

PAMPASAN GANTI RUGI KE ATAS MANGSA KEMALANGAN JALAN RAYA: TITIK INTEGRASI ANTARA DIYAT DAN INSURANS DI MALAYSIA

Siti Aisyah Samudin¹

ABSTRAK

E-JITU

Acceptance date:
15th Oct 2020

Valuation date:
15th Nov 2020

Publication date:
15th Dec 2020

Kemalangan jalan raya merupakan satu bencana akibat kecuaiian yang tidak mampu dielakkan. Jangkaan peningkatan indeks kematian akibat kemalangan jalan raya di Malaysia pada tahun 2020 dengan kadar 29 kematian sehari adalah suatu yang amat membimbangkan. Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Akta 333) telah mewajibkan setiap pemilik kenderaan untuk memiliki polisi insurans motor bagi untuk melindungi ahlinya daripada sebarang kerugian sebagaimana sebelum kemalangan jalan raya berlaku. Namun, sebagaimana insurans berfungsi untuk melindungi pemegang polisinya, sudah tentu ia tidak memberi apa-apa makna ke atas mangsa yang tidak memiliki polisi insurans. Dalam situasi ini, apakah kaedah pemberian pampasan yang paling efektif agar setiap mangsa yang terlibat dalam kemalangan jalan raya mendapat hak sewajarnya. Kertas penyelidikan ini mengkaji masalah utama yang timbul akibat kemalangan jalan raya iaitu situasi kebajikan pihak mangsa yang tidak terbela. Kajian ini menggunakan metod analisis kandungan dan temubual di bawah kaedah kualitatif. Lantaran itu, kajian ini mendapati bahawa penyelidikan dalam aspek pemberian pampasan khususnya dari sudut pandang dan sentuhan syariah masih berada di peringkat asas dan belum mendalam. Justeru, penyelidikan ini dilakukan bagi melihat aspek pampasan secara terperinci menurut perundangan Islam (diyât) dengan pampasan dalam perundangan Malaysia dari sudut harmonisasi dan implementasi antara kedua-dua perundangan ini.

Kata kunci: *diyât, insurans, pampasan, kerugian, risiko.*

PENDAHULUAN

Kemalangan jalan raya merupakan bencana melibatkan nyawa yang tidak dapat dielakkan. Fungsi jalan raya sebagai alat perhubungan utama bagi manusia dan barang dagangan harian seolah memberi impak negatif apabila manusia cuai

¹ Penyelidik di Jabatan Syariah dan Undang-undang Akademi Pengajian Islam Universiti Malaya, Kuala Lumpur.

dalam menjalankan tanggungjawabnya. Kajian bagi mencari punca dan penyelesaiannya telah banyak dilaksanakan. Begitu juga halnya dengan operasi-operasi melibatkan keselamatan jalan raya yang dijalankan saban tahun sama ada di musim-musim percutian mahupun perayaan. Namun, hasil daripada penyelidikan dan operasi yang dijalankan nampaknya masih belum menampakkan impak yang memuaskan.

Hal ini terbukti melalui penerangan Menteri Pengangkutan Malaysia yang menyatakan bahawa jumlah kemalangan jalan raya sepanjang 2015 meningkat kepada 489,606 berbanding 476,196 pada tahun sebelumnya. Jumlah kematian juga meningkat kepada 6,706 berbanding 6,674 pada 2014. Laporan tahunan oleh Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya Malaysia (MIROS) turut menyokong dakwaan ini dengan menyatakan bahawa indeks kematian akibat kemalangan jalan raya di Malaysia dijangka meningkat kepada 8,760 kes pada tahun 2016, berbanding 6,674 pada tahun 2014 malah berpotensi mencecah 10,716 kes pada tahun 2020. Ini bermakna sebanyak 29 nyawa bakal menjadi mangsa kemalangan jalan raya setiap hari pada tahun 2020.

Oleh sebab kemalangan jalan raya merupakan suatu yang tidak dapat dielakkan, maka adalah mustahak suatu sistem pemberian pampasan yang efektif dapat dilaksanakan ke atas mangsa dan pihak yang terlibat supaya kebajikan mangsa sentiasa terjaga. Sistem tuntutan pampasan sedia ada telah terbukti memakan masa yang lama untuk diselesaikan sekaligus mempengaruhi status keadilan pihak mangsa (Ng Peng Hong v Ng Shaw Ching & Anor [2000] 6 MLJ). Ketiadaan satu rujukan yang komprehensif dalam menetapkan pemberian kuantum ganti rugi juga menyebabkan pampasan yang diterima berisiko untuk menjadi terlalu kecil atau terlalu berlebihan daripada jumlah yang sebenar.

Kertas penyelidikan ini mengusulkan satu sistem pampasan berteraskan diyat yang dirujuk bersandarkan wahyu al-Quran dan as-Sunnah untuk diintegrasikan dengan sistem tuntutan melalui pihak insurans. Kajian ini menghadkan kepada sistem insurans yang diamalkan di Malaysia iaitu berasaskan *faulty bases* tanpa membabitkan sistem tuntutan pampasan lain seperti Sistem Liabiliti Tanpa Salah (*No Fault Liability*).

DIYAT: ADAT ATAU SYARIAT

Diyat pada awalnya merupakan satu bentuk bayaran pampasan atas kelakuan jenayah yang dilakukan oleh ahli qabilah para Arab Jahiliyyah. Oleh sebab itu, tidak salah jika dinyatakan bahawa diyat adalah satu bentuk adat yang diperturunkan melalui satu generasi kepada generasi yang lain melalui pengamalan masyarakatnya. Pada awalnya, masyarakat Arab Jahiliyyah mengekspresikan perasaan marah dan kesumat mereka melalui tindakan balas dendam. Pihak yang bermusuhan akan saling membalas bagi menjaga darah ahli qabilah atas dasar kebersamaan dan semangat kekitaan yang begitu tinggi (Mohd. Shukri Hanafi 2013, 353). Permusuhan dan balas dendam boleh berlarutan

sekiranya terdapat kelakuan jenayah yang dilakukan oleh ahli qabilah kepada qabilah yang lain. Mereka memegang kuat prinsip darah harus dibayar dengan darah biarpun tindakan jenayah itu bukan suatu yang disengajakan (Kirazli 2011, 35).

