

PAMPASAN GANTI RUGI MANGSA KEMALANGAN JALAN RAYA: KE ARAH MENGINTEGRASIKAN DIAT DENGAN INSURANS DI MALAYSIA

*(Compensation for Victim of Road Traffic Accident:
Towards an Integration of Diat and Insurance
in Malaysia)*

Siti Zubaidah Ismail
szubaida@um.edu.my

Siti Aisyah Samudin
aisy_awani@siswa.um.edu.my

Jabatan Syariah dan Undang-undang,
Akademi Pengajian Islam, Universiti Malaya.

Abstrak

Kemalangan jalan raya merupakan suatu bencana akibat kecuaiian ketika pemanduan. Akibatnya, berlaku kecederaan fizikal dan kerugian harta benda. Akta Pengangkutan Jalan 1987 mewajibkan setiap pemilik kenderaan untuk memiliki polisi insurans bagi melindungi mereka dan pihak terbabit daripada sebarang kerugian. Namun, terdapat juga pihak yang terlibat dalam kemalangan tidak layak mendapat ganti rugi. Timbul persoalan bagaimanakah pengiraan ganti rugi dibuat berdasarkan polisi insurans dan undang-undang yang mengatur kemalangan jalan raya di Malaysia. Artikel ini menganalisis kemungkinan prinsip diat selaku pampasan yang boleh diserap ke dalam kerangka pengenaan ganti rugi berdasarkan kedudukan insurans sebagai *'aqilah*. Kajian dilakukan menggunakan analisis teoretikal. Kajian mendapati syarikat insurans dan polisi insurans kenderaan motor menepati tafsiran *'aqilah*. Dari segi kuantum pampasan, didapati nilai diat lebih tinggi daripada apa-apa yang ditetapkan oleh sistem takaful atau insurans dan *Compendium of Personal*

Injury Awards 2014. Juga dicadangkan agar satu dana permotoran ditubuhkan bagi membolehkan mangsa yang tidak dilindungi oleh insurans mendapat ganti rugi.

Kata kunci: diat, insurans, pampasan, risiko, perlindungan

Abstract

Road traffic accident is a disaster that can happen due to negligence. The accident can cause both physical injuries and property losses. Road Transportation Act 1987 makes it an obligation for all vehicle owners to have policy insurance that covers them from any loss. However, there are still parties involved, apart from the insured, that is not eligible to any compensation. The issue is how the compensation was calculated based on the insurance policy and the law regulating road traffic accident in Malaysia. The article analyses the possibility of integrating the principle of diat into the framework of compensation based on the insurance as 'aqilah. The research is done based on the theoretical analysis. It is found that insurance company and the motor insurance policy are consistent with the philosophy of 'aqilah. In terms of quantum of damages, it is found that the value under diat is much higher than those covered both under the insurance/takaful policy and Compendium of Personal Injury Awards 2014. It is also suggested that an automobile fund is set up to assist the unprotected victims.

Keywords: diat, insurance, compensation, damages, risk, protection

PENDAHULUAN

Jalan raya boleh bertukar menjadi tempat tragedi apabila manusia cuai mengendalikan kenderaan. Fungsi kenderaan dan jalan raya sebagai alat perhubungan memberikan impak negatif jika tidak dikendalikan dengan baik. Menteri Pengangkutan Malaysia menyatakan bahawa jumlah kemalangan jalan raya sepanjang tahun 2015 meningkat kepada 489 606 kes berbanding dengan 476 196 kes pada tahun sebelumnya. Jumlah kematian juga meningkat kepada 6706 orang



berbanding dengan 6674 orang pada tahun 2014.¹ Laporan Tahunan Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya Malaysia (MIROS) turut menyatakan bahawa indeks kematian akibat kemalangan jalan raya di Malaysia dijangka meningkat kepada 8760 kes pada tahun 2016 berbanding dengan 6674 kes pada tahun 2014, malah tidak mustahil boleh mencecah 10 716 kes pada tahun 2020. Keadaan ini bermakna sebanyak 29 nyawa bakal menjadi mangsa kemalangan jalan raya setiap hari pada tahun 2020.² Kajian bagi mencari punca dan penyelesaiannya juga banyak dilaksanakan. Menurut Menteri Pengangkutan Malaysia, sebanyak 80.6 peratus punca kemalangan adalah disebabkan oleh kecuaiannya manusia.³ Oleh sebab kadar kemalangan jalan raya yang tinggi, pelbagai aspek wajar dikaji, terutama aspek pampasan dan ganti rugi akibat kemalangan jalan raya, selain aspek keselamatan, undang-undang, dan insurans kenderaan dan pemandu.

Apabila sesuatu kemalangan berlaku, siasatan akan dilakukan oleh pihak polis untuk menentukan liabiliti. Selepas itu, proses tuntutan pampasan akan melibatkan polisi insurans pihak yang bertanggungjawab. Tuntutan terhadap kecederaan fizikal dan kematian dibuat berdasarkan Akta Undang-undang Sivill 1956. Selain itu, sebagai panduan kuantum ganti rugi, para hakim merujuk *Compendium of Personal Injury Awards* yang disediakan oleh Majlis

- 1 'Malaysia tanggung kerugian RM8.6 bilion akibat kemalangan jalan raya 2015'. *Berita Malaysia*. Capaian pada 7 September 2016 daripada laman sesawang Astro Awani, <http://www.astroawani.com/berita-malaysia/malaysia-tanggung-kerugian-rm8-6-bilion-akibat-kemalangan-jalan-raya-2015-94924>.
- 2 Menurut Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya Malaysia (MIROS), jumlah kemalangan jalan raya di Malaysia menunjukkan peningkatan ketara setiap tahun, iaitu daripada 397 330 kes pada tahun 2009 kepada 476 196 kes pada tahun 2014. Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya Malaysia (MIROS). Data am kemalangan jalan raya di Malaysia. (Laporan). Capaian pada 16 Februari 2016 daripada laman sesawang Fakta Jalan Raya <https://www.miros.gov.my/1/page.php?id=17>.
- 3 Liow Tiong Lai, Menteri Pengangkutan. 'A total of 80.6 per cent of the road accidents are caused by human error'. Capaian pada 29 Mei 2017 daripada <https://www.nst.com.my/news/2017/01/205090/number-fatal-road-accidents-2016-more-7000-lives-lost>.



Peguam Malaysia. Kompendium yang diguna pakai sejak tahun 2010 ini menjadi panduan kepada para hakim untuk menentukan jumlah pampasan bagi kecederaan fizikal. Kompendium yang bersifat sebagai garis panduan tidak mengganggu kuasa budi bicara hakim atau menghalang sesuatu pihak menuntut lebih banyak daripada yang dijadualkan dalam kompendium.

Hakikatnya, tiada kaedah saintifik untuk menentukan “harga” sebenar anggota badan yang cedera. Pelbagai kaedah dan pendekatan yang membabitkan aktuarial, perundangan, dan sebagainya ternyata membuktikan bahawa terdapat banyak lagi ruang yang boleh ditambah baik demi memenuhi tuntutan semasa pihak yang mengalami kerugian akibat kemalangan jalan raya.⁴ Artikel ini membincangkan sistem pampasan ganti rugi mangsa kemalangan jalan raya menurut Islam dalam kerangka kecuaiian pemanduan dan penerapannya dalam kes kemalangan jalan raya. Sistem pampasan berteraskan diat yang dirujuk adalah bersandarkan al-Quran dan sunah yang cuba diintegrasikan dengan undang-undang, sistem insurans dan *Compendium of Personal Injury Awards*.

DIAT: PENSYARIATAN DAN JUSTIFIKASINYA KINI

Diat merupakan suatu alternatif untuk menyelesaikan kes pembunuhan dan kematian dalam kalangan bangsa Arab pada zaman jahiliah. Apabila berlaku sesuatu kematian, masyarakat Arab jahiliah mengekspresikan perasaan marah mereka melalui balas

4 Penulisan tentang isu ini disentuh oleh ramai ahli akademik antaranya Norila Abu Hassan dan Norha Abu Hanifah (2013). The uncertainty in calculating damages for loss of earnings in the Civil Law Act 1956. Dalam The 5th International Conference on Financial Criminology (ICFC) 2013. Capaian pada 30 Mei 2017 daripada http://mak.trunojoyo.ac.id/wp-content/uploads/2014/04/P38_CALCULATION-OF-DAMAGES-FOR-LOSS-_Norila1.pdf; Haslifah Hashim dan Massita Mohamad. Factors in estimating compensation in personal injury and wrongful death using actuarial approach. Capaian daripada <http://www.ipedr.com/vol11/64-W10024.pdf>; Siti Zubaidah Ismail (2012). The modern interpretation of diat formula for the quantum of damages: The case of homicide and personal injuries. *Arab Law Quarterly*, 26(3), 361–379.



dendam dan bunuh balas. Pihak yang terlibat akan bermusuhan dan saling membalas dendam untuk menjaga kemuliaan darah anggota kabilah masing-masing atas dasar kebersamaan dan semangat kekitaan yang begitu kuat.⁵ Permusuhan dan balas dendam boleh berlarutan selagi dendam tidak dibalas. Mereka memegang kuat prinsip darah harus dibayar dengan darah biarpun tindakan jenayah tersebut tidak disengajakan.⁶

Sejajar dengan peredaran masa, punca pendapatan hasil penternakan dan pertanian masyarakat Arab jahiliah pada waktu itu memberikan kesan terhadap aktiviti ekonomi mereka. Keperluan untuk mendapatkan pelbagai barangan asas mewujudkan sistem barter yang kemudiannya bertukar kepada sistem mata wang seiring dengan kepesatan ekonomi pada waktu itu. Hal ini turut memberikan kesan terhadap kaedah hukuman bagi kesalahan jenayah antara kabilah. Pada awal diat dilaksanakan, pesalah dikenakan denda 100 ekor unta sebagai ganti rugi satu nyawa yang hilang dan kemudiannya digantikan atau diberikan pilihan untuk membayar dengan wang sebanyak 1000 dinar.⁷ Pada awal pelaksanaannya, tidak semua ahli kabilah bersetuju dengan sistem bayaran tersebut kerana berpendapat penukaran nilai darah dengan mata wang tidak menggambarkan semangat kekitaan, integriti dan status ahli kabilah. Dari segi amalan, penetapan kadar pampasan dibuat mengikut status sesuatu kabilah. Sekiranya kabilah itu kuat dan dipandang tinggi, maka kadar pampasannya juga tinggi. Sebaliknya, jika kabilah tersebut lemah, maka kadar pampasan yang akan dibayar juga rendah.⁸ Namun, lama-kelamaan kaedah ini dapat diterima, lebih-

