

JURNAL AKADEMIK

Fasal Ekses dalam Polisi Insurans Motor:
Adakah ia menguntungkan Pemegang
Polisi?

Baduyah Obeng

Computer-assisted Language Learning (CALL)
in English-Language Teaching

John Francis Noyan

The Academic Performance of Pre-Science
Students in Relation to their SPM Results

Iris Syawe Seh Ling,
Ong Mooi Lian,
Yap Yin

Diwan Al-Barid (Kementerian Pos) dalam
Pemerintahan Khalifah Harun Al-Rashid
(170H-193H/786-909M)

Kamis b. Ismail

Analisa 'Casalty' Inflasi dan Penawaran
Wang di Malaysia

Rosita Hj. Suhaimi

ISSN 0128-2635



JURNAL AKADEMIK

		<i>Page No.</i>
Fasal Ekses dalam Polisi Insurans Motor: Adakah ia menguntungkan Pemegang Polisi?	Baduyah Obeng	1
Computer-assisted Language Learning (CALL) in English-Language Teaching	John Francis Noyan	9
The Academic Performance of Pre-Science Students in Relation to their SPM Results	Iris Syawe Seh Ling, Ong Mooi Lian, Yap Yin	17
Diwan Al-Barid (Kementerian Pos) dalam Pemerintahan Khalifah Harun Al-Rashid (170H-193H/786-909M)	Kamis b. Ismail	29
Analisa 'Casalty' Inflasi dan Penawaran Wang di Malaysia	Rosita Hj. Suhaimi	41

JURNAL AKADEMIK
INSTITUT TEKNOLOGI MARA SARAWAK

PENAUNG

DATO' IR. HJ. AHMAD ZAIDEE LAIDIN
(REKTOR ITM)

PENASIHAT

PROF. MADYA DR. ABDUL RAHMAN DEEN
(PROVOS ITM SARAWAK)

SIDANG REDAKSI JURNAL AKADEMIK

PROF. MADYA DR. FATIMAH BUJANG
PROF. MADYA YAP YIN
HAJAH LELAWATI A. HAMID
PUAN MARY GUNJEW
ENCIK SICK GOH NGONG
CIK WEE CHONG HUI
PUAN KHADIJAH HJ. KHALID
USTAZ ABU SUFIAN AB. GHANI
PUAN ROSITA HJ. SUHAIMI (SETIAUSAHA)

FASAL EKSES DALAM POLISI INSURANS MOTOR: ADAKAH IA MENGUNTINGKAN PEMEGANG POLISI?

Oleh

Baduyah Obeng

1. PENGENALAN

Di Malaysia, seksyen 90(1), Akta Pengangkutan Jalan 1987 mewajibkan pemilik kenderaan bermotor agar mengambil perlindungan insurans bagi kenderaan yang akan digunakan di jalan raya. Di antara perlindungan insurans yang boleh diambil oleh pemilik kenderaan adalah polisi perlindungan komprehensif atau polisi pihak ketiga. Perlindungan insurans ini diambil dengan tujuan untuk melindungi pemilik kenderaan dari pelbagai risiko yang bakal dihadapi akibat kemalangan jalan raya melalui penggunaan kenderaan.

Mengikut seksyen 90(2), Akta yang sama, kegagalan pemilik untuk mengambil perlindungan insurans ke atas kenderaan masing-masing merupakan satu kesalahan. Jika disabitkan, seseorang itu boleh didenda¹ atau dipenjarakan² atau kedua-duanya sekali. Di samping itu, seseorang yang didapati bersalah akan secara automatik hilang kelayakannya ke atas lesen memandu selama 12 bulan dari tarikh sabitan.