Sejajar dengan peredaran masa, punca pendapatan daripada hasil penternakan dan pertanian masyarakat Arab jahiliyyah pada waktu itu memberi kesan kepada aktiviti ekonomi mereka. Keperluan kepada barangan asas yang pelbagai mewujudkan sistem barter yang kemudiannya bertukar kepada sistem matawang seiring dengan kepesatan ekonomi pada waktu itu. Hal ini turut memberi kesan kepada kaedah hukuman bagi tindakan jenayah antara qabilah. Hukuman melalui kaedah pembayaran pampasan yang dikenali sebagai diyat mula dilaksanakan (Hilal Faraghli Hilal 1990, 12).

Pada awal pelaksanaannya, tidak semua ahli qabilah bersetuju dengan sistem bayaran pampasan seperti ini. Sebahagian daripada mereka berpendapat penukaran darah dengan matawang tidak menggambarkan semangat kekitaan serta menunjukkan kerendahan integriti ahli qabilah. Kaedah diyat pada awalnya juga masih didasari oleh perasaan dendam yang kuat tanpa mengutamakan keadilan. Penetapan kadar pampasan dibuat mengikut status dan kedudukan ahli qabilah tersebut. Sekiranya qabilah itu kuat dan dipandang tinggi maka kadar pampasannya juga adalah tinggi. Sebaliknya, jika qabilah tersebut lemah, maka kadar pampasan yang akan dibayar juga adalah rendah (Muhammad Suhail Toqush 2009, 159).

Kedatangan Islam telah mengesahkan diyat sebagai satu sistem yang diperakui syariah melalui rujukan kepada wahyu al-Quran dan al-Hadis. Pendalilannya ada dinyatakan menerusi surah an-Nisa' ayat 92 yang bermaksud: *“tidak harus sama sekali bagi seseorang mukmin membunuh seorang mukmin yang lain, kecuali dengan tidak sengaja. Dan sesiapa yang membunuh seorang mukmin dengan tidak sengaja, maka (wajiblah ia membayar kaffarah) dengan memerdekakan seorang hamba yang beriman serta 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) dari kaum (kafir) yang memusuhi kamu, sedang ia sendiri beriman, maka (wajiblah si pembunuh membayar kaffarah sahaja dengan) memerdekakan seorang hamba yang beriman. Dan jika ia (orang yang terbunuh dengan tidak sengaja itu) dari kaum (kafir) yang ada ikatan perjanjian setia di antara kamu dengan mereka, maka wajiblah membayar "diah" (denda ganti nyawa) kepada keluarganya serta memerdekakan seorang hamba yang beriman. Dalam pada itu, sesiapa yang tidak dapat (mencari hamba yang akan dimerdakannya), maka hendaklah ia berpuasa dua bulan berturut-turut; (hukum yang tersebut) datangnya dari Allah untuk menerima taubat (membersihkan diri kamu). Dan (ingatliah) Allah Maha Mengetahui, lagi Maha Bijaksana”*.

Dalil daripada hadis juga ada diriwayatkan oleh Abu Bakar bin ‘Ubaidillah bin ‘Umar, dari ‘Umar Radhiyallahu ‘anhu dari Rasulullah SAW bersabda yang bermaksud:

“Pada hidung apabila patah seluruhnya dikenakan diyat 100 unta, pada satu tangan 50 ekor, satu kaki 50 ekor, satu mata 50 ekor, luka yang mengenai kulit otak sepertiga (diyat) pembunuhan, luka yang sampai rongga kepala atau perut sepertiga (diyat) pembunuhan, luka yang sehingga terlihat tulang 5 ekor, dan pada setiap jari diyatnya 10 ekor”.

(Hadis riwayat Abu Daud)

Berdasarkan nas al-Quran dan matan hadis ini, fuqaha’ telah mendefinisikan diyat kepada pelbagai takrif yang membawa kepada skop definisi yang sama iaitu pampasan atas kehilangan. Imam Syafie mentakrifkan diyat sebagai harta yang merupakan gantian kepada nyawa (As-Syafie 2001, 257). Imam as-Syaukani pulak mentakrifkan diyat sebagai satu bayaran yang dikenakan ke atas pelaku salah atau warisnya atas sebab kecuaiannya sehingga menyebabkan kecederaan kepada pihak yang tidak bersalah (As-Syaukani 2004, 1371).

Ulama’ kontemporari seperti Dr. Abdul Qadir Awdah mendefinisikan diyat sebagai hukuman gantian kepada qisas, sekiranya ia mengambil tempat kepada hukuman qisas. Ia juga merupakan hukuman asal sekiranya melibatkan jenayah serupa sengaja (Paizah Ismail 2012, 2). Berdasarkan takrif ini, secara jelas kita dapat mengenal pasti bahawa diyat boleh diklasifikasikan kepada dua bentuk ia diyat sebagai hukuman gantian iaitu dalam hal hukuman qisas yang diberi kemaafan ataupun diyat sebagai hukuman asal iaitu dalam situasi perbuatan salah yang tercuai. Dalam kertas ini, diyat yang dimaksudkan adalah dari aspek diyat sebagai hukuman asal.

