategori-2, waktu *delay* : 61-120 menit status dan informasi *delay* diperbaharui, mulai menyediakan minuman ringan ke-dua dan makanan ringan.
3. Pada kategori ke-2, pelanggan dapat memilih untuk melakukan *full refund ticket* atau transfer ke penerbangan Susi Air berikutnya, atau transfer ke maskapai penerbangan lainnya (syarat transfer ke maskapai penerbangan lainnya adalah *delay* disebabkan oleh faktor *manajemen airline* dan/atau kategori *denied boarding passenger*).
4. Memasuki kategori ke-3, waktu *delay*: 121-180 menit status *delay* diperbaharui, mulai menyediakan minuman ringan ke-tiga dan makanan berat.
5. Pada kategori ke-3, penumpang dapat memilih untuk *melakukan full refund ticket* atau transfer ke penerbangan Susi Air berikutnya, atau transfer ke maskapai penerbangan lainnya (syarat transfer ke maskapai penerbangan lainnya adalah *delay* disebabkan oleh faktor *manajemen airline* dan/atau kategori *denied boarding passenger*).

¹¹Ketentuan *Standar Operating Procedure Passenger Service Handling PT ASI Piudjiastuti Aviation Bandara Teuku Cut Ali Aceh Selatan*.

6. Memasuki kategori ke-4, waktu *delay* : 181-240 menit, status *delay* diperbaharui, mulai menyediakan minuman ringan ke-empat dan makanan ringan.
7. Pada kategori ke-4, pelanggan dapat memilih untuk melakukan *full refund ticket* atau transfer ke penerbangan Susi Air berikutnya, atau transfer ke maskapai penerbangan lainnya (syarat transfer ke maskapai penerbangan lainnya adalah *delay* disebabkan oleh faktor *manajemen airline* dan/atau kategori *denied boarding passenger*).
8. Memasuki kategori ke-5, waktu *delay*: diatas 240 menit, status *delay* diperbaharui, mulai menyediakan minuman ringan ke-lima dan makanan berat ke-dua.
9. Pada kategori ke-5, pelanggan dapat memilih untuk melakukan *full refund ticket* atau transfer ke penerbangan Susi Air berikutnya, atau transfer ke maskapai penerbangan lainnya (syarat transfer ke maskapai penerbangan lainnya adalah *delay* disebabkan oleh faktor *manajemen airline* dan/atau kategori *denied boarding passenger*).
10. Pada kategori ke-5, menyiapkan dan menyediakan kompensasi ganti kerugian sebesar Rp. 300.0000,- (tiga ratus ribu) per pelanggan. (syarat transfer ke maskapai penerbangan lainnya adalah *delay* disebabkan oleh faktor *manajemen airline* dan/atau kategori *denied boarding passenger*).
11. Kompensasi *delay* tidak diberikan apabila *delay* disebabkan oleh faktor teknis operasional, dan faktor lain-lain.

Pada praktik yang dilakukan di Bandara Teuku Cut Ali, pihak maskapai tidak seluruhnya melaksanakan pekerjaan sesuai dengan SOP yang telah diterapkan. Pada bagian penanganan keterlambatan penumpang telah diterapkan dalam SOP tetapi pihak maskapai tidak melakukan sesuai dengan SOP tersebut.

Dalam skripsi ini penulis hanya mengambil sample data *delay* pada tahun 2017 saja. Tabel 3.2 Jumlah penerbangan selama tahun 2017.¹²

No	Bulan	Jumlah Penerbangan	<i>Delay</i>
1	Mei	3	0
2	Juni	9	0
3	Juli	9	1
4	Agustus	8	1
5	September	9	1
6	Oktober	9	1
7	November	9	0
8	Desember	11	2
	Jumlah	67	6

Maskapai Susi Air melakukan penerbangan di Bandara Teuku Cut Ali selama tahun 2017 sebanyak 67 kali, dan 6 kali melakukan *delay*. Maskapai Susi Air tidak melakukan penerbangan pada bulan Januari sampai dengan bulan April disebabkan karena pada akhir tahun 2016 berakhir masa kontrak antara Dinas Perhubungan dengan perusahaan PT ASI Pudjiastuti Aviation untuk melakukan penerbangan di Bandara Teuku Cut Ali. Kemudian pada bulan Mei 2017 PT ASI

¹²Data Penerbangan Maskapai Susi Air tahun 2017.

Pudjiastuti melakukan kontrak dengan Dinas Perhubungan untuk melakukan penerbangan kembali di Bandara Teuku Cut Ali.

