

**Pembayaran Ganti Rugi Atas Kontrak Transportasi Antar Kota Perhajian dan Kesesuaiannya dengan Fatwa DSN-MUI No. 43/DSN MUI/VIII/2004 Tentang Ganti Rugi (TA'WĪD) : Studi Kasus pada KUH di Jeddah, Arab Saudi**

**Rahmi Khotijah<sup>1</sup>, Syarif Hidayatullah<sup>2</sup>, Endy Astiwara<sup>3</sup>, Taufiq Ramadhan<sup>4</sup>**

Institut Ilmu Al-Qur'an (IIQ) Jakarta<sup>1,2,3</sup>, Universitas Darunnajah<sup>4</sup>

rahmeekhotijah@gmail.com<sup>1</sup>, syarif@iiq.ac.id<sup>2</sup>, astiwara03@yahoo.com<sup>3</sup>,

taufiqr@darunnajah.ac.id<sup>4</sup>

**ABSTRACT**

*The Intercity Pilgrimage Transportation Contract between KUH and the Rawahel company in 2019, there is a sanction article that states the amount of compensation in the form of a percentage (%) of the bus rental fee based on the number of pilgrims if certain violations occur. There is an inconsistency between the Contract and Fatwa DSN-MUI No.43/DSN-MUI/VIII/2004 concerning Compensation (Ta'wīd). This type of research is qualitative with a case study and empirical juridical in nature, which is research focused on analyzing the suitability of Fatwa on Compensation (Ta'wīd) with the payment of compensation for the Intercity Transportation Contract between KUH and Rawahel Company. The result of this study is that the determination of the amount of compensation in the Contract is not in accordance with the Fatwa so that the implementation of compensation payments by the Rawahel company against KUH has not fulfilled the principle of compensation as stipulated in the Fatwa, which is prohibited from calculating the loss that is expected to occur (potential loss).*

**Keywords:** Compensation (Ta'wīd), Transportation, Hajj, Fatwa DSN-MUI.

**ABSTRAK**

Kontrak Transportasi Antar Kota Perhajian antara KUH dan perusahaan Rawahel tahun 2019, terdapat pasal sanksi yang menyebutkan besaran ganti rugi dalam bentuk persentase (%) dari biaya sewa bus berdasarkan jumlah jemaah jika terjadi pelanggaran tertentu. Terdapat inkonsistensi antara Kontrak dengan Fatwa DSN-MUI No.43/DSN-MUI/VIII/2004 tentang Ganti Rugi (Ta'wīd). Jenis penelitian ini adalah kualitatif dengan studi kasus dan bersifat yuridis empiris, yaitu penelitian yang difokuskan untuk menganalisis kesesuaian Fatwa tentang Ganti Rugi (Ta'wīd) dengan pembayaran ganti rugi atas Kontrak Transportasi Antar Kota Perhajian antara KUH dan Perusahaan Rawahel. Hasil penelitian ini, bahwa penentuan nilai besaran ganti rugi dalam Kontrak tidak sesuai dengan Fatwa sehingga pelaksanaan pembayaran ganti rugi oleh perusahaan Rawahel terhadap KUH belum memenuhi prinsip ganti rugi sebagaimana yang diatur dalam Fatwa yaitu dilarang menghitung kerugian yang diperkirakan akan terjadi (*potential loss*).

**Kata kunci:** Ganti Rugi (Ta'wīd), Transportasi, Haji, Fatwa DSN-MUI.

**PENDAHULUAN**

Haji merupakan ibadah spiritual yang diperintahkan Allah SWT dalam rukun Islam yang kelima dan hukumnya wajib bagi umat Islam yang mampu

melaksanakannya (*istitha'ah*). Selain itu, haji termasuk ibadah yang unik dan istimewa sebagaimana yang dikatakan oleh Direktur Bina Haji, bahwa "*Haji itu unik dan spesial karena satu-satunya ibadah yang dilakukan hanya pada waktu dan tempat tertentu tidak seperti ibadah lainnya seperti shalat, puasa dan zakat*" (Khorizi, 2018).

Menurut data yang dilansir oleh ibTIMES.ID bahwa populasi muslim di dunia sejumlah 1,9 milyar pada tahun 2020 dan Indonesia menjadi negara dengan populasi muslim terbesar di dunia. Hampir 87,2% penduduk Indonesia menganut agama Islam atau sekitar 13% dari populasi muslim dunia (RedaksiIB, 2020). Berdasarkan data tersebut, Indonesia menjadi negara pengirim Jemaah Haji terbanyak di dunia (CNN Indonesia, 2020). Jumlah kuota Jemaah Haji Indonesia untuk tahun 2020M/1441H sebanyak 221.000 jemaah sebagaimana yang disebutkan dalam Keputusan Menteri Agama (KMA) Nomor 121 Tahun 2020 tentang Penetapan Kuota Haji Tahun 1441H/2020M. KMA Nomor 121 Tahun 2020 tersebut menetapkan bahwa kuota haji Indonesia berjumlah 221.000 jemaah yang terdiri dari 203.320 jemaah reguler dan 17.680 Jemaah Haji khusus (CNN Indonesia, 2020).

Bicara tentang haji transportasi merupakan salah satu faktor yang sangat penting dalam penyelenggaraan ibadah haji selain akomodasi dan konsumsi. Khusus untuk transportasi Jemaah Haji selama berada di Arab Saudi, pemerintah setempat menyediakan layanan transportasi darat yang mengantarkan para jemaah dari satu kota ke kota lainnya yaitu Jeddah-Madinah-Makkah atau disebut dengan transportasi antar kota perhajian (Nizar, 2018). Selain mengantarkan Jemaah Haji dari dan ke kota perhajian, Pemerintah Arab Saudi juga menyediakan layanan transportasi selama jemaah di dalam Kota Makkah seperti pergi pulang untuk melaksanakan sholat lima waktu dikenal dengan istilah transportasi Shalawat (Abdul Djamil, 2016).

Layanan Antarkota Perhajian, sejak tahun 2014 pemerintah Indonesia diizinkan oleh Pemerintah Arab Saudi untuk melakukan peningkatan layanan (*upgrade*) dari standar bis yang diberikan oleh *Naqabah Ammah li al-Sayyarat* (Asosiasi Penyelenggara Transportasi di Arab Saudi) pada rute-rute tertentu sedangkan untuk layanan transportasi Shalawat sudah dimulai sejak tahun 2008, sebagai akibat dari perluasan Masjidil Haram (Abdul Djamil, 2016). Adapun transportasi Arafah-Muzdalifah-Mina (*Armina*) sampai saat ini sepenuhnya masih menjadi tanggungjawab Pemerintah Arab Saudi yang dilaksanakan oleh *Naqabah Ammah li al-Sayyarat* (Abdul Djamil, 2016). kerja sama bilateral antar kedua negara atau *Government to Government* bertujuan untuk menyediakan layanan transportasi darat bagi Jemaah Haji Indonesia selama di Arab Saudi.

Pemerintah Indonesia dalam hal ini Kementerian Agama Republik Indonesia diberikan tanggung jawab untuk melakukan proses penyediaan transportasi baik Antar Kota Perhajian maupun Shalawat. Mekanisme penyediaan yang dilakukan di Arab Saudi oleh Tim Penyediaan Transportasi Darat Direktorat Jenderal Penyelenggaraan Haji dan Umrah (Ditjen PHU) melalui penunjukan langsung ini mengadopsi dari Peraturan Presiden Republik Indonesia (Perpres) Nomor 12 Tahun 2021 tentang Perubahan Atas Peraturan Presiden Nomor 16 Tahun 2018 Tentang Pengadaan Barang/Jasa Pemerintah dan Peraturan Menteri Agama (PMA) Nomor 9 Tahun 2016 Tentang Penyediaan Barang/Jasa Penyelenggaraan Ibadah Haji di Arab

Saudi. Tujuan dari dilakukannya proses penyediaan ini tidak lain untuk menyediakan bis *upgrade* Antar Kota Perhajian sesuai dengan spesifikasi yang ditetapkan oleh pemerintah Indonesia. Penetapan perusahaan penyedia transportasi dan penandatanganan kontrak dilakukan oleh Pejabat Pembuat Komitmen (PPK) pada Kantor Urusan Haji Republik Indonesia (KUH).

Salah satu perusahaan penyedia transportasi Antar Kota Perhajian yang ditunjuk adalah Rawahel Al-Mashaer Co. selanjutnya disebut Perusahaan Rawahel. Perusahaan Rawahel didirikan di Makkah pada bulan Agustus 2008 dengan tujuan mengantarkan orang-orang yang bepergian melintasi berbagai wilayah di kota Arab Saudi. Tujuan secara khusus perusahaan tersebut yaitu menyediakan layanan transportasi bagi para jemaah selama musim haji dan umrah di kota suci Makkah dan Madinah. Perusahaan Rawahel juga memiliki beberapa cabang utama baik di Makkah, Madinah dan Jeddah (Rawahel, 2020).

Perusahaan Rawahel telah lama bekerja sama dengan Pemerintah Indonesia sejak berdiri pada tahun 2008 dan berlanjut hingga kini. Perusahaan Rawahel selalu siap menyediakan layanan angkutan Antar Kota Perhajian dan angkutan Shalawat bagi Jemaah Haji Indonesia selama operasional haji selama kurun waktu yang ditentukan dalam kontrak. Perusahaan Rawahel merupakan salah satu perusahaan swasta terbesar dan kuat di Arab Saudi yang tergabung dalam naungan *Naqabah Ammah li al-Sayyarat* (Subhan Cholid, 2021).

