

BAB IV

PAPARAN DATA, TEMUAN PENELITIAN, PEMBAHASAN

A. Profil Desa

1. Sejarah Desa

Desa Branta Pesisir adalah sebuah Desa di Kecamatan Tlanakan di Kabupaten Pamekasan, Provinsi Jawa Timur, Indonesia. Desa Branta Pesisir merupakan Desa dengan kawasan wilayah pesisir yang sebagian besar masyarakatnya bermata pencaharian sebagai Nelayan.

Desa Branta Pesisir, merupakan desa terakhir yang dibentuk di wilayah Kecamatan Tlanakan, Pamekasan. Seperti daerah/tempat lainnya, desa ini juga punya sejarah atau asal usul tersendiri. Desa Branta Pesisir pada awalnya bernama Bandaran diambil dari nama tempat bersandarnya kapal hal ini sesuai dengan kondisi wilayah Desa Branta Pesisir yang sejak dulu hingga sekarang merupakan tempat bersandar/berlabuhnya kapal laut. Menurut Bapak Merto Soebroto (Petugas Syahbandar) Branta Pesisir, mengatakan bahwa istilah “Branta” berasal dari singkatan “Pemberhentian Sementara”. Hal ini diperkuat oleh Bapak Muhaimin (mantan guru MTs. Al-Amin Branta Pesisir), lebih lanjut beliau mengatakan bahwa Branta berasal dari istilah “Berangta/Beranta” berasal dari kata Sangsakerta atau bahasa Kawi (bahasa pujangga), yang artinya; asmara, cinta, cinta kasih, dan asyik. Dikatakan demikian, konon Raja Ronggo Sukowati (Raja Islam I Pamekasan), hampir dalam setiap perjalanan pulangnyanya dari arah Barat, mesti mampir (berhenti sementara) untuk sekedar duduk di pantai memandangi suasana pantai dan lautan yang indah dan

mengasyikkan, sehingga membuat cinta akan suasana tempat ini, (Branta Pesisir). Dari alasan cerita inilah maka istilah (Berangta/Beranta: cinta Asyik) ini muncul. Sedangkan istilah “Pesisir” diambil karena letak desa ini berada di pesisir pantai. Penggunaan istilah inipun ada dua, ada yang memakai Paseser, ada juga yang memakai Pesisir, kedua kata ini sama, karena Paseser dari istilah Madura, sedangkan Pesisir dari bahasa Indonesia. Dan satu-satunya desa di Indonesia yang disertai nama “pesisir”.¹

2. Demografi/Kependudukan

Berdasarkan data administrasi pemerintahan Desa Branta Pesisir, jumlah penduduk yang tercatat secara administrasi yaitu, jumlah total 5.948 jiwa. Dengan rincian penduduk berjenis kelamin laki-laki berjumlah 2.963 jiwa, sedangkan penduduk berjenis kelamin perempuan berjumlah 2.985 jiwa. Survei data sekunder dilakukan oleh fasilitator pembangunan desa, dimaksudkan sebagai data pembandingan dari data yang ada di pemerintah desa.

3. Mata Pencaharian

Ekonomi merupakan bagian yang sangat berpengaruh bagi pertumbuhan suatu wilayah oleh karena itu di setiap sumber daya alam yang potensial dan dikategorikan sebagai unggulan perlu dikembangkan lebih lanjut dalam sentra-sentra produksi. Adapun unggulan yang potensial dan menjadi modal dasar pertumbuhan wilayah di Desa Branta Pesisir adalah hasil Perikanan Laut.²

¹ Profil Desa Branta Pesisir, kecamatan Talanakan, kabupaten Pamekasan, Provinsi Jawa Timur, Dalam Penerapan DD dan Pendampingan. (2023), 4.

² Ibid, 13-15.

Tabel 1.0**Mata Pencaharian warga Desa Branta Pesisir**

NO	R	JUMLAH	LAKI-LAKI	PEREMPUAN
1	Belum/Tidak Bekerja	1930	955	942
2	Mengurus Rumah Tangga	1468	0	1468
3	Pelajar/Mahasiswa	884	522	362
4	Pensiunan	5	4	1
5	PNS	44	31	13
6	TNI	1	1	0
7	Polisi	5	5	0
8	Perdagangan	121	40	81
9	Petani	14	13	1
10	Peternak	3	3	0
11	Nelayan/Perikanan	875	860	15
12	Industri	2	1	1
13	Konstruksi	1	1	0
14	Transportasi	178	127	1
15	Karyawan Swasta	57	51	6
16	Karyawan BUMN	3	3	0
17	Karyawan Honorer	21	12	9
18	Buruh Harian Lepas	7	7	0

19	Pembantu Rumah Tangga	4	0	4
20	Tukang Cukur	1	1	0
21	Tukang Kayu	1	1	0
22	Tukang Jahit	20	18	2
23	Ustadz/Mubaligh	6	3	3
24	Dosen	4	3	1
25	Guru	13	5	8
26	Dokter	3	0	3
27	Bidan	2	0	2
28	Perawat	3	1	2
29	Sopir	8	8	0
30	Pedagang	4	1	3
31	Perangkat Desa	14	13	1
32	Kepala Desa	1	1	0
33	Wiraswasta	298	269	29
	TOTAL	5948	2964	2984

1. Letak Geografis

Desa Branta pesisir adalah sebuah desa di Kecamatan Tlanakan di Kabupaten Pamekasan, Provinsi Jawa Timur, Indonesia. Jarak Desa Branta Pesisir dengan Kantor Kecamatan Tlanakan kurang lebih 1 Km, jarak ke pusat kota Kabupaten Pamekasan

kurang lebih 7 Km, jarak ke Pusat Pemerintah Provinsi Jawa Timur kurang lebih 116 Km, dan jarak ke Pemerintahan Pusat Jakarta kurang lebih 800 Km.³

Batas Wilayah Desa:

- a. Sebelah Barat: Desa Ambat
- b. Sebelah Timur: Desa Branta Tinggi
- c. Sebelah Utara: Desa Tlanakan
- d. Sebelah Selatan: Selat Madura (Perairan Laut)

Jumlah Dusun di Desa:

- a. Dusun Tinjang
- b. Dusun Lunas
- c. Dusun Gilin
- d. Dusun Tengah I
- e. Dusun Tengah II
- f. Dusun Bandaran
- g. Dusun Mayang

B. Paparan Data dan Temuan Penelitian

1. Paparan Data

Pada bagian ini penulis menunjukkan beberapa data yang telah diperoleh baik dari observasi, wawancara, maupun dokumentasi. Data tersebut merupakan bagian

³ Ibid, 7.

penting yang harus ada dalam setiap penelitian guna menyokong atau memperkuat suatu penelitian yang dilakukan. Dalam bagian ini akan tersaji beberapa data yang telah didapat dari berbagai narasumber yang dirasa cocok dengan judul penelitian.

Namun, data yang telah diperoleh melalui wawancara, observasi, maupun dokumentasi peneliti tetap menitik fokus-kan terhadap dua hal. **Pertama:** Bagaimana penerapan Akad *Mudharabah* dalam pengelolaan pembiayaan modal usaha Nelayan di Desa Branta Pesisir Kabupaten Pamekasan?. **Kedua:** Bagaimana implikasi dari penerapan akad *mudharabah* secara tidak tertulis dalam pengelolaan pembiayaan modal usaha nelayan terhadap keamanan transaksi dan keadilan bagi kedua belah pihak di Desa Branta Pesisir Kabupaten Pamekasan?. Penulis akan memaparkan data-data yang di kumpulkan melalui teknik wawancara, observasi, dan dokumentasi kemudian menjelaskannya dengan detail.

a. Bagaimana penerapan Akad *Mudharabah* dalam pengelolaan pembiayaan modal usaha Nelayan di Desa Branta Pesisir Kabupaten Pamekasan.