Pada zaman Rasulullah SAW, pembayaran diyat dilaksanakan oleh ahli keluarga pihak yang bersalah. Hal ini ada dinukilkan dalam hadis yang diriwayatkan oleh Abu Hurairah RA yang bermaksud:

“Dua orang wanita dari suku Hudzail berkelahi, dan salah satu melempar yang lain dengan sebuah batu, sehingga dia dan bayi yang dikandungnya meninggal. Maka keluarganya mengadukan pada Rasulullah SAW. Baginda memutuskan bahawa diyat janinnya adalah membebaskan seorang hamba lelaki atau wanita, sedangkan keluarga pelaku harus membayar diyat pembunuhan wanita tersebut”.

(Hadis riwayat al-Bukhari)

Apabila berbicara mengenai diyat, adat mahupun syariat? Maka dengan merujuk kepada satu kedah fiqh iaitu *al-adah muhakkamah*, tidaklah salah jika dinyatakan bahawa diyat merupakan suatu adat yang menjadi syariat kerana ada dalil yang menjadi sumber hukumnya (al-Bahisin 2012, 25-27). Oleh sebab sistem diyat syariah yang bersumberkan wahyu ini mempunyai asas rujukan yang jelas beserta dengan kadar pampasannya maka adalah perlu satu kajian khusus

dilaksanakan bagi mencari titik integrasi antara diyat dan sistem insurans yang menjadi mekanisme pembayaran pampasan di Malaysia.

SEJARAH DAN PERKEMBANGAN INSURANS DI MALAYSIA

Sistem insurans telah sampai ke Malaysia sejak zaman pemerintahan British lagi. Pihak British memperkenalkan insurans melalui pengendalian syarikat-syarikat mereka seperti Sime Darby, Harrison & Crossfield dan sebagainya (*Pre-Contract Examination Insurance Agent* 2009, 8). Sistem insurans ini melindungi syarikat-syarikat serta pekerja tanggungan mereka daripada mengalami sebarang kerugian. Oleh sebab kepentingannya, undang-undang insurans ini mula digubal dan dikanunkan sebagai satu rujukan asas yang wajib dipatuhi.

Pada peringkat awal, industri Insurans di Malaysia terletak di bawah Akta Insurans 1963 yang kemudiannya diganti dengan Akta Insurans 1996 (Akta 553). Akta 553 ini dikuatkuasakan pada 1 Januari 1997 yang kemudiannya ditambah dengan peraturan Insurans 1996 disertakan dengan butir-butir keperluan mandatori yang terkandung dalam peruntukan-peruntukan Akta. Akta ini turut memberi kuasa kepada Bank Negara Malaysia untuk menentukan perkara-perkara yang selaras dengan peruntukan Akta tersebut (*Pre-Contract Examination Insurance Agent* 2014, 31). Pada tahun 2005, Akta 553 telah dipinda buat pertama kali sejak penggubalannya. Pindaan ini turut memperkenalkan rangka kerja perundangan perlesenan untuk Penasihat Kewangan di Malaysia (*Pre-Contract Examination Insurance Agent* 2014, 31).

Secara umum, sistem insurans di Malaysia boleh dibahagikan kepada dua iaitu insurans am dan insuran hayat. Perniagaan-perniagaan insurans selain insurans hayat dikenali sebagai insurans am. Syarikat insurans diberi kuasa di bawah Akta Perkhidmatan Kewangan (FSA 2013) untuk menjalankan perniagaan insurans am. Insurans am direka khusus untuk membayar gantirugi 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 umum dibahagikan kepada perniagaan motor dan bukan motor (*Pre-Contract Examination Insurance Agent* 2014, 31).

Akta Pengangkutan jalan 1987 (Akta 333) bertindak selaku pembatas dalam menetapkan kawalan kenderaan bermotor dan lalu lintas di jalan raya di Malaysia. Melalui peruntukan Akta 333 ini, penguatkuasaan insurans atau takaful motor adalah 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 berkuatkuasa 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 ini iaitu dengan tidak memiliki polisi insurans bagi kenderaan bermotor. Seksyen ini menyatakan bahawa seseorang yang melanggar seksyen undang-undang ini adalah dianggap telah melakukan suatu kesalahan dan boleh dikenakan denda tidak melebihi RM1,000 atau penjara 3 bulan. Jika difikirkan wajar oleh Mahkamah, pesalah akan hilang kelayakan untuk mempunyai lesen memandu untuk tempoh 12 bulan daripada tarikh sabitan.

Pemilikan kepada polisi insurans ini sangat penting bagi 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 atau *insurer* yang dibenarkan. Hal ini bagi melindungi liabiliti kematian atau kecederaan anggota kepada mana-mana orang yang disebabkan oleh atau yang timbul daripada penggunaan kenderaan atas darat yang dibina jalan raya di atasnya (*Pre-Contract Examination Insurance Agent* 2014, 84).

JENIS-JENIS POLISI INSURANS MOTOR

Pada dasarnya, terdapat 4 jenis perlindungan yang ditawarkan di bawah insurans motor iaitu perlindungan akta, perlindungan pihak ketiga, perlindungan pihak ketiga, kebakaran dan kecurian serta perlindungan komprehensif (*Pre-Contract Examination Insurance Agent* 2014, 85).

I. Perlindungan Akta: merupakan perlindungan insurans paling minimum yang ditetapkan di bawah Akta 333. Istilah Akta bermaksud polisi insurans telah dikeluarkan menurut keperluan Akta 333 bagi melindungi liabiliti kematian atau kecederaan anggota badan kepada 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. Sebab utama polisi ini tidak dijual adalah wujudnya penanggung risiko dan bayaran premium yang tidak berpadanan. Pihak insurans terpaksa menanggung beban risiko yang tinggi namun premium yang dikenakan ke atas pemilik polisi adalah rendah. Situasi ini berlaku disebabkan liabiliti tuntutan kecederaan pihak ketiga adalah tinggi dan tidak terhad.

II. 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 adalah lebih tinggi daripada perlindungan Akta, ia masih rendah berbanding dengan polisi komprehensif. Oleh kerana premiumnya yang rendah, perlindungan jenis ini menjadi pilihan utama

khususnya dikalangan pemilik-pemilik kenderaan lama/berusia (nilai pasaran juga rendah).