- 5 Mohd. Shukri Hanafi. (2013). From jahiliyyah to Islamic worldview: In search of an Islamic educational philosophy. *International Journal of Humanities and Social Science*, 3(2), 216. Khan, A. (n.d.). Human ignorance (jahiliyyah): Past & present. *The Dialogue*, VIII(4), 353.
- 6 Kirazli, S. B. T.-I. S. (2011). Conflict and conflict resolution in the pre-Islamic Arab society. *Journal of Islamic Studies*, 50(1), 35–36.
- 7 Hilal Faraghi Hilal. (1990). *Al-Nizham al-Islami fi Ta'wid al-Madhrur min al-Jarimah*. Riyadh: Dar an-Nashr bi al-Markaz al-Gharib wa al-Tadrib, p. 12.
- 8 Muhammad Suhail Toqush. (2009). *Tarikh al-Arab Qabl al-Islam*. Beirut: Dar an-Nafais, p. 159.



lebih lagi apabila kedatangan Islam memadamkan budaya dendam dan memperkenalkan sifat saling bermaaf-maafan. Amalan diat juga diterima sebagai suatu kaedah yang mampu melembutkan hati pihak waris yang kehilangan anggota keluarga. *Surah an-Nisa'*, ayat 92 menjelaskan perihal diat dan kafarah dalam konteks hukuman bagi kesalahan membunuh secara tidak sengaja. Dikemukakan ayat 92 yang bermaksud:

Tidak harus sama sekali bagi seorang Mukmin membunuh seorang Mukmin yang lain, kecuali dengan tidak sengaja. Dan sesiapa yang membunuh seorang Mukmin dengan tidak sengaja, maka (wajiblah ia membayar kafarah) dengan memerdekakan seorang hamba yang beriman dan membayar “diah” (denda ganti nyawa) yang diserahkan kepada ahlinya (keluarga si mati), kecuali jika mereka sedekahkan (memaafkannya). Tetapi jika ia (yang terbunuh dengan tidak sengaja) daripada kaum (kafir) yang memusuhi kamu, sedang ia sendiri beriman, maka (wajiblah si pembunuh membayar kafarah sahaja dengan) memerdekakan seorang hamba yang beriman. Dan jika ia (orang yang terbunuh dengan tidak sengaja itu) daripada kaum (kafir) yang ada ikatan perjanjian setia antara kamu dengan mereka, maka wajiblah membayar “diah” (denda ganti nyawa) kepada keluarganya dan memerdekakan seorang hamba yang beriman. Sesiapa yang tidak dapat (mencari hamba yang akan dimerdekakannya), maka hendaklah ia berpuasa dua bulan berturut-turut; (hukum yang tersebut) datangnya daripada Allah untuk menerima taubat (membersihkan diri kamu). Dan (ingatlah) Allah Maha Mengetahui, lagi Maha Bijaksana.

Dalil daripada hadis juga ada diriwayatkan oleh Abu Bakar bin ‘Ubaidillah bin ‘Umar daripada ‘Umar r.a. daripada Rasulullah SAW bersabda yang bermaksud⁹:

Pada hidung apabila patah seluruhnya dikenakan diat 100 unta, pada satu tangan 50 ekor, satu kaki 50 ekor, satu mata 50 ekor, luka yang mengenai kulit otak sepertiga (diat) pembunuhan, luka yang

9 Abi Daud, Sulayman ibn al-Ash‘ath al-Azdi. (n.d.). *Sunan Abi Daud. Kitab al-Diat* (Bab Diyyat al-A’dha’. no. hadis: 4564), p. 193.



sampai rongga kepala atau perut sepertiga (diat) pembunuhan, luka yang sehingga terlihat tulang lima ekor, dan pada setiap jari diatnya 10 ekor.

Berdasarkan nas al-Quran dan matan hadis ini, fuqaha mendefinisikan diat dengan pelbagai takrif yang membawa definisi yang sama, iaitu pampasan atas kehilangan. Imam Syafii mentakrifkan diat sebagai harta yang menggantikan nyawa.¹⁰ Imam as-Syawkani pula mentakrifkan diat sebagai suatu bayaran yang dikenakan terhadap pelaku kesalahan atau warisnya atas sebab kecuaiian sehingga menyebabkan kecederaan pihak yang tidak bersalah.¹¹ Cendekiawan seperti Dr. Abdul Qadir Awdah mendefinisikan diat sebagai hukuman gantian bagi *qisas* dan juga merupakan hukuman asal sekiranya melibatkan jenayah serupa-sengaja (*shibh amd*).¹² Berdasarkan takrif ini, diat diklasifikasikan kepada dua bentuk, iaitu diat sebagai hukuman ganti (dalam hal hukuman *qisas* yang diberikan kemaafan) atau diat sebagai hukuman asal (dalam situasi perbuatan salah yang tercuai). Pada zaman Rasulullah SAW, pembayaran diat dilaksanakan oleh ahli keluarga pihak yang bersalah. Hal ini dinukilkan dalam hadis yang diriwayatkan oleh Abu Hurairah r.a. yang bermaksud:

Dua orang wanita daripada suku Hudzail berkelahi, dan salah satu melempar ke arah seorang lagi dengan sebutir batu, sehingga dia dan bayi yang dikandungnya meninggal. Maka keluarganya mengadukan kepada Rasulullah SAW. Baginda memutuskan bahawa diat janinnya ialah membebaskan seorang hamba lelaki atau wanita, sedangkan keluarga pelaku harus membayar diat pembunuhan wanita tersebut.¹³

- 10 as-Syafie, Muhammad Ibn Idris. (2001). *Al-Umm, Kitab Diat al-Khata'*. Mansurah: Dar al-Wafa' wa al-Tabaah li an-Nashr wa al-Tauzi', p. 257.
- 11 al-Syawkani, Muhammad Ibn Ali. (2004). *Nayl al-Autar Sharh Muntaqa al-Akhbar*. Beirut: Bayt al-Afkar al-Dauliyyah, p. 1371.
- 12 Paizah Ismail. (2012). Pelaksanaan diat dalam kerangka cabaran fiqh semasa. *Jurnal Fiqh*, 9(9), 2.
- 13 al-Bukhari. (n.d.). *Sahih al-Bukhari, Kitab al-Diat* (Bab Janin al-Mar'ah wa anna al-Aql ala al-Walid wa Asabah al-Walid la ala al-Walid, no. hadis, 6058).



Bagi perbuatan tanpa niat yang mengakibatkan kematian, pihak yang dipertanggungjawabkan untuk membayar diat bukanlah individu yang menjadi punca kematian, sebaliknya menjadi tanggungjawab kolektif, sama ada kaum keluarga atau kabilah yang tinggal bersama-sama atau berdekatan dalam sesuatu kawasan yang dikenali sebagai ‘*aqilah*.¹⁴ Dalam budaya bangsa Arab yang kuat ikatan kekebalahannya, ‘*aqilah* mereka tidak mustahil dapat dikenal pasti. Walah bagaimanapun, akibat perubahan masa, tempat dan cara hidup, masyarakat sudah mengalami migrasi dan tidak lagi tinggal bersama-sama kabilah masing-masing. Oleh itu, agak sukar untuk meletakkan tanggungjawab sebagai pembayar diat kepada ahli keluarga yang (mungkin) sudah tidak dikenali. Oleh sebab itu, ramai pengkaji cuba memberikan takrifan baharu kepada ‘*aqilah* pada zaman ini.¹⁵ Antaranya termasuklah badan profesional, majikan, baitulmal dan juga syarikat insurans. Dalam konteks kemalangan jalan raya, syarikat insurans amat relevan untuk dikaitkan sebagai ‘*aqilah* atau pembayar ganti rugi akibat kemalangan yang berpunca daripada pemegang polisi kenderaan sesebuah syarikat insurans. Artikel ini akan melihat kesesuaian sistem insurans sebagai suatu mekanisme pembayaran pampasan berasaskan diat di Malaysia.

SYARIKAT INSURANS SEBAGAI ‘AQILAH: SEJARAH DAN PERKEMBANGAN INSURANS DI MALAYSIA

Sistem insurans telah bertapak di Malaysia sejak zaman pemerintahan British lagi. Pihak British memperkenalkan insurans melalui pengendalian syarikat mereka seperti Sime Darby, Harrison

14 al-Bahithin, Ya’kub ibn Abd-al-Wahab. (2012). *Qaidah al-Adah muhakkamah dirasah nazariyyah ta’siliyyah tatbiqiyyah*. Riyadh: Maktabah al-Rushd, pp. 25–27.

15 Lihat antaranya Siti Zubaidah Ismail. (2012). The modern interpretation of diat formula for the quantum of damages: The case of homicide and personal injuries. *Arab Law Quarterly*, 26(3), 361–379; Ahmad Muhammad Husni. (2012). Kedudukan insurans sebagai pengganti ‘*aqilah* bagi pembayaran diat dalam kes kemalangan jalan raya menurut undang-undang Islam. *International Journal of West Asian Studies*, 4(1), p. 8.



and Crossfield, dan sebagainya.¹⁶ Sistem insurans ini melindungi syarikat dan pekerja tanggungan mereka daripada mengalami sebarang kerugian. Oleh sebab kepentingannya, undang-undang insurans digubal dan dikanunkan sebagai suatu rujukan asas yang wajib dipatuhi.

Pada peringkat awal, industri insurans di Malaysia dikawal selia di bawah Akta Insurans 1963 yang kemudiannya digantikan dengan Akta Insurans 1996 (Akta 553). Akta 553 ini dikuatkuasakan pada 1 Januari 1997 yang kemudiannya ditambah dengan Peraturan Insurans 1996 yang disertakan dengan butir keperluan mandatori yang terkandung dalam peruntukan akta. Akta ini turut memberikan kuasa kepada Bank Negara Malaysia (BNM) untuk menentukan perkara yang selaras dengan peruntukan akta tersebut.¹⁷ Pada tahun 2005, Akta 553 dipinda dengan memperkenalkan rangka kerja perundangan perlesenan untuk Penasihat Kewangan di Malaysia.¹⁸

Secara umumnya, sistem insurans di Malaysia boleh dibahagikan kepada dua, iaitu insurans am dan insurans hayat. Perniagaan insurans selain insurans hayat dikenali sebagai insurans am. Syarikat insurans diberikan kuasa di bawah Akta Perkhidmatan Kewangan (FSA 2013) untuk menjalankan perniagaan insurans am. Insurans am direka khusus untuk membayar ganti rugi atau indemniti kerugian kewangan dan mengembalikan kedudukan kewangan pemilik polisi kepada kedudukan kewangan yang sama seperti sebelum berlaku kerugian. Insurans am atau bukan insurans hayat secara umumnya dibahagikan kepada perniagaan motor dan bukan motor.¹⁹

Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Akta 333) bertindak selaku pembatas untuk menetapkan kawalan kenderaan bermotor dan lalu lintas jalan raya di Malaysia. Melalui peruntukan Akta 333,

16 *Pre-Contract Examination Insurance Agent* (2009). Kuala Lumpur: The Malaysian Insurance Institute, p. 8.

17 *Pre-Contract Examination Insurance Agent*. (2014). Shah Alam: The Malaysian Insurance Institute, p. 31.