Pemilik kenderaan bermotor boleh membuat kontrak insurans motor sama ada secara terus dengan syarikat insurans ataupun melalui ejen dan broker insurans. Kontrak berkenaan dapat dikategorikan sebagai kontrak indemniti di mana pemegang polisi akan mendapat gantirugi sebarang kehilangan yang dialami olehnya. Jumlah gantirugi yang berhak diterima adalah tertakluk kepada had maksimum yang dinyatakan dalam polisi. Oleh itu, pemegang polisi tidak dibenarkan untuk membuat keuntungan daripada tuntutan itu.

Untuk mendapat indemniti, pemegang polisi mempunyai obligasi untuk memberi notis bertulis tentang kerugian dan kerosakan yang dialami kepada syarikat insurans. Pemegang polisi mesti membuktikan bahawa kerugian dan kerosakan yang dialaminya adalah termasuk dalam skop risiko yang diinsuranskan. Selain itu, ia juga perlu menyakinkan syarikat insurans yang tuntutannya adalah tuntutan yang dibuat dengan suci hati.

¹ Denda tidak melebihi RM1,000.00.

² Penjara tidak lebih 3 bulan.

Antara tuntutan-tuntutan yang biasa dibuat oleh pemegang polisi adalah tuntutan kerosakan kenderaan sendiri, tuntutan kecurian kenderaan serta tuntutan kerugian dan kehilangan menyeluruh (total loss). Dalam mempertimbang tuntutan oleh pemegang polisi, syarikat insurans akan memproses dan seterusnya mengambil tindakan-tindakan yang perlu.

Jika terbukti yang pemegang polisi berhak memperoleh apa yang dituntutnya, syarikat insurans bertanggungjawab untuk menjelaskan pampasan itu dengan kadar yang segera. Jumlah pampasan dalam bentuk kewangan yang bakal diperolehi oleh pemegang polisi adalah bergantung kepada sekatan-sekatan kontraktual yang dimasukkan ke dalam polisi. Salah satu sekatan kontraktual yang lazim dimasukkan dalam polisi insurans motor ialah "Fasal Ekses" (Excess Clause).

2. FASAL EKSES

2.1 Apakah Fasal Ekses?

Fasal Ekses merupakan fasal dalam sesebuah polisi yang menetapkan bahawa bahagian pertama kerugian adalah ditanggung sendiri oleh pemegang polisi. Jumlah bahagian pertama kerugian itu akan dinyatakan dalam jumlah tertentu atau sejumlah peratusan tertentu daripada kerugian.

Contoh yang boleh dijadikan rujukan berkenaan penggunaan Fasal Ekses adalah kes-kes Supreme Q.B.E. Insurance Bhd. lwn. Foh Yin Toh³ dan Motor & General Insurance Sdn. Bhd. lwn. Pok Siong Kok.⁴ Dalam kes pertama, tuntutan adalah tertakluk kepada ekses sebanyak RM1000.00, sementara dalam kes kedua, jumlah bahagian pertama kerugian yang ditanggung oleh pemegang polisi ialah sebanyak RM1200.00.

Berdasarkan kadar ekses dalam kes-kes di atas, maka jumlah pampasan yang akan diperolehi oleh pemegang polisi ialah perbezaan antara jumlah yang dituntut (tertakluk kepada had maksimum pampasan yang boleh dituntut) dengan ekses yang ditetapkan.

Berkaitan dengan itu, jika tuntutan ialah sebanyak RM4000.00 maka jumlah pampasan yang akan dibayar oleh syarikat insurans masing-masingnya ialah RM3000.00 dan RM2800.00. Untuk bahagian pertama kerugian iaitu RM1000.00 ke bawah atau RM1200.00 ke bawah (mengikut kadar ekses dalam kes-kes di atas), syarikat insurans tidak akan bertanggungjawab membayarnya.

³ [1987] CLJ 222.

⁴ [1988] 3 MLJ 318.