Nelayan merupakan salah satu mata pencaharian yang banyak diminati oleh masyarakat Desa Branta Pesisir, hal tersebut karena dipengaruhi oleh kondisi geografis Desa Branta Pesisir sendiri yang terletak di pesisir laut. Untuk pergi melaut para Nelayan tentu saja membutuhkan sebuah kapal, namun tidak semua orang bisa mempunyai sebuah kapal. Hal ini dikarenakan dalam prosesnya membuat sebuah kapal membutuhkan biaya yang sangat besar baik saat proses pembuatan maupun saat melengkapi alat-alat yang ada di kapal seperti mesin dan jaring, sehingga orang yang berencana membuat kapal sering kali membatalkan niatnya dikarenakan keterbatasan

biaya. Namun terdapat juga orang yang tetap melanjutkan rencananya dalam membuat kapal meskipun terkendala biaya, mereka biasanya mengakali dengan meminjam uang kepada orang terdekat atau tetangganya dengan perjanjian saat kapal tersebut sudah berlayar atau bekerja, maka orang yang memberikan dana tadi akan mendapatkan bagi hasil dari pendapatan kapal tersebut.

Sistem bagi hasil (*Mudharabah*) antara pemilik kapal dan pemberi modal sering terjadi di Desa Branta Pesisir. Bagi hasil itu terjadi karena ada sebuah kesepakatan kerja sama antara pemilik kapal dan pemberi modal, jika dalam *Mudharabah* pemilik kapal dikenal dengan istilah *mudharib*/pengelola modal sedangkan pemberi modal dikenal sebagai *Shahibul maal*. Tahapan-tahapan yang terjadi dalam melakukan kerja sama ini adalah pihak pemilik kapal pergi ke tempat pemberi modal dan menawarkan kerjasama dalam pembuatan kapal. Ketika pemberi modal sepakat, maka ia akan memenuhi kebutuhan pemilik kapal. Dalam Akad *Mudharabah*, pihak pemberi modal (*Shahibul maal*) menyediakan dana untuk keperluan awal kapal seperti untuk pembelian mesin maupun jaring. Sedangkan pihak pengelola (*Mudharib*), yaitu pemilik kapal bertanggung jawab atas operasional penangkapan ikan hingga penjualan.

Secara tidak langsung hubungan kerja antara kedua pihak layaknya simbiosis mutualisme yang seharusnya saling menguntungkan. Bagi hasil merupakan kunci utama untuk meraup keuntungan bagi kedua pihak. Akan tetapi kesepakatan dalam bagi hasil tersebut merupakan penentu pembagian adil dan proporsional atukah akan menentukan salah satu pihak saja.

Berikut beberapa petikan wawancara dengan pemilik kapal dan pemberi modal:

“ Saya sudah mengeluarkan semua dana yang saya miliki untuk membuat kapal ini dari awal. Namun, setelah kapal selesai dan dana yang saya miliki sudah habis, ada kebutuhan penting agar kapal bisa beroperasi yang belum terpenuhi yaitu jaring. Ya daripada menunggu lama untuk mengumpulkan modal sendiri, saya memutuskan meminjam uang dari saudara. Saya pikirnya kalau minjam ke saudara gitu kan ada hubungan keluarga jadi ga mungkin ada syarat yang berat, soalnya kalau minjam ke orang luar gitu ada syarat-syaratnya. Terus saya juga bisa berbagi keuntungan dengan saudara gitu, saudara saya bisa mendapatkan bagian hasil dari kapal terus saya bisa memulai menjalankan kapal”.⁴

Dari wawancara diatas dapat peneliti jelaskan bahwasannya dalam proses pembuatan kapal memerlukan dana yang banyak, sehingga sering kali pemilik kapal masih kekurangan dana untuk menyelesaikan kapal tersebut meski sudah mengeluarkan semua dana yang ia miliki. Hal ini membuat mereka memutuskan untuk mencari tambahan dana untuk pembuatan kapal, biasanya pemilik kapal meminjam dana kepada kerabat atau orang terdekatnya. Sehingga dengan tambahan dana tersebut pemilik kapal bisa melanjutkan proses pembuatan kapalnya dan bisa segera pergi melaut.

Pengakuan berbeda dikatakan oleh Bapak Mufti selaku salah satu pemilik kapal:

“ Jadi awalnya gini dek, saya sudah nabung sebelumnya ununtuk membuat kapal ini disitu saya mengumpulkan sekitar 200 juta. Ya menurut saya sebelumnya uang segitu sudah cukup gitu untuk membuat kapal jadi saya mulai buatlah kapal tersebut, namun dipertengahan pembuatan ternyata uang saya masih kurang untuk membuat kapal tersebut, ya daripada ga dilanjutkan jadi saya membuat perjanjian dengan sepupu saya dimana dia nanti memberi modal tambahan dalam pembuatan kapal tersebut, terus nanti saya akan memberikan dia bagi hasil dari pendapatan kapal”.⁵

Dari wawancara diatas dapat peneliti jelaskan bahwasannya dalam pembuatan kapal modal yang diperlukan itu tidak menentu dimana terkadang biaya yang

⁴ Holi, Wawancara langsung dengan Pemilik kapal (15 Oktober 2024)

⁵ Mufti, wawancara langsung dengan pemilik kapal (30 November 2024)

diperlukan tersebut tidak sesuai dengan perkiraan para pemilik kapal, sehingga para pemilik kapal harus melakukan berbagai macam cara untuk melanjutkan proses pembuatan kapal tersebut. Seperti yang dilakukan Bapak Mufti ini dimana beliau memutuskan berkerjasama dengan sepupunya dalam pembuatan kapal. Dimana dengan adanya perjanjian tersebut maka sepupu Bapak Mufti memberikan tambahan modal untuk pembuatan kapal tersebut, yang mana berarti beliau juga mempunyai hak kepemilikan kapal tersebut sehingga beliau juga mendapatkan hasil dari pendapatan kapal tersebut.

Selanjutnya saya juga mewawancarai salah satu pemberi modal pada kapal nelayan yakni Ibu Rahemah, berikut penjelasannya:

“ Saya merasa kasihan kepada saudara dimana mereka masih mencari dana untuk mulai menjalankan kapalnya, jadi setelah saya rembukkan dengan suami dan anak saya memutuskan meminjamkan uang kepada mereka. Saya juga tertarik dengan potensi keuntungan yang bakal saya dapatkan dari kapal tersebut nantinya. Saya percaya kalau saudara saya akan komitmen dan tidak akan melakukan kecurangan nantinya. Jadi keputusan ini saya buat didasarkan kepercayaan dan potensi keuntungan yang bakal saya dapatkan nantinya”.⁶

Dari wawancara tersebut dapat peneliti jelaskan bahwasannya faktor kekeluargaan dan kepercayaan menjadi sesuatu yang penting bagi pemberi modal dalam memutuskan untuk meminjamkan dananya kepada pemilik kapal. Selain itu, pemberi modal juga mengharapkan keuntungan yang bakal didapat dari bagi hasil pendapat kapal tersebut. Hal ini menjadi penting karena dengan perjanjian bagi hasil

⁶ Rahemah, wawancara langsung dengan pemberi modal (18 Oktober 2024)

tersebut pemberi modal dapat memperoleh keuntungan tanpa harus terlibat langsung operasional harian kapal tersebut.

Sementara berikut wawancara dengan Ibu Sulalah selaku pemberi modal ke Bapak Mufti:

“ Ya awalnya saya juga punya rencana untuk membuat kapal cuma memang dana yang saya kumpulkan itu masih sedikit. Nah kebetulan sepupu saya ini sedang membuat kapal dan kekurangan modal, jadi saya dan dia berkerjasama dimana saya memberikan tambahan modal ke dia yang saat itu besarnya 70 juta. Nah dengan itu otomatis saya mempunyai hak kepemilikan tersebut, namun memang kapal tersebut sepenuhnya dikelola oleh sepupu saya itu, saya nanti cuma mendapat bagi hasil dari pendapatan melaut kapal tersebut.”⁷

Dari wawancara diatas dapat peneliti jelaskan bahwasannya perjanjian kerjasama ini dilakukan atas kemauan dan keperluan masing-masing pihak, dimana awalnya memang pemberi modal juga berencana untuk membuat kapal namun karena keterbatasan dana, beliau akhirnya memutuskan bekerjasama dengan Bapak Mufti dalam pembuatan kapal. Dimana disini Ibu Sulalah memberikan tambahan modal untuk pembuatan kapal tersebut sehingga kapal tersebut bisa diselesaikan. Dengan kerjasama ini otomatis menjadikan Ibu Sulalah menjadi pemilik kapal tersebut bersama Bapak Mufti, namun memang kapal ini sepenuhnya dikelola oleh Bapak Mufti dimana nantinya ibu Sulalah akan mendapatkan bagi hasil dari pendapatan kapal tersebut.