Berdasarkan wawancara dengan seorang penumpang yang pernah mengalami *delay*, jika *delay* disebabkan oleh pihak maskapai maka para pengguna jasa harus menunggu sampai pihak maskapai mulai melakukan penerbangan kembali dan tidak ada pelayanan khusus terhadap penumpang yang *delay*. Jika keterlambatan dilakukan oleh penumpang, maka pihak maskapai tidak menerima alasan apapun sehingga tiket yang telah dipesan menjadi hangus, dan tidak ada ganti rugi dari pihak maskapai, walaupun keterlambatan hanya beberapa menit.¹³

Pada saat terjadinya *delay*, pihak maskapai lalai dalam menangani para penumpang sehingga penumpang merasa kurang dilayani dengan baik, dan kompensasi yang diberikan tidak seperti yang dicantumkan dalam SOP. Seorang penumpang pernah mengalami *delay* \pm 50 menit, akan tetapi belum diberikan kompensasi kepada penumpang yang *delay*, seharusnya dalam SOP apabila *delay* terjadi 3-60 menit pihak maskapai sudah memberikan minuman ringan/ air mineral kepada penumpang.¹⁴

Kemudian penulis juga melakukan wawancara dengan penumpang lain yang pernah mengalami *delay* di Bandara Teuku Cut Ali, ia pernah mengalami *delay* selama \pm 40 menit, tetapi tidak diberikan kompensasi berupa minuman ringan kepada setiap penumpang.¹⁵

¹³Wawancara dengan Jasman, Penumpang yang pernah mengalami *delay* di Bandara Teuku Cut Ali Aceh Selatan pada tanggal 3 Juli 2018 di Aceh Selatan.

¹⁴Wawancara dengan Erli Safrida, Penumpang yang pernah mengalami *delay* di Bandara Teuku Cut Ali Aceh Selatan pada tanggal 5 Juli 2018 di Aceh Selatan.

¹⁵Wawancara dengan Widya Afliyanti, Penumpang yang pernah mengalami *delay* di Bandara Teuku Cut Ali Aceh Selatan pada tanggal 15 Juli 2018 di Aceh Selatan.

Apabila *delay* berlangsung selama 121-180 menit, penumpang tetap harus menunggu sampai penerbangan kembali atau *full refund ticket*. *Full refund ticket* adalah mengembalikan sejumlah uang yang sudah dibayarkan oleh penumpang. Namun, pada kenyataannya penumpang hanya diberikan setengah harga dari penjualan tiket tersebut. Jika penumpang ingin memilih penerbangan ke maskapai berikutnya dan pada hari yang berbeda, pihak penerbangan meminta pembayaran tiket setengah harga dari harga tiket biasanya, biasa disebut sebagai biaya administrasi untuk pembuatan tiket baru.¹⁶

Sistem kerja yang dilakukan oleh pihak maskapai tidak sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan. Undang-Undang No 1 tahun 2009 pasal 147 a telah menegaskan bahwa:

- (1) Pengangkut bertanggung jawab atas tidak terangkutnya penumpang, sesuai dengan jadwal yang telah ditentukan dengan alasan kapasitas pesawat udara.
- (2) Tanggung jawab sebagaimana dimaksud pada ayat (1) dengan memberikan kompensasi kepada penumpang berupa:
 - a. Mengalihkan ke penerbangan lain tanpa membayar biaya tambahan; dan/atau
 - b. Memberikan konsumsi, akomodasi, dan biaya transportasi apabila tidak ada penerbangan lain ke tempat tujuan.¹⁷

Undang-Undang yang disebutkan di atas telah menetapkan bahwa apabila pihak maskapai melakukan *delay*, maka pihak maskapai wajib memberikan kompensasi berupa konsumsi sesuai dengan seberapa lama pihak maskapai melakukan *delay* sesuai dengan SOP yang telah diterapkan, dan tidak ada biaya tambahan dari pihak penumpang pada saat pengalihan ke penerbangan lainnya.

¹⁶Wawancara dengan Heldi (Karyawan tetap) di Bandara Teuku Cut Ali Aceh selatan pada tanggal 20 Juli 2018.

¹⁷Pasal 147 a. Undang-Undang No 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan, (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4956).

3.3. Akibat Hukum Ketidapatuhan terhadap *Standar Operating Procedure*

Sistem kerja pada penerbangan telah di atur pada Peraturan Menteri No. 49 tahun 2012 tentang standar pelayanan penumpang kelas ekonomi angkutan udara niaga berjadwal dalam negeri, membahas mulai dari pelayanan pemesanan (*reservasi*) tiket sampai dengan pelayanan *post-flight* atau proses turun dari pesawat. Dalam pembahasan ini penulis hanya membahas tentang sistem kerja pada pelayanan keterlambatan penerbangan yang telah diatur dalam SOP Bandara Teuku Cut Ali. Tanggung jawab pihak maskapai sebagai pihak pengangkut terhadap penumpang yaitu membawa penumpang ke tempat tujuan.

Upaya hukum yang diberikan kepada pihak maskapai akibat lalai dalam memberikan ganti rugi atau kompensasi terhadap penumpang yang *delay* diatur dalam Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 tentang Angkutan Udara. Pasal 40 Peraturan Pemerintah Nomor 40 Tahun 1995 menyatakan bahwa: “Perusahaan pengangkutan udara niaga wajib memberikan pelayanan yang layak terhadap setiap calon pengguna jasa angkutan udara”. Kemudian dalam Pasal 41 dinyatakan:

- 1) Perusahaan udara niaga wajib mengutamakan pengangkutan calon penumpang atau barang yang pemiliknya telah melaksanakan kewajiban sesuai perjanjian pengangkutan yang disepakati.
- 2) Dalam hal terjadi keterlambatan atau penundaan dalam pengangkutan karena kesalahan pengangkut, perusahaan angkutan wajib memberikan ganti rugi atas kerugian yang secara nyata dialami oleh penumpang atau pemilik barang.”

