

## BAB IV PAPARAN DATA DAN PEMBAHASAN

### A. PAPARAN DATA

1. Sejarah dan Kegiatan Nelayan di Kota Probolinggo, Kecamatan Mayangan.

Nama Probolinggo merupakan gabungan dua kata dari bahasa Sangsakerta (*Prâbâlinggâ*), yakni *Probo* yang berarti sinar, sedangkan *Lingga* berarti tanda, dalam hal ini bisa diartikan tanda perdamaian ataupun bisa diartikan sederhana (seperti perwujudan seluruh lambang yang sederhana). Namun, pada masa Pemerintahan Prabu Radjasanagara (Raja Majapahit 1350-1389), Probolinggo dikenal dengan nama “Banger”.

Sejalan dengan perkembangan politik kenegaraan pada zaman kerjaan Majapahit, pemerintah di Banger juga mengalami perubahan-perubahan seiring dengan perkembangan zaman. Semula merupakan *Pedukuhan* (kampung kecil) di muara kali Banger, kemudian berkembang menjadi *Pakuwon* (desa) yang dipimpin oleh seorang *Akuwu* (kepala daerah), dibawah kekuasaan kerajaan Majapahit.

Pada saat Raja Blambangan berkuasa, Banger yang merupakan perbatasan antara Majapahit dan Blambangan, dikuasai pula oleh Bre Wirabumi. Bahkan Banger menjadi kancah perang antara Raja Blambangan dengan Prabu Majapahit yang demikian dikenal dengan “Perang Peregreg”. Setelah kompeni dapat meredakan Mataram, seluruh daerah di sebelah timur Pasuruan (termasuk Banger) di serahkan kepada VOC pada tahun 1743, dan untuk memimpin dan

menjadi Bupati pertama di Benger, VOC mengangkat Kyai Djojolelono dengan gelar Tumenggung.

Pada tahun 1768 Kyai Djojolelono memundurkan diri sebagai Bupati Banger, dan digantikan oleh Tumenggung Djojonegoro. Di bawah kepemimpinan Bupati kedua, daerah Benger tampak makin makmur dan jumlah penduduk pun kian bertambah, Tumenggung Djojonegoro juga mendirikan Masjid Jami' pada tahun 1770. Dengan berkembangnya daerah Banger, banyak masyarakat makin senang berada di bawah kepemimpinan Tumenggung Djojonegoro, dan dirinya mendapat sebutan "Kanjeng Djimat". Pada tahun 1770 nama Banger diubah menjadi "Probolinggo".

Antara tahun 1850 sampai 1880 an merupakan proses pembentukan kota yang permanen. Pusat kota diperluas secara simetri dengan kawasan kota Barat dan Timur. Disebelah Selatan dari jalan raya pos (*Grotepostweg*), dimana terletak rumah Residen, dimasukkan dalam blok kota dengan cara membangun jalan lurus dibelakang rumah tersebut, kemudian pada kedua ujungnya dibuat melengkung kearah jalan raya pos, dan menyatu dengan jalan-jalan yang paling tepi yang mengelilingi blok kota.

Penduduk Kota Probolinggo berdasar perhitungan tahun 1930 berjumlah 90.411 jiwa. Terdiri atas orang Eropa sebesar 925, bumiputera 85.257 orang, orang Cina 3.719 orang. Bumiputera terdiri dari orang Jawa dan Madura (pandhalungan), imbangnya jumlah

penduduk Madura dengan penduduk Jawa menunjukkan mayoritas orang Madura, tercatat penduduk Jawa di Probolinggo sebesar 18.456 jiwa sedangkan penduduk Madura 56.317 Jiwa.