Dari beberapa penjelasan tadi dapat digolongkan bahwasannya tidak semua perjanjian yang dilakukan antara pemilik kapal dan pemberi modal termasuk ke dalam Akad *Mudharabah*, karena dalam prakteknya ada perjanjian yang lebih mengarah ke

⁷ Sulalah, Wawancara langsung dengan Pemberi Modal (30 November 2024)

hutang-piutang. Namun baik pemilik kapal dan pemberi modal tidak tahu bahwasannya perjanjian tersebut masuk ke dalam akad apa, berikut penjelasannya:

“ Tidak dek, saya tidak tahu kalau perjanjian tersebut termasuk ke dalam Akad *Mudharabah*. Saya hanya berpikir ini adalah cara mendapatkan dana agar kapal bisa segera beroperasi, dengan memberikan bagian keuntungan kepada saudara saya. Perjanjian seperti ini sudah banyak dilakukan pemilik kapal lainnya dan bahkan sudah turun-temurun dilakukan oleh orang yang membuat kapal. Tapi dari penjelasan barusan tentang *Mudharabah* ternyata ada kesamaan dengan perjanjian kami, bagi hasil pada keuntungan yang didapat”.⁸

“ Saya tidak tahu, saya baru tahu tentang akad *Mudharabah* setelah dijelaskan tadi. Saya Cuma ingin membantu saudara saya dengan memberikannya tambahan modal, saya tidak tau kalau perjanjian tersebut termasuk ke dalam Akad *Mudharabah*. Saya memang sempat bimbang takut perjanjian ini haram, jadi saya tanyakan ke Nyai saat di perjanjian ternyata beliau mengatakan kalau perjanjian ini boleh dan sah secara agama. Jadi saya memutuskan untuk melankutkan kerja sama dengan saudara saya”.⁹

Dari wawancara diatas terkait dengan akad *Mudharabah* dapat peneliti jelaskan bahwasannya, baik pemilik kapal dan pemberi modal tidak tahu bahwa perjanjian kerja sama yang mereka buat termasuk ke dalam Akad *Mudharabah*. Hal ini dikarenakan sudah banyak orang yang melakukan perjanjian kerja sama tersebut dan mereka yakin bahwa perjanjian itu tidak melanggar syariat Islam. Setelah saya jelaskan tentang Akad *Mudharabah* mereka semakin yakin dan juga setuju bahwa perjanjian tersebut termasuk ke dalam Akad *Mudharabah*, hak tersebut dikarenakan banyak kesamaan antara perjanjian yang mereka buat dengan Akad *Mudhrabah* baik dalam yang terlibat maupun bagi hasil keuntungannya.

⁸ Mufti, Wawancara langsung dengan pemilik kapal (30 November 2024)

⁹ Sulalah, Wawancara langsung dengan Pemberi Modal (30 November 2024)

Hal tersebut diperkuat oleh pernyataan Ibu Mas selaku salah satu pemilik kapal, berikut:

“Saya setuju dengan penjelasan adek barusan bahwa perjanjian ini termasuk ke dalam Akad *Mudharabah*. Karena dalam perjanjian ini setelah saya mendapatkan dana dari kerabat saya, maka nantinya dia bakal dapat keuntungan yang diperoleh dari pendapatan kapal saat melaut sesuai dengan perjanjian yang telah disepakati, namun saat kapal tersebut tidak melaut maka dia tidak akan mendapatkan apa-apa”.¹⁰

Dari wawancara diatas dapat peneliti jelaskan bahwasannya, perjanjian kerjasama antara pemilik kapal dan pemberi modal di Desa Branta Pesisir Kabupaten Pamekasan adalah tidak semuanya termasuk Akad *Mudharabah*, karena terdapat beberapa perjanjian yang lebih mengarah ke hutang-pitang. Namun memang mereka kebanyakan melakukan kerjasama dengan Akad *Mudharabah*, dimana terjadi kerja sama antara pemberi modal (orang yang memberikan pinjaman) dan pengelola (pemilik kapal), dalam akad ini pemberi modal menyerahkan dananya kepada pengelola untuk dikelola dan diusahakan. Hal tersebut sesuai dengan apa yang terjadi di Desa Branta Pesisir dimana pemberi modal memberikan dana kepada pemilik kapal dalam proses pembuatan kapal dan pemilik kapal bertanggung jawab untuk mengelola kapal tersebut dalam mencari ikan guna mendapatka keuntungan yang nantinya akan dibagi sesuai kesepakatan bersama.

Berdasarkan observasi peneliti di lapangan yaitu di Desa Branta Pesisir Kabupaten Pamekasan bahwasannya, dalam proses pembuatan kapal seringkali pemilik kapal kekurangan dana untuk menyelesaikan kapalnya, sehingga

¹⁰ Maskanah, Wawancara langsung dengan pemilik kapal (17 Oktober 2024)

mengharuskan mereka mencari tambahan dana guna melanjutkan proses pengerjaan kapal. Dalam hal ini pemilik kapal biasanya mencari modal tambahan kepada kerabat ataupun orang terdekatnya dengan perjanjian nanti saat kapal tersebut sudah bekerja maka pemberi dana tadi mendapat bagi hasil dari keuntungan melaut kapal tersebut. Hal ini sudah menjadi kebiasaan dari dulu bagi warga di Desa Branta Pesisir khususnya bagi pemilik kapal dimana mereka akan mencari tambahan dana kepada orang terdekatnya guna dijadikan biaya tambahan dalam pembuatan kapal, dimana perjanjian tersebut bisa di klasifikasikan sebagai Akad *Mudharabah*.

b. Bagaimana implikasi dari penerapan akad *mudharabah* secara tidak tertulis dalam pengelolaan pembiayaan modal usaha nelayan terhadap keamanan transaksi dan keadilan bagi pihak yang terlibat di Desa Branta Pesisir Kabupaten Pamekasan?

Setelah dilakukan penelitian oleh peneliti dilapangan, yang mana peneliti dapat melalui wawancara, observasi dan dokumentasi, maka dapat peneliti paparkan data dari fokus penelitian yang kedua yaitu implikasi dari penerapan akad *mudharabah* secara tidak tertulis dalam pengelolaan pembiayaan modal usaha nelayan terhadap keamanan transaksi dan keadilan bagi pihak yang terlibat di Desa Branta Pesisir Kabupaten Pamekasan sebagai berikut:

Sebuah keadilan dalam sistem bagi hasil sangat diperlukan, karena dengan keadilan semua keuntungan yang dibagi hasil akan menjadi sama rata, dan sama rasa. Maka sistem keadilan disini perlu untuk diterapkan. Apalagi penerapan Akad

Mudharabah yang dilakukan di Desa Branta pesisir ini diterapkan secara tidak tertulis, sehingga sangat rawan terjadi resiko kecurangan bagi pihak yang terlibat.