Kontrak kerja Antar Kota Perhajian antara KUH dengan Perusahaan Rawahel merupakan Akad *Ijārah* (sewa menyewa) sama halnya dengan kontrak kerja layanan Shalawat yang membedakan hanya dari sistem pembayarannya saja. Kontrak Antar Kota Perhajian dibayarkan kepada perusahaan melalui sistem *e-Hajj* sedangkan untuk pembayaran Kontrak Shalawat sampai dengan saat ini belum dilakukan melalui mekanisme *e-Hajj* (Subhan Cholid, 2021). Kontrak kerja Antar Kota Perhajian dan Shalawat merupakan sewa layanan yang diberikan kepada Jemaah Haji Indonesia selama di Arab Saudi.

*Ijārah* dimaknai sebagai proses perjanjian para pihak, di mana salah satu pihak berkedudukan sebagai penyedia barang/jasa (*mu'jir*) dan pihak lain sebagai pengguna/penerima manfaat barang/jasa (*musta'jir*) (Wahbah al-Zuhaili, 2006). Dengan kata lain, *Ijārah* adalah akad pemindahan hak guna (manfaat) atas barang atau jasa melalui pembayaran sewa tanpa diikuti oleh transfer kepemilikan atas barang (Sayyid Sabiq, 1987). Perusahaan Rawahel dalam kontrak kerja tersebut bertindak sebagai penyedia (transportasi darat berupa bis) dan KUH sebagai pengguna yang merupakan wakil pemerintah Indonesia untuk kepentingan Jemaah Haji Indonesia.

Dari uraian singkat tersebut, peneliti ingin mengetahui penerapan Akad *Ijārah* dalam pelaksanaan kontrak transportasi darat dan kesesuaiannya dengan Fatwa DSN-MUI Nomor 112/DSN-MUI/IX/2017 Tentang Akad *Ijārah*.

Semenjak tahun 2014 sampai dengan tahun 2019, pelaksanaan kontrak Antar Kota Perhajian selama operasional haji tidak luput dari banyaknya pelanggaran atau disebut wanprestasi. Wanprestasi adalah di mana salah satu pihak telah melakukan perbuatan yang tidak sesuai dengan hak dan kewajiban yang telah mereka sepakati

atau dengan kata lain ketiadaan pelaksanaan janji (Wirjono Prodjodikoro, 1986). Konsep wanprestasi ini diatur demi melindungi para pihak dalam perjanjian, khususnya pada saat pelaksanaan (Kurniawan, 2014). Implikasi dari wanprestasi adalah pembayaran ganti rugi yang diterima oleh salah satu pihak karena adanya cedera janji oleh pihak lain.

Dalam pelaksanaan kontrak layanan transportasi darat Antar Kota Perhajian pada tahun 2019, Perusahaan Rawahel beberapa kali melakukan pelanggaran atas isi kontrak yang telah disepakati bersama. Pelanggaran yang dilakukan terjadi pada gelombang I rute Makkah menuju Jeddah dan gelombang II rute Makkah menuju Madinah. Adapun salah satu contoh jenis pelanggaran yang dilakukan adalah pengemudi bis Rawahel meminta uang tambahan atau *tip (baqsyisy)* kepada Jemaah Haji (Kemenag RI Bidang Urusan Haji RI, 2019).

Sebagaimana telah disinggung sebelumnya bahwa implikasi dari wanprestasi adalah pembayaran ganti rugi yang diterima oleh salah satu pihak karena adanya cedera janji oleh pihak lain. Kontrak yang baik tidak hanya mengatur tentang hak dan kewajiban para pihak melainkan harus mengatur juga tentang akibat hukum dari pelanggaran atas hak dan kewajiban para pihak tersebut. Wujud dari akibat hukum antara lain sanksi/hukuman, denda dan ganti rugi (*ta'wīd*).

Ketentuan ganti rugi (*ta'wīd*) diatur dalam Pasal 1243 Kitab Undang-Undang Hukum Perdata (KUH Perdata) yang berisi tentang ganti rugi yang harus dibayar akibat wanprestasi dan Fatwa DSN-MUI No.43/DSN-MUI/VIII/2004 tentang Ganti Rugi (*Ta'wīd*). Dalam kontrak kerja transportasi darat angkutan perhajian tahun 2019 antara KUH dengan Perusahaan Rawahel terdapat pasal tentang sanksi yang berisi kewajiban pihak penyedia untuk mengganti kerugian apabila terjadi pelanggaran.

Diktum Kedua tentang Ketentuan Khusus pada poin (3) Fatwa DSN-MUI No.43/DSN-MUI/VIII/2004 tentang Ganti Rugi (*Ta'wīd*) menyebutkan bahwa "*Besarnya ganti rugi ini tidak boleh dicantumkan dalam akad*" (Dewan Syariah Nasional, 2004). Dari isi kontrak transportasi di atas dengan isi pada Diktum Kedua Fatwa DSN-MUI tersebut jelas terlihat inkonsistensi antara isi kontrak dengan Fatwa DSN-MUI dimaksud. Hal ini menarik perhatian peneliti untuk dijadikan bahan penelitian.

Semua bentuk pembayaran layanan akomodasi, konsumsi dan transportasi bagi Jemaah Haji dilakukan melalui sistem *e-Hajj* atau sistem haji elektronik. *E-Hajj* mulai diberlakukan sejak tahun 2014, namun mendapat banyak protes dari negara pengirim Jemaah Haji karena tidak ada sosialisasi sebelumnya dan tidak ada prosedur penggunaan *e-Hajj*. Selanjutnya, aplikasi *e-Hajj* mulai wajib diberlakukan pada tahun 2015 oleh pemerintah Arab Saudi kepada seluruh Misi Haji. Setiap Jemaah Haji yang akan berangkat ke Arab Saudi wajib dikenakan biaya dasar layanan umum yang disebut *General Service Fee (GSF)* dan biaya *upgrade* oleh pemerintah setempat. Adapun komponen dari *GSF* antara lain biaya pelayanan *Muassasah Thawafah*, *Muassasah Adillah*, dan *Maktab Wukala Al-Muahad*, biaya perkemahan Armina serta biaya *Naqabah Ammah li al-Sayyarat*, yaitu layanan angkutan bis antar kota perhajian (Redaksi, 2017).

Dalam wawancara peneliti dengan mantan Bendahara KUH Jeddah tahun 2015-2018 mengatakan bahwa “Sebelum berlakunya sistem *e-Hajj*, pembayaran kontrak tiga layanan akomodasi, konsumsi dan transportasi darat bersifat manual dan tidak terintegrasi dalam sistem Kementerian Haji dan dilakukan secara bertahap sesuai isi kontrak. Pembayaran tersebut menggunakan cek berdasarkan nama yang tertera dalam kontrak. Terkait denda atau ganti rugi, dikurangi dari pembayaran tahap akhir setelah ada berita acara tentang pelanggaran atau wanprestasi, namun uang sepenuhnya masih ada di rekening KUH” (Handi Adji Sentana, 2020).

Menurut peneliti bahwa pembayaran layanan transportasi darat sebelum adanya *e-Hajj* jauh lebih sederhana, karena langsung antara KUH kepada perusahaan penyedia layanan transportasi darat tanpa melalui pihak ketiga. Namun setelah diberlakukannya sistem *e-Hajj*, semua pembayaran tiga layanan, yaitu akomodasi, konsumsi dan transportasi darat, dibayarkan melalui *e-Hajj* sebagaimana yang disampaikan oleh mantan Bendahara KUH di Jeddah tersebut.

Berdasarkan hasil wawancara tersebut, bagaimana jika terjadi pelanggaran oleh penyedia selama operasional haji berlangsung? Bagaimana alur proses pembayaran kontrak melalui sistem *e-Hajj*? Lalu bagaimana pembayaran ganti rugi jika terjadi wanprestasi? Kendala-kendala apa saja yang terjadi dalam proses pembayaran melalui *e-Hajj*? Berawal dari problematika tersebut dan rasa ingin tahu peneliti tentang alur proses pembayaran ganti rugi jika terjadi pelanggaran oleh perusahaan sedangkan secara ketentuan uang yang dibayarkan melalui rekening *e-Hajj* harus *full payment* atau 100% (seratus persen), maka peneliti ingin mengetahui lebih dalam dengan meneliti tentang pembayaran ganti rugi tersebut. Selain itu, sepengetahuan peneliti belum ada penelitian sebelumnya yang mengangkat tema yang sama tentang ganti rugi atas kontrak kerja transportasi Antar Kota Perhajian khususnya di Indonesia.

Beberapa permasalahan yang sudah dipaparkan tersebut di atas, peneliti tertarik untuk meneliti permasalahan-permasalahan dimaksud dan memilih untuk melakukan penelitian ini di Kantor Urusan Haji Republik Indonesia di Jeddah karena semua kontrak layanan akomodasi, catering dan transportasi darat, dokumen terkait pembayaran *General Service Fee* (GSF), *upgrade* dan ganti rugi serta alur pembayaran itu sendiri ada di KUH. Selain itu pihak-pihak yang terkait dalam kontrak dan pembayaran serta *input* data pada sistem *e-Hajj* juga berada di KUH.