Dewasa ini, karakteristik sosial penduduk Kota Probolinggo bisa dilihat dari segi etnik dan hukum budaya masyarakatnya. Masyarakat Probolinggo dilihat dari sosial hukum budaya sebagian bermula dari hukum budaya agraris (petani dan nelayan) dan mengembang menjadi masyarakat urbanis. Sedangkan ditinjau dari suku, mayoritas penduduk Kota Probolinggo merupakan Suku Jawa dan Madura yang terkenal ulet, lugas, buka, dan kuat dalam mengarungi kehidupan (berjiwa wiraswasta tinggi). Selain itu perpaduan masyarakat dan hukum budaya yang masih asli dicerminkan dengan gotong royong, dan norma budaya hukum budaya khas, serta diwarnai dengan unsur Islam. Hal ini bisa dipandang sebagai potensi masyarakat sehingga menjadi modal dalam peningkatan sumber daya manusia sehingga terbentuk suatu masyarakat yang handal dan mengembang dan sepele tanggap terhadap kemajuan. Bertambah dari itu potensi potensi yang mempunyai menjadikan ketahanan sosial masyarakat akan mampu menangkal dan menyaring kemungkinan demikianlah keadaannya pengaruh hukum budaya luar yang negatif.

Kecamatan mayangan merupakan masyarakat pesisir yang kesehariannya tinggal di daerah pesisir, dan sumber kehidupan perekonomiannya bergantung secara langsung pada pemanfaatan

sumberdaya laut dan pesisir. Mereka terdiri dari nelayan pemilik, buruh nelayan, pembudidaya ikan dan organisme laut lainnya, pedagang ikan, pengolah ikan, supplier faktor sarana produksi perikanan. Dalam bidang non-perikanan, masyarakat pesisir bisa terdiri dari penjual jasa pariwisata, penjual jasa transportasi, serta kelompok masyarakat lainnya yang memanfaatkan sumberdaya non-hayati laut dan pesisir untuk menyokong kehidupannya (Nikijuluw, 2001).

Kecamatan mayangan merupakan salah satu dari lima kecamatan yang ada di Kota Probolinggo dengan ketinggian 0-700 meter di atas permukaan laut. Kecamatan ini terletak pada posisi  $7^{\circ}43'02''$  Lintang Utara dan  $113^{\circ}13'38''$  Bujur Timur.

Kecamatan Mayangan terletak di sebelah utara Kota Probolinggo dengan batas-batas sebagai berikut:

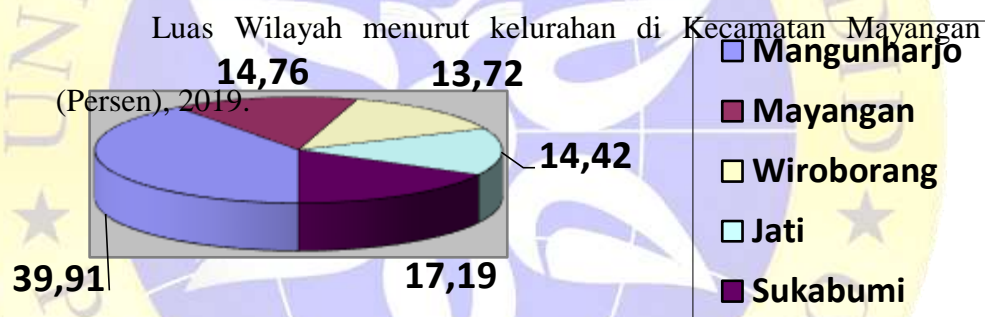
- Utara – Selatan Madura;
- Selatan – Kecamatan Kanigaran;
- Barat – Kecamatan Kedemangan;
- Timur – Kabupaten Probolinggo (Kecamatan Dringu)

Ibukota Kecamatan Mayangan berada di Kelurahan Mayangan. Kecamatan dengan luas  $8.67 \text{ km}^2$  ini berbagi menjadi 5 kelurahan, yaitu:

- Kelurahan Wiroborang.
- Kelurahan Jati.
- Kelurahan Sukabumi.

- Kelurahan Mangunharjo.
- Kelurahan Mayangan.

Kelurahan Mangunharjo merupakan kelurahan terluas dengan luas wilayah 3,46 Km<sup>2</sup> atau 39,92 persen wilayah kecamatan. Sedangkan kelurahan Wiroborang merupakan kelurahan dengan luas wilayah terkecil yaitu 1,19 km<sup>2</sup> (13,76 persen). Terdapat 42 Rukun Warga dan 258 Rukun Tetangga di Kecamatan Mayangan dengan 57 orang pegawai negeri sipil. Kelurahan Mangunharjo merupakan kelurahan dengan jumlah RW dan RT terbanyak, yaitu 17 RW dan 94 RT.