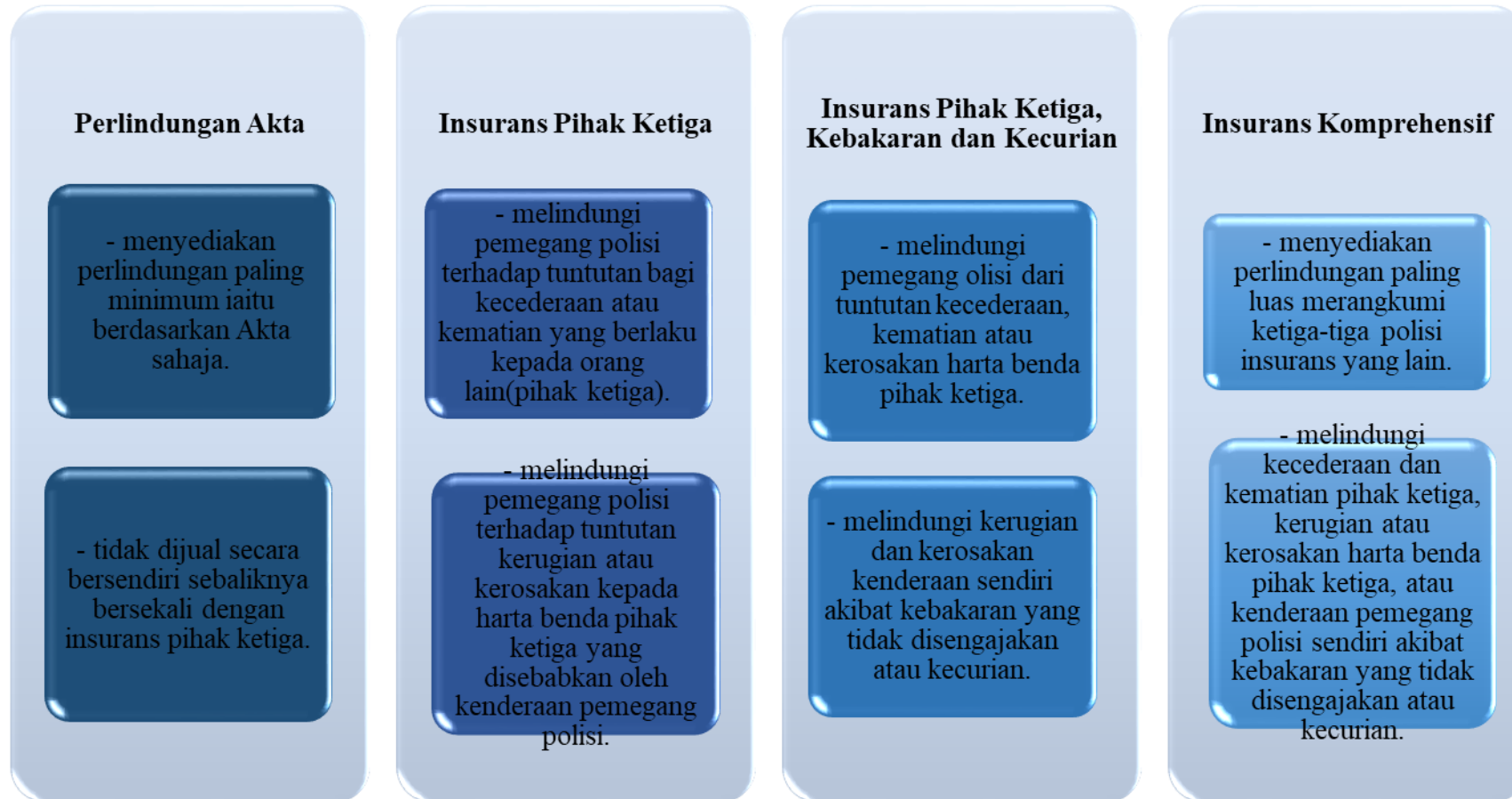
III. Insurans Pihak Ketiga, Kebakaran dan Kecurian: memberi perlindungan dari kerugian atau kerosakan kepada kenderaan yang diinsuranskan akibat kebakaran atau kecurian, selain dari manfaat insurans pihak ketiga. Kadar premium bagi perlindungan jenis ini adalah 75 peratus daripada kadar premium yang dicajkan bagi insurans komprehensif. Insurans ini biasanya digemari oleh pengguna yang ingin menjimatkan premium namun mahukan perlindungan yang lebih luas daripada insurans pihak ketiga.

IV. Insurans Komprehensif: sebagaimana istilahnya, insuran ini menawarkan perlindungan yang lebih meluas dan memenuhi keperluan perlindungan bagi kenderaan baru, khususnya kenderaan di bawah skim sewa beli atau pembiayaan. Istilah ‘komprehensif’ atau menyeluruh ini bermakna skop perlindungan adalah untuk apa-apa kehilangan atau kerugian yang disebabkan oleh peril atau 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: melindungi kerugian atau kerosakan kenderaan milik pemegang polisi atau *insured*, dan perlindungan yang merangkumi liabiliti pihak ketiga yang timbul daripada penggunaan kenderaan tersebut.

Berdasarkan penelitian yang dibuat ke atas polisi-polisi insurans ini, disimpulkan bahawa sistem insurans sangat membantu dalam proses penyediaan dana yang diperlukan untuk membayar ganti rugi kepada mangsa kemalangan jalan raya. Hal ini turut memastikan dana tersebut sentiasa mencukupi dan tersedia sekiranya mahkamah memutuskan wujudnya ganti rugi yang perlu dibayar. Selain itu, sistem insurans ini juga mampu meringankan beban kewangan kerajaan bagi melindungi kepentingan negara. Oleh sebab itu kita tidak dapat menafikan kepentingannya. Malahan, tafsiran kontemporari turut menganalogikan sistem insurans kini sebagai pengganti kepada aqilah dalam sistem diyat (Ahmad Bin Muhammad Husni 2012, 8).