## METODE PENELITIAN

Penelitian ini bersifat kualitatif berdasarkan studi kasus pada permasalahan ganti rugi atas Kontrak Transportasi Darat di Arab Saudi pada tahun 1440H/2019M antara KUH dan Perusahaan Rawahel. Pengambilan data dilakukan melalui proses wawancara di lapangan, data riil yang terdokumentasi di KUH Jeddah, Arab Saudi dan dari literatur terkait tentang ganti rugi.

Pendekatan penelitian ini menggunakan pendekatan yuridis empiris, yaitu menganalisis permasalahan dengan menggabungkan data sekunder dan data primer (Abdul Kadir Muhammad, 2004) atau dengan kata lain penelitian peneliti

memfokuskan pada analisa kesesuaian Fatwa DSN-MUI dan pelaksanaan kontrak kerja transportasi darat Antar Kota Perhajian antara KUH dan Perusahaan Rawahel serta proses pembayaran ganti rugi dari pelaksanaan kontrak kerja tersebut.

## HASIL DAN PEMBAHASAN

### A. Implementasi Kebijakan Fatwa DSN-MUI No.43/DSN-MUI/VIII/2004 Tentang Ganti Rugi (*Ta'wīd*) Atas Pelaksanaan Kontrak Transportasi Antar Kota Perhajian Tahun 2019

Penyediaan transportasi Antar Kota Perhajian (*upgrade*) menjadi salah satu fasilitas yang diperuntukkan bagi Jemaah Haji Indonesia selain transportasi Shalawat dan *masya'ir*. Penyediaan layanan transportasi tersebut merupakan kewajiban Pemerintah Indonesia sebagaimana yang diamanatkan oleh Undang-Undang tentang penyelenggaraan Haji dan Umrah. Layanan transportasi Antar Kota Perhajian adalah layanan yang mengantarkan Jemaah Haji ke kota-kota perhajian seperti Jeddah Makkah dan Madinah selama operasional haji. Untuk menyediakan layanan transportasi Antar Kota Perhajian pemerintah Indonesia sebelumnya melakukan proses penyediaan dengan mekanisme tahapan tertentu yang diakhiri dengan penandatanganan kontrak.

Di antara beberapa penyedia layanan transportasi Antar Kota Perhajian tahun 2019 adalah Perusahaan Rawahel yang sudah sejak tahun 2013 bekerja sama secara intensif dengan pemerintah Indonesia. Penandatanganan kontrak kerja sama layanan Antar Kota Perhajian diwakili oleh Kantor Urusan Haji Indonesia dengan Perusahaan Rawahel. Kontrak kerja sama tersebut biasa disebut dengan kontrak pendahuluan (*mabdai*).

Sebelum berlakunya sistem haji elektronik (*e-Hajj*), mekanisme pembayaran kontrak melalui cek dan dilakukan per termin karena untuk mengantisipasi terjadinya pelanggaran kontrak selama operasional haji. Apabila ditemukan pelanggaran dan dapat dibuktikan, maka sanksi berupa ganti rugi sebagaimana ditetapkan dalam kontrak dibayarkan pada termin terakhir. Maksudnya bahwa pembayaran ganti rugi dari Perusahaan Rawahel diambil dengan mengurangi sisa pembayaran kontrak di termin akhir sehingga jumlah kontrak yang dibayarkan di akhir oleh KUH telah dikurangi sesuai dengan jumlah kerugian yang ditimbulkan (Handi Adji Sentana, 2020).

Setelah Arab Saudi mewajibkan sistem haji elektronik (*e-Hajj*) pada tahun 2015 kepada seluruh Misi Haji yang ada di Arab Saudi maka pembayaran layanan bagi Jemaah Haji resmi diberlakukan secara *e-payment* melalui *e-Hajj*. (Elvan Dany Sutrisno, 2015). Yang dimaksud dengan sistem penyelenggaraan haji adalah semua proses dimulai dari *input* kontrak *mabdai*, pemaketan layanan sebagai syarat terbitnya visa haji, jaminan asuransi atau bank garansi sampai dengan mekanisme pembayaran kontrak layanan dilakukan melalui elektronik. Pemaketan layanan dilakukan oleh KUH dengan cara menginput data calon Jemaah, seperti nama dan nomor paspor, akomodasi di Makkah dan Madinah, nama perusahaan katering dan transportasi yang akan digunakan, dan perusahaan maskapai penerbangan yang akan membawa calon Jemaah Haji.

Tidak hanya membuat pemaketan layanan, KUH diharuskan menginput nomor kontrak akomodasi, konsumsi dan transportasi antar kota perhajian, nilai kontrak serta memilih jenis pembayaran kontrak tersebut secara langsung atau bertahap (Amin Handoyo, 2021).

Mekanisme pembayaran Kontrak Transportasi Antar Kota Perhajian dilakukan setelah semua proses penginputan selesai sebagaimana uraian tersebut di atas dan telah keluar nomor kontrak *e-Hajj*. Jadi untuk terbitnya nomor kontrak *e-Hajj* setelah seluruh data diinput demikian yang disampaikan oleh Amin Handoyo.

Hasil wawancara peneliti dengan Handi Adji Sentana, bahwa dengan diberlakukannya *e-Hajj* maka KUH jauh sebelum pelaksanaan ibadah haji sudah harus mentransfer seluruh nilai kontrak (*full payment*) kepada *e-Hajj*. Kebijakan tentang *full payment* tersebut tidak disebutkan dalam *Ta'limatul Hajj* melainkan dalam ketentuan atau pedoman *Sejel* (سجل). *Ta'limatul Hajj* hanya menyebutkan bahwa transaksi layanan yang diperuntukan bagi Jemaah Haji dibayarkan melalui sistem *e-Hajj* dan tidak detail mengatur mekanisme pembayaran. Prosedur atau pedoman pembayaran melalui sistem *e-Hajj* terdapat dalam *Sejel* yang dikeluarkan oleh Kementerian Haji dan Umrah Arab Saudi (وزارة الحج والعمرة). Dalam *Sejel* disebutkan pilihan pembayaran kontrak secara langsung atau bertahap. Selain itu disebutkan juga jangka waktu atau termin pembayaran beserta persentase pembayaran per termin (Kantor Urusan Haji RI, 2019a).

Berdasarkan wawancara peneliti dengan Amin Handoyo tentang proses mekanisme pembayaran kontrak oleh KUH diketahui bahwa pembayaran layanan transportasi Antar Kota Perhajian dilakukan melalui transfer bank ke rekening KUH yang terdaftar di *e-Hajj* secara *full payment* sesuai jumlah yang diinput oleh KUH dalam kontrak *e-Hajj*. Pembayaran kepada perusahaan Rawahel dilakukan melalui auto debit sesuai termin yang disepakati yaitu di awal setelah penandatanganan kontrak, setelah selesai masa puncak (wukuf) atau gelombang kedua dan di akhir setelah seluruh layanan selesai diberikan dengan menghitung jumlah riil Jemaah yang diangkut. KUH akan menerima bukti elektronik pembayaran *e-Hajj* kepada Perusahaan Rawahel (Kantor Urusan Haji RI, 2019a).

Dari mekanisme pembayaran kontrak yang peneliti sampaikan bahwa *e-Hajj* menghendaki semua Misi Haji Negara pengirim jemaahnya untuk mematuhi aturan yang ditetapkan sepihak oleh *e-Hajj*. Mengapa sepihak, karena saat pemberlakuan *e-Hajj* tidak ada sosialisasi terlebih dahulu bagaimana cara menggunakan aplikasi *e-Hajj* dan portal pembayaran *e-Hajj* melalui <https://ehaj.haj.gov.sa> hanya mengatur mekanisme pembayaran kontrak tanpa mempertimbangkan jika terjadi wanprestasi karena itu menurut peneliti ketentuan *e-Hajj* diatur sedemikian rupa untuk keuntungan Arab Saudi.

Wanprestasi atau cedera janji adalah melakukan sesuatu yang tidak boleh/tidak semestinya dilakukan (*al-ta'addi*), tidak melakukan apa yang seharusnya dilakukan (*al-taqshir*), atau menyalahi apa yang telah disepakati (*mukhalafat al-syuruth*) (DSN-MUI, 2019). Dengan adanya wanprestasi maka

pihak yang dirugikan berhak menuntut pemenuhan perjanjian, ganti rugi dan pembatalan kontrak kepada pihak yang melakukan wanprestasi.

Pada penyelenggaraan haji tahun 2019, terdapat beberapa pelanggaran isi kontrak yang telah disepakati di awal antara KUH dan Perusahaan Rawahel. Pelanggaran tersebut seperti: Pengemudi meminta *baqsyisy*, tidak tersedia dalam toilet, toilet di dalam bis tidak berfungsi, tidak tersedia pengeras suara dalam bis. (Kantor Urusan Haji RI, 2019):

Rekapitulasi pelanggaran kontrak yang dilakukan Perusahaan Rawahel menyebutkan sanksi berupa potongan (ganti rugi) sebesar sekian persen tergantung pelanggaran yang dilakukan. Besaran persentase tersebut mengacu pada Pasal 8 Kontrak Transportasi Antar Kota Perhajian Tahun 2019. Adapun bunyi Pasal 8 dalam Kontrak tersebut berdasarkan pelanggaran yang dilakukan Perusahaan Rawahel, yaitu:

Apabila menurut PIHAK KEDUA terjadi pelanggaran terhadap ketentuan yang tercantum dalam kontrak ini, maka PIHAK PERTAMA wajib mengganti kerugian, dalam Pasal 2 Ayat (1) disebutkan: a) Pemotongan 5% (lima persen) dari biaya sewa berdasarkan jumlah jemaah per bis, apabila toilet bis tidak berfungsi dengan baik, b) Pemotongan 5% (lima persen) dari biaya sewa berdasarkan jumlah jemaah per bis, apabila bis tidak dilengkapi dengan sabuk pengaman/pengeras suara/kulkas/kotak P3K (lengkap dengan obat-obatan), c) Apabila air di dalam toilet dan air minum tidak tersedia, PIHAK PERTAMA dikenakan sanksi % (lima persen) dari biaya sewa berdasarkan jumlah jemaah per bis, d) Apabila pengemudi meminta imbalan (*baqsyisy*), PIHAK PERTAMA dikenakan sanksi pemotongan 10% (sepuluh persen) dari biaya sewa berdasarkan jumlah jemaah per bis dan mengganti pengemudi tersebut.