Berikut peneliti paparkan beberapa petikan wawancara peneliti dengan pemilik kapal, pemberi modal dan Nelayan yang ada di Desa Branta Pesisir Kabupaten Pamekasan:

“Gaada perjanjian tulisnya Cuma lisan aja. Jadi saya datang ke rumah saudara saya terus menjelaskan maksud saya datang ke dia, terus setelah dia setuju kita rembukkan perjanjiannya berapa keuntungan yang saya peroleh terus yang dia peroleh gitu. Itu dilakukan dengan bicara aja gaada perjanjian tulisnya”.¹¹

“Ya proses awalnya dia datang ke saya terus dengan maksud mengajak kerjasama saya, dimana saya diminta untuk memberikan tambahan modal buat keperluan kapal. Terus saya kasih dana dia 70jt, terus dia bilang nanti saat kapal ini sudah kerja saya bakal dapat bagi hasil dari pendapatan kapalnya gitu. Ya gitu prosesnya Cuma saling bicara tanpa ada perjanjian secara tertulisnya”.¹²

Dari wawancara dengan pemilik kapal dan pemberi modal diatas dapat peneliti jelaskan bahwasannya, perjanjian yang mereka lakukan murni Cuma perjanjian lisan saja saat mereka bertemu. Dimana di perjanjian tersebut mereka akan membahas skema bagi hasil yang akan mereka lakukan. Jadi penerapan Akad Mudharabah di desa Branta Pesisir ini dilakukan dengan perjanjian lisan tanpa adanya perjanjian secara tertulis. Namun dengan tidak diterapkannya perjanjian secara tertulis membuat perjanjian tersebut sangat rawan terjadi kecurangan suatu hari nanti dari pemilik kapal, akan tetapi menurut penuturan salah satu pemberi modal yaitu ibu Sulalah mengatakan kalau dia

¹¹ Mufti, Wawancara langsung dengan Pemilik Kapal (30 November 2024)

¹² Sulalah, Wawancara langsung dengan pemberi modal (30 November 2024)

percaya kepada pemilik kapal karena masih saudaranya jadi dia yakin kalau pemilik kapal tersebut tidak akan melakukan kecurangan.

“ Saya sudah mengenal lama pemilik kapal itu karena dia masih kerabat saya, jadi saya yakin dia tidak akan melakukan kecurangan. Saya percaya kalau pemilik kapal tersebut akan menggunakan uang saya dengan baik dan sesuai dengan kebutuhannya. Dan dia pasti akan membagi keuntungan dari kapal tersebut sesuai dengan kesepakatan yg telah kita sepakati sebelumnya”.¹³

Dari wawancara diatas dapat peneliti jelaskan bahwasannya, pemberi modal memberi pinjaman kepada pemilik kapal atas dasar kepercayaan dimana pemberi modal sudah menegenal lama pemilik kapal. Sehingga dia yakin bahwa pemilik kapal tidak akan melakukan kecurangan dalam pembagian keuntungan dari pendapatan kapal tersebut.

Adapun penentuan pembagian keuntungan atau nisbah dilakukan di awal perjanjian antara pemilik kapal dan pemberi modal.

“Penentuan bagi hasil dilakukan melalui diskusi dengan pemberi modal di awal. Kami mempertimbangkan modal awal yang diberikan dan peran saya sebagai pemilik kapal dan pengelola yang mengganggu biaya perawatan dan operasional. Biasanya, hasil tangkapan dibagi sesuai dengan peran masing-masing dimana saya sebagai pengelola kapal biasanya mendapatkan porsi sekitar 40%, pemberi modal 10%, sedangkan 50% dibagikan kepada Nelayan yang bekerja. Pembagian ini dilakukan setelah hasil tangkapan kapal dikurangi biaya operasioanal kapal”.¹⁴

Dari apa yang disampaikan oleh bapak Holi diatas, adapun penjelasannya adalah penentuan bagi hasil yang dilakukan oleh pemilik kapal dan pemberi modal dilakukan di awal perjanjian. Dimana biasanya besarnya persenan yang diberikan kepada pemberi modal ditentukan oleh seberapa besar dana yang diberikan ke kapal

¹³ Rahemah, Wawancara langsung dengan pemberi modal (18 Oktober 2024)

¹⁴ Holi, wawancara langsung dengan pemilik kapal (15 Oktober 2024)

tersebut. Pemilik kapal biasanya menerima bagi hasil tertinggi dikarenakan pemilik kapal adalah pihak yang mengelola dan bertanggung jawab atas operasional dan perawatan kapal. Rincian bagi hasil yang digunakan ibu Elly adalah 50% dibagikan kepada Nelayan, 40% adalah bagian bapak Holi (pemilik kapal), sedangkan pemberi modal menerima 10% dari hasil tangkapan kapal tersebut. Pembagian hasil tersebut biasanya tidak sama antar satu kapal dan kapal lainnya, hal tersebut tergantung dengan kesepakatan antara pemilik kapal, pemberi modal, serta Nelayan yang bekerja di kapal tersebut.

Dari penjelasan diatas dapat dikatakan bahwasannya Nelayan yang bekerja di kapal juga terlibat dalam perjanjian bagi hasil antara pemilik kapal dan pemberi modal, dimana Nelayan yang bertugas mencari ikan di laut mendapatkan porsi yang cukup besar dalam pembagian bagi hasil tersebut. Berikut merupakan pemaparan dari Bapak Holi mengenai Nelayan yang bekerja di kapalnya, sebagai berikut:

“ Saya merekrut Nelayan dari kalangan warga sekitar dek yang memang sudah terbiasa melaut dan punya keterampilan dalam mencari ikan, namun terkadang ada juga Nelayan yang baru bekerja di laut atau belum punya pengalaman melaut sebelumnya. Saya memilih Nelayan yang bersedia bekerja dengan sistem bagi hasil dan siap menghadapi resiko di laut nanti. Saya menggunakan sistem bagi hasil kepada Nelayan yang berkerja, biasanya nelayan menerima sekitar 50% dari hasil tangkapan, dan sisanya dibagi antara saya dan pemodal”.¹⁵

Dari wawancara tersebut dapat peneliti jelaskan bahwasannya, pemilik kapal biasanya merekrut nelayan dari kalangan sekitar baik itu yang sudah pengalaman melaut maupun belum punya pengalaman melaut. Pemilik kapal menerima Nelayan

¹⁵ Holi, Wawancara langsung dengan pemilik kapal (15 Oktober 2024)

yang bersedia bekerja dengan sistem bagi hasil dan siap menghadapi resiko di laut nanti seperti angin dan ombak. Pemilik kapal biasanya memberikan 50% dari hasil tangkapan kepada Nelayan, sementara sisanya akan dibagi antara pemilik kapal dan pemberi modal.

Penjelasan senada juga disampaikan pemilik kapal lainnya yakni Ibu Mas, sebagai berikut:

“Biasanya saya memberi tahu terlebih dahulu berapa persen pendapatan yang bakal mereka terima kepada Nelayan yang mau bekerja di kapal saya. saya juga akan memberi tahu perjanjian antara saya dan pemberi modal agar tidak terjadi kesalah pahaman nantinya. Jadi gini misalnya setelah di total pendapatan kapal setelah dipotong biaya operasional. 20 juta misal, kan Nelayan yang bekerja ga nentu kadang 10, kadang 13 atau lebih gitu, jadi 20 juta tadi 10 juta nya diberikan kepada Nelayan yang nanti bakal dibagi lagi sesuai dengan jumlah Nelayan yang bekerja ya kalo 10 orang berarti masing- masing dapat 1 juta, saya dapat 8 juta, sementara 2 juta sisanya diberikan kepada pemberi modal”.¹⁶

Dari hasil wawancara diatas dapat peneliti jelaskan bahwasannya, selain melakukan perjanjian dengan pemberi modal, pemilik kapal biasanya juga melakukan perjanjian bagi hasil yang diterima dengan Nelayan. Pemilik kapal biasanya melakukan bagi hasil setelah pendapatan kapal dipotong biaya biaya operasional. Jadi kalau misalnya pendapatan kapal tersebut setelah dipotong operasional kapal adalah 20 juta maka pembagiannya, 10 juta adalah milik Nelayan yang nantinya akan dibagi sesuai dengan berapa jumlah Nelayan yang bekerja, 8 juta adalah milik pemilik kapal, sementara 2 juta nya diberikan ke pemberi modal. Namun menurut Ibu Mas, ada perjanjian lain dimana pemberi modal akan mendapatkan bagi hasil sama dengan yang

¹⁶ Maskanah, Wawancara langsung dengan Pemilik kapal (17 Oktober 2024)

diperoleh nelayan perorangan. Jadi kalau misalnya 10juta terus dibagi 10 orang berarti nelayan perorang mendapat 1 juta, berarti pemilik modal tadi mendapat 1 juta juga. Hal tersebut ditentukan oleh besarnya jumlah dana yang diberikan di awal dan juga kesepakatan antara pemilik kapal dan pemberi modal.