18 *Pre-Contract Examination Insurance Agent*. (2014). Shah Alam: The Malaysian Insurance Institute, p. 31.

19 *Pre-Contract Examination Insurance Agent*, (2014). Shah Alam: The Malaysian Insurance Institute, p. 83.



penguatkuasaan insurans atau takaful motor diwajibkan dan boleh dikuatkuasakan. Seksyen 90(1) akta tersebut memperuntukkan bahawa:

... adalah tidak sah bagi mana-mana orang menggunakan atau menyebabkan atau membenarkan mana-mana orang lain menggunakan sesuatu kenderaan motor melainkan jika ada berkuat kuasa berhubungan dengan penggunaan kenderaan motor itu oleh orang itu atau oleh orang lain tersebut, mengikut mana yang berkenaan, suatu polisi insurans atau apa-apa jaminan berkenaan dengan risiko pihak ketiga.

Seterusnya, seksyen 90(2) Akta 333 turut memperuntukkan penalti sekiranya pemilik kenderaan bermotor melanggar peruntukan undang-undang akta tersebut, iaitu tidak memiliki polisi insurans kenderaan bermotor. Seksyen ini menyatakan bahawa seseorang yang melanggar undang-undang dalam seksyen ini dianggap melakukan suatu kesalahan dan boleh dikenakan denda tidak melebihi RM1000 atau penjara tiga bulan. Selain itu, jika difikirkan wajar oleh mahkamah, pesalah akan hilang kelayakan memiliki lesen memandu untuk tempoh 12 bulan dari tarikh sabitan.²⁰

Pemilikan polisi insurans sangat penting kerana menawarkan sekurang-kurangnya perlindungan minimum yang dikehendaki di bawah undang-undang. Seksyen 91(b) Akta 333 menyatakan bahawa polisi insurans mestilah dikeluarkan oleh agen insurans yang dibenarkan untuk melindungi liabiliti kematian atau kecederaan anggota kepada mana-mana orang yang disebabkan oleh atau yang timbul daripada penggunaan kenderaan darat yang dibina jalan raya di atasnya.²¹

Jenis Polisi Insurans Motor

Pada dasarnya, terdapat empat jenis perlindungan yang ditawarkan

²⁰ Seksyen 90(2) Akta 333, p. 83.

²¹ *Pre-Contract Examination Insurance Agent*, (2014). Shah Alam: The Malaysian Insurance Institute, p. 84.



oleh insurans motor, iaitu perlindungan akta, perlindungan pihak ketiga, kebakaran dan kecurian, serta perlindungan komprehensif seperti yang ditawarkan oleh syarikat takaful di Malaysia.²²

Perlindungan Akta

Merupakan perlindungan insurans paling minimum yang ditetapkan di bawah Akta 333. Istilah Akta bermaksud polisi insurans dikeluarkan menurut keperluan Akta 333 untuk melindungi liabiliti kematian atau kecederaan anggota badan mana-mana individu akibat penggunaan kenderaan motor di jalan raya. Di Malaysia, Perlindungan Akta tidak dijual sebagai polisi asas tetapi ditawarkan bersama-sama dengan insurans pihak ketiga yang merangkumi liabiliti kerosakan harta benda. Alasan utama polisi ini tidak dijual kerana wujudnya penanggunggan risiko dan bayaran premium yang tidak sepadan. Pihak insurans terpaksa menanggung beban risiko yang tinggi, namun premium yang rendah dikenakan terhadap pemilik polisi. Situasi ini berlaku kerana liabiliti tuntutan kecederaan pihak ketiga tinggi dan tidak terhad.

Insurans Pihak Ketiga

Menawarkan perlindungan liabiliti kerosakan harta sebagai tambahan kepada liabiliti kematian atau kecederaan anggota badan pihak ketiga yang timbul daripada penggunaan kenderaan motor di jalan raya. Sungguhpun premium polisi insurans pihak ketiga lebih tinggi daripada Perlindungan Akta, namun premium polisi insurans pihak ketiga masih rendah berbanding dengan polisi komprehensif. Oleh sebab premiumnya yang rendah, perlindungan jenis ini menjadi pilihan utama, khususnya dalam kalangan pemilik kenderaan lama kerana nilai pasarannya juga rendah.

22 *Pre-Contract Examination Insurance Agent*, (2014). Shah Alam: The Malaysian Insurance Institute, p. 85.



Insurans Pihak Ketiga, Kebakaran dan Kecurian

Memberikan perlindungan terhadap kerugian atau kerosakan kenderaan yang diinsuranskan akibat kebakaran atau kecurian, selain manfaat insurans pihak ketiga. Kadar premium bagi perlindungan jenis ini ialah 75 peratus daripada kadar premium yang dicajkan bagi insurans komprehensif. Insurans ini biasanya digemari oleh pengguna yang ingin menjimatkan premium tetapi mahu mendapatkan perlindungan yang lebih luas daripada insurans pihak ketiga.

Insurans Komprehensif

Insurans ini menawarkan perlindungan yang lebih meluas dan memenuhi keperluan kenderaan baharu, khususnya kenderaan di bawah skim sewa beli atau pembiayaan. Istilah “komprehensif” atau menyeluruh ini bermaksud skop perlindungan yang diberikan meliputi apa-apa kehilangan atau kerugian yang disebabkan oleh peril (risiko) yang dinyatakan, termasuk kemalangan pelanggaran secara berhadapan, kenderaan terbalik kerana pertembungan atau disebabkan haus dan lusuh atau kerosakan mekanikal. Polisi ini merangkumi dua bahagian, iaitu melindungi kerugian atau kerosakan kenderaan milik pemegang polisi dan perlindungan yang merangkumi liabiliti pihak ketiga yang timbul daripada penggunaan kenderaan tersebut.

Berdasarkan penelitian terhadap polisi insurans ini, dirumuskan bahawa sistem insurans sangat membantu proses penyediaan dana yang diperlukan untuk membayar ganti rugi kepada mangsa kemalangan jalan raya. Dana tersebut juga sentiasa mencukupi dan tersedia sekiranya mahkamah memutuskan wujudnya ganti rugi yang perlu dibayar. Selain itu, sistem insurans juga tidak dapat dinafikan kepentingannya kerana mampu meringankan beban kewangan kerajaan bagi melindungi kepentingan negara. Walau bagaimanapun, masih terdapat kelompangan yang perlu diisi untuk memantapkan lagi pelaksanaan sistem insurans ini. Penelitian mendapati insurans motor yang standard tidak melindungi sesetengah kerugian, seperti kematian atau kecederaan anggota (bahagian tubuh) akibat



kemalangan motor, liabiliti terhadap tuntutan daripada penumpang dalam kenderaan (kecuali penumpang kenderaan sewa seperti teksi dan bas), dan kerosakan kenderaan akibat kejadian alam, seperti banjir, ribut dan tanah runtuh.²³ Oleh yang demikian, penyelidikan yang lebih menyeluruh membabitkan prinsip diat dan insurans perlu dilaksanakan bagi melihat ruang penambahbaikan dalam kedua-dua sistem ini untuk melindungi risiko yang berlaku.

MATLAMAT KEADILAN RESTORATIF DALAM SISTEM DIAT

Dari kaca mata keadilan, pensyariatan diat mahupun pelaksanaan tuntutan ganti rugi melalui sistem insurans yang diamalkan di Malaysia, diwujudkan atas dasar adanya risiko yang perlu dilindungi seperti kecederaan yang dialami. Tuntutan untuk mendapatkan ganti rugi dibenarkan apabila risiko itu benar-benar berlaku. Fungsi ganti rugi pada asasnya adalah untuk mengembalikan seseorang pada keadaan asalnya seperti sebelum sesuatu kesalahan dilakukan.²⁴ Prinsip ini wujud dalam kedua-dua sistem sama ada diat mahupun insurans. Matlamat ganti rugi dalam sistem diat sejajar dengan undang-undang moden pada hari ini bagi mengembalikan mangsa (plaintif) pada kedudukan asal seandainya kecederaan berlaku.²⁵ Elemen pemulihan dan keadilan restoratif juga terdapat di bawah prinsip diat yang lebih mengutamakan kebajikan mangsa. Keadilan restoratif merujuk proses yang meletakkan semua pihak yang terlibat dalam kesalahan tertentu untuk menyelesaikan pertikaian secara bersama. Proses penyelesaian berfokus pada cara atau tindakan yang boleh diambil untuk mengatasi kerugian yang timbul akibat

23 Info Insurans, Memahami Insurans dan Takaful. Capaian pada 9 November 2016 daripada Laman Web Program Pendidikan Bank Negara Malaysia, http://www.insuransceinfo.com.my/_system/media/downloadables/insurans_motor.pdf.

24 Salleh Buang. (1999). *Undang-undang kecuaiian di Malaysia*. (Asiah Mohd. Yusof, Terj.). Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, p. 328.

25 Muhammad Shahidul Islam *et al.* (2015). Compensation of road accidents in Islamic law: An analysis. *Journal of Islam Law and Judiciary*, 1(4), 19 – 34.



salah laku dan kesannya pada masa hadapan.²⁶ Proses penyelesaian membabitkan pengakuan mangsa dan rasa tanggungjawab mereka untuk turut serta. Apabila pertikaian berjaya diselesaikan menerusi penyelesaian sivil, maka pihak yang bersalah tidak perlu dikenakan hukuman jenayah, sebaliknya boleh kembali kepada masyarakat seperti sediakala tanpa ada sekatan tertentu.²⁷

Keadilan restoratif mengiktiraf peranan yang dimainkan oleh pihak berkuasa, pihak mangsa dan pihak pelaku dalam proses penyelesaian pertikaian. Situasi ini dapat dilihat dalam pelaksanaan diat apabila pihak pelaku diwakili oleh ‘*aqilah*’ mereka dan pihak mangsa oleh waris atau mangsa, manakala dalam kes yang disengajakan, penyelesaian perlu dibuat oleh pelaku.²⁸ Dalam kes kemalangan jalan raya yang tidak disengajakan, ‘*aqilah*’ ialah syarikat insurans yang menawarkan jumlah pampasan kepada mangsa berdasarkan polisi yang diambil oleh penyebab kecederaan selaku pemegang insurans. Penyelesaian dilakukan di mahkamah bagi menentukan liabiliti terlebih dahulu.

Pelaksanaan prinsip keadilan restoratif digunakan secara meluas di negara Barat. Di Amerika Syarikat, pelaksanaannya dijalankan melalui empat kaedah utama merangkumi program pengantaraan mangsa-pesalah (*victim-offender mediation*), ahli lembaga kemasyarakatan (*community board*), pertemuan kumpulan keluarga (*family group conferencing*), dan hukuman bulat (*circle sentencing*).²⁹ Kaedah ini dilaksanakan dengan merujuk klasifikasi jenayah yang berlaku. Begitu juga halnya dengan sistem keadilan

26 T. F. Marshall. (1999). *Restorative justice: An overview*. Home Office Research Development and Statistics Directorate. London: UK, p. 5; Ramizah Wan Muhammad. (2016). Restorative justice in Islamic criminal legal system. *Journal of Islamic Law Review*, 12(2), p. 191.