Sedangkan dalam Pasal 41 ayat (2) menerangkan bahwa memberikan pelayanan yang layak adalah memberikan pelayanan dalam batas kelayakan sesuai dengan kemampuan pengangkut kepada penumpang selama menunggu

keterlambatan, antara lain berupa penyediaan tempat dan konsumsi layak selama menunggu keberangkatan atau mengupayakan pengalihan angkutan ke perusahaan angkutan udara niaga lainnya sesuai perjanjian yang telah disepakati.

Akibat hukum terhadap ketidakpatuhan pihak maskapai terhadap SOP yang telah diterapkan, dapat dilihat ada Pasal 1365 dan 1366 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata, Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 jo Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan, dan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 78 Tahun 2017 tentang Pengenaan Sanksi Administratif terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-undangan di bidang Penerbangan.

Pada Pasal 1365 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata menyatakan bahwa “Setiap perbuatan melawan hukum yang membawa kerugian terhadap orang lain, mewajibkan orang yang menimbulkan kerugian karena kesalahannya untuk menggantikan kerugian tersebut”. Pasal 1366 menyatakan bahwa “Setiap orang bertanggung jawab, bukan hanya atas kerugian yang disebabkan perbuatan-perbuatan, melainkan juga atas kerugian yang disebabkan kelalaian atau kesembronoannya”. Dengan kata lain, pihak maskapai harus membayar ganti rugi jika melakukan perbuatan yang melanggar hukum dan juga merugikan orang lain yaitu pihak penumpang.

Pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 jo Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan diatur dalam Pasal 146:

“Pengangkut bertanggung jawab atas kerugian yang diderita karena keterlambatan pada angkutan penumpang, bagasi, atau kargo, kecuali apabila pengangkut dapat

membuktikan bahwa keterlambatan tersebut disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional”.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 78 tahun 2017 tentang Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-undangan di bidang Penerbangan pada Pasal 2 menyatakan bahwa: “Setiap pelanggaran terhadap peraturan perundang-undangan di bidang penerbangan dapat dikenakan sanksi administratif. Sanksi administratif dapat berupa peringatan, pembekuan, pencabutan, dan denda administratif yang ditetapkan oleh Direktur Jendral Perhubungan.

Pihak maskapai wajib untuk memberikan ganti kerugian terhadap penumpang akibat terjadi *delay*. Jika pihak maskapai tidak memberikan ganti kerugian maka pihak maskapai telah melakukan wanprestasi.

Wanprestasi adalah suatu keadaan yang di karenakan kelalaian atau kesalahannya, sehingga tidak dapat memenuhi prestasi seperti yang telah ditentukan dalam perjanjian dan bukan dalam keadaan memaksa.¹⁸ Atau wanprestasi adalah keadaan dimana seorang tidak memenuhi atau melaksanakan prestasi sebagaimana telah ditetapkan dalam suatu perjanjian. Unsur-unsur dari wanprestasi adalah:¹⁹

1. Tidak memenuhi prestasi sama sekali
2. Memenuhi prestasi, tetapi tidak sebagaimana mestinya
3. Memenuhi prestasi, tetapi tidak tepat pada waktunya
4. Memenuhi prestasi, tetapi melakukan yang dilarang dalam perjanjian.

¹⁸ Nindyio Prabomo, *Hukum Komersil*, (Jakarta: Pusat Penerbitan UT, 2003), hlm. 21

¹⁹ Simanjuntak, *Hukum Perdata Indonesia*, (Jakarta:Kencana, 2015), hlm.292

Menurut Pasal 1234 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata yang dimaksud dengan prestasi adalah seseorang menyerahkan sesuatu, melakukan sesuatu, dan tidak melakukan sesuatu.²⁰ Dalam permasalahan skripsi ini yang termasuk wanprestasi adalah pihak maskapai tidak memenuhi prestasi terhadap penumpang yang *delay*, karena pihak maskapai tidak melakukan sesuai dengan yang diperjanjikan.

3.4. Pandangan Akad *Ijarah bi al-'Amal* terhadap Praktek Sewa Jasa

Sewa jasa yang dilakukan di Bandara Teuku Cut Ali termasuk dalam konsep akad *ijarah bi al-'amal*. *Ijarah bi al-'amal* dalam melakukan pekerjaannya harus sesuai dengan apa yang telah diperjanjikan oleh kedua pihak, yaitu pihak penumpang dan pihak penerbangan. Ulama fikih mendefinisikan *ijarah bi al-'amal* sebagai suatu akad dengan objeknya adalah melakukan suatu pekerjaan tertentu seperti membangun rumah, menjahit dan sebagainya. Satu pihak memberikan upah atas jasa tersebut dan satu pihak memberikan jasa kepada penyewa sesuai dengan apa yang telah disepakati atau diperjanjikan.²¹

Dalam akad *ijarah bi al-'amal* harus jelas para pihak menyepakati bentuk jasa yang akan dilakukan dan menjelaskan masa perjanjian kerja berlangsung, karena tanpa penjelasan waktu maka objek pekerjaan menjadi tidak jelas. Penerbangan yang dilakukan di Bandara Teuku Cut Ali dalam memberikan jasa kepada penumpang tidak sesuai dengan apa yang telah diperjanjikan. Penumpang

²⁰Abdul R. Saliman, dkk, *Hukum Bisnis untuk Perusahaan Teori dan Contoh Kasus*, (Jakarta: Kencana, 2006), hlm. 52

²¹Hendi Suhendi, *Fiqh Muamalah*, (Jakarta: Raja Grafindo, 2008), hlm.55

tidak menerima jasa sesuai dengan yang telah ditetapkan pada tiket, sehingga para penumpang mengalami *delay*.