Berikut adalah petikan wawancara dengan salah satu Nelayan:

“ Saya kalau bekerja biasanya dimulai dengan mempersiapkan peralatan sebelum melaut, seperti memastikan jaring dalam kondisi baik dan memastikan semua kebutuhan di kapal terpenuhi. Saat melaut, kami bekerja sesuai arahan pemilik kapal, seperti mencari lokasi yang tepat untuk menangkap ikan. Kami dek ga menerima gaji tetap, tapi Cuma mendapatkan bagian dari hasil tangkapan yang nanti dibagi ke semua Nelayan di kapal. Jadi dek, pendapatan kami sangat bergantung pada jumlah atau hasil tangkapan. Ya jika hasil tangkapannya banyak, pendapatan kami banyak juga, tapi kalau hasilnya sedikit, pendapatan kami sedikit juga”.¹⁷

Dari wawancara diatas dapat peneliti jelaskan bahwasannya, para Nelayan tidak menerima gaji tetap dari pemilik kapal melainkan hanya menerima bagian dari hasil tangkapan yang nanti dibagi ke semua nelayan di kapal. Pendapatan Nelayan sangat bergantung pada hasil tangkapan yang mereka peroleh, jadi makin banyak hasil tangkapan yang mereka dapat maka semakin banyak pula pendapatan yang bakal mereka terima, sementara sebaliknya semakin sedikit hasil tangkapan yang mereka dapat maka sedikit pula pendapatan yang bakal diterima oleh para Nelayan.

Selanjutnya merupakan petikan wawancara mengenai siapa yang akan menanggung biaya perbaikan, jikaada kerusakan pada kapal baik itu disebabkan Nelayan atau tidak. Berikut hasil wawancaranya:

¹⁷ Muksin, Wawancara langsung dengan Nelayan (17 Oktober 2024)

“ Kalau ada kerusakan ya dek, jadi kalau misal jaring sobek, mesin mati atau kapal bocor semua biaya untuk perbaikan itu akan ditanggung saya sebagai pemilik kapal dek. Itu tanggung jawab saya sebagai pemilik kapal dek, ya meski kerusakan akibat Nelayan tetap saya yang menanggungnya paling nanti dari Nelayan ada sekedar sumbangan lah untuk sedikit membantu perbaikan kalau kerusakannya akibat kecerobohan Nelayan dek”.¹⁸

Dari wawancara diatas dapat peneliti jelaskan bahwasannya, jika pada suatu saat ada kerusakan pada kapalmaupun peralatan kapal, maka sepenuhnya itu merupakan tanggung jawab pemilik kapal baik dalam situasi dan kondisi apapun. Itu dapat dibuktikan dengan hasil pengamatan peneliti bahwa benar semua tanggung jawab mengenai kerusakan kapal diserahkan kepada pemilik kapal sebagai pengelola. Para Nelayan biasanya hanya memberikan sedikit sumbangan untuk memperbaiki kapal.

Berikut merupakan pemaparan yang senada dari Nelayan dan Pemberi modal mengenai tanggung jawab atas terjadinya kerusakan pada kapal. Berikut petikan wawancaranya:

“ Ya kalau kerusakan lek semuanya ditanggung pemilik kapal. Kami sebagai Nelayan biasanya hanya menyumbang tenaga untuk memperbaiki yang rusak, terus kadang kami juga melakukan sumbangan untuk sedikit membantu pemilik kapal. Ya meski sebenarnya kami ga diwajibkan untuk menyumbang, tapi kami ga enak aja sama pemilik kapal terus biar kami bisa segera bekerja kembali jadi kami berinisiatif untuk menyumbang kalau ada kerusakan.”¹⁹

“ Saya kalau ada kerusakan itu paling nanti diberi tahu sama saudara saya, jadi nanti saya ga bakal nerima bagi hasil kalau kapal tersebut ga bekerja. Ya kalau untuk biaya perbaikan saya ga ikut campur, itu tanggung jawab pemilik kapal saya Cuma memberikan dana di awal saja.”²⁰

¹⁸ Holi, Wawancara langsung dengan pemilik kapal (15 Oktober 2024)

¹⁹ Muksin, Wawancara langsung dengan Nelayan (17 Oktober 2024)

²⁰ Rahemah, Wawancara langsung dengan Pemberi modal (18 Oktober 2024)

Dari petikan wawancara dengan Nelayan dan pemberi modal diatas dapat peneliti jelaskan bahwasannya, memang benar pengelola atau pemilik kapal bertanggung jawab penuh atas kerusakan yang terjadi di kapal. Dan Nelayan berinisiatif menyumbang dan membantu tenaga untuk memperbaiki kerusakan yang terjadi di kapal. Sementara pemberi modal tidak ikut terlibat dalam perbaikan kapal jika terjadi kerusakan karena pemberi modal hanya memberikan dana di awal untuk pembuatan kapal.

Selanjutnya adalah petikan wawancara yang diambil peneliti karena terdapat beberapa stigma dari segelintir Nelayan yang merasa terdapat kecurangan yang dilakukan pemilik kapal dalam pembagian pendapatan, sebagai berikut:

“ Ya lek kadang kami para Nelayan merasa hasil tangkapan yang kami dapat itu banyak lek, tapi pas pembagian bagi hasil ga sesuai ekspektasi kami lah. Jadi kami lek berpikir kalau hasil tangkapan kami banyak maka pendapatan kami banyak, tapi yang kami peroleh terkadang pendapatan kami sedikit meski hasil tangkapan yang kami peroleh banyak lek. Ya kadang kami merasa pemilik kapal mengambil bagian pendapatan kami lek terus dibagikan ke pemberi modal, nah yang harusnya bagian pemberi modal ini nanti diambil pemilik kapal, kami merasa terjadi praktek seperti itu lek. Ya teman-teman kalau udah merasa ada kecurangan seperti itu kadang ada yang pindah kapal lek”.²¹

Dari penuturan Nelayan diatas dapat peneliti jelaskan bahwasannya, para Nelayan terkadang merasa ada kegagalan dalam bagi hasil yang dilakukan pemilik kapal. Dimana saat mereka merasa mendapatkan hasil tangkapan yang banyak, pas bagi hasil malah hanya menerima uang sedikit jadi para Nelayan merasa hasil yang mereka peroleh tidak sesuai dengan hasil tangkapan yang mereka dapatkan. Selain itu terkadang

²¹ Muksin, wawancara langsung dengan Nelayan (17 Oktober 2024)

para Nelayan merasa ada Monopoli dalam pembagian bagi hasil yang dilakukan oleh pemilik kapal, dimana mereka merasa bagian yang diberikan kepada pemberi modal itu diambil dari bagian yang harusnya milik Nelayan.

Penuturan senada juga disampaikan oleh Ibu Rahemah selaku salah seorang yang membrikan modal Kepada kapal Nelayan, diamana dia merasa ada ketidaksesuaian dalam bagi hasil yang dilakukan oleh pemilik kapal. Sebagai berikut:

“ Ya dek kan saya denger dari tetangga ya kalau kapal tersebut mendapat ikan yang banyak, ya saya merasa nanti bagi hasilnya saya banyak juga tapi ternyata tidak sesuai harapan dek, yang saya terima malah biasa gitu ga sesuai dengan yang dibicarakan orang dek. Jadi biasanya kalo terjadi seperti itu saya datang ke rumah pemilik kapal untuk minta penjelasan”.²²

Dari penuturan Ibu Rahemah diatas dapat peneliti jelaskan bahwasannya, dengan tidak dilakukannya perjanjian secara tertulis maka akan sangat rawan bakal terjadi kecurangan dalam pembagian bagi hasil baik kepada Pemberi modal maupun kepada Nelayan. Apalagi pemilik kapal kebanyakan tidak memiliki buku atau catatan yang menulis tentang pengeluaran dan pendapatan dari kapal tersebut, sehingga bagi hasilnya tidak dilakukan secara transparan yang mengakibatkan kecurigaan terjadi kecurangan.