Berdasarkan data Dinas Kependudukan dan Pencatatan Sipil Kota Probolinggo, penduduk Kecamatan Mayangan tahun 2019 sebanyak 63.585 jiwa yang terdiri atas 31.473 Laki-laki dan 32.112 perempuan. Laju pertumbuhan penduduknya sebesar 0,51 persen. Angka rasio jenis kelamin penduduk laki-laki terhadap penduduk perempuan sebesar 98,01 persen. Artinya ada 98 orang penduduk laki-



laki pada setiap 100 orang penduduk perempuan. Sebagian besar masyarakat Mayangan adalah wirausahawan dan nelayan.

Kepadatan penduduk di Kecamatan Mayangan tahun 2019 mencapai 7.342 jiwa/km<sup>2</sup>, artinya setiap 1 km<sup>2</sup> terdapat 7.342 orang yang tinggal di area tersebut. Kepadatan penduduk terbesar 10.743 jiwa/km<sup>2</sup>, sedangkan yang terendah berada di kelurahan Mangunharjo sebesar 6.017 jiwa/km<sup>2</sup>.

Berdasarkan data Badan Pusat Data Statistik Kota Probolinggo, jumlah angkatan kerja Kota Probolinggo tahun 2019 sebesar 115.208 orang, dengan 68.859 orang laki-laki (59,77 persen) dan 46.349 orang perempuan (40,23 persen). Dari 115.208 orang, 110.125 orang (95,59 persen) diantaranya bekerja dan 5.083 (4,41 persen) sisanya merupakan pengangguran.

Cikal bakal Pelabuhan Perikanan Mayangan Kota Probolinggo mulai didirikan pada tahun 2000, ketika Pangkalan Pendaratan Ikan (PPI) Mayangan dibangun dengan gabungan dana dari APBN, APBD Provinsi Jawa Timur, APBD Kota Probolinggo serta dana luar negeri SPL-OECF. Yang kemudian status PPI ini meningkat menjadi Pelabuhan Perikanan Pantai pada tahun 2004 dengan nama Unit Pengelola Pelabuhan Perikanan Pantai Mayangan (UPPPP Mayangan) dan pada tanggal 23 Mei 2014, Gubernur Jawa Timur menetapkan UPPPP Mayangan berubah menjadi Unit Pelaksana Teknis Pelabuhan Perikanan Mayangan (UPT PP Mayangan).

Tujuan awal dibangunnya Pelabuhan Perikanan Mayangan Kota Probolinggo adalah untuk menampung dan melayani aktifitas perekonomian berbasis perikanan yang dilakukan oleh nelayan, baik pendatang maupun nelayan asli Kota Probolinggo. Aktifitas sebelum adanya Pelabuhan Mayangan dilakukan pada beberapa pemukiman nelayan yang tersebar di penjuru kota, serta dengan memanfaatkan Pelabuhan Umum dan Niaga Tanjung Tembaga sebagai pusat pendaratan ikan. Karena dianggap tidak sesuai dengan prinsip sanitasi dan higienitas, sehingga muncul ide untuk memfasilitasi kegiatan penangkapan ikan di Kota Probolinggo dengan cara membangun sebuah pelabuhan perikanan yang representatif sehingga dapat tercapai tujuan bersama untuk:

1. Menyediakan fasilitas pelabuhan yang mendukung operasional kapal perikanan.
2. Meningkatkan mutu dan kuantitas hasil perikanan.
3. Meningkatkan pendapatan dan kesejahteraan nelayan serta penyerapan tenagakerja.
4. Meningkatkan peran serta Pelabuhan Perikanan sebagai fasilitator pada sektor perikanan.