Ketentuan mengenai ganti rugi sebagaimana disebutkan dalam Kontrak Kerja Transportasi Darat Antar Kota Perhajian Tahun 2019 tidak sesuai dengan ketentuan dalam Fatwa DSN MUI No.43/DSN-MUI/VIII/2004 tentang Ganti Rugi (*Ta'wīd*) sebagaimana dalam diktum ketentuan umum dan ketentuan khusus.

Disebutkan dalam Fatwa bahwa Ganti Rugi (*Ta'wīd*) hanya boleh dikenakan kepada pihak yang memang sengaja tidak melakukan sesuatu seperti kesepakatan dalam akad yang menimbulkan kerugian terhadap pihak lain. Dari ketentuan tersebut jika terjadi penyimpangan bukan karena kelalaian yang disengaja (*force majeure*) meskipun menimbulkan kerugian maka tidak dapat dikenakan ganti rugi. jadi ganti rugi dibenarkan Ketika benar-benar terjadi kerugian yang disebabkan karena faktor lalai atau sengaja tidak melakukan isi kontrak atau melakukan tetapi tidak tepat sesuai kontrak atau sama sekali tidak melakukan kewajibannya dalam kontrak.

Melihat jenis-jenis pelanggaran tersebut di atas, dapat peneliti kelompokkan menjadi sebagai berikut:

1. Menyalahi apa yang telah disepakati (*Mukhālafat al-syuruth*):
  - a) Toilet bis tidak berfungsi dengan baik.
2. Tidak melakukan apa yang seharusnya dilakukan atau melakukan sesuatu yang tidak seharusnya dilakukan (*al-ta'addi*):

- a) Tidak tersedianya air di dalam toilet.
- b) Tidak tersedianya air minum bagi Jemaah Haji Indonesia.
- c) Pengemudi bis meminta imbalan (*baqsyisy*)

Jenis pelanggaran (*wanprestasi*) yang dilakukan Perusahaan Rawahel sudah sesuai dengan yang dimaksud dalam KHES dan Fatwa DSN MUI. Faktor kelalaian yang disengaja merupakan perbuatan melanggar hukum yang mana Perusahaan Rawahel sadar dan mengetahui akibat yang akan terjadi dari tindakannya tersebut yang akan menimbulkan kerugian bagi pihak lain.

Pembayaran ganti rugi oleh perusahaan Rawahel yang melakukan *wanprestasi* telah sesuai dengan jumlah kerugian yang dialami oleh KUH berdasarkan kesepakatan dalam Kontrak. Tidak ada biaya tambahan seperti bunga dan denda bahkan biaya riil yang ditagihkan adalah murni kerugian yang ditimbulkan akibat *wanprestasi*. Ganti rugi yang dibayarkan oleh perusahaan Rawahel tersebut berdasarkan hasil rekapitulasi realisasi jumlah Jemaah yang diangkut setiap rute sebagaimana lampiran Surat KUH tentang Pemberitahuan (إشعار) Laporan Pelanggaran Kontrak Kepada Perusahaan Rawahel, telah sesuai dengan Fatwa DSN MUI bahwa “jumlah ganti rugi besarnya harus tetap sesuai dengan kerugian riil” (Dewan Syariah Nasional, 2004).

Berdasarkan analisa peneliti tentang ganti rugi, ada beberapa hal yang dapat disampaikan pada penerapan implementasi Fatwa DSN MUI No.43/DSN-MUI/VIII/2004 tentang Ganti Rugi (*Ta'wīd*) atas Kontrak Transportasi Antar Kota Perhajian antara KUH dengan perusahaan Rawahel sebagai berikut:

- 1) Ketentuan ganti rugi sebagaimana Fatwa tidak sepenuhnya dapat diterapkan dalam Kontrak Transportasi Antar Kota Perhajian, yaitu larangan untuk menyebut besarnya ganti rugi dalam bentuk apa pun dalam Kontrak.
- 2) Besarnya ganti rugi yang ditetapkan di awal Kontrak sebagaimana pada angka 1) tidak sesuai ketentuan Fatwa yang melarang memperkirakan kerugian yang akan terjadi, atau dengan kata lain seolah-olah sudah menghitung *potential loss* kerugian yang belum tentu terjadi di kemudian hari. Hal ini menimbulkan ketidakpastian (*gharar*) dan sifatnya adalah spekulasi atas hal-hal yang belum dapat dipastikan bisa terjadi atau tidak.
- 3) Merujuk pada angka 2) faqih Wahbah al-Zuhaili menyampaikan bahwa “hilangnya keselamatan dan timbulnya kerugian yang menanti dan belum pasti atau kerugian moral atau kerugian maknawi, maka secara fikih semua bentuk kerugian tersebut tidak dapat diganti rugi (Wahbah al-Zuhaili, 1998)”.
- 4) Penerapan ganti rugi (*ta'wīd*) dalam Kontrak sudah sesuai dengan Fatwa yang menyatakan bahwa ganti rugi hanya boleh dibebankan kepada pihak yang dengan sadar (sengaja) atau karena kelalaiannya melakukan sesuatu yang menyimpang dari ketentuan akad yang suda disepakati dan penyimpangan tersebut menimbulkan kerugian (Dewan Syariah Nasional, 2004). Hal senada dikuatkan dengan pendapat Wahbah al-Zuhaili yaitu “ganti rugi hanya dapat diberlakukan untuk menutup

*kerugian akibat pelanggaran (wanprestasi) yang sengaja dilakukan terhadap isi Kontrak (Wahbah al-Zuhaili, 1998)."*

- 5) Adapun ketentuan lain tentang ganti rugi dalam Fatwa dapat diimplementasikan dalam Kontrak seperti ganti rugi hanya dapat diaplikasikan pada transaksi yang sifatnya menimbulkan utang piutang (*dain*) salah satunya Akad *Ijarah*. Kontrak Transportasi Antar Kota Perhajian merupakan kontrak sewa kendaraan beserta layanannya sehingga ganti rugi dapat diberlakukan dalam pelaksanaan Kontrak tersebut dengan syarat adanya *darar* yang menyebabkan kerugian.
- 6) Pembayaran ganti rugi oleh perusahaan Rawahel kepada KUH sudah sejalan dengan isi Fatwa bahwa hanya kerugian riil yang disebabkan pelanggaran yang dibayarkan. Nilai kerugian tersebut terukur, dapat dihitung nominalnya sesuai sanksi yang disebutkan dalam Kontrak. Tidak ada biaya tambahan seperti biaya penagihan dan atau denda keterlambatan jika perusahaan Rawahel telat membayar kepada KUH.
- 7) Mekanisme pembayaran ganti rugi oleh perusahaan Rawahel kepada KUH dilakukan secara manual di luar sistem *e-Hajj* berdasarkan kesepakatan kedua pihak.

Undang-Undang No. 15 Tahun 2019 Ttg Perubahan atas Undang-Undang No. 12 Tahun 2011 Ttg Pembentukan Peraturan Perundang-Undangan, kedudukan Fatwa MUI atau DSN MUI tidak termasuk ke dalam hierarki peraturan perundang-undangan yang sifatnya atau kekuatan hukumnya. Meskipun Fatwa tidak mempunyai kekuatan hukum mengikat sebagaimana undang-undang, saat ini kedudukan Fatwa DSN MUI sudah diakui sebagai hukum positif yang berlaku di Indonesia yang dilegitimasi melalui Peraturan Bank Indonesia (PBI). Fatwa DSN MUI lebih banyak ditransformasi ke dalam aturan di Lembaga Keuangan Syariah dan kekuatan hukum atas sanksi hanya dapat diberikan kepada Lembaga Keuangan Syariah yang tidak mematuhi fatwa. Jadi kedudukan Fatwa pada dasarnya tidak mengikat bagi warga negara secara umum atau Lembaga Keuangan yang tidak menjadikan Fatwa sebagai rujukannya (Hasanah, 2017).

Kontrak Transportasi Antar Kota Perhajian di Arab Saudi Tahun 2019 dilakukan di luar wilayah yurisdiksi Indonesia oleh karena itu berlaku *Choice of Law* (pilihan hukum) atas klausul kontrak dan *Choice of Jurisdiction* (pilihan yurisdiksi) yang berlaku di negara tepat kontrak kerja sama dilaksanakan. Dengan kata lain Kontrak Bilateral antara KUH dan perusahaan Rawahel yang dilaksanakan di Arab Saudi berlaku hukum kontrak dan *'urf* di wilayah yurisdiksi negara setempat.