Namun menurut penjelasan dari bapak Holi yang merupakan salah satu pemilik kapal, dia mengatakan kalau tuduhan tersebut merupakan kesalahpahaman belaka. Sebagi berikut:

“ Saya sudah sering mendengar tuduhan-tuduhan tersebut dek, mereka tidak mempunyai bukti untuk tuduhan mereka. Dan yang sebenarnya terjadi terkadang meski hasil tangkapan yang diperoleh itu banyak ikan yang

²² Rahemah, wawancara langsung dengan Pemberi modal (18 Oktober 2024)

didapat itu ikan-ikan murah dek, jadi uang yang diperoleh itu sedikit. Terus meski yang di dapat itu ikan bagus kan ga mungkin Cuma satu kapal yang dapat dek, pasti kapal lainnya juga dapat ikan bagus itu, jadi nanti harganya akan turun karena yang dapat ikan tersebut banyak gitu dek. Ya jadi selama tuduhan itu ga terbukti dek saya ga akan takut, palingan nanti kalau saya denger tuduhan-tuduhan seperti itu saya bakal jelaskan baik-baik kepada Nelayan dan pemberi modal tentang apa yang terjadi gitu dek”.²³

Dari wawancara dengan bapak Holi diatas dapat peneliti jelaskan bahwasannya, tuduhan-tuduhan tersebut hanya merupakan tuduhan sepihak yang digaungkan tanpa bukti yang jelas. Karena baik setelah mendengar penjelasan bapak Holi maupun saat peneliti telusuri sendiri, ternyata harga ikan itu sangat bervariasi tergantung jenis ikannya, dan memang sering kali Nelayan di Desa Branta Pesisir mendapatkan ikan dengan jumlah banyak akan tetapi ikut tersebut harganya murah, sehingga uang yang diperoleh dari ikan tersebut sedikit meski jumlah ikannya banyak. Selain itu ada beberapa faktor yang membuat harga ikan menurun seperti banyak diperolehnya ikan tersebut oleh Nelayan sehingga stok diagen banyak, hal tersebut membuat harga ikan menurun drastis. Jadi semua tuduhan tadi Cuma merupakan tuduhan sepihak yang belum terbukti kebenarannya. Apalagi menurut penuturan ibu Mas sebelum melakukan perjanjian dengan Pemberi modal dan Nelayan, dia bertanya dulu ke ustadz mengenai berapa persen pembagian bagi hasil yang baik dan tidak melanggar syariat islam.

“ Saya dulunya nelayan pekerja dek sebelum mempunyai kapal, jadi saya tau gimana susah nya mencari ikan ditengah laut itu. Saya ga mungkin berbuat curang ke Nelayan dek karna mereka sudah bersusah payah bekerja di Laut. Dan untuk pemberi modal itu kalau kapal tidak melaut mereka ga dapat bagi hasil dek, ya kan apa yang mau dibagikan kalau kapal ga melaut ga ada pendapatan kan. Ya Perjanjian dengan pemberi modal berakhir kalau kapal tersebut sudah rusak dan tidak bisa diperbaiki lagi kan otomatis tidak bisa melaut lagi”.²⁴

²³ Holi, Wawancara langsung dengan pemilik kapal (15 Oktober 2024)

²⁴ Mufti, Wawancara langsung dengan pemilik kapal (30 November 2024)

Dari penuturan dari ibu Mas diatas dapat peneliti jelaskan bahwasannya, perjanjian dengan pemberi modal akan berakhir jika kapal terbut sudah rusak dan tidak dapat diperbaiki lagi, sehingga tidak bisa digunakan lagi untuk pergi melaut. Jadi selama kapal tersebut masih bisa digunakan untuk melaut maka pemberi modal akan tetap menerima bagi hasil dari pendapatan kapal tersebut saat melaut.

2. Temuan Penelitian

Berdasarkan dari data wawancara dan observasi yang telah dipaparkan sebelumnya, berikut ini merupakan beberapa temuan yang didapat data sebelumnya yang berkenaan dengan Analisis Akad Mudharabah Pada Pembiayaan Kapal Nelayan Di Desa Branta Pesisir Kabupaten Pamekasan.

- a. Perjanjian kerja sama yang dilakukan oleh pemilik kapal dan pemberi modal dilakukan secara lisan, tanpa adanya perjanjian tertulis.
- b. Sebagian besar pemilik kapal dan pemberi modal tidak mengetahui bahwa perjanjian bagi hasil yang mereka lakukan sebenarnya termasuk dalam Akad *Mudharabah*.
- c. Perjanjian yang Cuma dilakukan secara lisan menimbulkan ketidakpastian, terutama ketika hasil tangkapan nelayan tidak sesuai harapan.
- d. Pembagian keuntungan yang kurang Transparan.
- e. Dalam kerjasama ini, misalkan ada kerusakan pada kapal, maka yang menanggung biaya perbaikannya adalah *Mudharib* (pemilik kapal). Baik dalam kondisi disengaja maupun tidak disengaja.

C. Pembahasan

Salah satu bentuk kegiatan manusia dalam lapangan *Muamalah* ialah akad bagi hasil *Mudharabah*, yang dalam buku *Islamic Financial Management* dijelaskan, *Mudharabah* adalah akad kerja sama antara pemilik dana, yang menyediakan seluruh kebutuhan modal, dan pihak pengelola usaha untuk melakukan suatu kegiatan usaha bersama. Keuntungan yang diperoleh dibagi menurut perbandingan (*nisbah*) yang disepakati.²⁵

Dalam kehidupan sehari-hari dan di berbagai tempat sudah banyak sekali orang-orang yang menerapkan sistem kerjasama bagi hasil. Praktek seperti ini memiliki unsur tolong menolong karena untuk sebagian orang yang tidak memiliki modal untuk memulai usaha dapat terbantu dengan bantuan modal dari *Shahibul maal*. Sebaliknya bagi orang-orang yang memiliki modal namun tidak memiliki kompetensi dalam bekerja dapat terbantu oleh tenaga dan kemampuan kerja *mudharib*.

Kebolehan akad *mudharabah* itu didasarkan pada akadnya. Banyak dalil dari Al-qur'an dan Sunnah. Salah satu dalil itu tertera dalam QS. Al-Baqarah (2): 198

لَيْسَ عَلَيْكُمْ جُنَاحٌ أَنْ تَبْتَغُوا فَضْلًا مِّنْ رَبِّكُمْ^{٢٥}

Artinya: Bukanlah suatu dosa bagimu mencari karunia dari Tuhanmu (rezeki hasil perniagaan).²⁶

Penggalan ayat Al-Qur'an diatas adalah dalil salah satu sumber hukum atas kebolehan kerja sama bagi hasil atau *mudharabah*. Kendati demikian, keabsahan

²⁵ Imam Mustofa, *Fiqh Mu'amalah Kontemporer* (Depok; Raja Grafindo Persada, 2016), 151.

²⁶ Departemen Agama RI, *Alquran dan Terjemahannya*, (Bandung: Marwah, 2009), 31.

praktek kerja sama bagi hasil turut ditentukan apabila sudah benar-benar terpenuhinya syarat dan rukun yang berlaku.

Sistem bagi hasil yang dilakukan dalam kerjasama usaha antara pemilik kapal dan pemberi modal dan pemilik kapal di Desa Branta Pesisir Kabupaten Pamekasan. Dalam proses tersebut para pihak telah sama-sama sepakat membentuk perjanjian kerjasama menggunakan sistem bagi hasil yang mana akad atau perjanjiannya dibuat secara lisan.