Dalam hukum perjanjian syariah apabila dua orang atau dua pihak saling berjanji untuk melakukan atau memberikan sesuatu berarti masing-masing pihak telah mengikatkan diri kepada yang lain untuk melakukan atau memberikan sesuatu yang mereka perjanjikan. Dengan adanya perjanjian tersebut maka akan timbul hak dan kewajiban yang harus dipenuhi oleh masing-masing pihak. Pihak penumpang berhak untuk menerima jasa atas terangkutnya seperti yang diperjanjikan dan pihak penerbangan berhak untuk menerima sejumlah uang atas jasa yang diberikan.²²

Perjanjian yang dilakukan pihak penerbangan adalah dibuat oleh sebelah pihak, sehingga pihak lain hanya dapat memilih untuk setuju dengan perjanjian tersebut atau tidak, atau biasa disebut dengan klausul akad baku atau perjanjian baku. Klausula baku adalah suatu perjanjian yang dibuat oleh dua pihak dimana salah satu pihak menstandarkan klausul-klausulnya kepada pihak lain yang tidak mempunyai kebebasan untuk melakukan tawar menawar dan tidak mempunyai pilihan kecuali menerimanya.²³

Pihak penumpang tidak dapat melakukan penawaran terhadap perjanjian yang telah dibakukan, dan pihak penumpang tidak memiliki pilihan kecuali menerimanya. Klausul seperti ini dapat memberatkan pihak yang menerima yaitu pihak penumpang. Seharusnya apabila terjadi keterlambatan pihak maskapai harus melayani para penumpang selama terjadinya *delay* sesuai dengan yang diterapkan

²²Syamsul Anwar, *Hukum Perjanjian Syariah (Studi tentang Teori dan Akad dalam Fikih Muamalah)*, (Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007), hlm.43

²³*Ibid.*, 318

pada SOP tersebut. Dalam akad *ijarah bi al-'amal* apabila *delay* terjadi karena kesengajaan atau kelalaian pihak maskapai, maka menurut ulama fiqh, pihak maskapai wajib membayar ganti rugi terhadap penumpang yang *delay*.

Dilihat dari perspektif fiqh muamalah dalam kontrak perjanjian antara penumpang dengan pihak maskapai yang menggunakan akad *ijarah bi al-amal*, untuk menganalisis bagaimana pandangan fiqh muamalah terhadap praktek sewa jasa yang dilakukan di bandara tersebut, maka akan di analisis melalui rukun dari akad *ijarah bi al-'amal* itu sendiri, yaitu:

Pertama, 'Aqid (orang yang berakad), Para pihak yang melakukan perjanjian adalah pihak maskapai dan penumpang, pihak maskapai sebagai *mu'jir* (pemberi sewa) dan pihak penumpang disebut sebagai *musta'jir* (penerima sewa). Kedua pihak (*mu'jir dan musta'jir*) disyariatkan keduanya baligh, berakal, cakap dalam melakukan *tasharruf* (mengendalikan harta), dan saling meridhai. Dalam hukum positif terdapat dua subjek hukum yaitu manusia dan badan hukum. Dalam hal ini PT ASI Pudjiastuti termasuk subjek hukum yang berbentuk badan hukum. Badan hukum adalah suatu badan atau perkumpulan yang dapat memiliki hak-hak dan melakukan perbuatan seperti seorang manusia serta memiliki kekayaan sendiri, dapat digugat dan menggugat di depan hakim. Pihak *mu'jir* tidak melakukan kewajibannya sesuai dengan apa yang seharusnya ditetapkan, kewajiban yang seharusnya dilakukan oleh *mu'jir* yaitu memberikan kompensasi yang jelas terhadap *musta'jir*, dalam hal ini pihak *musta'jir* tidak menerima haknya sesuai dengan apa yang telah ditentukan.

Kedua, *Sighat al-'Aqd* atau Ijab Qabul adalah ungkapan para pihak yang melakukan akad *ijarah bi al-'amal*, pihak maskapai hanya melakukan akad melalui klausula baku sehingga dapat mencederai proses ijab qabul, tidak ada pilihan bagi penumpang untuk melakukan negosiasi atas peraturan yang telah dibuat tersebut. Dalam hal ini penumpang merasa tidak nyaman dengan perjanjian baku tersebut.

Ketiga, *Ma'qud 'alaih* yaitu barang yang dijadikan objek, berupa barang tetap dan barang bergerak yang merupakan milik sah pihak *mu'jir*. sewa menyewa pada penerbangan objek *ijarah* adalah jasa yang diberikan kepada penumpang.

Objek *Ma'jur* atau objek perjanjian yang dilakukan kedua pihak termasuk dalam klausula baku, beberapa klausula yang terdapat diperjanjian tersebut dapat memberatkan satu pihak saja yaitu pihak penumpang, pihak penerbangan hanya menyebutkan hak-hak dari satu pihak yaitu pihak yang mempersiapkan perjanjian baku tersebut tanpa mencantumkan apa yang menjadi kewajiban pihaknya. Dan begitupun sebaliknya hanya mencantumkan kewajiban-kewajiban pihak lain tanpa mencantumkan hak-hak penumpang.