Unit Pelaksana Teknis Pelabuhan Perikanan Mayangan (UPT PP Mayangan) Kota Probolinggo terletak di pesisir utara Kota Probolinggo, tepatnya secara geografis terletak pada posisi 7<sup>0</sup>44'1,02''

LS dan 113<sup>0</sup>13'17,57"BT. Produksi perikanan di Unit Pelaksana Teknis Pelabuhan Perikanan Mayangan (UPT PP Mayangan) Kota Probolinggo pada tahun 2019 tercatat 18.205,97 ton yang terdiri atas 17.782,20 ton produksi perikanan tangkap dan 423,77 ton produksi perikanan budidaya.

Berikut produksi perikanan tangkap menurut lokasi penangkapan ikan di Kota Probolinggo (Ton), 2017-2019

Lokasi	Tahun		
	2017	2018	2019
Penangkapan Ikan			
Perikanan Laut	19,740,78	19,239,80	16,388,00
Perikanan Umum	7,81	6,80	5,60
Kota Probolinggo	19,748,59	19,246,60	16,393,60

Berikut tabel produksi perikanan tangkap laut menurut jenis ikan di Kota Probolinggo, 2019.

Jenis Ikan	Volume (Ton)	Nilai (000 Rp)
Tongkol	343,80	4.482.332
Tuna	0,00	0
Cakalang	0,00	0
Tengiri	259,70	5.046.550
Kerapu	505,80	17.874.232
Udang	1,10	39.000
Kerang	65,00	1.267.850



Cumi-cumi	204,20	9.721.989
Kepiting	31,00	1.195.775
Teripang	0,00	0
Rumput Laut	0,00	0
Lainnya	16,364,00	259.434.692
Kota Probolinggo	<b>17,774,60</b>	<b>299.062.420</b>

Sumber : Dinas Pertanian, Ketahanan Pangan, dan Perikanan Kota Probolinggo

Dengan adanya dukungan dari potensi dan sumberdaya manusia yang memadai, sektor perikanan, industri dan jasa merupakan sektor utama untuk mengembangkan poternsi perekonomian Kota Probolinggo. selat madura yang merupakan pembatasan wilayah sebelah utara Kota Probolinggo adalah penghasil ikan, udang dan kepiting dalam sektor perekonomian perikanan yang berpotensi menjadikan salah satu pendapatan daerah (PAD) Kota Probolinggo.

## 2. Perizinan Berlayar

Dalam berlayar untuk setiap pemberangkatan penangkapan ikan harus memiliki surat izin untuk berlayar dari pemerintah setempat sebagaimana yang telah di atur oleh Dinas Kelautan dan Perikanan berdasarkan peraturan menteri kelautan dan perikanan RI. Adapun surat-surat izin yang harus dimiliki yaitu Surat Izin Penangkapan Ikan (SIPI), Kartu Tanda Pengenal Nelayan, Surat Izin Usaha Perikanan (SIUP), Surat Berlayar. Untuk masing-masing surat ada masa

perpanjangan waktu sebagai berikut; Surat Izin Penangkapan Ikan dilakukan 1 tahun sekali, Surat izin Usaha Perikanan dilakukan per 3 bulan sekali, dan untuk Surat Berlayar diperbarui setiap pemberangkatan penangkapan ikan. Tujuan surat-surat ini demi keamanan para nelayan.

### 3. Besaran Tarif Penjualan Ikan Nelayan

Menurut Mas Luthfi selaku pemilik kapal KM. Sapu Jagad telah menjelaskan bahwa :

“untuk harga ikan sendiri ketika dijual ke pasar itu fluktuatif(naik turun) kecuali untuk harga ikan pabrik artinya ikan yang masuk kategori ikan emas dan biasa untuk di ekspor seperti ikan dorang putih, kerapu, kakap merah, jengah, udang (bengkutak), mengikuti harga pasar atau tetap. Sedangkan ikan lokal harganya tergantung banyaknya ikan. Adapun ikan-ikan lokal yaitu kurisi, gelek, mata miring, pari, manglah, duk-duk, dll.”<sup>37</sup>

Dari penjelasan di atas bahwasannya tarif penjualan ikan tidak menentu, besar keuntungan yang didapat juga tergantung pada mahal atau murah harga ikan. Maka dari itu target perolehan ikan dan perolehan ikan ini bersifat fluktuasi yang mana tergantung pada cuaca, kondisi, dan faktor yang lain.