Diamana biasanya pemilik kapal yang sedang kekurangan dana dalam pembuatan kapal mendatangi langsung orang-orang yang sekiranya mau diajak kerjasama dalam menyelesaikan kapal tersebut. Dengan cara memberikan tambahan modal untuk pembuatan kapal, jika pihak pemberi modal setuju maka nantinya setelah kapal tersebut jadi maka kapal itu akan dikelola sepenuhnya oleh pemilik kapal sementara pemberi modal tadi hanya bertugas memberikan modal diawal dan nantinya akan mendapatkan bagi hasil dari pendapatan kapal tersebut saat sudah melaut.

Hal terpenting dalam kerjasama bagi hasil tersebut adalah akad. Akad merupakan kesepakatan yang harus dipenuhi oleh masing-masing pihak karena memiliki kekuatan hukum yang mengikat meskipun dalam realitanya kesepakatan itu hanya berupa lisan. Akad atau kesepakatan juga menjadi poin penentu kemana arah kerja sama itu tertuju, akankah bisa mendatangkang keadilan dan memasalahkan semua pihak atau hanya akan menguntungkan satu pihak saja.

Apabila membahas akad atau kesepakatan, maka tidak hanya berlaku pada *mudharabah* saja, melainkan semua perilaku transaksi harus disertai dengan adanya kesepakatan. Sesuai dengan definisinya akad adalah kesepakatan dalam suatu perjanjian antara dua pihak atau lebih untuk melakukan dan atau tidak melakukan perbuatan hukum tertentu. Maksudnya adalah akad berfungsi sebagai penentu keberlangsungan kerjasama yang dijalani, mengenai batasan-batasan yang semestinya dilakukan oleh pihak yang terlibat serta hal apa saja yang harus dihindari kedua pihak atau lebih supaya tidak merusak tatanan perjanjian yang disepakati dalam akad kerjasama tersebut.

Kerjasama yang dilakukan oleh pemilik kapal dan pemberi modal di Desa Branta Pesisir sendiri tidak semuanya dapat dikatakan termasuk akad *mudharabah*. Hal itu karena ada beberapa perjanjian yang dilakukan tidak sesuai dengan rukun dan syarat *mudharabah*, dimana perjanjian yang dilakukan pemilik kapal dan pemberi modal tersebut lebih mengarah ke hutang-piutang karena pemilik kapal disini punya tanggung jawab untuk melunasi uang yang diberikan oleh pemberi modal dalam proses pembuatan kapal. Ini sangat bertentangan dengan prinsip maupun rukun dan syarat *mudharabah*, bahkan perjanjian bagi hasil tersebut bisa dikatakan adalah bunga dan itu termasuk riba.

Sesuai dengan hadist yang diriwayatkan oleh Imam Baihaqi berikut ini:

كل قرض جر نفعاً فهو ربا

Artinya: “Setiap pinjaman yang mendatangkan manfaat atau keuntungan, maka itu adalah riba.” (HR. Imam Baihaqi)²⁷

Namun tidak semua perjanjian kerjasama antara pemilik kapal dan pemberi modal di Desa Branta Pesisir itu adalah hutang piutang. Kebanyakan dari mereka melakukan perjanjian dimana pemberi modal memang tertarik untuk menjadi pemilik kapal dan mendapat pendapatan dari hasil melaut kapal tersebut. Seperti yang dilakukan Bapak Mufti dan Ibu Sulalah dimana Ibu sulalah selaku pemberi modal membrikan dananya kepada Bapak Mufti yang mana nantinya akan digunakan untuk pembuatan kapal. Sehingga disini Ibu Sulalah dapat dikatakan adalah pemilik kapal tersebut juga, namun memang seluruh operasioanal kapal itu dikelola oleh bapak Mufti selaku pemilik kapal sementara ibu Sulalah hanya memberikan modal diawal untuk pembuatan kapal itu dan nantinya akan mendapatkan bagi hasil dari pendapat melaut kapal tersebut.

Perjanjian yang dilakukan oleh bapak Mufti dan Ibu Sulalah ini adalah perjanjian yang sering digunakan oleh masyarakat Desa Branta Pesisir, dan dapat dikatakan perjanjian tersebut masuk kedalam Akad *Mudharabah*. Karena perjanjian tersebut sudah sesuai dengan rukun dan syarat yang berlaku, dimana disini ibu Sulalah sebagai *Shahibul maal* dan bapak Mufti sebagai *mudharib*, serta terdapat pembagian nisabah yang jelas.

²⁷Imam Ibnu Qudamah, *Kitab Al-Mughani* (Bogor; Darul Alamiyyah, 2016)

Dalam kasus Bapak Mufti dan Ibu Sulalah, perjanjian yang mereka buat sesuai dengan rukun dan syarat *mudharabah*:

- Rukun Mudharabah:
 - Pihak yang berakad: Terdapat dua pihak yang jelas, yaitu Ibu Sulalah sebagai pemberi modal (shahibul maal) dan Bapak Mufti sebagai pengelola usaha (mudharib).
 - Modal: Modal diberikan oleh Ibu Sulalah untuk pembangunan kapal, yang kemudian digunakan oleh Bapak Mufti dalam kegiatan operasional melaut.
 - Pekerjaan: Bapak Mufti memiliki wewenang penuh untuk mengelola kapal dan menentukan arah operasionalnya.
 - Keuntungan: Keuntungan dibagi secara adil berdasarkan kesepakatan nisbah, sesuai dengan prinsip mudharabah.

- Syarat Mudharabah:
 - Modal yang diberikan jelas dan tidak berupa piutang.
 - Pembagian keuntungan telah disepakati sebelumnya dan dilakukan secara proporsional, bukan dalam bentuk jumlah tetap.
 - Jika terjadi kerugian dalam usaha, kerugian tersebut ditanggung oleh Bapak Mufti sebagai pemilik kapal, sementara Ibu Sulalah hanya kehilangan modal.

Hal ini sesuai dengan hadist yang diriwayatkan oleh Thabrani sebagai berikut:

كَانَ سَيِّدُ نَا الْعَبَّاسُ بُنُّ عَبْدِ الْمُطَّلِبِ إِذَا دَفَعَ الْمَالَ مُضَارَبَةً اشْتَرَطَ عَلَى صَاحِبِهِ أَنْ لَا يَسْتَلِكَ بِهِ بَحْرًا وَلَا يَنْزِلَ بِهِ وَادِيًا، وَلَا يَسْتَرِي بِهِ دَابَّةً ذَاتَ كَبِيدٍ رَطْبِيَّةً، فَإِنْ فَعَلَ ذَلِكَ ضَمِنَ، فَبَلَغَ شَرْطُهُ رَسُولَ اللَّهِ صَلَّى اللَّهُ عَلَيْهِ وَآلِهِ وَسَلَّمَ فَأَجَازَهُ (رواه الطبراني في الأوسط عن ابن عباس)

Artinya: “Abbas bin Abdul-Muthalib jika menyerahkan harta sebagai mudharabah. Ia mensyaratkan kepada mudharib nya agar tidak mengarungi lautan dan tidak menuruni lembah, secara tidak membeli hewan ternak. Jika persyaratan itu dilanggar, ia (mudharib) harus menanggung resikonya. Ketika persyaratan yang ditetapkan ‘Abbas itu didengar Rasulullah, beliau membenarkannya.” (HR. Ath Thabrani dari Ibnu ‘Abbas).²⁸

Maksud dari hadist di atas adalah, apabila shahibul maal telah memnuhi seluruh modal dan mudharib melaksanakan usahanya. Maka kerjasama tersebut harus dijalankan sesuai dengan perjanjian dan persyaratan, juga harus menjauhi segala hal yang dapat melanggar atau menyalahi dari semua yang menjadi kesepakatan kedua pihak atau lebih.