27 Ramizah Wan Muhammad. (2016). Restorative justice in Islamic criminal legal system. *Journal of Islamic Law Review*, 12(2), p. 191.

28 Ramizah Wan Muhammad. (2016). Restorative justice in Islamic criminal legal system. *Journal of Islamic Law Review*, 12(2), p. 191.

29 Albert W. Dzur. (2011). Restorative justice and democracy: Fostering public accountability for criminal justice. *Contemporary Justice Review: Issues in Criminal, Social, and Restorative Justice*, 14(4), 368.



yang mengamalkan keadilan restoratif di Australia dan New Zealand. Kedua-dua negara ini lebih mengutamakan pendekatan pertemuan kumpulan keluarga sekiranya kesalahan terbabit berkaitan dengan kenakalan kanak-kanak dalam institusi kekeluargaan seperti pesalah juvana.³⁰

Terdapat tiga prinsip utama yang perlu dipegang untuk melaksanakan keadilan restoratif, iaitu:³¹

1. Keadilan diperlukan bagi memulihkan kerosakan yang berlaku akibat perlakuan jenayah (atau separa-jenayah). Pemulihan ini memerlukan campur tangan mangsa, pesalah dan individu yang terjejas akibat jenayah tersebut.
2. Mangsa, pesalah dan individu tersebut perlu diberikan keizinan untuk melibatkan diri secara aktif dan sah dalam proses perdamaian dalam tempoh yang dibenarkan.
3. Peranan dan tanggungjawab kerajaan diperlukan sebagai pengantara yang menjalankan peranan pengantaraan.

Apabila diteliti, prinsip ini didapati amat dekat dan sejajar dengan sistem diat seperti yang dibincangkan oleh para fuqaha. Sistem diat bukan semata-mata mengandungi elemen hukuman, malahan merupakan gabungan antara keadilan terhadap mangsa dengan hukuman yang bukan berbentuk fizikal, sebaliknya hanya dalam bentuk material dan perasaan berbentuk penyesalan dan rasa tanggungjawab pesalah untuk memampas mangsa kerana kecuaiannya. Oleh sebab prinsip diat sejajar dengan keadilan restoratif dari sudut kaedah penyelesaian pengantaraan, maka pelaksanaannya mampu untuk direalisasikan. Keadilan restoratif merupakan suatu paradigma baharu yang perlu diketengahkan

30 Albert W. Dzur. (2011). Restorative justice and democracy: Fostering public accountability for criminal justice. *Contemporary Justice Review: Issues in Criminal, Social, and Restorative Justice*, 14(4), 368.

31 Abdurrahman Raden Aji Haqqi. (2015). Criminal punishment and pursuit justice in Islamic law. *International Journal of Technical Research and Applications* (e-ISSN: 2320-8163). Capaian daripada www.Ijtra.com Special Issue 15 (Jan – Feb 2015), p. 5.



dan dilaksanakan dalam sistem perundangan negara. Insurans memainkan peranan sebagai pelaksana dalam kes kematian dan kecederaan tanpa sengaja. Selain itu, sistem insurans juga memperkenalkan prinsip indemniti dalam pelaksanaannya yang juga bertujuan meletakkan orang yang rugi dalam keadaan asalnya seperti sebelum kerugian berlaku.³² Mengulas berkenaan prinsip ini, Syed Agil Barakbah mengulas dalam penghakiman kes *Ong Ah Long lwn Dr. S. Underwood* dengan menyatakan bahawa:

Ganti rugi untuk kecederaan diri bukanlah sesuatu yang punitif dan masih berada pada tahap ganjaran. Ganti rugi tersebut hanyalah suatu pampasan yang akan memulihkan semula pihak yang tercedera sebagai akibat perbuatan salah yang dilakukan, iaitu mengikut setakat mana wang boleh diberikan sebagai pampasan.³³

Sebaliknya, ganti rugi sesuatu kecederaan dan kematian dalam Islam dibenarkan atas dasar wujudnya pencerobohan hak dan kecederaan.³⁴ Oleh sebab itu, melalui sistem diat, ganti rugi yang dibenarkan hanyalah tuntutan kecederaan tubuh badan atau kehilangan nyawa tanpa melibatkan harta. Tuntutan ganti rugi bagi kerosakan harta (kenderaan, dan sebagainya) dibolehkan melalui jaminan yang tidak diperuntukkan kuantumnya dalam sistem diat kerana kadar ganti rugi dalam sistem diat sudah ada penetapannya berdasarkan nas al-Quran dan matan hadis. Sebagai contoh, hadis yang diriwayatkan oleh ‘Amru bin Hazm bahawa sabda Rasulullah SAW yang bermaksud:

Pada hidung yang terpotong diatnya penuh, pada lidah diatnya penuh, pada kedua-dua bibir diatnya penuh, pada dua buah biji zakar diatnya penuh, pada batang kemaluan diatnya penuh, pada

32 *Pre-Contract Examination Insurance Agent*, (2014). Shah Alam: The Malaysian Insurance Institute, p. 23.

33 [1983] 2 *MLJ* 324.

34 Wahbah al-Zuhayli. (1998). *Nazariyyat al-Daman wa Ahkam al-Masuliyah al-Madaniyyah wa al-Jinaiyyah fi al-Fiqh al-Islami Dirasah Muqaranah*, Dimasyq: Dar al-Fikr, p. 235.



shulb (tulang saraf reproduksi) diatnya penuh, pada kedua-dua mata diatnya penuh, dan pada satu kaki diatnya setengah.

ELEMEN GANTI RUGI BAGI KES KEMALANGAN JALAN RAYA DI MALAYSIA

Bagi membolehkan suatu tuntutan ganti rugi dibuat, terdapat beberapa elemen yang perlu dibuktikan. Di bawah undang-undang sivil, elemen yang membolehkan tuntutan ganti rugi dibuat diklasifikasikan kepada dua, iaitu elemen ganti rugi am dan khas. Ganti rugi am ialah ganti rugi yang diputuskan kerana kesalahan tort yang dilakukan, lalu undang-undang mengandaikan bahawa plaintif mengalami kerugian yang mungkin berbentuk kewangan atau bukan berbentuk kewangan.³⁵ Ganti rugi am bukan berbentuk kewangan adalah seperti kesakitan dan penderitaan, kehilangan upaya, pengurangan jangka hayat hidup, kerugian dari prospek jodoh dan kehilangan konsortium.³⁶ Ganti rugi am berbentuk kewangan pula terhad kepada ganti rugi selepas proses perbicaraan di mahkamah dilakukan, iaitu kos penjagaan pada masa hadapan, kos perubatan, kos pembedahan dan rawatan pada masa hadapan, serta kos kehilangan pendapatan atau hilang upaya mendapatkan pendapatan pada masa hadapan.³⁷

Ganti rugi khas pula berlawanan dengan ganti rugi am. Dalam kes *Sam Wun Hoong lwn Kader Ibramshah*, YAA Mohamed Azmi, Hakim Persekutuan mengulas dalam penghakimannya bahawa³⁸:

- 35 Salleh Buang. (1999). *Undang-undang kecuaiian di Malaysia*. (Asiah Mohd. Yusof, Terj.). Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, p. 329.
- 36 Kehilangan konsortium didefinisikan sebagai kehilangan suatu bentuk kerjasama antara pasangan suami isteri, termasuk kasih sayang, perkhidmatan, hubungan kelamin, dan sebagainya; S. Santhana Dass. (2000). *Personal injury claims*. Petaling Jaya: Alpha Sigma Sdn. Bhd., p. 48; *Best lwn Samuel Fox & Co. Ltd.* [1952] 2 *All ER* 394, 396 *HL*.
- 37 R. K. Nathan. (1998). *Nathan on negligence*. Kuala Lumpur: Malayan Law Journal Sdn. Bhd., p. 329.
- 38 Salleh Buang. (1999). *Undang-undang kecuaiian di Malaysia*. (Asiah Mohd. Yusof, Terj.). Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, p. 330.



Ganti rugi khas terdiri daripada perbelanjaan tunai langsung seperti bil hospital dan kehilangan punca pendapatan yang sebenar semasa tempoh kehilangan upaya sama sekali, dan secara amnya sebahagian besarnya dapat dibuat pengiraan jumlah yang tepat.³⁹

Secara ringkasnya, ganti rugi khas ialah ganti rugi berbentuk kewangan bagi kerugian yang ditanggung sebelum perbicaraan dilakukan. Hal ini termasuklah perbelanjaan perubatan dan pengangkutan, kos membaiki kenderaan, kos rawatan pakar, kos kehilangan barangan kepunyaan peribadi, kos penjagaan, kos prostesis dan perbelanjaan perubatan, kos perbelanjaan runcit dan ganti rugi pendapatan sebelum bicara.⁴⁰

Melihat elemen ganti rugi dari kedua-dua prospek, iaitu sivil dan syariah, didapati bahawa elemen yang membolehkan tuntutan ganti rugi dibuat melalui undang-undang sivil Malaysia lebih pelbagai dengan berpandukan peruntukan undang-undang sedia ada. Walau bagaimanapun, kepelbagaian elemen ini bukanlah menjadi kayu pengukur kesempurnaannya kerana terdapat elemen ganti rugi yang bersifat abstrak dan sukar diukur. Penetapan kuantum ganti rugi dalam pemberian pampasan memerlukan dua perkara untuk diputuskan mahkamah, iaitu nilai ganti rugi (*multiplicant*) dan tempoh perolehan (*multiplier*).⁴¹ Kaedah pengiraan yang rumit menyebabkan keputusan kes menjadi tidak seragam dan sukar untuk dipersetujui oleh banyak pihak.

Berlainan dengan sistem diat di bawah undang-undang syariah, hanya terdapat enam elemen asas yang membolehkan ganti rugi dituntut, iaitu wujudnya pencerobohan hak dan kecederaan. Meskipun ganti rugi yang dibuat di bawah sistem diat terhad pada kecederaan peribadi, tetapi kadar ganti rugi yang diberikan sangat berpatutan. Malahan, kadar tersebut selalunya melebihi kuantum

39 [1981] 1 *MLJ* 295.

40 R. K. Nathan. (1998). *Nathan on negligence*. Kuala Lumpur: Malayan Law Journal Sdn. Bhd., p. 342.

41 S. Santhana Dass. (2000). *Personal injury claims*. Petaling Jaya: Alpha Sigma Sdn. Bhd., p. 133 – 140.



yang ditetapkan oleh perundangan sivil meskipun elemen ganti rugi sivil mencakupi kecederaan peribadi dan harta. Ganti rugi bagi kerosakan harta di bawah undang-undang syariah boleh dituntut berasingan di bawah konsep jaminan harta (*daman*). Tingginya nilai yang ditetapkan oleh undang-undang syariah menggambarkan bahawa tingginya nilai nyawa dan anggota yang tercedera atau hilang fungsinya.