Walaubagaimanapun, masih terdapat kelompongan yang perlu diisi bagi memantapkan lagi pelaksanaan sistem insurans ini. Penelitian mendapati bahawa insurans motor yang standard tidak melindungi sesetengah kerugian, seperti kematian atau kecederaan anggota diri sendiri akibat kemalangan motor, liabiliti terhadap tuntutan daripada penumpang- penumpang dalam kenderaan (kecuali penumpang-penumpang kenderaan sewa seperti teksi dan bas) dan kerugian atau kerosakan akibat kejadian alam seperti banjir, ribut dan tanah runtuh. Oleh yang demikian, penyelidikan daripada aspek diyat dilaksanakan bagi melihat titik pertemuan antara kedua-dua sistem ini bagi mengisi melindungi risiko-risiko yang tidak ditawarkan oleh insuran.

Rajah 1: Jenis Polisi Insurans Motor dan Perlindungannya



ELEMEN-ELEMEN GANTI RUGI BAGI KES KEMALANGAN JALAN RAYA DI MALAYSIA

Pensyariatian diyat melalui wahyu al-Quran dan al-Hadis dari sudut syariah mahupun pelaksanaan tuntutan ganti rugi melalui sistem insurans yang diamalkan di Malaysia kedua-duanya diwujudkan atas dasar adanya risiko yang perlu dilindungi. Apabila risiko itu benar-benar berlaku, maka tuntutan untuk mendapatkan ganti rugi adalah dibenarkan. Bagi membolehkan suatu tuntutan ganti rugi dibuat terdapat beberapa elemen yang perlu dikenalpasti dan dibuktikan. Hal ini bagi mengelakkan berlakunya apa-apa tuntutan ganti rugi palsu atau tidak benar.

Fungsi ganti rugi pada asasnya adalah untuk meletakkan seseorang pada keadaan asalnya sebagaimana sebelum suatu kesalahan itu dilakukan (Salleh Buang 1999, 328). Prinsip ini wujud dalam kedua-dua sistem diyat mahupun insurans. Matlamat ganti rugi dalam diyat adalah sejajar dengan undang-undang moden hari ini yang menyatakan bahawa tujuan ganti rugi tidak lain adalah untuk meletakkan Plaintiff pada kedudukan sepatutnya seandainya kesalahan tort itu tidak berlaku (Muhammad Shahidul Islam 2015, 19-34).

Kajian ini mengambil pendekatan diyat sebagai medium penyelesaian luar mahkamah berikutan terkandung didalamnya satu bentuk keadilan restoratif. Diyat dalam maksud keadilan restoratif lebih mengutamakan kebajikan mangsa berbanding tumpuan hukuman ke atas pesalah sebagaimana yang diamalkan dalam sistem hari ini.

Era pasca moden yang sering membawa idea-idea baharu yang lebih praktikal, sistem perundangan seharusnya perlu lebih menekankan kebajikan mangsa lebih daripada menghukum pihak yang bersalah. Prinsip ini terkandung dalam undang-undang restoratif. Konsep undang-undang restoratif bukanlah satu doktrin asing dalam mata perundangan (Ramizah Wan Muhammad 2016, 191).

Undang-undang ini merujuk kepada proses yang meletakkan kesemua pihak yang terlibat dalam kesalahan tertentu bagi menyelesaikan pertikaian secara bersama. Proses penyelesaian ini perlu menjawab persoalan bagaimana pihak-pihak boleh menyelesaikan kerugian yang timbul akibat salah laku serta implikasinya pada masa hadapan (T. F. Marshall 1999, 5). Proses penyelesaian ini membabitkan pengakuan dan rasa tanggungjawab untuk secara sukarela turut serta dalam membaikpulih kerugian mangsa akibat salah laku mereka. Apabila pertikaian berjaya diselesaikan serta kedudukan mangsa diletakkan kembali dalam situasi seperti sebelum berlakunya kesalahan, maka pihak yang bersalah bebas untuk bercampur dengan masyarakat seperti sedia kala tanpa ada sekatan tertentu (Ramizah Wan Muhammad 2016, 191).

Keadilan restoratif turut menilai perlakuan jenayah sebagai satu marabahaya yang perlu dipulihkan melalui proses holistik yang menghubungkan mangsa, pesalah dan masyarakat secara langsung. Oleh sebab itu, peranan pihak-pihak ini dalam proses penyelesaian pertikaian adalah diiktiraf. Situasi ini dapat dilihat dalam pelaksanaan diyat apabila pihak yang bersalah seringkali diwakili oleh aqilah mereka. Walaupun terdapat pelbagai

tafsiran aqilah yang diberi oleh fuqaha', namun nyatanya aqilah adalah penglibatan ahli masyarakat yang menyerupai sistem keadilan restoratif.

Pelaksanaan prinsip keadilan restoratif telah digunakan secara meluas di negara-negara Barat. Di Amerika Syarikat, pelaksanaannya telah dijalankan melalui empat kaedah utama merangkumi program mediasi mangsa-pesalah (*victim-offender mediation*), ahli lembaga kemasyarakatan (*community board*), pertemuan kumpulan keluarga (*family group conferencing*), dan hukuman bulat (*circle sentencing*) (Albert W. Dzur 2011). Kaedah-kaedah ini dilaksanakan dengan merujuk klasifikasi jenayah yang berlaku. Begitu juga halnya dengan sistem keadilan yang mengamalkan keadilan restoratif di Australia dan New Zeland. Kedua-dua negara ini lebih mengutamakan pendekatan pertemuan kumpulan keluarga sekiranya kesalahan yang terbabit adalah berkaitan kenakalan kanak-kanak dalam institusi kekeluargaan seperti pesalah-pesalah juvana (Albert W. Dzur 2011).