Berdasarkan uraian mengenai perjanjian baku, apabila melihat kembali pada asas-asas dari perjanjian menurut hukum Islam, maka dapat diketahui bahwa tidak adanya kebebasan berakad atau istilah dengan *mabda' hurriyyah at-ta'aqud*. Pada asas kebebasan berakad, para pihak yang melakukan akad harus memiliki dasar suka sama suka atau kerelaan antara masing-masing pihak, tidak boleh

adanya tekanan, paksaan, dan penipuan. Pernyataan ini didasarkan pada Firman Allah dalam Al-Qur'an surat An-Nisa' ayat 2 sebagai berikut:²⁴

يَا أَيُّهَا الَّذِينَ آمَنُوا لَا تَأْكُلُوا أَمْوَالَكُمْ بَيْنَكُمْ بِالْبَاطِلِ إِلَّا أَنْ تَكُونَ تِجَارَةً عَنْ تَرَاضٍ مِنْكُمْ وَلَا تَقْتُلُوا
 أَنْفُسَكُمْ إِنَّ اللَّهَ كَانَ بِكُمْ رَحِيمًا (النساء : ٢٩)

Artinya: “*Hai orang-orang yang beriman, janganlah kamu saling memakan harta sesamamu dengan jalan yang bathil, kecuali dengan jalan perniagaan yang berlaku dengan suka sama suka diantara kamu. Dan janganlah kamu membunuh dirimu. Sesungguhnya Allah adalah Maha Penyayang kepadamu*”. (Q.S. An-Nisa':29).

Dari ayat tersebut jelas bahwa perjanjian harus didasarkan atas kerelaan diantara para pihak. Sementara dalam perjanjian baku cenderung adanya unsur keterpaksaan dari pihak maskapai terhadap penumpang dalam menerima setiap klausula yang telah ditetapkan terlebih dahulu. Dalam hal ini jelas bahwa klausula baku dapat mencederai satu pihak yaitu *musta'jir* atau pihak penumpang. Dalam melakukan perjanjian para pihak harus mengetahui terlebih dahulu isi perjanjian, apakah keduanya saling meridhai terhadap kesepakatan tersebut atau tidak. Apabila keduanya sepakat kemudian baru melakukan ijab qabul di antara keduanya (*mu'jir* dan *musta'jir*). Sehingga sesuai dengan konsep fiqh muamalah mengenai *objek ma'jur* dalam akad *ijarah bi al-amal*.

Keempat, manfaat dari suatu barang atau jasa. Pihak penumpang tidak mendapatkan manfaat sesuai dengan apa yang telah diperjanjikan. Sedangkan menurut jumbuh ulama apabila salah satu pihak tidak melakukan tugasnya sesuai dengan apa yang telah ditetapkan atau lalai dalam memberikan jasa, maka pihak maskapai harus memberikan kompensasi sesuai dengan SOP yang diterapkan.

²⁴Al-Quranul Karim, *Qur'an Tajwid*, hlm.83

Segala hal yang berhubungan dengan objek sewa menyewa harus jelas dan transparan layaknya suatu perjanjian, para pihak yang terlibat dalam perjanjian haruslah merundingkan segala sesuatu tentang objek sewa, sehingga dapat tercapai suatu kesepakatan. Kemudian dijelaskan tentang masa sewa, saat dibuat kesepakatan sampai berakhirnya perjanjian tersebut.²⁵ Mengenai objeknya, segala sesuatu yang diperjanjikan oleh para pihak harus jelas tentang apa yang menjadi isi perjanjian (akad), sehingga tidak mengakibatkan kesalahpahaman di kemudian harinya.²⁶ Dan masing-masing pihak harus ridha, ada pilihan akan isi perjanjian tersebut atau dengan kata lain harus dengan kehendak bebas dari masing-masing pihak. Dalam hal ini tidak boleh ada paksaan dari pihak yang satu kepada pihak lainnya.²⁷ Semua perjanjian yang telah dibuat oleh para pihak harus dijalankan sesuai dengan apa yang telah mereka perjanjikan. Hal ini sesuai dengan firman Allah dalam Al-Qur'an surat Al-Isra' ayat 34:

وَأَوْفُوا بِالْعَهْدِ إِنَّ الْعَهْدَ كَانَ مَسْئُولًا. (الإسراء: ٣٤)

Artinya: “Dan tepatilah janji sesungguhnya janji itu diminta pertanggung jawaban” (Q.S. Al-Isra’: 34).

Sistem penerapan SOP yang diterapkan di Bandara Teuku Cut Ali tidak sesuai dengan akad *ijarah bi al-‘amal*. Dalam konsep fiqh muamalah, segala pekerjaan baik dalam sewa menyewa atau upah mengupah harus sesuai dengan rukun dan syarat akad *ijarah bi al-‘amal*. Sedangkan pada praktiknya pihak

²⁵Sayyid Sabiq, *Fikih Sunnah, jilid 13*, (Bandung: Alma’arif,1987), hlm.12

²⁶Chairuman Pasaribu, Suhrawardi, *hukum Perjanjian Islam*, cet. I, (Jakarta: Sinar Grafika, 1994), hlm. 3

²⁷*Ibid.*, hlm. 4

maskapai tidak melakukan sesuai dengan rukun dan syarat tersebut. Dalam rukun *ijarah bi al-'amal* harus adanya kerelaan dalam melakukan perjanjian, tetapi pada kenyataannya ada keterpaksaan terhadap penumpang dalam melakukan akad.