Selain itu, seksyen 28A Akta Undang-undang Sivil 1956 (Akta 67) menyatakan bahawa tiada ganti rugi bagi kehilangan pendapatan pada masa hadapan sekiranya plaintif tersebut mencapai umur 55 tahun atau lebih pada masa tercedera. Had umur tersebut mungkin relevan sekiranya berlaku pada 10 tahun lalu. Tambahan pula, rakyat Malaysia pada hari ini rata-rata mula bersara pada umur 60 tahun. Peruntukan dalam seksyen tentang had umur bagi mendapatkan ganti rugi hilang pendapatan pada masa hadapan perlu dipinda kepada 60 tahun berdasarkan trend pekerjaan dan persaraan kini.⁴²

Oleh itu, penelitian semula perlu dibuat berkenaan aspek elemen ganti rugi dalam kedua-dua bidang, iaitu syariah dan sivil. Artikel ini mencadangkan langkah mengharmonikan elemen kedua-dua undang-undang ini dilaksanakan dengan memberikan tumpuan pada tuntutan kecederaan fizikal terlebih dahulu mengikut kadar mata wang semasa. Kadar ganti rugi pula ditentukan berdasarkan kadar ganti rugi kecederaan atau kehilangan anggota yang ditetapkan syarak dan disesuaikan dengan status mata wang negara melalui kaedah ijihad, kemudian disusuli dengan tuntutan kerugian harta dan kos lain. Selain itu, elemen ganti rugi tersebut perlu jelas, tidak berbentuk abstrak dan dapat diukur.

KAEDAH PEMBAYARAN BERASASKAN DIAT

Kadar ganti rugi bagi kecederaan dan kehilangan anggota banyak dirujuk berdasarkan hadis Nabi Muhammad SAW. Antaranya termasuklah hadis riwayat Abu Bakar bin ‘Ubaidillah bin ‘Umar,

⁴² Seksyen 28A Akta Undang-undang Sivil 1956 (Akta 67).



daripada ‘Umar r.a. daripada Rasulullah SAW bersabda yang bermaksud⁴³:

Pada hidung apabila patah seluruhnya dikenakan diat 100 unta, pada satu tangan 50 ekor, satu kaki 50 ekor, satu mata 50 ekor, luka yang mengenai kulit otak sepertiga (diat) pembunuhan, luka yang sampai rongga kepala atau perut sepertiga (diat) pembunuhan, luka yang membuat tulang terlihat lima ekor, dan pada setiap jari diatnya 10 ekor.

Hadis tersebut merumuskan bahawa kehilangan setiap anggota yang tunggal atau berpasangan, kadarnya ialah diat penuh, manakala kehilangan sebahagian daripada anggota yang berpasangan, kadarnya ialah separuh daripada jumlah diat. Sebaliknya, kehilangan anggota yang banyak seperti jari atau gigi kadarnya ialah 1/10 daripada diat penuh berdasarkan jumlah anggota yang tercedera atau hilang. Satu diat penuh bersamaan dengan 100 ekor unta atau 1000 dinar emas atau 12 000 dirham perak. Walau bagaimanapun, nilai kadar tersebut bukanlah sesuatu yang tetap, rigid atau mengikat untuk diikuti. Namun, prinsip yang paling penting kehilangan atau kecederaan anggota sama ada tunggal, berpasangan atau banyak, akan dikenakan diat penuh sama ada separuh, 1/10, 3/4, dan sebagainya. Artikel ini mencadangkan kadar diat ditentukan berdasarkan nilai harga emas kerana boleh diterima secara global. Berdasarkan kadar diat, nilai satu dinar emas bersamaan dengan 4.25 gram emas 916 (22 karat). Jika satu gram emas bernilai RM149.75, maka harga bagi 4.25 gram emas 916 bernilai RM 636.00. Oleh itu, nilai diat penuh sebanyak 1000 dinar emas bersamaan dengan RM636 000, manakala kadar separuh daripada nilai diat penuh adalah sebanyak RM318 000

43 Abi Daud. (n.d.). *Sunan Abi Daud, Kitab al-Diat* (Bab Diyyat al-A’dha’, no. hadis: 4564), p. 193.



dan begitulah seterusnya.⁴⁴ Walau bagaimanapun, penilaian ini boleh diberikan pentafsiran semula berdasarkan ijtihad dengan melihat situasi masyarakat dan status ekonomi semasa negara. Sebagai contoh di negara Oman, kadar diat semasa adalah sebanyak 15 000 riyal (bersamaan dengan RM168 000).⁴⁵

Seperti yang dijelaskan dalam sistem diat, pihak yang diwajibkan membayar diat dinamakan sebagai ‘*aqilah*’ sekiranya perbuatan tersebut tidak disengajakan seperti dalam kes kemalangan jalan raya, dan sebagainya. ‘*Aqilah*’ mengikut tafsiran fuqaha merupakan pihak yang saling membantu untuk melangsaikan bayaran pampasan atas kecederaan yang dilakukan oleh waris mereka dengan syarat tertentu. Pada zaman Rasulullah SAW dan para sahabat r.a., ‘*aqilah*’ boleh terdiri daripada ahli kabilah, waris mahupun ahli *diwan*, iaitu mereka yang berdaftar di bawah pelbagai *diwan* seperti *diwan* tentera, polis, dan sebagainya (pada zaman sekarang, *diwan* menyerupai agensi atau kementerian tertentu).⁴⁶ Pihak yang wajib membayar diat dalam kalangan ‘*aqilah*’ juga turut ditetapkan. Bagi kes pembunuhan, pembayar diat terdiri daripada kaum kerabat yang merdeka, baligh dan berkemampuan. Kanak-kanak, orang tidak siuman dan wanita tidak termasuk dalam kelompok ‘*aqilah*’. Walau bagaimanapun, Ibn Abidin berpandangan bahawa mereka termasuk dalam kelompok yang membayar diat jika mereka menjadi ahli *diwan* dan mereka juga melakukan jenayah pembunuhan.⁴⁷

44 Baca kaedah pengiraan dengan lebih lanjut dalam Siti Zubaidah Ismail. (2017). *Pampasan kecederaan fizikal akibat kecuaiian menurut perundangan Islam*. Kuala Lumpur: ILBS; Harga Emas Trading. (n.d.). Harga emas hari ini. Capaian pada 9 November 2016 daripada Laman Web Harga Emas Trading Sdn. Bhd., <http://www.hargaemas.com.my/>.

45 *The Unified Motor Vehicles Insurance Policy* (Edisi ke-3). (2016). Capital Market Authority, the Sultanate of Oman.

46 Ahmad Muhammad Husni. (2012). Kedudukan Insurans sebagai pengganti ‘*aqilah*’ bagi pembayaran diat dalam kes kemalangan jalan raya menurut undang-undang Islam. *International Journal of West Asian Studies*, 4(1), p. 6.

47 Ahmad Muhammad Husni. (2012). Kedudukan Insurans sebagai pengganti ‘*aqilah*’ bagi pembayaran diat dalam kes kemalangan jalan raya menurut undang-undang Islam. *International Journal of West Asian Studies*, 4(1), p. 5.



Ahli akademik kontemporari dan fuqaha silam turut membincangkan pembayaran kafarah bagi kesalahan yang melibatkan jalan raya. Ibn Baz menyatakan bahawa sekiranya pemandu melanggar peraturan jalan raya seperti tidur ketika memandu, tidak mempunyai lesen memandu, berhenti di tempat yang dilarang atau lemah penglihatan sehingga menyebabkan kematian, maka diwajibkan kafarah, manakala diat dibayar oleh ‘*aqilahnya*. Sebaliknya, jika pemandu cuai terhadap kenderaannya seperti tidak menggantikan peralatan yang perlu diganti sehingga menyebabkan kematian, dia wajib melaksanakan kafarah dan diat dibayar oleh ‘*aqilahnya*.⁴⁸

Jika kemalangan berpunca daripada beberapa orang pemandu, mereka semua perlu melaksanakan kafarah dan diat dibayar oleh ‘*aqilah* masing-masing berdasarkan kesalahan yang dilakukan oleh setiap pemandu. Kemalangan yang disebabkan oleh tindakan pemandu yang bertujuan mengelakkan kemalangan seperti mengelak lubang besar di tengah jalan sehingga terbabas, maka pemandu tidak dikenakan kafarah dan ‘*aqilahnya* tidak perlu membayar apa-apa diat. Jika mangsa kemalangan menjadi punca kemalangan berlaku seperti pemandu yang melanggar kereta yang sedang berhenti di lampu isyarat sehingga menyebabkan kematian, maka gantian kerosakan perlu diambil daripada hartanya dan diat kematian orang lain yang terlibat dalam kemalangan tersebut dibayar oleh ‘*aqilahnya*.

Selain itu, jika pemandu tidak melanggar peraturan jalan raya dan tidak cuai menjaga kenderaannya seperti kemalangan yang disebabkan tayar yang masih baik pecah atau disebabkan kegagalan peralatan yang menyebabkan kenderaan tidak boleh dikawal, maka pemandu tersebut tidak dikenakan kafarah dan diat. Mengikut kaedah asal, pemandu yang menyebabkan kemalangan jalan raya sehingga berlaku kematian, wajib melakukan kafarah dan diat perlu dibayar oleh ‘*aqilahnya* walaupun dia tidak sengaja menyebabkan

48 Ahmad Muhammad Husni. (2012). Kedudukan Insurans sebagai pengganti ‘*aqilah* bagi pembayaran diat dalam kes kemalangan jalan raya menurut undang-undang Islam. *International Journal of West Asian Studies*, 4(1), p. 5.



kemalangan tersebut kerana Allah SWT mewajibkan diat bagi pembunuhan yang tidak disengajakan.⁴⁹ Dengan mensimulasikan syarikat insurans sebagai ‘*aqilah*’, dibincangkan cara syarikat insurans menjalankan peranannya.

KAEDAH PEMBAYARAN MENURUT SISTEM INSURANS DI MALAYSIA

Syarikat insurans mempunyai tanggungjawab untuk membayar tuntutan dengan adil. Kewibawaan syarikat insurans untuk memenuhi kewajipan kontrak terserlah melalui keupayaan mengendalikan dan menyelesaikan tuntutan. Pihak berkuasa mengeluarkan garis panduan tentang standard minimum dan tempoh masa untuk menyelesaikan tuntutan.⁵⁰ Walau bagaimanapun, antara cabaran yang perlu dihadapi oleh syarikat insurans adalah untuk memastikan hanya tuntutan sah yang perlu dibayar dan keupayaan mencegah tuntutan palsu atau ditokok tambah yang pastinya akan meningkatkan kos tuntutan dan kos insurans secara keseluruhannya.⁵¹

Oleh itu, terdapat beberapa langkah yang perlu dipatuhi bagi memastikan tuntutan insurans berjalan lancar merangkumi pemberitahuan kerugian, pendaftaran tuntutan, penyiasatan tuntutan, penilaian kerugian, serta tawaran dan penyelesaian. Apabila suatu situasi kerugian atau kemalangan berlaku terhadap pemegang polisi (pengambil insurans), syarikat perlu diberitahu dengan kadar segera. Notis tentang wujudnya kerugian boleh diberikan secara lisan atau bertulis bergantung pada syarat syarikat insurans masing-masing. Pengambil insurans dikehendaki memberitahu butiran penuh kerugian, identiti pihak yang menuntut, dan sebagainya, berserta borang tuntutan dan dokumen sokongan lain sebagai bukti tuntutan.