Terdapat tiga prinsip utama yang perlu dipegang dalam melaksanakan keadilan restoratif. Prinsip utama di dalam keadilan restoratif adalah (Abdurrahman Raden Aji Haqqi 2015, 5):

- i. Keadilan diperlukan bagi memulihkan kerosakan yang berlaku akibat perlakuan jenayah. Pemulihan ini memerlukan campurtangan mangsa, pesalah dan ahli masyarakat yang terjejas dengan jenayah tersebut.
- ii. Mangsa, pesalah dan ahli masyarakat perlu diberi keizinan untuk melibatkan diri secara aktif dan sah dalam proses perdamaian dalam tempoh yang dibenarkan.
- iii. Peranan dan tanggungjawab kerajaan perlu difikirkan semula. Sementara itu, dalam mempromosikan keadilan, kerajaan perlu bertanggungjawab untuk memelihara pemerintahan yang adil dan masyarakat perlu bertanggungjawab untuk mewujudkan keamanan.

Apabila penelitian mendalam dibuat ke atas prinsip-prinsip ini, didapati bahawa ianya amat dekat dan sejajar dengan sistem diyat di dalam Islam. Sistem diyat bukanlah semata-mata hukuman di dalamnya. Diyat merupakan gabungan antara fokus keadilan ke atas mangsa serta sedikit hukuman yang bukan berbentuk fizikal. Hal ini juga mempunyai perbezaan dalam kalangan fuqaha' sama ada diyat itu hukuman atau sekadar bayaran ganti rugi ke atas mangsa.

Nyatanya, walaupun ada elemen hukuman di dalam diyat ia bukanlah bersifat fizikal melainkan hanya dalam bentuk material dan perasaan berbentuk penyesalan dan rasa tanggungjawab pesalah untuk memampas mangsa kerana kecuaiannya. Oleh sebab prinsip sistem diyat adalah sejajar dengan prinsip yang dibawa oleh sistem keadilan restoratif maka penyelidik merasakan pelaksanaannya bukanlah sekadar imajinasi namun mampu untuk direalisasikan. Keadilan restoratif adalah paradigm baru yang perlu ditonjolkan dan dilaksanakan di dalam sistem perundangan negara.

Selain itu, sistem insurans juga memperkenalkan prinsip indemnitasi dalam pelaksanaannya yang tidak lari daripada maksud yang sama iaitu bagi meletakkan orang yang rugi dalam keadaan asalnya sebagaimana sebelum kerugian berlaku (*Pre-Contract Examination Insurance Agent 2014, 23*).

Mengulas berkenaan prinsip ini, Syed Agil Barakbah mengulas dalam penghakiman kes Ong Ah Long lwn Dr. S. Underwood dengan menyatakan bahawa ([1983] 2 MLJ 324):

“Gantirugi 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 diberi sebagai pampasan”.

Sebaliknya, ganti rugi atas suatu kecederaan dan kematian di dalam Islam dibenarkan atas dasar wujudnya pencerobohan hak dan kecederaan (Al-Zuhayli 1998, 235). Oleh sebab itu, melalui sistem diyat, ganti rugi yang dibenarkan hanyalah tuntutan kecederaan tubuh badan atau kehilangan nyawa tanpa melibatkan harta. Tuntutan ganti rugi bagi kerosakan harta dibolehkan melalui jaminan yang tidak diperuntukkan kuantumnya dalam sistem diyat. Hal ini kerana, kadar ganti rugi dalam diyat sudah ada penetapannya iaitu berdasarkan nas al-Quran dan matan hadis.

Sebagai contoh, hadis yang diriwayatkan oleh `Amru bin Hazm bahawa Rasullullâh SAW menulis untuknya, dalam ditulisan itu:

“Pada hidung yang terpotong diyatnya penuh, pada lidah diyatnya penuh, pada kedua bibir diyatnya penuh, pada dua buah biji dzakar diyatnya penuh, pada batang kemaluan diyatnya penuh, pada shulb (tulang syaraf reproduksi) diyatnya penuh, pada kedua mata diyatnya penuh, dan pada satu kaki diyatnya setengah”.

Sebaliknya, di dalam undang-undang sivil, elemen yang membolehkan tuntutan ganti rugi dibuat telah diklasifikasikan kepada dua iaitu elemen ganti rugi am dan khas. Ganti rugi am ialah ganti rugi yang diawardkan kerana kesalahan tort telah dilakukan lalu undang-undang mengandaikan bahawa Plaintiff telah mengalami kerugian yang mungkin berbentuk kewangan atau bukan kewangan (Salleh Buang 1999, 329). Ganti rugi am bukan berbentuk kewangan adalah terdiri daripada kesakitan dan penderitaan, kehilangan upaya, pengurangan jangka hayat hidup, kerugian dari sudut prospek perjodohan dan kehilangan consortium (S. Santhana Dass 2000, 48). Ganti rugi am berbentuk kewangan pula adalah terhad kepada ganti rugi selepas proses perbicaraan di Mahkamah dilakukan iaitu kos penjagaan pada masa hadapan, kos perubatan, pembedahan dan rawatan pada masa hadapan serta kehilangan pendapatan atau hilang upaya mendapatkan pendapatan pada masa hadapan (RK Nathan 1998, 329).

Ganti rugi khas pula berlawanan dengan ganti rugi am. Dalam kes Sam Wun Hoong lwn Kader Ibramshah, Yang Amat Arif Mohamed Azmi, hakim Persekutuan mengulas dalam penghakimannya bahawa (Salleh Buang 1999, 329): *“Ganti rugi khas terdiri daripada perbelanjaan tunai langsung, seperti bil-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”* ([1981] 1 MLJ 295).