Wawancara dilakukan tidak hanya sepihak tetapi beberapa pihak, adapun yang kedua pihak ini di tuturkan oleh Bapak H. Rofi'i selaku pemilik kapal KM. Mahkota Jaya:

“hasil dari tangkapan jhukok nekah tak nentoh kadeng teghah ben kadeng toron, nekah napah can peminatah. Menabi

---

<sup>37</sup> Luthfi, *Wawancara*, Pemilik kapal Sapu Jagad: 28 Maret 2021.

peminatah teghah otobeh benyak tapeh hasel deri tengkepan jhukok nekah skunnik dehih arghenah sajen larang. Sebelikeh menabi peminatah skunnik tapeh hasel deri tankepan jhukok jhugen benyak dehih argheneh jhugen toron. Tapeh mun argheneh jhukok se deri pabrik contohnah dorang pote, kakap mera, kerapu sareng jenaha argheneh paghun”<sup>38</sup>

Artinya:

“hasil penangkapan ikan yang dijual harganya tidak menentu kadang naik dan juga turun tergantung jika peminatnya banyak dan hasil penangkapan ikannya sedikit maka harga pasar akan naik begitu pula sebaliknya jika peminatnya sedikit sedangkan hasil tangkapan banyak maka harga akan turun. Kecuali ikan-ikan pabrik seperti dorang putih, kakap merah, kerapu, jenaha.”

Selain itu disampaikan pula oleh Nahkoda Kapal Bunga Samudra milik Bapak Busairi, beliau menyampaikan bahwa:

“Penentuan harga atau tarif penjualan ikan di Pasar Pelelangan Ikan sifatnya fluktuasi artinya, penjualan ikan tersebut tergantung dari harga pasar, ikan banyak maka harga turun dan sebaliknya, memperhatikan lebih besar mana penawaran dengan permintaan juga terkadang tergantung jenis ikannya. Biasanya para nelayan menjual ikan-ikannya per basket atau bisa juga per kilo. Basket adalah salah satu alat atau wadah yang memang dipakai oleh nelayan untuk menakar ikan, satu basketnya setara dua balok es.”<sup>39</sup>

#### 4. Bagi Hasil

Dalam pembagian hasil antara pemilik kapal dan nelayan di

Mayangan mayoritasnya 5:6 dari pendapatan bersih atau laba bersih.

---

<sup>38</sup> H. Rofi'i, *Wawancara*, Pemilik Kapal Mahkota Jaya: 3 April 2021.

<sup>39</sup> Fedi, Hermawan, *Wawancara dan Sharing*, Nahkoda Kapal Bunga Samudra: 3 April 2021 pada pukul 15.30.

Menurut Zainullah (Mas Zein) selaku Nahkoda sekaligus Bendahara Kapal Sapu Jagad menyampaikan bagi hasilnya sebagai berikut:

“dalam setiap berlayar pendapatan akhir selalu berbeda, dilihat dari berapa hari berlayarnya dan cuaca atau kondisi laut saat berlayar. Berlayar sedikitnya dilakukan 5 hari dan 14 hari paling lama, maka saya ambil contoh berlayar terakhir kali 14 hari dan kisaran pendapatan kotor yang diperoleh Rp. 65.000.000 dan pengeluaran untuk keperluan selama berlayar sebesar Rp. 23.000.000. Biasanya solar dalam 14 hari ini membutuhkan kurang lebih 2500 liter, hasil penangkapan dikurangi pengeluaran berlayar yaitu Rp. 42.000.000. Total tersebut masih terpotong biaya kerusakan 20%, jadi  $Rp. 42.000.000 \times 20\% = 8.400.000$ ,  $Rp. 42.000.000 - 8.400.000 = 33.600.000$ . Setelah diketahui Rp. 33.600.000 merupakan pendapatan bersih maka sistem bagi hasilnya adalah perbandingan 5:6 (11), hasil Rp. 33.600.000 dibagi 11 yaitu 3.055.000. Setelah pendapatan bersih dibagi 11 kemudian 5% untuk pemilik kapal dan 6% untuk (ABK) anak buah kapal, akan tetapi disini khusus nahkoda memiliki jatah 2 kali lipat seperti rincian berikut:

- a) Pemilik Kapal :  $Rp. 3.055.000 \times 5 = 15.275.000$
- b) ABK 9 orang dengan nahkoda, maka total abk menjadi 10 karena nahkoda dihitung 2. Jadi  $Rp. 3.055.000 \times 6 = 18.330.000 : 10$  (banyaknya abk) = 1.833.000

jadi pendapatan bersih untuk pemilik kapal ialah sebesar Rp. 15.275.000 sedangkan untuk nelayan per orang mendapat upah Rp.1.833.000 ini adalah hasil berlayar selama 14 hari.”<sup>40</sup>

Dari penjelasan tersebut bisa diketahui bahwa seluruh kapal akan membagikan hasilnya 5% untuk pemilik kapal dan 6% untuk nelayan (anak buah kapal) setelah pendapatan kotor dikurangi 20% biaya kerusakan kapal dan biaya pengeluaran selama berlayar.

---

<sup>40</sup> Zainullah, *Wawancara*, Nahkoda sekaligus Bendahara Kapal Sapu Jagad: 09 April di Desa Mangunharjo.



Mekanisme bagi hasil serupa juga yang terjadi pada kapal mahkota jaya yaitu menurut Basith selaku anak buah kapal, beliau mengatakan:

“pendapatan kotor yang diperoleh sekali berlayar akan terpotong 20% untuk biaya kerusakan mesin kapal, cantring, badan kapal yang tak terduga dan terpotong biaya operasional atau kebutuhan selama berlayar seperti, uang makan, air bersih, es batu, lpg, solar, dll. dari hasil tersebut sudah dikatakan pendapatan bersih dengan sistem yang sedikit lebih untung pemilik kapal. Jadi pendapatan bersih tersebut dibagi 11 terlebih dahulu yang mana 5% untuk pemilik kapal (shahibul mal) dan 6% untuk dibagikan sebanyak jumlah anak buah kapal termasuk nahkoda (mudharib). Disini seharusnya 50:50 dan biaya kerusakan kapal yang belum tahu kapan akan terjadi tidak memotong pendapatan.”<sup>41</sup>

Pembagian untuk biaya kerusakan yang ditentukan oleh induk semang atau pemilik kapal menjadi permasalahan bagi nelayan sehingga timbul kecurangan dari nelayan ketika selesai berlayar membawa hasil tangkapan lain untuk dibawa pulang.

##### 5. Perjanjian bagi hasil

Perjanjian dalam bekerja sama harus ada sehingga ada batasan-batasan hasil untuk masing-masing yang bersangkutan. Akan tetapi hasil penelitian di TPI Mayangan ini berbeda atau menyimpang, yang mana dari hasil wawancara beberapa pihak menyatakan bahwa tidak ada perjanjian apapun atau akad di awal antara pemilik kapal dan nelayan sehingga bagi hasil yang mereka praktikkan mengikuti adat

---

<sup>41</sup> Basith, *Dokumentasi dan Wawancara*, Anak Buah Kapal Mahkota Jaya: 03 April.



atau tradisi yang sudah ada dari dulu. Adapun beberapa pernyataan dari beberapa pihak terkait perjanjian sebagai berikut:

Yang pertama disampaikan oleh Mas Luthfi bahwasannya:

“perjanjian bagi hasil ini tidak pernah ada di awal, semua disini mengikuti tradisi yang sudah turun temurun dan semua anak buah kapal yang pacokan ataupun tetap sudah mengetahui sistem bagi hasilnya sedemikian yang telah di paparkan di atas.”<sup>42</sup>

Hal yang senada dituturkan oleh H. Rofi'i pemilik kapal Mahkota jaya, beliau menuturkan bahwa:

“pembagian hasil keuntungan sebetulnya tidak harus formal, karena nelayan yang penting mendapatkan upah dan bisa mencukupi biaya kehidupannya. Jadi akad dengan tradisi lebih kuat tradisi yang memang sudah dilakukan sejak dahulu, dan selama ini tidak ada perubahan mengenai bagi hasil yang seperti ini.”<sup>43</sup>

#### 6. Proses bagi hasil

Proses bagi hasil antara pemilik kapal dan nelayan adalah setelah berapa lama berlayar maka hasil tangkapan ikan di jual di tempat pelelangan ikan setelah itu hasilnya diberikan kepada bendahara kapal, bendahara akan memberikan pendapatan kepada pemilik kapal sekaligus memberikan rincian pengeluaran selama berlayar. Hasil tersebut kemudian oleh pemilik kapal dipotong untuk biaya kerusakan kapal 20% selanjutnya baru pendapatan bersih tersebut dibagikan antara pemilik kapal dan nelayan.