49 Ahmad Muhammad Husni. (2012). Kedudukan Insurans sebagai pengganti ‘*aqilah*’ bagi pembayaran diat dalam kes kemalangan jalan raya menurut undang-undang Islam. *International Journal of West Asian Studies*, 4(1), p. 5–6.

50 Peraturan dan Kaedah Lantikan Agensi Insurans. Boleh dirujuk menerusi Akta Insurans 1996 (Akta 553).

51 *Pre-Contract Examination Insurance Agent*. (2014). Shah Alam: The Malaysian Insurance Institute, p. 125.



Tuntutan perlu dikemukakan dalam tempoh 14 hingga 30 hari seperti yang dinyatakan dalam polisi. Dalam hal ini, Notis Tarif Motor No. 9 Tahun 2007 jelas menyatakan tempoh masa pemberitahuan tuntutan yang perlu dipatuhi di bawah polisi insurans motor yang menyatakan:⁵²

Pihak kami hendaklah diberitahu sama ada secara bertulis atau melalui telefon dengan menyatakan butiran kenderaan yang terlibat, tarikh kemalangan dan keterangan ringkas tentang kemalangan tersebut dalam tempoh masa seperti yang dinyatakan, selepas kejadian yang mungkin menjadi perkara pokok sesuatu tuntutan di bawah polisi ini: -

- a) Dalam tempoh 7 hari sekiranya anda tidak mengalami hilang upaya izikal atau tidak dimasukkan ke hospital berikutan kejadian itu.
- b) Dalam tempoh 30 hari atau secepat yang mungkin sekiranya anda mengalami hilang upaya izikal dan dimasukkan ke hospital disebabkan kejadian itu.
- c) Selain daripada (a) dan (b), tempoh pemberitahuan yang lebih panjang mungkin dibenarkan, tertakluk pada bukti khusus yang dikemukakan oleh pemegang insurans.

Seterusnya, antara syarat sebelum tuntutan liabiliti dilakukan, pengambil insurans dengan penuh tanggungjawab perlu mengambil tindakan pemulihan segera bagi meminimumkan kerugian setelah tuntutan kerugian dikemukakan. Hal ini termaktub dalam fasal kebanyakan polisi insurans motor komprehensif yang disediakan oleh syarikat insurans yang memperuntukkan bahawa pengambil insurans hendaklah mengambil langkah yang sewajarnya untuk menjaga kereta daripada berlakunya kehilangan atau kerosakan, dan sekiranya berlaku kemalangan atau kerosakan, kenderaan terbabit tidak seharusnya dibiarkan tanpa pengawasan.

Untuk menuntut bayaran pampasan, syarikat insurans yang

52 *Pre-Contract Examination Insurance Agent.* (2014). Shah Alam: The Malaysian Insurance Institute, p. 126.



mewakili pihak defendan dikehendaki membuat pendaftaran tuntutan. Setiap pengambil insurans dikehendaki menyimpan dan mengemas kini buku daftar tuntutan insurans sebaik sahaja mengetahui apa-apa tuntutan yang dimaklumkan kepadanya. Hal ini bagi memastikan peruntukan yang betul dan tepat dikekalkan dan rizab tuntutan tidak boleh dikeluarkan daripada daftar tuntutan selagi tuntutan itu masih belum diselesaikan. Selepas sesuatu tuntutan didaftarkan, suratakuan penerimaan akan dikeluarkan kepada pihak yang menuntut dalam masa tujuh hari sebagai mematuhi garis panduan penyelesaian tuntutan.⁵³

Selepas membuat pendaftaran tuntutan, pemegang polisi dikehendaki membuat pengesahan tuntutan. Prosedur pengesahan tuntutan merangkumi semakan perlindungan, iaitu memastikan polisi pengambil insurans masih berkuat kuasa dan pembayaran premium masih belum pernah dibayar kepada pihak yang menuntut. Pemegang polisi juga perlu memastikan keabsahan tuntutan dengan memastikan pihak yang menuntut memang merupakan pemilik sah dan mempunyai kepentingan yang dibenarkan insurans. Pihak insurans perlu memastikan sama ada terdapat apa-apa pelanggaran syarat sebelum polisi berliabiliti.

Seterusnya, pihak insurans akan menyiasat sebab kerugian. Tuntutan kecil boleh diselesaikan secara dalaman, sebaliknya tuntutan besar memerlukan khidmat pakar, penyelaras kerugian dan pakar forensik.⁵⁴ Setelah tuntutan disahkan, siasatan dijalankan untuk mencari punca kerugian dan menentukan jumlah kerugian. Bergantung pada saiz anggaran dan kerumitan tuntutan, syarikat insurans akan melantik seorang pakar yang terlatih dalam bidang penyiasatan tuntutan dan pelarasan (penaksiran) kerugian. Pelaras kerugian atau penaksir tuntutan (*adjuster*) perlu mendaftar untuk menjalankan perniagaan penyelarasan kerugian di Malaysia. Mereka terdiri daripada golongan profesional bebas yang dilantik oleh

53 *Pre-Contract Examination Insurance Agent*. (2014). Shah Alam: The Malaysian Insurance Institute, p. 126.

54 *Pre-Contract Examination Insurance Agent*. (2014). Shah Alam: The Malaysian Insurance Institute, p. 127.



syarikat insurans untuk menyiasat punca dan tahap kerugian, serta menentukan kuantum kerugian berhubung dengan tuntutan insurans.

Pelaras kerugian memainkan peranan penting untuk menyiasat dan mengenal pasti kerugian. Tanggungjawab mereka bukan sahaja memberikan rundingan, malahan bertindak sebagai ejen penyelesaian untuk mencapai resolusi segera demi kebaikan pihak yang menuntut; memelihara kepentingan pengambil insurans dan menawarkan bantuan segera bagi mengelakkan kerosakan yang lebih teruk bagi mengurangkan kadar kerugian; menasihati syarikat insurans agar mengambil langkah tertentu untuk mengurangkan risiko yang mungkin berulang; membantu pengambil insurans menyediakan butir penuh kerugian dan mengesan saksi sekiranya perlu hadir di mahkamah; mengenal pasti hak subrogasi untuk membuat tuntutan daripada pihak ketiga yang melakukan kecuaiian; serta mengenal pasti bahagian sumbangan daripada sesebuah syarikat insurans ke syarikat insurans lain.

Bagi proses penyelesaian tuntutan, semua kontrak insurans am ialah kontrak indemniti, kecuali insurans kemalangan diri (yang membayar amaun tetap pampasan. Semua kontrak insurans am menyatakan bahawa syarikat insurans akan membayar ganti rugi kepada pengambil insurans bagi sebarang kerugian atau kerosakan yang dialami akibat peril yang diinsuranskan atau luar jangka.⁵⁵

Kaedah penyelesaian mungkin berbeza mengikut jenis insurans tetapi secara keseluruhannya prinsip indemniti bertujuan meletakkan kembali pengambil insurans pada kedudukan kewangan yang sama seperti sebelum berlaku kerugian. Pilihan untuk membayar tunai, menggantikan atau membaik pulih kenderaan terbabit ditentukan oleh syarikat insurans berdasarkan keadaan dan tahap kerugian. Di bawah insurans liabiliti, pengambil insurans dibayar ganti rugi bagi potensi liabiliti undang-undang daripada pihak ketiga. Tuntutan mungkin mengambil masa yang lama untuk diselesaikan jika terjebak dalam proses undang-undang yang biasanya mengambil masa

55 *Pre-Contract Examination Insurance Agent*. (2014). Shah Alam: The Malaysian Insurance Institute, p. 128.

yang lama.⁵⁶

Sementara itu, pemegang polisi insurans pula terhalang untuk membuat tuntutan kerana syarikat insurans berkuasa untuk menolak liabiliti tuntutan atas beberapa sebab, antaranya termasuklah kerugian atau kerosakan yang bukan disebabkan oleh peril yang diinsuranskan atau kerugian yang dituntut itu tidak termasuk dalam skop perlindungan. Syarikat insurans juga boleh menolak tuntutan sekiranya polisi didapati terbatal akibat pelanggaran syarat asas atau terdapat fakta bertulis yang tidak didedahkan dan pengambil insurans tidak menyedarinya.⁵⁷

Selain itu, cadangan untuk mengemukakan kadar pampasan yang dituntut oleh mangsa kepada mahkamah, pihak insurans turut melihat aspek kompendium bagi kecederaan peribadi. Pada dasarnya, amalan di Malaysia menetapkan penilaian kadar ganti rugi dibuat berdasarkan tiga sumber utama, iaitu peruntukan undang-undang, kes (khususnya yang dilaporkan dalam *Personal Injuries Reports*) dan *Compendium of Personal Injuries 2014* (selepas ini dirujuk sebagai kompendium).

Compendium of Personal Injuries disusun pada tahun 2010 oleh Jabatan Peguam Negara dan diteliti semula pada tahun 2014.⁵⁸ Kompendium ini bertujuan memudahkan pihak mahkamah merujuk takat ganti rugi yang optimum untuk suatu kecederaan yang berlaku. Pengisiannya disertakan dengan jadual kecederaan bagi anggota badan seperti kecederaan di bahagian kepala, tangan, kaki, serta saraf.

Walau bagaimanapun, kompendium tersebut hanya berfungsi sebagai panduan kerana penghakiman dalam kes yang diputuskan juga tidak banyak menyatakan sandaran mereka kepada kompendium pampasan ini. Hal ini sekali gus memberikan kesan

56 *Pre-Contract Examination Insurance Agent*. (2014). Shah Alam: The Malaysian Insurance Institute, p. 129.

57 *Pre-Contract Examination Insurance Agent*. (2014). Shah Alam: The Malaysian Insurance Institute, p. 129.

58 *Compendium of Personal Injury Awards 2010*; Edisi Baharu (2014) disediakan oleh Ahli Jawatankuasa Pelaksana Bar Council Malaysia.

terhadap keputusan yang dikeluarkan, iaitu sama ada kuantum yang diberikan terlalu kecil atau terlalu besar.