Merujuk dari penjelasan singkat tersebut di atas, peneliti berpendapat bahwa Kontrak Transportasi Antar Kota Perhajian di Arab Saudi Tahun 2019 tidak wajib tunduk dan patuh atas Fatwa DSN MUI tentang Ganti Rugi dengan pertimbangan, bahwa: a) Fatwa DSN MUI hanya mengikat terhadap Lembaga Keuangan Syariah dan lembaga lain yang menjadikan Fatwa sebagai dasar hukum penetapan akad beserta instrumennya, b) Fatwa DSN MUI berlaku di

wilayah yurisdiksi Indonesia tidak di negara Arab Saudi, c) Ketetapan hukum yang berlaku atas Kontrak Transportasi Antar Kota Perhajian berdasarkan ketetapan hukum yang berlaku di wilayah yurisdiksi negara setempat.

Meskipun demikian, penelitian ini bermaksud untuk mengetahui kesesuaian Fatwa DSN MUI No.43/DSN-MUI/VIII/2004 tentang Ganti Rugi (*Ta'wīd*) terhadap pelaksanaan pembayaran ganti rugi atas Kontrak Transportasi Antar Kota Perhajian di Arab Saudi Tahun 2019 antara KUH dan perusahaan Rawahel. Berdasarkan hasil penelitian, bahwa pelaksanaan ganti rugi pada Kontrak Transportasi Antar Kota Perhajian tersebut tidak seluruhnya mengadopsi Fatwa atau dengan kata lain tidak sepenuhnya sesuai dengan Fatwa DSN MUI tentang ganti rugi.

Demikian analisis peneliti tentang pembayaran ganti rugi atas Kontrak Transportasi Antar Kota Perhajian Tahun 2019 dan kesesuaiannya dengan Fatwa DSN MUI tentang Ganti Rugi (*Ta'wīd*).

## B. Akad *Ijārah* pada Kontrak Transportasi Antar Kota Perhajian Tahun 2019 Dan Kesesuaiannya Dengan Fatwa DSN-MUI No.112/DSN-MUI/IX/2017 Tentang Akad *Ijārah*

Proses pelaksanaan ibadah haji saat di tanah suci dari negara lain seperti Indonesia *given* menggunakan angkutan umum yang sudah disediakan oleh pemerintah Arab Saudi. Sarana angkutan umum untuk mengangkut Jemaah Haji Indonesia dalam jumlah besar yang mengantarkan Jemaah menuju pemondokan menuju Masjidil Haram dan kota-kota perhajian lainnya hanya dapat dilakukan oleh bis yang memiliki kapasitas angkut yang besar atau jumlah seat yang sesuai dengan jumlah rombongan per kloter.

Pada tahun 2019 awal mula kebijakan sistem zonasi yaitu menggabungkan beberapa kloter dalam satu wilayah. Konfigurasi rombongan tiap kloter berbeda-beda. Untuk kloter dengan jumlah Jemaah yang relatif besar terdiri dari 410 sd 455 jemaah yang dibagi ke dalam 10 rombongan (BPN, UPG, LOP, SUB, PLM, BTH, JKS, sebagian Provinsi Lampung). Kloter dengan jumlah Jemaah sebanyak 393 orang dibagi dalam 9 rombongan dan Kloter yang terdiri dari 360 jemaah dibagi ke dalam 8 rombongan. Berikut tabel konfigurasi jumlah kloter dan jumlah Jemaah (sebelum penambahan kuota haji sebesar 10.000 jemaah) yang akan diangkut oleh bis Antar Kota Perhajian:

Tabel 1. Konfigurasi Jumlah Kloter dan Jumlah Jemaah (Asep Subhana, 2019)

Embarkasi	Jml Jemaah/Kl <tr><th>Jml Bis /Kltr</th><th>Rata-rata Seat/Bis</th><th>Jml Kltr</th><th>Jml Seat</th><th>Total Jemaah</th></tr>	Jml Bis /Kltr	Rata-rata Seat/Bis	Jml Kltr	Jml Seat	Total Jemaah
Jml Bis /Kltr	Rata-rata Seat/Bis	Jml Kltr	Jml Seat	Total Jemaah		
BPN+UPG+LOP	455	10	45	66	2,970	30,030
SUB+PLM+BTH	450	10	45	133	5,985	59,850
JKS + JKG (Lampung)	410	10	41	112	4,592	45,920

JKG+MES+PDG+B TJ	393	9	43	92	3,956	36,156
SOC	360	8	45	97	4,365	34,920
BDJ	360	8	45	17	765	6,120
Jumlah				517	22,633	212,996

Untuk mengangkut Jemaah Haji dari seluruh negara, pemerintah Arab Saudi menyediakan transportasi darat berupa bis Antar Kota Perhajian yang dimiliki oleh perusahaan-perusahaan yang berada dalam naungan Naqabah. Bis-bis yang disediakan oleh Naqabah sifatnya mutlak atau *given* tergantung ketersediaan yang ada, maksudnya Misi Haji negara pengirim Jemaah Haji harus menerima bis-bis yang disediakan oleh Naqabah apa adanya kondisi dan spesifikasi bis. Dalam arti lain bahwa Misi Haji tidak bisa memilih bis-bis yang baik kualitasnya untuk mengangkut Jemaah dari negaranya.

Upaya Indonesia untuk tetap meningkatkan kualitas layanan Antar Kota Perhajian bagi Jemaah Haji disambut baik oleh pemerintah Arab Saudi dalam hal ini *Naqabah Ammah li al-Sayyarat*. Sejak mendapatkan izin dari Naqabah, pemerintah Indonesia mulai melakukan kontrak *upgrade* Antar Kota Perhajian dengan beberapa perusahaan transportasi darat di Arab Saudi yang terdaftar di *Naqabah* (Subhan Cholid, 2021). Kerja sama atau kontrak *upgrade* tersebut diawali dengan beberapa tahapan penyediaan yang dilakukan oleh Tim Penyediaan Transportasi Darat Jemaah Haji Indonesia di Arab Saudi mulai dari pengumuman sampai terpilihnya penyedia transportasi Antar Kota Perhajian yang kemudian ditetapkan oleh Pejabat Pembuat Komitmen.

Maksud dan tujuan diadakannya Kontrak Transportasi Darat Antar Kota Perhajian Tahun 2019 antara KUH dan perusahaan Rawahel diawali dengan adanya kebutuhan Indonesia yang diwakili oleh KUH untuk meningkatkan kualitas layanan Antar Kota Perhajian dalam rangka memberikan keselamatan dan kenyamanan bagi Jemaah Haji selama proses pengangkutan Jemaah Haji dari dan ke kota-kota perhajian dan Perusahaan Rawahel sebagai salah satu penyedia layanan transportasi bersedia menyediakan armada bisnya.

Dari maksud dan tujuan Kontrak tersebut sudah dapat dilihat semua unsur telah terpenuhi untuk dapat disebut sebagai akad atau kontrak, yaitu:

1. Para pihak yang berakad yaitu KUH dan perusahaan Rawahel;
2. Sighat dari kedua pihak yaitu kesepakatan berupa pernyataan bahwa KUH memerlukan peningkatan layanan pengangkutan Jemaah Haji Indonesia dan kesediaan perusahaan Rawahel untuk menyiapkan armada bis *upgrade* untuk mengantarkan Jemaah Haji Indonesia menuju kota-kota perhajian;
3. Benda yang menjadi obyek akad (*maḥall al manfa'ah*) yaitu armada bis yang telah di*upgrade* berdasarkan spesifikasi yang telah dipersyaratkan untuk mengangkut Jemaah Haji dari dan ke kota-kota perhajian selama berada di Arab Saudi; dan

4. Tujuan yang halal yaitu akhir yang dicapai dari pelaksanaan Kontrak adalah terangkutnya semua Jemaah Haji dengan selamat dan nyaman (Mahkamah Agung RI, 2016).

Pada ulasan sebelumnya tentang ganti rugi disebutkan dalam Fatwa bahwa ganti rugi hanya dapat diterapkan pada akad *dain* seperti Akad *Ijarah*. Peneliti juga menyebutkan bahwa Kontrak Transportasi Darat Antar Kota Perhajian Tahun 2019 antara KUH dan perusahaan Rawahel termasuk dalam Akad *Ijarah*.

Sesungguhnya antara Akad *Ijarah* dengan akad itu sendiri memiliki persamaan terutama dalam hal rukun dan syarat yang menyangkut tentang pihak-pihak yang melakukan akad, pernyataan kehendak para pihak (*sighat*) dan obyek atau manfaat atas barang yang dijadikan obyek sewa. Akad *Ijarah* atas barang merupakan akad perpindahan manfaat atas barang dari pemilik barang kepada pengguna barang untuk diambil manfaatnya dalam jangka waktu tertentu dan disertai imbalan tertentu (*ujrah*) yang disepakati para pihak dengan tidak menyalahi ketentuan syariat. Pada Akad *Ijarah* yang berpindah adalah barang dan manfaatnya yang melekat dengan barang tersebut namun perpindahan (penguasaan) tersebut sifatnya sementara bukan selamanya (berpindah kepemilikan), karena itu Akad *Ijarah* disebut juga sewa manfaat.