---

<sup>42</sup> Luthfi, *Wawancara*, Pemilik Kapal Sapu Jagad: 28 Maret 2021.

<sup>43</sup> H. Rofi'i, *Dokumentasi dan Wawancara*, Pemilik Kapal Mahkota Jaya: 03 April 2021

## **B. PEMBAHASAN**

### **1. Mekanisme Bagi Hasil antara Pemilik Kapal dan Nelayan di Mayangan**

Berdasarkan temuan dan hasil penelitian yang ada, maka dapat digunakan untuk menjawab rumusan masalah dalam penelitian ini yaitu mengenai bagaimana mekanisme bagi hasil antara pemilik kapal dan nelayan di Mayangan Probolinggo dan bagaimana dari segi ekonomi islam tentang mekanisme bagi hasil yang telah terjadi antara pemilik kapal dan nelayan di Mayangan Probolinggo. Melihat berdasarkan paparan diatas bahwa ada beberapa tahapan kerja antara pemilik kapal dan nelayan yaitu: perizinan berlayar, tarif penjualan ikan, mekanisme bagi hasil. Dan adapun dalam tahap perizinan, perlu diketahui bahwa seluruh kapal tidak sembrono berlayar melainkan harus memiliki beberapa surat izin untuk berlayar yang diterbitkan oleh pemerintah setempat, seperti SIUP, SIPI, Andon, Surat Berlayar. Selanjutnya untuk tarif penjualan ikan ini bersifat fluktuasi karena harus melihat kondisi yang terjadi di pasar, sehingga tidak merugikan antara kedua belah pihak. Kemudian mekanisme bagi hasil yang merupakan inti permasalahan yang sedang diteliti dan menjadi fokus utama oleh peneliti bagaimana mekanisme bagi hasil yang terjadi antara pemilik kapal dan nelayan di Mayangan Probolinggo.

Mekanisme bagi hasil ini dipraktikkan tanpa ada kesepakatan di awal, melainkan mengikuti tradisi atau adat yang kuat yang sudah turun temurun sampai sekarang. Jadi pemilik kapal dan nelayan memperoleh keuntungan dari hasil penangkapan ikan. Mekanisme bagi hasilnya

adalah pendapatan kotor terpotong biaya kerusakan 20% dan biaya operasional seperti solar oli, air minum, uang makan, lpg, dll selama berlayar kemudian dibagi 11, yang mana 5 bagian untuk pemilik kapal dan 6 bagian untuk anak buah kapal dengan catatan nahkoda dihitung 2.

Mekanisme seperti ini sebenarnya ada kejanggalan pada pihak nelayan karena pendapatan kotor harus dikurangi biaya kerusakan kapal sedangkan pemilik kapal sendiri beranggapan bahwa mesin kapal, alat penangkapan ikan memperoleh bagian dalam bagi hasil karena dengan adanya kapal dan sebagainya nelayan dapat berlayar melakukan penangkapan ikan. Dengan begitu nelayan sejak dahulu melainkan hasil tangkapan ikan untuk dibawa pulang, dan hal ini sudah menjadi hal yang lumrah sebagai ganti biaya kerusakan. Kegiatan yang terjadi terus berlangsung karena mereka sama-sama membutuhkan jadi hal ini tidak dijadikan permasalahan bagi nelayan dan pemilik kapal.

Sebenarnya tidak ada akad atau perjanjian di awal yang membuat ketimpangan ini akan terus berlangsung, karena tidak ada kesepakatan-kesepakatan yang di rembuk antara pemilik kapal dan nelayan sehingga tidak ada kejanggalan dan sama-sama legowo antara pemilik kapal maupun nelayan.