Pengharmonisasian antara perundangan Islam dengan perundangan sivil jelas terletak pada aspek diat dan kompendium kerana kedua-duanya merupakan pemberian pampasan berjadual bagi kecederaan peribadi yang dialami mangsa kemalangan. Pengharmonisasian dapat dilihat dari aspek keterikatan kedua-duanya pada mahkamah, nilai kuantum yang diberikan, serta jenis kecederaan yang berhak dipampas.

Biro Insurans Motor

Biro Insurans Motor (*Motor Insurers' Bureau (MIB)*) merupakan sebuah tabung untuk mengumpul dana kenderaan bermotor.⁵⁹ Biro ini ditubuhkan berdasarkan Perjanjian Utama yang dipersetujui oleh Menteri Pengangkutan dan penanggung insurans am yang dibenarkan pada 15 Januari 1968. Biro ini menyediakan bayaran pampasan kepada mangsa atau pihak ketiga kemalangan jalan raya dalam kes mangsa tersebut dinafikan hak untuk menerima ganti rugi. Situasi ini boleh berlaku disebabkan ketiadaan insurans atau status insurans yang berkuat kuasa, seperti yang dikehendaki di bawah seksyen 90 Akta Pengangkutan Jalan 1987.⁶⁰

Di bawah perjanjian tersebut, apabila penghakiman yang diperoleh di mahkamah (di Malaysia barat) tidak dilaksanakan dalam tempoh 28 hari, maka MIB bertanggungjawab untuk membayar jumlah penghakiman penuh bagi pihak orang yang tidak diinsuranskan yang disebabkan oleh kematian atau kecederaan pihak ketiga. Meskipun MIB merupakan sebuah syarikat berhad dengan jaminan yang tidak memegang apa-apa aset untuk melindungi liabilitinya, tetapi ahlinya merupakan syarikat insurans am yang

59 Tuan Abdullah Ahmad (Peguam berdaftar berpengalaman mengendalikan kes tuntutan kemalangan jalan raya). (2016, 23 Oktober). Temu bual peribadi.

60 *Pre-Contract Examination Insurance Agent*. (2014). Shah Alam: The Malaysian Insurance Institute, p. 130.



menjamin pembayaran liabiliti apabila timbul keperluan.⁶¹

Walau bagaimanapun, selepas 1 Januari 1992, perjanjian utama dibatalkan dan digantikan dengan Gantian Perjanjian Utama yang memasukkan keanggotaan Sabah dan Sarawak. Perjanjian gantian ini memperuntukkan sekadar bayaran ihsan atau elaun sahaja kepada mangsa kemalangan motor yang disebabkan oleh pemandu yang tidak diinsuranskan, tanpa perlu mendapatkan penghakiman mahkamah. Pemandu yang tidak diinsuranskan terdiri daripada individu yang tidak mempunyai insurans yang sah atau polisi insuransnya telah tamat tempoh. Walaupun tidak ada peruntukan khusus untuk mangsa (pemandu) yang tidak dapat dikesan atau kes langgar lari, MIB akan membuat bayaran ihsan mengikut budi bicara mutlaknya kepada mangsa kemalangan atau tanggungannya bagi kecederaan atau kematian yang disebabkan oleh penggunaan kenderaan bermotor di jalan awam.⁶²

Selain itu, dalam usaha untuk membuat tuntutan terhadap pihak insurans, terdapat kemungkinan berlakunya pertikaian berkenaan dengan tuntutan yang dibuat. Pertikaian antara pihak yang menuntut dengan syarikat insurans mungkin melibatkan salah satu daripada dua isu, iaitu melibatkan liabiliti atau tanggungjawab (sama ada syarikat insurans boleh dipertanggungjawabkan atau tidak) dan jika syarikat insurans bertanggungjawab, berapakah amaun atau jumlah tuntutan penyelesaian. Pertikaian lain mungkin timbul disebabkan oleh kelewatan menyelesaikan tuntutan, fakta bertulis tidak didedahkan dan pertikaian yang melibatkan dokumentasi.

Pertikaian yang timbul boleh diselesaikan melalui beberapa saluran perundingan dan perbincangan antara kedua-dua pihak. Penyelesaian melalui timbang tara juga boleh dilakukan untuk menyelesaikan amaun atau jumlah tuntutan yang dibincangkan dalam suasana yang kurang formal berbanding dengan penyelesaian mahkamah yang diadakan oleh penimbang tara. Perantaraan juga

61 *Pre-Contract Examination Insurance Agent*. (2014). Shah Alam: The Malaysian Insurance Institute, p. 130.

62 *Pre-Contract Examination Insurance Agent*. (2014). Shah Alam: The Malaysian Insurance Institute, p. 131.



merupakan alternatif penyelesaian pertikaian, iaitu melalui Biro Perantaraan Kewangan, sebuah badan bebas yang ditubuhkan untuk mengadili pertikaian tuntutan. Keputusan yang dibuat oleh biro akan mengikat dan perlu dipatuhi oleh syarikat insurans, tetapi tidak mengikat syarikat insurans atau pihak yang menuntut. Langkah terakhir adalah melalui prosedur undang-undang. Sekiranya perundingan dan perantaraan gagal mencapai keputusan atau jalan penyelesaian, syarikat insurans berhak untuk mengambil tindakan undang-undang melalui proses mahkamah. Walau bagaimanapun, kaedah ini bukan sahaja memerlukan belanja yang tinggi tetapi juga mengambil masa yang lama untuk diselesaikan.⁶³

Selain itu, syarikat insurans juga terikat dengan Garis Panduan Amalan Penyelesaian Tuntutan yang memperuntukkan tempoh masa yang ditetapkan kepada syarikat insurans untuk menyelesaikan sesuatu tuntutan.

Jadual 1 Proses tuntutan dan tempoh masa penyelesaiannya.

Perkara	Tempoh Masa
Akuan penerimaan notis pemberitahuan.	7 hari selepas tarikh didaftarkan.
Menyerahkan tugas kepada pelaras atau penafsir:	
• Bandar besar	7 hari
• Lokasi lain	14 hari
Pelaras menghantar laporan.	7 hari
Kelulusan daripada syarikat insurans.	7 hari
Bayaran tuntutan.	7 hari - bayaran balik tuntutan. 14 hari - tuntutan di bawah RM1 juta. 21 hari - tuntutan melebihi RM1 juta.
Penolakan tuntutan.	14 hari

63 *Pre-Contract Examination Insurance Agent.* (2014). Shah Alam: The Malaysian Insurance Institute, p. 134.



TITIK INTEGRASI ANTARA DIAT DENGAN INSURANS DI MALAYSIA

Diat merupakan sistem pampasan Islam yang digunakan bagi memampas ganti rugi yang dituntut oleh mangsa kecederaan atau kematian yang tidak sengaja seperti kemalangan jalan raya. Dalam sistem diat, *'aqilah* bertanggungjawab mengeluarkan dana bagi pihak yang bersalah untuk dibayar kepada mangsa kemalangan jalan raya atau warisnya. Pada zaman ini, *'aqilah* boleh ditafsirkan sebagai syarikat insurans yang bertanggungjawab mengeluarkan wang caruman pemegang polisinya untuk membayar ganti rugi kecederaan atau kematian akibat kemalangan jalan raya. Tafsiran ini berlaku kerana wujudnya persamaan dari sudut peranan dan sebab penubuhan kedua-dua badan ini yang bertujuan membantu dan menjamin sebarang risiko kerugian. Dalam usaha mencari dan meneliti titik integrasi antara diat dengan insurans didapati bahawa:

1. Insurans motor paling sesuai diharmonisasikan dengan sistem diat sebagai pampasan bagi perbuatan yang tidak disengajakan, khususnya bagi kecederaan dan kematian yang berlaku akibat kemalangan jalan raya.⁶⁴
2. Dari segi kuantum dan kadar diat, terdapat potensi untuk diharmonisasikan antara kuantum diat dengan kompendium 2014 yang menjadi rujukan hakim dan syarikat insurans untuk menentukan jumlah pampasan yang boleh dibayar. Walau bagaimanapun, ijtihad baharu masih diperlukan antaranya termasuklah kuantum bagi kerugian spekulatif, seperti kehilangan pendapatan masa hadapan dan kecederaan abstrak, seperti kesakitan dan penderitaan. Begitu juga dengan nilai anggota badan dan kepentingannya perlu dinilai berasaskan pandangan pakar perubatan.
3. Elemen yang membolehkan tuntutan ganti rugi dalam

64 Insurans motor termasuk dalam insurans am. Selain insurans motor, insurans am lain termasuklah insurans harta, marin, liabiliti, kemalangan pelbagai dan kejuruteraan.



sistem diat merangkumi dua perkara asas, iaitu wujudnya pencerobohan hak dan wujudnya kecederaan. Sistem diat menyediakan pampasan bagi kecederaan tubuh badan sahaja tidak termasuk harta kerana tuntutan bagi kerosakan atau kerugian harta benda boleh dituntut dalam sistem tuntutan lain yang dipanggil jaminan kehartaan (*daman*).⁶⁵ Pengasingan tuntutan ini merupakan suatu penyelesaian terbaik kerana wang pampasan kecederaan diperoleh dalam tempoh yang lebih cepat.

Elemen ganti rugi dalam sistem undang-undang sivil pula didasari oleh ganti rugi am dan ganti rugi khas. Secara ringkasnya, ganti rugi am melibatkan wujudnya elemen ganti rugi berbentuk bukan kewangan, seperti kesakitan dan penderitaan, hilang upaya, dan sebagainya. Ganti rugi am turut merangkumi elemen kerugian kewangan pada masa hadapan. Ganti rugi khas pula merangkumi kerugian berbentuk kewangan sebelum bicara, termasuklah harta seperti kerosakan kenderaan dan kos pengangkutan.⁶⁶

Dalam usaha menyelesaikan tuntutan pampasan ganti rugi, asas paling utama yang perlu dipegang ialah memastikan keadilan dapat diberikan kepada mangsa setimpal dengan kecederaan yang dialami. Laporan perubatan diperlukan bagi membolehkan tuntutan kecederaan tubuh badan dibuat yang kadang-kadang boleh mengambil masa selama enam bulan untuk dikeluarkan kerana pihak syarikat insurans memerlukan suatu laporan yang menilai sama ada kecederaan sudah sembuh atau penderitaan dan kesakitan masih dialami oleh mangsa kemalangan.⁶⁷ Tuntutan yang melibatkan kecederaan bukan fizikal seperti penderitaan atau tuntutan harta boleh

65 Wahbah al-Zuhayli. (1998). *Nazariyyat al-Daman wa Ahkam al-Masuliyah al-Madaniyyah wa al-Jinaiyyah fi al-Fiqh al-Islami Dirasah Muqaranah*, Dimasyq: Dar al-Fikr, p. 217.

66 R. K. Nathan. (1998). *Nathan on negligence*. Kuala Lumpur: Malayan Law Journal Sdn. Bhd., p. 329.

67 Tuan Abdullah Ahmad (Peguam berdaftar berpengalaman mengendalikan kes tuntutan kemalangan jalan raya). (2016, 23 Oktober). (Temu bual peribadi).



dibuat selepas tuntutan kecederaan diputuskan. Sekiranya terdapat isu berbangkit seperti liabiliti atau kecuaiian sumbangan, maka wang pampasan boleh ditolak melalui ganti rugi yang diberikan.