Para pihak dalam Kontrak Transportasi Darat Antarkota Perhajian Tahun 2019 adalah pemerintah Indonesia yang diwakili oleh KUH Jeddah dan perusahaan Rawahel selaku penyedia armada bis. Kontrak tersebut dilakukan di wilayah yurisdiksi negara setempat yaitu Arab Saudi. KUH dan perusahaan Rawahel adalah subyek hukum kontrak dan dalam hal ini KUH merupakan pelaksana teknis pengurusan ibadah haji di Arab Saudi yang bertanggung jawab kepada Kementerian Agama sedangkan perusahaan Rawahel adalah badan hukum yang terdaftar dengan akta pendirian yang dikeluarkan dan ditandatangani oleh Kementerian Perdagangan dan Perindustrian Arab Saudi.

Dari sudut pandang Akad *Ijarah*, KUH bertindak sebagai *Musta'jir* yaitu pihak yang menyewa angkutan Antar Kota Perhajian bagi Jemaah Haji atau sebagai Pihak Kedua dalam Kontrak. Perusahaan Rawahel merupakan *Mu'jir* yaitu pemilik angkutan Antar Kota Perhajian yang siap menyediakan armadanya untuk mengangkut Jemaah Haji Indonesia atau dalam Kontrak sebagai Pihak Pertama. Baik *Mu'jir* dan *Musta'jir* dapat berupa orang maupun yang dipersamakan dengan orang, baik berbadan hukum maupun tidak berbadan hukum (Dewan Syariah Nasional - Majelis Ulama Indonesia, 2017).

Jika dalam Akad *Ijarah* yang sederhana antara orang dengan orang atau orang dengan badan hukum, maka tidak setiap orang dapat dianggap sah secara hukum melaksanakan kontrak. Melekat padanya syarat-syarat seseorang dapat dikatakan mampu melakukan kontrak antara lain seperti berakal, baligh dan mampu menerima hak dan kewajiban yang disepakati dalam akad. Atau dengan kata lain bahwa syarat bagi para pihak yang berakad adalah harus dianggap layak atau cakap hukum untuk melakukan perbuatan hukum (Mahkamah Agung RI, 2016). Badan hukum (*rechtspersoon*) merupakan subyek hukum yang oleh hukum diakui sebagai badan hukum yang memiliki hak dan kewajiban seperti manusia

untuk melakukan Kontrak (Prananingrum, 2014). *Rechtspersoon* biasa disebut sebagai badan hukum yang merupakan *persona ficta* atau orang yang diciptakan oleh hukum sebagai persona (orang). Dengan demikian maka baik KUH selaku *Mustajir* dan perusahaan Rawahel selaku *Mu'jir* adalah subyek hukum yang oleh hukum dianggap cakap untuk melakukan perbuatan hukum untuk menandatangani Kontrak Transportasi Darat Antar Kota Perhajian Tahun 2019.

Pada pendahuluan kontrak, disebutkan maksud kedua pihak, di mana Pihak Kedua yaitu KUH selaku penyewa membutuhkan layanan transportasi berupa bis *upgrade* Antar Kota Perhajian dan perusahaan Rawahel selaku Pihak Pertama dan pemilik bis menyetujui kehendak Pihak Kedua untuk mengangkut Jemaah Haji Indonesia dengan armada miliknya. Pernyataan yang disampaikan oleh KUH dan perusahaan Rawahel adalah bentuk lain dari ijab kabul (*sighat*).

Agar kesepakatan KUH dan perusahaan Rawahel memiliki kekuatan hukum yang mengikat bagi keduanya, maka kesepakatan tersebut ditulis dan dituangkan dalam bentuk kontrak (akad *Ijārah*). Kontrak menimbulkan hak dan kewajiban para pihak yang disebut prestasi. Prestasi tersebut berisi syarat-syarat yang harus dipenuhi dan ditaati masing-masing pihak, jika terdapat satu atau sebagian atau bahkan seluruhnya dari prestasi tersebut tidak dilakukan oleh salah satu pihak maka terjadi wanprestasi.

Bicara tentang sewa (*Ijārah*), maka ada batas waktu tertentu angkutan Antar Kota Perhajian tersebut digunakan. Jika tidak terbatas waktu maka tidak disebut sewa melainkan jual beli yaitu berpindahnya kepemilikan atas obyek akad kepada pihak lain. Tidak diatur dalam sewa ketentuan tentang batas maksimal waktu sewa karena itu sewa menyewa bisa berlangsung singkat dan bertahun-tahun (*multi years*) semua tergantung kesepakatan yang berakad. Pada Kontrak Transportasi Antar Kota Perhajian Tahun 2019 dan tahun-tahun sebelumnya bahkan tahun-tahun mendatang, jangka waktu sewa hanya selama operasional haji berlangsung.

Kontrak yang dibuat harus jelas dan tidak boleh ditafsirkan lain yang akan menimbulkan perselisihan. Karena itu terkait masa sewa harus jelas disebutkan mulai berlaku dan berakhirnya masa sewa. Sebagai contoh bahwa sewa angkutan antar kota perhajian berlaku dan berakhir selama operasional haji. Hal ini tidak jelas kapan dimulainya apakah setelah tiba di bandara atau ketika Jemaah bertolak ke Makkah atau Madinah kemudian kapan berakhirnya masa sewa apakah ketika sampai di bandara atau ketika sudah di tanah air. Jika demikian maka pasti akan terjadi multi tafsir yang cenderung menimbulkan perselisihan.

Menyebutkan waktu sewa sangat penting semata-mata untuk menghilangkan *gharar*. Oleh karena itu mencantumkan tanggal awal dan tanggal akhir masa sewa menjadi mutlak untuk menghindari pelanggaran atau wanprestasi.

Rukun *Ijārah* lainnya adalah *maḥall al-manfa'ah* atau *ma'jur* (obyek akad). Obyek *Ijārah* dalam Kontrak Transportasi Antar Kota Perhajian Tahun 2019 adalah bis *upgrade* Antar Kota Perhajian yang tujuannya mengantarkan Jemaah Haji dari dan ke kota-kota perhajian. Bis *upgrade* Antar Kota Perhajian tersebut

merupakan bis milik perusahaan Rawahel bukan milik perusahaan lain dan tidak dalam sengketa. Tidak boleh menyerahkan barang sewa yang bukan milik *Mu'jir* kepada *Musta'jir* atau menyewakan barang sewaan yang masih dalam perebutan kekuasaan kepemilikan dengan pihak lain.

Ketentuan tentang manfaat obyek *Ijarah* yaitu harus berupa manfaat yang dibenarkan oleh syariat (Dewan Syariah Nasional - Majelis Ulama Indonesia, 2017) dan harus ditegaskan dalam akad, jika tidak disebutkan maka obyek *Ijarah* kegunaan berdasarkan aturan umum dan *'urf* yang berlaku (Mahkamah Agung RI, 2016). Pada Kontrak Transportasi Antar Kota Perhajian Tahun 2019 tujuan pemanfaatan bis *upgrade* jelas yaitu terangkutnya semua Jemaah Haji Indonesia dan pastinya tidak bertentangan dengan syariat. Selain itu, bis *upgrade* bukan barang habis pakai sehingga manfaatnya dapat dirasakan selama masa sewa. Haram menyewakan barang untuk tujuan yang melanggar agama dan tidak diperbolehkan memberikan pinjaman atas barang yang tidak kekal atau barang yang rusak.

Mekanisme penyerahan bis dilakukan oleh pengemudi ke pemondokan di mana Jemaah Haji tinggal sesuai dengan jadwal harian yang diserahkan sebelumnya oleh KUH kepada perusahaan Rawahel. Jumlah bis yang tiba di pemondokan sesuai dengan konfigurasi jumlah Jemaah dan jumlah bis yang dibutuhkan. Jadwal harian tersebut berisi hari, tanggal, jam keberangkatan kloter, jumlah Jemaah, nama perusahaan yang akan mengangkut Jemaah, tujuan yang akan dituju.

Dari uraian dan jadwal tersebut di atas, harus jelas kapan waktu serah terima obyek sewa dari pemilik kepada penyewa dan ketika ada perubahan harus dikomunikasikan agar tidak terjadi kesalahpahaman antara kedua pihak. Bagaimana mekanisme serah terima obyek sewa diserahkan sepenuhnya kepada para pihak namun intinya adalah obyek sewa harus dalam penguasaan pemilik dan bisa diserahterimakan kepada penyewa untuk diambil manfaatnya selain itu tujuan dari manfaat obyek sewa tidak bertentangan dengan syariat dan peraturan yang berlaku.

*Ujrah* (imbalan) menjadi mutlak dalam Akad *Ijarah*. Ketentuan *ujrah* harus jelas dengan menyebutkan secara pasti besaran *ujrah* tersebut dalam akad. Besaran *ujrah* dapat berupa nominal atau presentasi berdasarkan hitungan waktu, tempat atau jarak tergantung apa yang menjadi kesepakatan kedua pihak (Dewan Syariah Nasional - Majelis Ulama Indonesia, 2000). *Ujrah* pada Kontrak Transportasi Antar Kota Perhajian berupa uang pembayaran atas keseluruhan layanan yang diberikan selama masa operasional haji sesuai dengan kesepakatan. Nilai *ujrah* yang dibayarkan kepada perusahaan Rawahel dihitung sesuai dengan jumlah Jemaah yang ikut naik bis Antar Kota Perhajian tersebut, seperti yang dipersyaratkan sebelumnya dalam Kontrak dan menjadi kesepakatan bersama. Sedangkan Jemaah yang ikut ambulans atau tidak ikut naik bis tidak masuk dalam perhitungan.