Kemudian dari segi ijab qabul, pihak maskapai melakukan ijab qabul melalui klausula akad baku yang dapat mencedarai pihak penumpang, dan tidak adanya kebebasan bagi penumpang dalam melakukan akad. Dilihat dari segi objeknya, penumpang tidak menerima jasa sesuai dengan yang telah di perjanjikan. Dalam akad *ijarah bi al-'amal*, apabila salah satu pihak tidak melakukan pekerjaannya sesuai dengan yang telah diperjanjikan, maka pihak maskapai wajib membayar ganti rugi terhadap kerugian yang ditanggung penumpang.

Pihak maskapai tidak melakukan tanggung jawabnya sesuai dengan prosedur yang telah ditetapkan. Mereka tidak memberikan pelayanan khusus kepada penumpang yang *delay*, dan tidak disiplin dalam memberikan kompensasi. Dalam perjanjian telah dijelaskan jika pihak maskapai telah menerima upah maka harus segera memberikan jasa kepada penumpang, akan tetapi pada praktiknya pihak maskapai melanggar perjanjian tersebut, mereka tidak memberikan kompensasi kepada penumpang sebagaimana mestinya.

BAB EMPAT

PENUTUP

4.1. Kesimpulan

Berdasarkan hasil penelitian dan pembahasan yang dikemukakan dalam bab-bab sebelumnya, dapat diambil kesimpulan sebagai berikut:

1. PT ASI Pudjiastuti Aviation tidak seluruhnya menerapkan SOP terhadap penumpang yang *delay* disebabkan karena adanya kelalaian dari pihak maskapai Susi Air dalam memberikan kompensasi kepada penumpang yang mengalami *delay*. Pihak maskapai tidak melakukan tanggung jawabnya sesuai dengan prosedur yang telah dibebankan kepadanya. Kurangnya pengawasan dari Kementerian Perhubungan dalam melakukan pengawasan terhadap pihak maskapai, juga menjadi faktor tidak terlaksananya pembayaran kompensasi terhadap penumpang.
2. Akibat hukum terhadap ketidakpatuhan pihak maskapai terhadap penerapan SOP, maka pihak maskapai harus membayar ganti kerugian kepada penumpang dan maskapai bertanggung jawab atas kerugian yang diderita oleh penumpang akibat terjadinya *delay*, kecuali pihak maskapai dapat membuktikan bahwa *delay* disebabkan oleh faktor cuaca dan teknis operasional. Pihak maskapai juga dikenakan sanksi administratif dapat berupa peringatan, pembekuan, pencabutan, dan denda administratif yang ditetapkan oleh Direktur Jendral Perhubungan.
3. Dalam pandangan akad *ijarah bi al-'amal* terdapat rukun dan syarat akad *ijarah* yang tidak terpenuhi dalam perjanjian sewa jasa antara pihak maskapai

dan penumpang. Pihak penumpang tidak menerima jasa sesuai dengan yang diperjanjikan oleh maskapai, kemudian ijab qabul dilakukan melalui klausula baku yang dapat memberatkan penumpang karena tidak adanya kebebasan dalam melakukan akad, kemudian objek jasa yang diperjanjikan pihak maskapai tidak diberikan kepada penumpang yang *delay*, dan manfaat atas jasa tersebut tidak diterima oleh penumpang. Dalam akad *ijarah bi al-'amal* apabila *delay* terjadi karena kesengajaan atau kelalaian pihak maskapai, maka menurut ulama fiqh pihak maskapai wajib untuk memberikan ganti rugi terhadap penumpang yang *delay*.

4.2. Saran

1. Diharapkan kepada pihak maskapai supaya lebih memperhatikan penumpang yang *delay* dan disiplin dalam memberikan kompensasi sesuai dengan prosedur yang telah diterapkan dalam SOP.
2. Pihak maskapai harus meningkatkan pelayanan kepada penumpang yang *delay* sesuai dengan SOP yang telah diterapkan. Apabila pihak maskapai melakukan penundaan penerbangan maka hendaknya diberikan ganti kerugian kepada penumpang, supaya adanya keseimbangan antara pihak maskapai dan penumpang, yaitu sama-sama menerima hak masing-masing.

DAFTAR PUSTAKA

Al-Qur'anul Karim.

Abdul Rahman Ghazaly, *Fiqh Muamalat*. Jakarta: Kencana, 2012.

Gemala Dewi, dkk, *Hukum Perikatan Islam di Indonesia*. Jakarta: Kencana, 2006.

Ketentuan *Standar Operating Procedure Passenger Service Handling* PT ASI Piudjiastuti Aviation Bandara Teuku Cut Ali Aceh Selatan.

Nasrun Haroen, *Fiqh Muamalah*, Jakarta: Gaya Media Pratama, 2007.

Sayyid Sabiq, *Fiqh Sunnah*, Jilid 4, (terj. Mukhlisin Adz-Dzaki, Arif Hidayat, Ahmad Rifa'i dan Abu Fadhil). Surakarta: Insan Kamil, 2007.