Secara ringkas, ganti rugi khas adalah ganti rugi berbentuk kewangan bagi kerugian yang ditanggung sebelum perbicaraan dilakukan. Hal ini

termasuklah perbelanjaan perubatan, perbelanjaan pengangkutan, kos baiki kenderaan, kos rawatan pakar, kehilangan barangan kepunyaan peribadi, kos penjagaan, kos prosthesis dan perbelanjaan perubatan, kos perbelanjaan runcit dan ganti rugi pendapatan sebelum bicara (RK Nathan 1998, 342).

Membincangkan berkenaan elemen ganti rugi dari kedua-dua prospek sivil dan syariah, melalui penelitian yang dibuat, didapati bahawa elemen-elemen yang membolehkan tuntutan gantirugi dibuat melalui undang-undang sivil Malaysia adalah lebih pelbagai dengan berpandukan kepada peruntukan undang-undang sedia ada. Biarpun begitu, kepelbagaian elemen-elemen ini bukanlah kayu pengukur kepada kesempurnaannya. Hal ini demikian 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 (*multiplicand*) dan tempoh perolehan (*multiplier*) (S. Santhana Dass 2000, 133-140). Kaedah pengiraan yang rumit menyebabkan keputusan kes menjadi tidak seragam dan sukar untuk dipersetujui pihak-pihak.

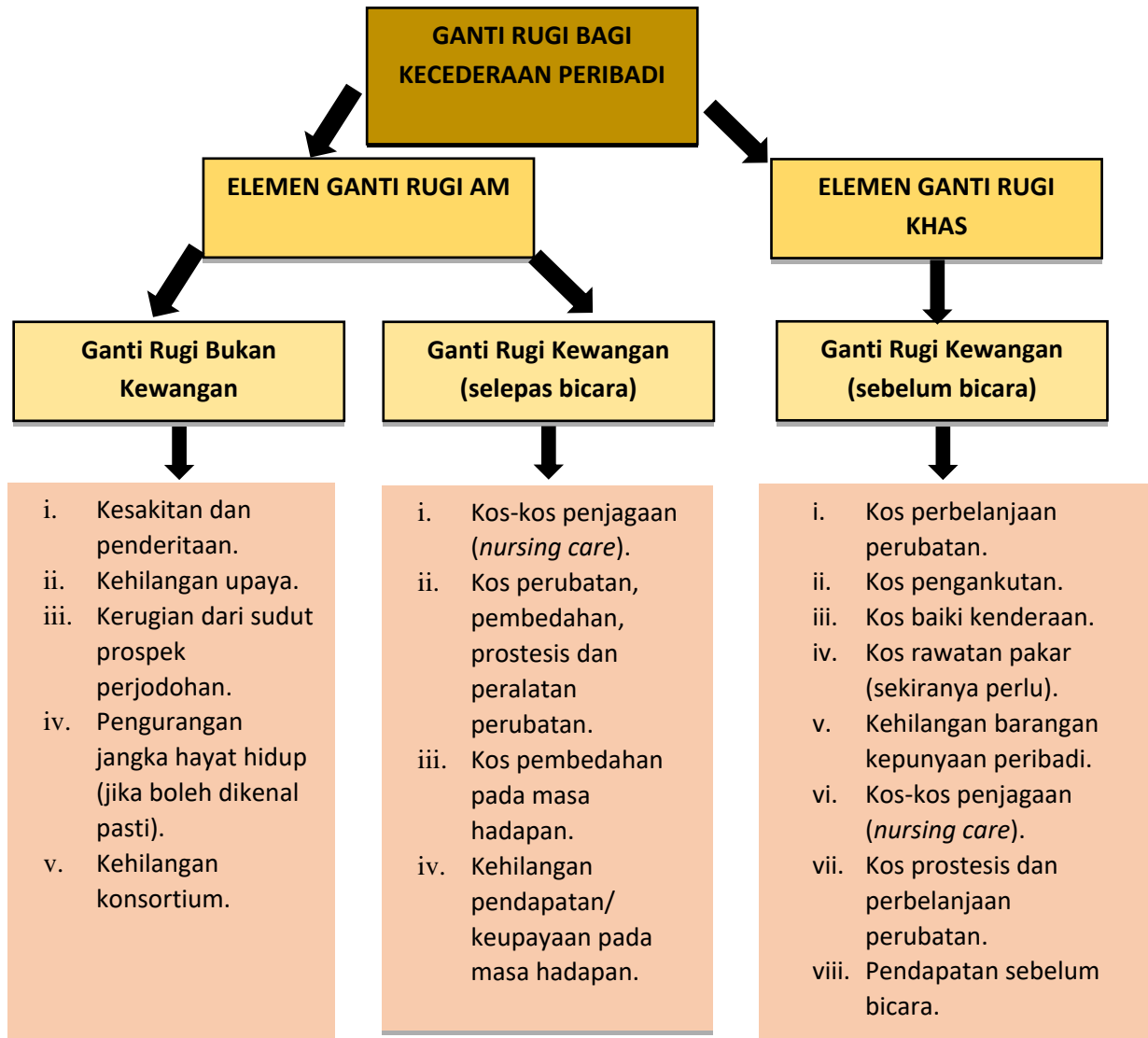
Berlainan dengan sistem diyat di bawah syariah, elemen asas bagi membolehkan ganti rugi dituntut hanya dua sahaja iaitu wujudnya pencerobohan hak dan kecederaan. Ganti rugi yang dibuat di bawah diyat pula adalah terhad kepada kecederaan peribadi manakala kadar ganti rugi yang diberi adalah sangat berpatutan. Malahan, kadar ini selalunya melebihi kuantum yang ditetapkan oleh perundangan sivil biarpun elemen ganti rugi sivil mencakupi kecederaan peribadi dan kehartaan. Ganti rugi bagi kerosakan harta di bawah syariah boleh dituntut berasingan di bawah konsep jaminan harta. Tingginya nilai yang ditetapkan syariah ini menggambarkan tingginya nilai nyawa dan anggota yang tercedera atau hilang bersama fungsinya.