2.2 Penentuan Kadar Ekses

Industri insurans motor di Malaysia adalah tertakluk kepada penggunaan Tarif Motor untuk Malaysia Barat dan Malaysia Timur yang dikeluarkan oleh Persatuan Insuran Am Malaysia (PIAM). Tarif Motor itu mengandungi peraturan-peraturan am, garis panduan dan semua aspek-aspek penting berkaitan insurans motor seperti kadar premium dan kadar ekses wajib dan ia mesti dipatuhi oleh semua syarikat insurans motor.

Berkaitan dengan penentuan jumlah kadar ekses, Tarif Motor memperuntukkan bahawa ia boleh ditetapkan dengan persetujuan bersama antara syarikat insurans dan pemegang polisi. Walau bagaimanapun Tarif Motor turut memperuntukkan ekses wajib bagi kenderaan persendirian dan motosikal. Endosmen mengenai penggunaan Fasal Ekses yang akan dimasukkan dalam polisi mestilah mengikut ketetapan dalam Tarif Motor.⁵

Berkenaan dengan ekses wajib, bagi polisi perlindungan komprehensif yang diambil untuk melindungi kenderaan persendirian misalnya, ia adalah tertakluk kepada ekses yang diwajibkan sebanyak RM200.00.⁶ Mengikut ketetapan dalam Tarif Motor, endosmen yang akan dimasukkan dalam polisi ialah Endosmen 2(f).

Mengikut Endosmen 2(f), ekses ini hanya terpakai kepada tuntutan untuk kehilangan dan kerugian ke atas kenderaan pemegang polisi sendiri semasa ia dipandu oleh mana-mana orang di bawah umur 21 tahun, mereka yang mempunyai lesen sementara atau mana-mana orang selain daripada pemandu dari Persatuan Automobil. Ia membawa maksud, iaitu pemegang polisi yang menuntut ganti rugi untuk kerosakan kenderaannya sendiri akibat kemalangan semasa ia dipandu oleh orang-orang yang disebutkan tadi, akan bertanggungjawab ke atas RM200.00 yang pertama.

Bagi motosikal pula, Peraturan 4 dalam Tarif Motor telah menetapkan bahawa polisi perlindungan komprehensif yang melindungi motosikal adalah tertakluk kepada ekses yang diwajibkan dan kadarnya adalah bergantung kepada kuasa dan kemampuan enjin motosikal berkaitan.⁷ Kadar ekses wajib bagi polisi komprehensif yang melindungi motosikal adalah ditetapkan mengikut skala ekses⁸ dan ia boleh dirujuk dalam Jadual 1 di bawah.

Jadual 1
Kadar Ekses Wajib bagi Motosikal

Ekses (RM)	Kuasa Enjin
75	100 cc dan ke bawah
100	101 cc hingga 150 cc
150	151 cc hingga 250 cc
200	Atas 250 cc

Sumber: Tarif Motor Untuk Malaysia Barat & Malaysia Timur, Tarif Motosikal

⁵ Tarif Motor Untuk Malaysia Barat dan Malaysia Timur, Cetakan Semula 1992, PIAM, Endosmen 1, Endosmen 2, Endosmen 3 dan Endosmen 94.

⁶ *Ibid.*, Tarif Kereta Persendirian, Peraturan 7, ms. 30.

⁷ *Ibid.*, Tarif Motosikal, Peraturan 4, ms. 66.

⁸ *Ibid.*

Baik kadar ekses yang dipersetujui oleh kedua-dua pihak ataupun ekses wajib, ia akan dinyatakan dalam polisi insurans. Selain itu, polisi insurans juga turut memasukkan peruntukan tentang tanggungjawab pemegang polisi untuk membayar semula perbelanjaan yang telah dikeluarkan oleh insurans jika perbelanjaan itu termasuk bahagian pertama kerugian yang mesti ditanggung oleh pemegang polisi.