Wahbah Zuhaili, *Fiqh Imam Syafi'i*, Cet.I, (terj. Muhammad Afifi, dkk), Jakarta Timur: Almahira, 2010.

Departemen Pendidikan dan Kebudayaan, *Kamus Besar Bahasa Indonesia*, Jakarta: Balai Pustaka, 1999.

M. Budihardjo, *Panduan Praktis Menyusun SOP (Standar Operating Procedure)*, Jakarta: Raih Asa Sukses, Penebar Swadaya Grup, 2016.

Arini Soemohadiwidjojo, *Mudah Menyusun SOP (Standar Operating Procedure)*, Jakarta: Penebar Swadaya Group, 2017.

Muhammad Nazir, *Metode Penelitian*, Jakarta: Ghalia Indonesia, 2005.

Sumardi Suryabrata, *Metodologi Penelitian*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 1997.

Ruslan dan Rosady, *Metode Penelitian: Public Relations & Komunikasi*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2008.

Arikunto, *Prosedur Penelitian*, Jakarta: Rineka Cipta, 1998.

Annisa Rachmi, Pembuatan *Standar Operating Procedure (SOP) Service Desk* berdasarkan kerangka kerja Itil V3 dengan menggunakan metode Analisis Gap Layanan (Studi kasus: XYZ, Tangerang, *Jurnal Teknisk Pomits (V : III)*, 2014.

Annie Sailendra, *Langkah-Langkah Praktis Membuat SOP*, Yogyakarta: Trans Idea Publishing, 2015.

Moekijat, *Administrasi Perkantoran*, Bandung: Mandar Maju, 2008.

Istyadi Insani, *Standar Operasional Prosedur (SOP) sebagai Pedoman Pelaksanaan Administrasi Perkantoran dalam Rangka Peningkatan Pelayanan dan Kinerja Organisasi Pemerintah*, Jakarta: Erlangga, 2011.

Laksmi, dkk, *Manajemen Perkantoran Modern*, Jakarta: Pernaka, 2008.

Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 77 Tahun 2011 tentang Tanggung Jawab Pengangkut Angkutan Udara.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 89 tahun 2015 Penanganan Keterlambatan Penerbangan (*Delay Management*) pada Badan Usaha Angkutan Udara Niaga Berjadwal di Indonesia.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 185 tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Penumpang Kelas Ekonomi Angkutan Udara Niaga Berjadwal dalam Negeri.

Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 78 Tahun 2017 tentang Pengenaan Sanksi Administratif Terhadap Pelanggaran Peraturan Perundang-undangan di Bidang Penerbangan

Indah Puji Hartatik, Buku *Pintar Membuat SOP*, Jakarta: Flash Books, 2014.

Sunarto Zulkifli, *Panduan Praktis Transaksi Perbankan Syariah*, Jakarta: Zikrul Hakim, 2003.

Adiwarman Karim, *Bank Islam Analisis Fiqih dan Keuangan*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2004.

Sayyid Sabiq, *Fiqh Sunnah Jilid 3*, (Terj. Asep Sobari, dkk), Jakarta: Al-I'tishom, 2008.

Afzalurrahman, *Doktrin Ekonomi Islam Jilid II*, Yogyakarta: Dana Bhakti Wakaf, 2005.

Dede Rosyada, *Pengantar dan Azas-Azas Hukum Perdata Islam*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2006.

Chairuman Pasaribu dan suhrawardi, *Hukum Perjanjian Islam*, Cet.VI, Jakarta: Sinar Grafika, 2006.

- Wahbah Az-Zuhaili, *Al-Fiqh al-Islami Wa Adillatuhu*, Cet.I, Jilid V, (terj. Abdul Hayyie al-Kattani, dkk), Jakarta: Gema Insani, 2011.
- Muhammad Nashiruddin Al- Albani, *Shahih Sunan Ibnu Majah* (terj. Ahmad Taufiq Abdurrahman), Jakarta: Pustaka Azzam, 2007
- M. Nashiruddin Al-Albani, *Ringkasan Shahih Bukhari Jilid II* (terj. Abdul Hayyie al Kattani, dkk), Jakarta: Gema Insani Press, 2007
- Sohari Sahrani, Ru'fah Abdullah. *Fikih Muamalah*, Bogor: Ghalia Indonesia, 2011.
- Syamsul Anwar, *Hukum Perjanjian Syariah studi tentang Teori Akad Dalam Fikih Muamalah*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2007.
- Gufuran A. Masadi, *Fiqh Muamalah Kontekstual*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2002.
- Gemala dewi, Dkk. *Hukum Perikatan Islam di Indonesia*, Jakarta: Kencana, 2005.
- Abdul Manan, *Hukum Ekonomi Syariah dalam Perspektif Kewenangan Peradilan Agama*, Jakarta: Kencana, 2012.
- Imam Mustofa, *Fiqh Mu'amalah Kontemporer*, Jakarta: Raja Grafindo Persada, 2016.
- Ahmad Wardi Muslich, *Fiqh Muamalat*, Jakarta: AMZAH, 2015.
- Azharudin Lathif, *Fiqh Muamalah*, cet.1, Jakarta: UIN Jakarta Press, 2005.
- Muhammad Syafi'i Antonio, *Bank Syariah dari Teori ke Praktek*, Jakarta: TAZKIA Institut, 1999. جامعة الزاكية
- Rozalinda, *Fikih Ekonomi Syariah: Prinsip dan implementasinya pada Sektor Keuangan Syariah*, Jakarta: Rajawali Pers, 2016.
- Nindyio Prabomo, *Hukum Komersil*, Jakarta: Pusat Penerbitan UT, 2003.
- Simanjuntak, *Hukum Perdata Indonesia*, Jakarta: Kencana, 2003.
- Hendi Suhendi, *Fiqh Muamalah*, Jakarta: Raja Grafindo, 2008.
- Abdul R. Saliman, dkk, *Hukum Bisnis untuk Perusahaan Teori dan Contoh Kasus*, Jakarta: Kencana, 2006.