Selanjutnya, sesuai dengan data yang telah dipaparkan pada bagian sebelumnya kegiatan sistem bagi hasil pada sektor Nelayan di Desa Branta Pesisir Kabupaten Pamekasan. Terbentuk antara pemilik kapal (*Mudharib*) yang bertugas mengelola dana, dan pemberi modal (*Shahibul maal*) yang memberikan dana pada pemilik kapal. Biasanya pemilik kapal datang langsung ke pemberi modal, menyampaikan keinginannya untuk menjalin kerja sama serta menawarkan bahwasannya pemilik kapal tersebut sudah benar-benar berkompeten untuk menjalankan, mengelola usaha dalam bidang mencari ikan di laut. Setelah pemberi modal setuju maka pemberi modal akan memberika dana yang dibutuhkan oleh pemilik kapal. Yang mana pemilik kapal akan menggunakan dana tersebut untuk melengkapi keperluan yang masih kurang di

²⁸ Abbil Qosim Sulaiman, *Al-Mu'jamul Awsath*, (Mesir; Darul Harama'in, 1995), 231.

kapal seperti jaring atau mesin. Selanjutnya akan dilakukan perjanjian bagi hasil dari pendapatan kapal tersebut saat bekerja nanti antara pemilik kapal dan pemberi modal.

Pembagian Nisbah atau bagi hasil menggunakan pembagian bagi hasil bersih yang didapatkan dari melaut, yaitu setelah dikurangi dengan biaya-biaya operasional untuk melaut. Selanjutnya bagi hasil dibagi menjadi tiga yakni pemilik kapal, pemberi modal dan Nelayan, dengan presentase 40% untuk pemilik kapal, 10% untuk pemberi modal dan 50% untuk Nelayan yang nanti akan dibagi lagi sesuai dengan jumlah Nelayan di kapal. Namun terkadang ada juga yang menggunakan pembagian 60% untuk Nelayan, 35% untuk pemilik kapal, dan 5% untuk pemberi modal. Perbedaan presentase pembagian hasil ini dikarenakan kebijakan masing-masing pemilik kapal.

Untuk lebih jelasnya pembagian hasil dilakukan oleh Nelayan di Desa Branta Pesisir yaitu hasil tangkapan ikan setelah dijual pemilik kapal mendapatkan Rp 25.000.000 dipotong dengan biaya pembekalan Rp 5.000.000 jadi sisa Rp 20.000.000, jadi jumlah keseluruhan setelah dipotong biaya pembekalan Rp 20.000.000. Hasil bersih yang diperoleh adalah Rp 20.000.000 dibagi tiga, yaitu untuk Nelayan, pemilik kapal dan pemberi modal. Dengan nisbah 50% maka para nelayan akan mendapatkan Rp 10.000.000 yang nantinya akan dibagi lagi sesuai dengan jumlah Nelayan di kapal, misal jumlah Nelayan adalah 10 orang berarti masing-masing orang akan mendapatkan Rp 1.000.000, selanjutnya dengan nisbah 40% maka pemilik kapal akan mendapatkan Rp 8.000.000, dan dengan nisbah 10% maka pemberi modal akan mendapatkan Rp. 2.000.000. Namun terkadang ada perjanjian lain dimana pemberi modal akan mendapatkan bagi hasil sama dengan yang diperoleh nelayan perorangan. Jadi kalau

misalnya Rp 10.000.000 terus dibagi 10 orang berarti nelayan perorang mendapat Rp 1.000.000, berarti pemilik modal tadi mendapat Rp 1.000.000 juga. Hal tersebut ditentukan oleh besarnya jumlah dana yang diberikan di awal dan juga kesepakatan antara pemilik kapal dan pemberi modal.

Dalam penerapan akad mudharabah di Desa Branta Pesisir, Kabupaten Pamekasan, akad secara lisan tanpa dokumentasi tertulis memberikan beberapa implikasi penting terhadap keamanan transaksi, keadilan dalam bagi hasil, dan potensi terjadinya konflik antar pihak yang terlibat. Akad yang hanya berbasis kepercayaan antara pemilik kapal, pemberi modal, dan nelayan ini memiliki beberapa kelebihan, seperti kemudahan dalam proses transaksi dan fleksibilitas, namun juga memiliki kelemahan, terutama dari segi transparansi dan akuntabilitas.

Berdasarkan analisis, penerapan akad mudharabah secara lisan memberikan kelemahan dari segi transparansi, terutama dalam hal pengelolaan pendapatan dan pembagian hasil. Dalam transaksi yang melibatkan modal besar, seperti yang terlihat dalam kasus kapal dengan modal Rp70 juta, perjanjian tertulis akan sangat membantu dalam memastikan semua pihak memahami kesepakatan yang dibuat dan memiliki acuan jika terjadi konflik di kemudian hari. Sebagaimana dijelaskan dalam wawancara, kecurigaan terhadap praktik bagi hasil yang tidak adil muncul karena tidak adanya pencatatan yang jelas, sehingga nelayan dan pemberi modal merasa kesulitan memverifikasi keadilan pembagian keuntungan.

Agar akad mudharabah dapat berjalan dengan lebih aman dan adil, perlu adanya transparansi dalam pencatatan operasional kapal, termasuk biaya perawatan,

pendapatan dari hasil tangkapan, serta pembagian hasil yang diterima oleh masing-masing pihak. Dalam kasus yang ada, beberapa nelayan merasa pemilik kapal kurang transparan dalam hal ini, dan tanpa adanya dokumen tertulis, tuduhan kecurangan sulit untuk dibuktikan atau disangkal. Pemilik kapal, di sisi lain, menganggap bahwa ketidakpuasan nelayan muncul karena kurangnya pemahaman tentang fluktuasi harga ikan atau biaya operasional yang tinggi.

Meskipun kepercayaan menjadi pilar utama dalam akad lisan di Desa Branta Pesisir, analisis menunjukkan bahwa kepercayaan ini tidak selalu cukup untuk menghindari konflik atau ketidakpuasan. Dalam lingkungan di mana informasi tidak selalu tersampaikan secara transparan, kepercayaan bisa berubah menjadi kecurigaan, terutama ketika hasil yang diperoleh tidak sesuai dengan harapan para nelayan atau pemberi modal. Oleh karena itu, penerapan perjanjian tertulis dan sistem pencatatan yang transparan akan sangat membantu dalam menjaga kepercayaan antar pihak yang terlibat.

Salah satu hal positif dari sistem mudharabah yang diterapkan di Desa Branta Pesisir adalah pembagian tanggung jawab yang cukup jelas, terutama dalam hal biaya perawatan dan perbaikan kapal. Pemilik kapal bertanggung jawab penuh atas kerusakan dan operasional kapal, sementara nelayan dan pemberi modal tidak terbebani oleh tanggung jawab tersebut. Namun, hal ini juga menekankan pentingnya adanya kejelasan dalam hal tanggung jawab, sehingga semua pihak memahami perannya masing-masing dalam akad.

Dalam rangka meningkatkan keadilan dalam skema bagi hasil, penting bagi semua pihak untuk terlibat dalam diskusi terbuka tentang proporsi keuntungan yang diterima. Adanya fleksibilitas dalam skema bagi hasil yang diterapkan oleh masing-masing kapal menunjukkan bahwa pembagian keuntungan dapat disesuaikan dengan kondisi modal dan peran masing-masing pihak. Namun, tanpa adanya kesepakatan yang jelas dan tertulis, skema ini dapat menimbulkan ketidakpuasan di kemudian hari.

Penerapan akad mudharabah secara lisan di Desa Branta Pesisir Kabupaten Pamekasan membawa implikasi yang cukup signifikan terhadap keamanan transaksi dan keadilan bagi pihak-pihak yang terlibat. Meskipun akad lisan ini didasarkan pada kepercayaan, tanpa adanya perjanjian tertulis dan transparansi dalam pencatatan, potensi terjadinya kesalahpahaman dan konflik tetap tinggi. Oleh karena itu, penerapan perjanjian tertulis dan sistem akuntansi yang lebih transparan sangat diperlukan untuk memastikan keadilan dan akuntabilitas dalam bagi hasil antara pemilik kapal, pemberi modal, dan nelayan.