2.3 Tujuan Penggunaan Fasal Ekses

Tujuan utama di sebalik penggunaan Fasal Ekses adalah untuk mengelakkan syarikat insurans daripada dibebani dengan tuntutan untuk kerugian kecil yang dialami oleh pemegang polisi yakni tuntutan yang kurang daripada amaun dalam Fasal Ekses. Secara tidak langsung, dengan menggunakan Fasal Ekses syarikat insurans dapat mengurangkan belanja pentadbiran yang terlibat apabila ia memproses tuntutan kecil atau dengan lain perkataan penggunaannya telah mengecualikan semua tuntutan kecil.

Selain itu, penggunaan Fasal Ekses yang menghendaki pemegang polisi menanggung amaun pertama kerugian juga boleh mempengaruhi perlakuan pemegang polisi terhadap penggunaan kenderaannya. Sudah semestinya ia akan lebih berhati-hati dalam pemanduan kenderaannya agar tidak terlibat dalam kemalangan baik kemalangan besar atau kecil yang boleh merosakkan kenderaannya. Pemegang polisi juga sudah semestinya tidak mahu menanggung sendiri kerugian yang dialaminya apabila berlaku kemalangan. Bukan itu sahaja, jika tuntutan dibuat, pemegang polisi akan kehilangan haknya ke atas bonus tanpa tuntutan (Non Claim Bonus – NCB).

NCB ialah potongan yang diberikan kepada bayaran premium pembaharuan sebagai ganjaran atau imbalan kepada pemegang polisi kerana tidak ada tuntutan untuk tempoh perlindungan insurans yang lepas. Pada tahun pertama insurans motor diambil, pemegang polisi akan membayar premium dalam jumlah yang penuh. Untuk tahun-tahun perlindungan yang berikutnya, pemegang polisi yang tidak pernah membuat tuntutan akan membayar premium yang rendah kerana mereka layak menerima NCB mengikut peratusan yang ditetapkan dalam Tarif Motor.

Sekiranya pemegang polisi pernah membuat tuntutan maka ia terpaksa membayar premium yang penuh dan kelayakannya untuk mendapat NCB juga akan bermula sekali lagi.⁹ Bagi pemegang polisi yang menyedari kehadiran Fasal Ekses dalam polisi insurans yang diambil dan mengetahui kesannya maka ia akan mengambil sikap berhati-hati dalam pemanduannya agar ia tidak terlibat dalam sebarang kemalangan jalan raya.

⁹ *Ibid.*, Peraturan Am 24(3), ms 19

2.4 Kesan Penggunaan Fasal Ekses

Sepertimana yang dinyatakan terdahulu dari ini, bagi polisi insurans motor yang tertakluk kepada penggunaan Fasal Ekses, persoalan sama ada syarikat insurans akan membayar pampasan yang dituntut oleh pemegang polisi adalah bergantung kepada jumlah tuntutan dan juga amaun yang tercatat dalam Fasal Ekses.

Sehubungan dengan itu, penggunaan kadar ekses dalam polisi insurans motor telah menyebabkan pampasan yang layak diterima oleh pemegang polisi adalah setakat jumlah tuntutan yang melebihi ekses sehingga jumlah had maksimum tuntutan yang dinyatakan dalam polisi. Mengikut keputusan dalam kes South British Fire and Marine Insurance Co of New Zealand lwn Da Costa¹⁰ semua jumlah tuntutan yang melepasi kadar ekses sehingga jumlah had maksimum tuntutan yang dinyatakan dalam polisi adalah termasuk dalam skop perlindungan insurans.

Penggunaan Fasal Ekses dalam polisi insurans motor telah menimbulkan rasa tidak puas hati di kalangan pemegang polisi. Ini adalah kerana syarikat insurans sentiasa memasukkan penggunaan Fasal Ekses ke dalam polisi insurans walaupun pemegang polisi ialah seorang pemandu yang selamat dan berpengalaman kerana ia tidak pernah terlibat dalam kemalangan selama bertahun-tahun ia memandu.