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

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

**SURAT KEPUTUSAN DEKAN FAKULTAS SYARI'AH DAN HUKUM
UIN AR-RANIRY BANDA ACEH
Nomor: 2362 /Un.08/FSH/PP.00.9/04/2018**

T E N T A N G

PENETAPAN PEMBIMBING SKRIPSI MAHASISWA

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

M E M U T U S K A N

- Menetapkan** :
- Pertama** : Menunjuk Saudara (i) :
a. Prof. Dr. Syahrizal Abbas, MA
b. Dr. Armiadi, S.Ag., MA
Sebagai Pembimbing I
Sebagai Pembimbing II
- untuk membimbing KCU Skripsi Mahasiswa (i) :
- N a m a** : Dea Usratul Fatanah
N I M : 140102143
Prodi : HES
J u d u l : Sistem Penerapan Standar Operanting Procedure Passenger Service Handling PT Asi Pudjastuti Aviation Dalam Perspektif Fiqh Muamalah (studi Kasus di Bandara Teuku Cut Ali Aceh Selatan)
- Kedua** : Kepada pembimbing yang tercantum namanya di atas diberikan honorarium sesuai dengan peraturan perundang-undangan yang berlaku;
- Ketiga** : Pembiayaan akibat keputusan ini dibebankan pada DIPA UIN Ar-Raniry Tahun 2018;
- 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 : 05 Juni 2018





**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN UDARA
KANTOR UNIT PENYELENGGARA BANDAR UDARA TEUKU CUT ALI TAPAKTUAN**

Jl. Tapaktuan – Medan Km 21 Kabupaten Aceh Selatan Provinsi Aceh - 23771 | Telp : 0821-6667 6667 | Email : t.cut.ali@gmail.com
Fax : - | SSB : 6589, 8070, 5188 Khz

Nomor : UM.002/ 2 / 11 /TCA-2018 | Tapaktuan, 26 Juli 2018
Klasifikasi : Biasa
Lampiran : 1 (satu) berkas
Perihal : Data Bandar Udara Teuku Cut Ali

Kepada
Yth. Dekan Fakultas Syari'ah
dan Hukum UIN Ar-Raniry

di -

BANDA ACEH

- Menindaklanjuti Surat Dekan Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry Nomor : 2355/Un.08/FSH.I/06/2018 tanggal 06 Juni 2018 perihal pada pokok surat, dengan hormat bersama ini terlampir disampaikan Data Bandar Udara Teuku Cut Ali – Tapaktuan untuk dapat dipergunakan seperlunya dalam penyusunan skripsi yang berjudul “Sistem Penerapan Standar Operating Procedure Passenger Service Handling PT. Asi Pudjiastuti Aviation dalam Perspektif Fiqh Muamalah: Studi Kasus di Bandara Teuku Cut Ali Aceh Selatan” atas nama :

Nama : Dea Usratul Fatanah
NIM : 140102143
Prodi/Semester : Hukum Ekonomi Syariah /VIII (delapan)
Alamat : Gampong Keuramat

- Demikian disampaikan, atas perhatiannya diucapkan terima kasih.

KANTOR
Pelaksana Harian
KANTOR UNIT PENYELENGGARA
BANDAR UDARA TEUKU CUT ALI
TAPAKTUAN
RON SAMOSIR
Penata Muda Tk. I (III/b)
NIP. 19770226 199703 1 003

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Dea Ustratul Fatanah
2. Tempat/Tanggal Lahir : Teupin Gajah, 26 Agustus 1996
3. Jenis Kelamin : Perempuan
4. Pekerjaan/NIM : Mahasiswa/140102143
5. Agama : Islam
6. Status : Belum Menikah
7. Kebangsaan/Suku : Indonesia/ Aceh
8. Alamat : Gampong Keuramat, Kec. Kuta Alam, Kota Banda Aceh.
9. Orang Tua
 - a. Nama Ayah : Marzuki
 - b. Pekerjaan : Swasta
 - c. Nama ibu : Murcida, S.Pd
 - d. Pekerjaan : PNS
 - e. Alamat : Jln. Banda Aceh-Medan, Gampong Teupin Gajah, Kec. Pasie Raja, Kab. Aceh Selatan
10. Pendidikan
 - a. SD : SDN Teupin Gajah
 - b. SLTP : SMP 2 Pasie Raja
 - c. SLTA : SMAN 1 Pasie Raja
 - d. Perguruan Tinggi : S1 Hukum Ekonomi Syariah Fakultas Syari'ah dan Hukum UIN Ar-Raniry Banda Aceh

Banda Aceh, 28 Januari 2019
Penulis,

Dea Ustratul Fatanah