Sedikit berbeda dengan sewa pada umumnya yang pembayaran *ujrah*-nya berdasarkan sewa bis/hari tanpa menghitung berapa jumlah penumpang yang

naik (*carter*). Berdasarkan wawancara dengan Amin Handoyo, sah-sah saja pembayaran *ujrah* dipersyaratkan selama kedua pihak sepakat. Pembayaran *ujrahnya* menjadi wajib namun persyaratan penghitungan *ujrah* yang akan dibayarkan diserahkan kepada negosiasi para pihak karena hal tersebut sifatnya teknis (Amin Handoyo, 2021). Peneliti juga sependapat dengan apa yang disampaikan Amin Handoyo, selain cara perhitungan *ujrah* berdasarkan mufakat antara KUH dan perusahaan Rawahel, yang harus diperhatikan bahwa pembayaran *ujrah* harus bisa dihitung berdasarkan kewajiban dan tidak menimbulkan kerugian kepada salah satu pihak.

Menurut peneliti, pembayaran *seat* tidak dapat disamakan dengan jual beli *seat*, sebagaimana pengertian jual beli yaitu berpindahnya kepemilikan barang sedangkan *seat* adalah bagian yang tidak terpisahkan dalam konstruksi bis. Kembali kepada ijab qabul pada pendahuluan Kontrak bahwa perusahaan Rawahel bersedia menyediakan armada bis bukan menjual armada kepada KUH. Setelah berakhirnya masa layanan angkutan Antar Kota Perhajian, tidak ada peralihan kepemilikan bis layaknya jual beli melainkan perusahaan Rawahel akan menarik armadanya untuk kembali ke *pool* perusahaan.

Pembayaran nilai Kontrak (*ujrah*) dihitung berdasarkan kesepakatan para pihak saat negosiasi awal yang dituangkan dalam Kontrak. *Ujrah* tersebut dibayarkan secara bertahap sesuai dengan tahapan pekerjaan yang telah diselesaikan sebagaimana tertuang dalam kontrak.

Mekanisme pembayaran *ujrah* kepada perusahaan Rawahel dilakukan melalui sistem *e-Hajj* yang menjadi *mandatory* bagi kedua pihak. Mekanisme pembayaran tersebut diatur dalam *Sejel*. *Sejel* berisi prosedur tertulis bagaimana cara atau langkah-langkah menginput pembayaran (*ujrah*). Berbeda dengan layanan akomodasi dan katering yang disebutkan detail dalam *Sejel* tentang cara pembayarannya, apakah *full payment* atau bertahap sekian prosentase. Peraturan dalam *Sejel* yang mengatur tentang pembayaran transportasi tidak disebutkan berapa persentase yang akan dibayarkan kepada perusahaan. Cara pembayaran bertahap hanya disebutkan dalam Kontrak Transportasi Antar Kota Perhajian bukan pada *Sejel*.

Cara pembayaran *ujrah* menurut hasil wawancara peneliti, KUH selaku penyewa mentransfer nilai kontrak sesuai besaran yang diinput dalam aplikasi *e-Hajj* yaitu sekitar 70% sebagaimana kesepakatan antara KUH dan perusahaan Rawahel. Sisa nilai Kontrak sebesar 30% akan dibayarkan melalui cek setelah semua tahapan pekerjaan selesai. Pembayaran tersebut belum memperhitungkan kerugian-kerugian yang timbul (Syaiful Rachman, 2021).

Peneliti mengilustrasikan bahwa dari uang yang masuk ke rekening virtual KUH di *e-Hajj*, selanjutnya *e-Hajj* akan membayarkan *ujrah* tersebut kepada perusahaan Rawahel secara bertahap sesuai Kontrak yaitu sebesar 30%, 40% dan 30% sesuai dengan tahapan pekerjaan dari jumlah yang hanya dibayarkan 70% oleh KUH. Contoh, uang yang ditransfer KUH ke rekening *e-Hajj* sebesar Rp1.000.000,- dari jumlah tersebut, *e-Hajj* akan membayar kepada perusahaan secara bertahap sebesar 30%, 40% dan 30%. Seperti yang peneliti sampaikan

sebelumnya bahwa *e-Hajj* tidak mengetahui nilai *ujrah* sebenarnya antara KUH dengan perusahaan Rawahel. *E-Hajj* hanya membayar sesuai tahapan senilai *ujrah* yang diinput oleh KUH.

Menurut Syaiful Rachman, dalam hal terjadi pelanggaran saat pelaksanaan kontrak dan menimbulkan kerugian, maka pembayaran ganti rugi oleh perusahaan Rawahel setelah diserahkan secara keseluruhan *ujrah* yang menjadi haknya perusahaan Rawahel. KUH tidak langsung memotong *ujrah* tersebut dari nilai kerugian yang terjadi. Setelah Perusahaan Rawahel menerima sisa *ujrah* dimaksud kemudian perusahaan Rawahel membayar kerugian riil kepada KUH berdasarkan Berita Acara Serah Terima Hasil Pekerjaan Peningkatan Kualitas Pelayanan Transportasi Darat Antar Kota Perhajian Jemaah Haji Indonesia Di Arab Saudi Tahun 1440H/2019M yang dilengkapi bukti-bukti pelanggaran yang sebelumnya telah diketahui dan ditandatangani bersama saat operasional haji (Syaiful Rachman, 2021).

Mekanisme pembayaran ganti rugi tersebut dilakukan di luar sistem *e-Hajj* berdasarkan kesepakatan kedua pihak karena tidak diatur mekanisme pembayaran ganti rugi dalam menu aplikasi *e-Hajj* sehingga pembayaran ganti rugi dari perusahaan Rawahel kepada KUH dilakukan dengan transfer bank sedangkan perusahaan lainnya ada yang membayar dengan *cash* dan ada yang membayar dengan cek (Amin Handoyo, 2021).

Dari pembahasan tentang penerapan implementasi Akad *Ijārah* pada Kontrak Transportasi Antar Kota Perhajian antara KUH dengan perusahaan Rawahel Tahun 2019 dan kesesuaiannya dengan Fatwa DSN-MUI No.112/DSN-MUI/IX/2017 tentang Akad *Ijārah*, berikut yang dapat peneliti sampaikan antara lain:

1. Para pihak yang melakukan kontrak yaitu KUH adalah wakil dari pemerintah dan perusahaan Rawahel selaku perusahaan swasta merupakan subyek hukum yang dapat dipersamakan dengan orang dan diakui oleh hukum sebagai pendukung hak dan kewajiban sehingga keduanya dapat melakukan hubungan hukum seperti menandatangani Kontrak. Hubungan hukum antara KUH dan perusahaan Rawahel dalam Kontrak adalah sebagai penyewa (*musta'jir*) dan pemberi sewa (*mu'jir*). Adanya para pihak yang dipandang sah oleh hukum untuk melakukan Kontrak sudah sesuai dengan rukun Akad *Ijārah* sebagaimana yang disebutkan dalam Fatwa.
2. Ijab qobul (*sighat*) antara KUH dan perusahaan Rawahel yang berisi kesepakatan atau persetujuan kehendak masing-masing pihak yang menjelaskan maksud dan tujuan, cara pembayaran *ujrah*, masa layanan, sanksi, ganti rugi, penyelesaian perselisihan dan syarat-syarat lain yang diperlukan dalam Kontrak Transportasi Antar Kota Perhajian Tahun 2019 sudah sesuai dengan Fatwa. Bahwa *sighat* yang dinyatakan dalam legal formal Kontrak harus jelas, tegas dan tidak dapat ditafsirkan lain agar tidak menimbulkan prestasi yang tidak sesuai dengan kesepakatan. Kontrak

yang dibuat tersebut mengikat secara hukum kedua pihak untuk patuh dan taat terhadap kesepakatan yang telah dibuat.

3. Bis *upgrade* Antarkota Perhajian adalah benar milik sah dari perusahaan Rawahel yang terdaftar dalam *Naqabah Ammah li al-Sayyarat*. Bis *upgrade* tersebut digunakan sesuai dengan maksud dan tujuan yang telah disepakati dalam Kontrak yaitu untuk mengantarkan Jemaah Haji ke pemonudukan di Madinah-Makkah dan bandara Jeddah dan Madinah berdasarkan jadwal dan rute yang telah ditentukan. KUH tidak diizinkan untuk menggunakan *ma'jur* (bis *upgrade*) secara bebas, sehingga setelah Jemaah tiba di tujuan, pengemudi kembali membawa bis *upgrade* tersebut ke perusahaan. Ketentuan tentang *ma'jur* sejalan dengan isi Fatwa bahwa barang sewa harus dapat digunakan dan diambil manfaatnya dan tujuan pemakaiannya dibenarkan oleh syari. Selain itu barang sewa harus bisa diserahkan kepada penyewa kapan pun sesuai kesepakatan para pihak.
4. Layanan angkutan Antarkota Perhajian selama operasional haji dibatasi oleh waktu tertentu yaitu hanya digunakan pada saat layanan gelombang I dan gelombang II sesuai jadwal harian yang telah diserahkan dan disepakati bersama. Setelah layanan angkutan Antar Kota Perhajian berakhir maka perusahaan Rawahel menarik kembali semua armada bis miliknya. Pengaturan tentang masa waktu tersebut sudah sesuai dengan syarat dari obyek sewa sebagaimana dalam Fatwa. Jangka waktu sewa sangat penting karena jika tidak dijelaskan jangka waktunya pasti akan menimbulkan masalah di kemudian hari.
5. Pembayaran nilai Kontrak Transportasi Antar Kota Perhajian dalam hal ini disebut *ujrah* telah dihitung berdasarkan kewajiban atas manfaat yang digunakan dan telah disepakati sebelumnya. Mekanisme pembayaran *ujrah* dilakukan secara bertahap melalui aplikasi sistem *e-Hajj* yang sifatnya *mandatory*.
6. Sisa pembayaran *ujrah* yang dilakukan secara manual begitu pun pembayaran ganti rugi yang timbul juga dilakukan secara manual, hal tersebut sudah berdasarkan kesepakatan bersama. Baik pembayaran dan perhitungan *ujrah* pada pelaksanaan Kontrak tersebut sesuai dengan kandungan Fatwa tentang Akad *Ijārah* bahwa *ujrah* bisa berupa uang yang dapat dihitung kuantitasnya (jumlahnya) dan boleh dibayar secara tunai atau bertahap atau dengan cara lain sesuai dengan kesepakatan para pihak yang berakad.