## 2. Tinjauan Ekonomi Islam Tentang Mekanisme Bagi Hasil Antara Pemilik Kapal dan Nelayan di Kecamatan Mayangan

Dari paparan mekanisme bagi hasil yang dilakukan oleh pemilik kapal dan nelayan dalam tinjauan ekonomi islam menyimpang dari bagi hasil (akad mudharabah) dalam ekonomi islam.

Penyimpangan yang dilakukan adalah salah satu rukun dari akad mudharabah ini adalah adanya ijab dan qabul, perjanjian diawal dengan tujuan antara shahibul mal dengan mudharib sama-sama rela. Karena terdapat ketidakjelasan akad maka timbul ketimpangan salah satu pihak, sedangkan dalam islam juga menjelaskan ketika ada kerja sama maka tidak boleh ada salah satu pihak yang merasa dirugikan. Kegiatan tersebut dalam islam disebut gharar dan islam melarang keras adanya kegiatan atau transaksi yang didalamnya terdapat gharar, maysir, riba karena dapat merugikan pelaku bisnis.

Nilai dan norma dasar ajaran islam dalam kegiatan ekonomi dan bisnis untuk berbuat curang. Semua transaksi yang dilakukan seorang muslim harus berprinsip rela sama rela (*antaraddin minkum*), tidak ada pihak yang di dzolimi ataupun mendzolimi.

Sebagaimana yang difirmankan Allah dalam Al-qur'an surah al-Baqarah ayat 279, yang artinya “maka jika kamu tidak mengerjakan (meninggalkan sisa riba) maka ketahuilah, bahwa Allah dan Rasul akan menerangimu. Dan jika kamu bertaubat (dari pengambilan riba),



maka bagimu pokok hartamu; kamu tidak menganiaya dan tidak pula dianiaya”

Karena tujuan terjalannya kerja sama dalam ekonomi islam yang harus diperhatikan adalah mencapai falah, kebahagiaan umat manusia dengan adanya transaksi ini bukan malah merugikan atau dirugikan tetapi sama-sama membantu dengan modal (shahihbul mal) dan keahlian (mudharib).

Adapun penyimpangan yang kedua dalam mekanisme bagi hasil oleh pemilik kapal dan nelayan di Mayangan Probolinggo ini adanya ketidakjujuran nelayan membawa hasil tangkapan ikan diluar timbangan penjualan ikan tanpa pemilik tahu seberapa banyak ikan yang dibawa pulang, walaupun hal ini sudah menjadi hal yang lumrah tetapi tetap saja pemilik kapal ada kejanggalan.

Melihat pada masa Nabi Muhammad SAW dan Khadijah dalam menjalankan usaha dan berbisnis mengutamakan kejujuran karena dengan jujur ada keberkahan tersendiri jadi bagaimana akan mencapai tujuan dan target perolehan penangkapan ikan apabila nelayan selalu membawa hasil tangkapan ikan diluar timbangan. Dan islam melarang ketika kerja sama ada salah satu pihak tidak jujur, jadi pendapatan kotor yang diperoleh selama ini pasti seharusnya lebih dari yang didapatkan.



### C. ANALISA

Dari paparan data dan pembahasan diatas, maka peneliti memberikan analisa terkait judul yang diangkat sebagai berikut:

Mekanisme bagi hasil yang dilakukan oleh mayoritas pemilik kapal dan nelayan di TPI Kecamatan Mayangan menggunakan tradisi atau adat yang sudah terjadi sejak dahulu dengan rincian sebagai berikut;

Pendapatan kotor awalnya akan terpotong biaya kerusakan 20% dan biaya operasional atau biaya pengeluaran untuk kebutuhan selama berlayar, kemudian hasil tersebut dibagi 11 yang terdiri 5% untuk pemilik kapal (Shahibul mal) dan 6% untuk anak buah kapal dan nahkoda (mudharib) dengan catatan nahkoda akan dihitung sama halnya 2 orang, jadi upah yang di dapat oleh nahkoda itu double.