Dari sudut pembayaran, prinsip yang dituntut dalam sistem diat boleh diguna pakai. Satu anggota tunggal diberikan bayaran penuh, manakala bagi anggota berpasangan, kehilangan satu anggotanya diberikan bayaran separuh.⁶⁸ Kadar bayaran boleh dirujuk melalui laporan perubatan dan laporan kes kecederaan peribadi yang diterbitkan. Nasihat daripada pakar perubatan juga penting diambil kira untuk menetapkan kadar bayaran pampasan bagi setiap anggota tubuh badan kerana mereka lebih mengetahui nilai dan kepentingan, serta fungsi anggota dan organ badan manusia. Selain itu, terdapat istilah baharu bagi anggota dan kecederaan yang dialami yang tidak terdapat dalam istilah fiqh klasik.

KESIMPULAN

Syarikat insurans berperanan penting dalam usaha memberikan pampasan kepada mangsa kemalangan jalan raya. Hampir 90 peratus dana pampasan diperuntukkan melalui caruman insurans. Mekanisme ini menepati tafsiran '*aqilah*' pada zaman ini dan dalam sistem takaful. Konsep takaful atau insurans Islam yang saling membantu dapat dilihat menerusi peruntukan khusus dalam sistem takaful tetapi terhad kepada pemegang polisi sahaja. Pihak mangsa yang tidak dilindungi oleh polisi insurans walaupun dengan polisi perlindungan pihak ketiga tidak akan diberikan pampasan melalui insurans ini. Mangsa kemalangan tersebut boleh cuba membuat tuntutan daripada Biro Insurans Motor (MIB). Walau bagaimanapun, kadar pampasan yang boleh dituntut sangat minimum dan tidak mencakupi mangsa langgar lari, kerana MIB merupakan sebuah tabung ihsan.

Melalui sistem diat, pesalah yang tidak memiliki '*aqilah*'

68 Prinsip ini diambil bersandarkan hadis Nabi Muhammad SAW berkenaan dengan diat anggota, hadis riwayat Abi Daud. (n.d.). *Sunan Abi Daud, Kitab al-Diat* (Bab Diyyat al-A'dha', no. hadis: 4564), p. 193.



akan disokong melalui dana baitulmal. Baitulmal menjadi badan kedua selepas 'aqilah yang pasti akan dapat menampung kadar pampasan yang dituntut. Sudah tentu dengan adanya perkongsian bayaran pampasan daripada pesalah dan boleh melibatkan semua pihak tanpa mengehadrkannya kepada orang Islam sahaja.⁶⁹ Oleh itu, bagi mewujudkan sistem pampasan yang komprehensif, satu tabung yang dikenali sebagai dana permotoran (*automobile fund*) perlu ditubuhkan. Dana ini berkepentingan untuk melindungi pihak mangsa yang tidak dilindungi oleh insurans semasa kemalangan berlaku atau mangsa langgar lari beroleh hak mereka yang sepatutnya. Dana ini boleh diambil daripada beberapa peratus cukai jalan yang dibayar oleh pengguna jalan raya. Sama ada sistem insurans, takaful, baitulmal atau dana awam lain yang menjadi mekanisme pembayar, diharapkan penggunaan kuantum diat dijadikan sebagai asas dalam membuat anggaran jumlah kerugian sama ada kecederaan fizikal atau kematian yang akan dibayar kepada mangsa yang terlibat. Perkara ini hanya dapat direalisasikan jika, *Compendium of Personal Injury Awards* 2014 dengan prinsip diat dapat diharmonikan.

PENGHARGAAN

Artikel ini merupakan sebahagian daripada hasil awal penyelidikan bertajuk “Kemalangan Jalan Raya dan Keadilan terhadap Mangsa: Pelan Tindakan dan Penyelesaian Menurut Prinsip Perundangan Islam” yang ditaja oleh Kementerian Pengajian Tinggi Malaysia menerusi dana Fundamental Research Grants Scheme (FRGS FP022-2015A). Terima kasih kepada Kementerian Pengajian Tinggi dan Universiti Malaya atas kemudahan penyelidikan yang diberikan.

RUJUKAN

Abdurrahman Raden Aji Haqqi. (2015). Criminal punishment and pursuit justice in Islamic law. *International Journal of Technical Research*

69 Ezamshah Ismail. (2017). *Development of the takaful industry in Malaysia*. Dalam Mohamed Arif Abdul Kareem (Ed.), *Islamic finance in Malaysia: Growth & development* (pp. 175 – 206). Kuala Lumpur: Pearson Malaysia.



- and Applications* (e-ISSN: 2320-8163). Capaian daripada www.Ijtra.com Special Issue 15 (Jan – Feb 2015), p. 5.
- Abi Daud, Sulayman ibn al-Ash‘ath al-Azdi. (n.d.). *Sunan Abi Daud. Kitab al-Diat* (Bab Diyyat al-A’ dha’. no. hadis: 4564).
- Ahmad Muhammad Husni. (2012). Kedudukan Insurans sebagai pengganti ‘aqilah bagi pembayaran diat dalam kes kemalangan jalan raya menurut undang-undang Islam. *International Journal of West Asian Studies*, 4(1), p. 6.
- Akta Undang-undang Sivil 1956 (Akta 67).
Akta 333.
- al-Bahithin, Ya’kub ibn Abd-al-Wahab. (2012). *Qaidah al-Adah muhakkamah dirasah nazariyyah ta’siliyyah tatbiqiyyah*. Riyadh: Maktabah al-Rushd, pp. 25 – 27.
- Albert W. Dzur. (2011). Restorative justice and democracy: Fostering public accountability for criminal justice. *Contemporary Justice Review: Issues in Criminal, Social, and Restorative Justice*, 14(4), 368.
- al-Syawkani, Muhammad Ibn Ali. (2004). *Nayl al-Autar Sharh Muntaqa al-Akhbar*. Beirut: Bayt al-Afkar al-Dauliyyah, p. 1371.
- Bukhari, Abu ‘Abd Allah Muhammad ibn Ismail al-Bukhari. (n.d.). *Sahih al-Bukhari. Kitab al-Diat* (Bab Janin al-Mar’ah wa anna al-Aql ala al-Walid wa Asabah al-Walid la ala al-Walid. no. hadis, 6058).
- Compendium of Personal Injury Awards 2010*; Edisi Baharu (2014) disediakan oleh Ahli Jawatankuasa Pelaksana Bar Council Malaysia.
- Ezamshah Ismail. (2017). *Development of the takaful industry in Malaysia*. Dalam Mohamed Arif Abdul Kareem (Ed.), *Islamic finance in Malaysia: Growth & development* (pp. 175 – 206). Kuala Lumpur: Pearson Malaysia.
- Hilal Faraghli Hilal. (1990). *Al-Nizham al-Islami fi Ta’wid al-Madhrur min al-Jarimah*. Riyadh: Dar an-Nashr bi al-Markaz al-Gharib wa al-Tadrib, p. 12.
- Info Insurans, Memahami Insurans dan Takaful. Capaian pada 9 November 2016 daripada Laman Web Program Pendidikan Bank Negara Malaysia, http://www.insuransceinfo.com.my/_system/media/downloadables/insurans_motor.pdf.
- Khan, A. (n.d.). Human ignorance (jahiliyyah): Past & present. *The Dialogue*, VIII(4), 353.
- Kirazli, S. B. T.-I. S. (2011). Conflict and conflict resolution in the pre-



- Islamic Arab society. *Journal of Islamic Studies*, 50(1), 35 – 36.
- Liow Tiong Lai, Menteri Pengangkutan. 'A total of 80.6 per cent of the road accidents are caused by human error'. Capaian pada 29 Mei 2017 daripada <https://www.nst.com.my/news/2017/01/205090/number-fatal-road-accidents-2016-more-7000-lives-lost>.
- Mohd. Shukri Hanafi. (2013). From jahiliyyah to Islamic worldview: In search of an Islamic educational philosophy. *International Journal of Humanities and Social Science*, 3(2), 216.
- Muhammad Shahidul Islam *et al.* (2015). Compensation of road accidents in Islamic law: An analysis. *Journal of Islam Law and Judiciary*, 1(4), 19–34.
- Muhammad Suhail Toqush. (2009). *Tarikh al-Arab Qabl al-Islam*. Beirut: Dar an-Nafais, p. 159.
- Paizah Ismail. (2012). Pelaksanaan diat dalam kerangka cabaran fiqh semasa. *Jurnal Fiqh*, 9(9), 2.
- Pre-Contract Examination Insurance Agent*. (2014). Shah Alam: The Malaysian Insurance Institute.
- Pre-Contract Examination Insurance Agent*. (2009). Kuala Lumpur: The Malaysian Insurance Institute.
- Ramizah Wan Muhammad. (2016). Restorative justice in Islamic criminal legal system. *Journal of Islamic Law Review*, 12(2), p. 191.
- R. K. Nathan. (1998). *Nathan on negligence*. Kuala Lumpur: Malayan Law Journal Sdn. Bhd., p. 329.
- S. Santhana Dass. (2000). *Personal injury claims*. Petaling Jaya: Alpha Sigma Sdn. Bhd., p. 48; *Best lwn Samuel Fox & Co. Ltd. [1952] 2 All ER 394, 396 HL*.
- Salleh Buang. (1999). *Undang-undang kecuaiian di Malaysia*. (Asiah Mohd. Yusof, Terj.). Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, p. 328.
- Siti Zubaidah Ismail (2012). The modern interpretation of diat formula for the quantum of damages: The case of homicide and personal injuries. *Arab Law Quarterly*, 26(3), 361 – 379.
- Siti Zubaidah Ismail. (2017). *Pampasan kecederaan fizikal akibat kecuaiian menurut perundangan Islam*. Petaling Jaya: International Law Book Services.
- The Unified Motor Vehicles Insurance Policy* (Edisi ke-3). (2016). Capital Market Authority, the Sultanate of Oman.
- Wahbah al-Zuhayli. (1998). *Nazariyyat al-Daman wa Ahkam al-*



**Pampasan Ganti Rugi Mangsa
Kemalangan Jalan Raya: Ke Arah Mengintegrasikan Diat dengan
Insurans di Malaysia**

30 KANUN (1)

Siti Zubaidah Ismail dan Siti Aisyah Samudin

37

*Masuliyah al-Madaniyyah wa al-Jinaiyyah fi al-Fiqh al-Islami
Dirasah Muqaranah, Dimasyq: Dar al-Fikr, p. 235.*

[1981] 1 *MLJ* 295.

[1983] 2 *MLJ* 324.

Diperoleh (*Received*): 28 Februari 2017

Diterima (*Accepted*): 25 September 2017