Selain dari itu, rasa tidak puas hati juga timbul kerana jumlah pampasan yang diperolehi adalah berkurangan kerana ditolak dengan kadar ekses. Bahkan pemegang polisi tidak akan mendapat apa-apa pampasan jika tuntutannya adalah kurang dari kadar ekses. Dengan yang demikian, pemegang polisi akan mengeluarkan perbelanjaan sendiri untuk membaiki kerosakan ke atas kenderaannya yang dialami akibat kemalangan.

Bukan itu sahaja, pemegang polisi mungkin kehilangan NCBnya sedangkan kemalangan yang berlaku bukan disebabkan oleh kecuaiannya. Sehubungan dengan ini, Prof E.R. Hardy Ivamy berpendapat bahawa pemegang polisi boleh membuat tuntutan daripada pihak ketiga yang melakukan kecuaiannya sejumlah amaun yang terdiri dari amaun pertama kerugian yang ditanggung dan NCB yang hilang.¹¹

Pendapat yang hampir sama telah diberikan oleh Yang Amat Arif Hakim Streatfield dalam kes Ironfield lwn. Eastern Gas Board¹² Dalam kes itu, Hakim Streatfield telah berkata,

¹⁰ [1906] 1 KB 456.

¹¹ Ivamy, Fire and Motor Insurance. 4th Edn, London Butterworths 1984. Bab 32, m.s. 289.

¹² [1964] 1 All ER 544.

“Kerosakan ke atas kenderaan pemegang polisi bukanlah disebabkan oleh kesalahannya. Ia adalah suatu yang membebankan pemegang polisi kerana ia bukan sahaja terpaksa membayar £10 pertama daripada kerugian, bahkan ia juga kehilangan NCBnya. Ia adalah sebahagian daripada kerugian yang berpunca dari kemalangan tetapi bukan diakibatkan oleh pemegang polisi. Berkaitan dengan NCB, pemegang polisi mesti diletakkan ke dalam kedudukan yang sama seolah-olah dia tidak membuat tuntutan. Oleh itu pemegang polisi berhak memperolehi amaun yang dituntutnya,”¹³

Rumusan yang boleh diambil dari pendapat di atas ialah pemegang polisi berhak untuk menuntut bahagian pertama kerugian dan NCB yang hilang daripada pihak ketiga yang menyebabkan kemalangan berlaku di antara mereka.

Selain itu, kadar ekses yang dikenakan akan lebih menimbulkan masalah kepada pemegang polisi bilamana ia mendapat kemalangan yang berturut-turut. Setiap kali berlakunya kemalangan, ia menyebabkan kerosakan yang berbeza ke atas kenderaannya dan tuntutan yang berasingan mesti dibuat. Dalam keadaan begitu, setiap satu tuntutan itu adalah tertakluk kepada Fasal Ekses. Andaikata, tiap-tiap tuntutan yang dibuat adalah kurang dari amaun yang tercatat dalam Fasal Ekses maka pemegang polisi langsung tidak mendapat pampasannya dari syarikat insurans. Masalah ini menjadi lebih buruk kerana setiap tuntutan itu tidak boleh digabungkan agar jumlah tuntutan menjadi berganda.¹⁴ Hal ini jelas merupakan satu ketidakadilan kepada pemegang polisi sedangkan ia mengambil perlindungan insurans adalah dengan maksud untuk melindungi dirinya daripada risiko kerosakan dan kerugian akibat kemalangan. Tetapi, jika berlaku keadaan di atas, pemegang polisi langsung tidak mendapat perlindungan yang diharapkan.

Memang tidak dapat dinafikan bahawa kemalangan jalan raya yang berlaku turut melibatkan pemegang polisi dan pihak ketiga. Lazimnya, pihak ketiga akan mengemukakan tuntutannya terhadap pemegang polisi kepada syarikat insurans yang berkaitan. Bila berhadapan dengan tuntutan demikian, kadang-kala syarikat insurans telah dengan suci hati membuat kontrak penyelesaian dengan pihak ketiga. Dalam keadaan demikian, jumlah gantirugi yang penuh akan dibayar kepada pihak ketiga dan ini termasuklah jumlah kerugian pertama yang sepatutnya ditanggung oleh pemegang polisi sendiri.