Meskipun dalam Kontrak tidak disebutkan *letterlex* istilah *Ijārah* namun semua rukun dan syarat *Ijārah* telah terpenuhi dalam Kontrak tersebut. Demikian analisis peneliti tentang Akad *Ijārah* pada Kontrak Transportasi Antar Kota Perhajian dan kesesuaiannya dengan Fatwa DSN MUI tentang Akad *Ijārah*.

## KESIMPULAN

Berdasarkan analisa tentang kesesuaian atas penerapan Fatwa DSN-MUI No. 43/DSN-MUI/VIII/2004 tentang Ganti Rugi (*Ta'wīḍ*) dan Fatwa DSN-MUI No.112/DSN-MUI/IX/2017 tentang Akad *Ijārah* pada Kontrak Transportasi Antar Kota Perhajian Tahun 2019 antara KUH dan perusahaan Rawahel, dapat disimpulkan:

1. Pembayaran ganti rugi (*ta'wīḍ*) pada Kontrak Transportasi Antar Kota Perhajian Tahun 2019 tidak sesuai dengan Fatwa tentang Ganti Rugi (*Ta'wīḍ*). Hal ini disebabkan karena perhitungan atau besaran nilai ganti rugi atas wanprestasi telah ditentukan di awal Kontrak sedangkan dalam Fatwa melarang menyebutkan besaran ganti rugi dalam bentuk apa pun dalam akad.
2. Peneliti berpendapat bahwa penerapan Akad *Ijārah* pada Kontrak Transportasi Antar Kota Perhajian antara KUH dan perusahaan Rawahel Tahun 2019 sudah sesuai dengan Fatwa DSN-MUI tentang Akad *Ijārah*. Baik rukun dan syarat Akad *Ijārah* telah terpenuhi dalam Kontrak tersebut seperti keberadaan para pihak selaku subyek hukum, adanya penawaran oleh KUH sebagai ijab dan kesediaan perusahaan Rawahel sebagai qobul, tersedianya obyek sewa berupa bis *upgrade* Antar Kota Perhajian yang tujuan pemanfaatannya untuk mengantarkan para tamu Allah SWT serta terpenuhinya pembayaran *ujrah* yang dilakukan secara bertahap dan perhitungannya sesuai dengan kewajiban nilai manfaat yang diberikan sebagaimana yang telah disepakati bersama oleh para pihak.

## DAFTAR PUSTAKA

- Abdul Djamil, dkk. (2016). *Transportasi Dârat Jemaah Haji Indonesia di Arab Saudi Dâri Masa Ke Masa*. Direktorat Jenderal Penyelenggaraan Haji dan Umrah Kementerian Agama.
- Abdul Kadir Muhammad. (2004). *Hukum dan Penelitian Hukum*. Citra Aditya.
- Amin Handoyo. (2021). *Interview Pejabat Pembuat Komitmen Staf Teknis Urusan Haji RI*. Kemenag RI.
- Asep Subhana. (2019). *Perhitungan Harga Seat/Bis*.
- CNN Indonesia. (2020). *5 Negara dengan Kuota Haji Terbanyak di Seluruh Dunia*. CNN Indonesia.  
<https://www.cnnindonesia.com/internasional/20200401173153-120-489281/5-negara-dengan-kuota-haji-terbanyak-di-seluruh-dunia>
- Dewan Syariah Nasional. (2004). Fatwa Ganti Rugi (*Ta'widh*). *Fatwa Dewan Syari'Ah Nasional No. 43/DSN-MUI/Viii/2004*, 43, 6.
- Dewan Syariah Nasional - Majelis Ulama Indonesia. (2000). Fatwa Dewan Syariah Nasional - Majelis Ulama Indonesia Tentang Pembiayaan Ijarah No: 09/DSN-MUI/IV/2000. *Dewan Syariah Nasional MUI*, 1–4.
- Dewan Syariah Nasional - Majelis Ulama Indonesia. (2017). Fatwa Dewan Syariah Nasional - Majelis Ulama Indonesia Tentang Akad Ijarah No: 112/DSN-

MUI/IX/2017. *Dewan Syariah Nasional MUI, 09, 1–7.*

DSN-MUI. (2019). *Fatwa Dewan Syari'ah Nasional-Majelis Ulama Indonesia No: 129/DSN-MUI/VII/2019 Tentang Biaya Riil sebagai Ta'widh Akibat Wanprestasi (at-Takalif al-Fi'liyyah an-Nasyi'ah 'an an-Nukul).* 19, 1–8.

Elvan Dany Sutrisno. (2015). *Mengenal e-Hajj yang Mulai Diterapkan Intensif Tahun 2015.* Detikcom. <https://news.detik.com/berita/d-2999828/mengenal-e-hajj-yang-mulai-diterapkan-intensif-tahun-2015>

Handi Adji Sentana. (2020). *Interview Kasi Perencanaan Anggaran Operasional Haji.*

Hasanah, T. (2017). Transformasi Fatwa Dewan Syariah Nasional Ke Dalam Hukum Positif. *Syariah Jurnal Hukum Dan Pemikiran, 16(2), 161.* <https://doi.org/10.18592/sy.v16i2.1022>

Kantor Urusan Haji RI. (2019a). *Kontrak Kerja Transportasi Darat Jemaah Haji Indonesia di Arab Saudi Tahun 1440H/2019M Antara Kantor Urusan Haji Republik Indonesia dan Perusahaan Rawahel Al-Mashaer Co. (Pasal 5).*

Kantor Urusan Haji RI. (2019b). *Laporan Pelanggaran Kontrak Kepada Perusahaan Rawahel.* Kantor Urusan Haji RI.

Kemenag RI Bidang Urusan Haji RI. (2019). *Surat Kepala Bidang Transportasi Kantor Urusan Haji Republik Indonesia Tentang Pemberitahuan Teguran (Pemberitahuan Teguran).*

Khorizi. (2018). *Kebijakan Pembinaan Haji di Arab Saudi.* Kemenag RI.

Kurniawan, N. S. (2014). Konsep Wanprestasi Dalam Hukum Perjanjian Dan Konsep Utang Dalam Hukum Kepailitan (Studi Komparatif Dalam Perspektif Hukum Perjanjian Dan Kepailitan). *Jurnal Magister Hukum Udayana (Udayana Master Law Journal), 3(1).* <https://doi.org/10.24843/jmhu.2014.v03.i01.p09>

Mahkamah Agung RI. (2016). *Kompilasi Hukum Ekonomi Syariah. Mahkamah Agung.*

Naqaba. (2019). *About Naqaba.* Naqaba.Com. <https://www.naqaba.com.sa/About>

Nizar, dkk. (2018). *Transportasi Dârat Jemaah Haji Indonesia di Arab Saudi Dâri Masa Ke Masa (2nd ed.).* Direktorat Jenderal Penyelenggaraan Haji dan Umrah Kementerian Agama.

Prananingrum, D. H. (2014). Telaah Terhadap Esensi Subjek Hukum: Manusia Dan Badan Hukum. *Refleksi Hukum: Jurnal Ilmu Hukum, 8(1), 73–92.* <https://doi.org/10.24246/jrh.2014.v8.i1.p73-92>

Rawahel. (2020). *Rawahel Company.* RAWAHEL AL MASHAER CO. <https://www.rawahel.com.sa/en/عن-رواحل/>

Redaksi. (2017). *Biaya Haji Khusus Digunakan Untuk 3 Komponen ini.* Kiblat.Net. <https://www.kiblat.net/2017/03/09/biaya-haji-khusus-digunakan-untuk-3-komponen-ini/>

RedaksiIB. (2020). *Data Populasi Penduduk Muslim 2020: Indonesia Terbesar di Dunia.* Ibtimes.Id. <https://ibtimes.id/data-populasi-penduduk-muslim-2020->

indonesia-terbesar-di-dunia/

Sayyid Sabiq. (1987). *Fiqh as-Sunnah*. Dar al-Kitab.

Subhan Cholid. (2021). *Interview Direktorat Pelayanan Haji Luar Negeri*.

Syaiful Rachman. (2021). *Interview Bidang Keuangan Kantor Urusan Haji RI di Jeddah*.

Wahbah al-Zuhaili. (1998). *Nazhāriyah al- Dhamān*. Dār al-Fikr.

Wahbah al-Zuhaili. (2006). *al-Fiqh al-Islamī wa Adillatuhū* (V). Dār al-Fikr.

Wirjono Prodjodikoro. (1986). *Asas-Asas Hukum Perjanjian*. Bale Bandung.