Berkaitan dengan itu, Tarif Motor membenarkan syarikat insurans memasukkan ke dalam polisi tentang haknya untuk menuntut semula sejumlah kerugian pertama daripada pemegang polisi. Hak syarikat insurans untuk berbuat demikian telah juga

¹³ *Ibid.*

¹⁴ *Equitable Trust Company of New York lwn Whittaker* (1923) LI LR 153.

diputuskan oleh mahkamah dalam kes Beacon Insurance Co Ltd lwn Langdale.¹⁵ Dalam kes tersebut, pemegang polisi telah diarahkan untuk membayar bahagian pertama eksekse sebanyak £5 kepada syarikat insurans kerana ia telahpun membayarnya secara suci hati kepada pihak ketiga bagi menyelesaikan tuntutan pihak ketiga terhadap pemegang polisi. Oleh itu, rumusan yang boleh diambil dari keadaan di atas ialah pemegang polisi tidak mungkin dapat melarikan dirinya dari kesan penggunaan Fasal Eksekse.

3. Kesimpulan

Memandangkan kesan yang timbul akibat penggunaan Fasal Eksekse dalam insurans motor maka adalah wajar jika penggunaannya dihapuskan. Penggunaannya didapati lebih menguntungkan syarikat insurans berbanding dengan pemegang polisi memandangkan jumlah pampasan yang bakal diterima oleh pemegang polisi akan ditolak dengan kadar eksekse. Keadaan ini telah sedikit sebanyak mendorong pemegang polisi untuk mengatasi masalah itu dengan cara meninggikan jumlah tuntutan. Amalan yang bertentangan dengan undang-undang ini turut membabitkan bengkel pembaikan, ajuster kerugian dan adakalanya pegawai yang mengendalikan tuntutan di syarikat insurans.¹⁶ Oleh itu, demi kepentingan semua pemegang polisi insurans motor maka penggunaan Fasal Eksekse ini wajar dimansuhkan sama sekali.

4. Bibliografi

- Birds, J, *Modern Insurance Law*, 3rd Edn., London Sweet and Maxwell 1993, ms 227.
- Clarke, MA, *The Law of Insurance Contract*, Lloyd's of London Press Ltd 1989, para 28 - 8B, ms 584.
- Hogg T (Ed), *Handbook of Motor Insurances*, (Issue 19), Kluwer Publishing in association with the British Insurance and Investment Brokers' Association.
- Ivamy, ERH, *Fire and Motor Insurances*, 4th Edn, London Butterworths 1984, ms 288 - 291.
- Kelly, DSL & Ball, ML, *Principles of Insurance Law in Australia and New Zealand*, Butterworths Syeny Wellington 1991, para 10.108, ms 459.

¹⁵ [1939] 4 All ER 204.

¹⁶ Lihat Memorandum On Consumer Protection Vis-A-Vis The Insurance Industry: Proposed Changes To Insurance Law And Practice, oleh Selangor And Federal Territory Consumers Association.

Persatuan Insuran Am Malaysia (PIAM), *Motor Tariff for West Malaysia and East Malaysia*, Cetakan Semula Disember 1992, Wisma PIAM, Jln. Tun Sambanthan, 50470 Kuala Lumpur.

Poh Chu Chai, *Law of Insurances*, 3rd Edn., Longman Singapore Publisher Pte Ltd 1993, ms 685.

Tan Lee Meng, *Insurances Law in Singapore*, Butterworths Singapore, Kuala Lumpur, Hong Kong, ms 298.

The Selangor and Federal Territory Consumers Association, *Memorandum on Consumer Protection vis-a-vis The Insurance Industry: Proposed Changes to Insurance Law and Practice*.