Selain itu, tuntutan ganti rugi bagi kecederaan dalam seksyen 28A Akta Undang-undang Sivil 1956 (Akta 67) menyatakan bahawa dalam mengawardkan ganti rugi bagi kehilangan pendapatan pada masa hadapan, sekiranya seorang plaintif yang mencapai umur lima puluh lima tahun atau lebih pada masa bila ia tercedera, tiada ganti rugi bagi kehilangan tersebut akan diawardkan. Had umur tersebut mungkin relevan pada 10 tahun lalu. Rakyat Malaysia pada hari ini rata-rata mula bersara pada umur 60 tahun. Itupun, tidak ramai juga yang memohon persaraan pada usia 65. Adalah penting untuk meminda peruntukan seksyen ini dengan menggantikan had umur bagi mendapatkan ganti rugi hilang pendapatan pada masa hadapan kepada 60 tahun mengikut pada trend pekerjaan dan persaraan masa kini.

Oleh sebab itu, perlunya dibuat penelitian semula berkenaan aspek elemen-elemen ganti rugi melalui kedua-dua aspek syariah dan sivil. Kertas ini mencadangkan harmonisasi elemen kedua-dua prospek ini. Elemen ganti rugi di dalam penyatuan sivil dan syariah ini perlu fokus kepada tuntutan bagi kecederaan fizikal terlebih dahulu mengikut kadar matawang semasa. Kadar ganti rugi pula diberi berdasarkan kepada kadar ganti rugi kecederaan atau kehilangan anggota yang telah ditetapkan syarak dan disesuaikan dengan status matawang negara melalui metod ijtihad. Kemudian barulah disusuli dengan tuntutan bagi kerugian harta dan kos-kos lainnya. Elemen-elemen

ganti rugi tersebut perlulah jelas, bukan berbentuk abstrak dan tidak dapat diukur.

Rajah 2: Elemen Ganti Rugi Am dan Khas menurut Perundangan Sivill



KAEDAH PEMBAYARAN MENURUT DIYAT

Kadar ganti rugi bagi kecederaan dan kehilangan anggota banyak dirujuk berdasarkan hadis-hadis Nabi SAW. Antaranya hadis riwayat Abu Bakar bin ‘Uбайдillah bin ‘Umar, dari ‘Umar Radhiyallahu ‘anhu dari Rasulullah SAW bersabda yang bermaksud:

“Pada hidung apabila patah seluruhnya dikenakan diyat 100 unta, pada satu tangan 50 ekor, satu kaki 50 ekor, satu mata 50 ekor, luka yang mengenai kulit otak sepertiga (diyat) pembunuhan, luka yang sampai rongga kepala atau perut sepertiga

(diyat) pembunuhan, luka yang membuat tulang terlihat 5 ekor, dan pada setiap jari diyatnya 10 ekor”.

Hadis riwayat Abu Daud

Hadis tersebut secara konklusinya menyimpulkan bahawa kehilangan setiap anggota yang tunggal atau berpasangan, kadarnya ialah diyat penuh. Manakala kehilangan sebahagian daripada anggota yang berpasangan, kadarnya ialah separuh daripada jumlah diyat sebaliknya kehilangan anggota yang banyak seperti jari atau gigi kadarnya ialah 1/10 daripada diyat penuh mengikut kepada jumlah anggota yang tercedera atau hilang. 1 diyat penuh adalah bersamaan dengan 100 ekor unta, atau 1000 dinar emas, atau 12,000 dirham perak. Namun, nilai bagi kadar tersebut bukanlah suatu yang tetap, rigid atau mengikat untuk diikuti. Tuntas yang mengikat adalah prinsip dalam kadar diyat tersebut iaitu kehilangan atau kecederaan anggota sama ada tunggal, berpasangan atau banyak, maka kadarnya adalah sama ada diyat penuh, $\frac{1}{2}$, $\frac{1}{10}$, $\frac{3}{4}$ dan sebagainya.

Kertas ini mencadangkan penentuan kadar diyat dengan merujuk kepada nilai dinar emas atas sebab nilainya yang sentiasa meningkat. Peningkatan nilai ini memberi maksud tingginya nilai nyawa dan anggota tubuh badan yang nilainya tidak akan jatuh bahkan semakin tinggi. Walaubagaimanapun, penilaian ini boleh diberi penafsiran semula berdasarkan ijtihad dengan melihat situasi dan status kewangan semasa negara. Berdasarkan perkadaran diyat, nilai 1 dinar emas ialah bersamaan dengan 4.25 gram emas 916 (22k) iaitu dengan harga belian RM149.75.00 bagi 1g emas. 4.25 gram emas 916 adalah bersamaan RM 636.00. Oleh itu, ukuran nilai diyat penuh ialah 1000 dinar emas yang bersamaan RM636,000 Manakala, $\frac{1}{2}$ daripada nilai diyat penuh ialah RM318,000 dan begitulah seterusnya.

Dalam sistem diyat, pihak yang diwajibkan membayar diyat dinamakan aqilah. Aqilah mengikut tafsiran ulama’ silam merupakan pihak yang saling membantu dalam melangsaikan bayaran pampasan atas kecederaan yang dilakukan waris mereka. Pada zaman Rasulullah SAW dan sahabat, aqilah boleh terdiri daripada ahli-ahli qabilah, waris-waris mahupun ahli Diwan (Ahmad Bin Muhammad Husni 2012, 6).

Pihak yang wajib membayar diyat dalam kalangan aqilah juga turut ditetapkan. Bagi jenayah pembunuhan, pembayar diyat terdiri pada kerabat yang merdeka, baligh dan berkemampuan. Oleh itu, kanak-kanak, orang tidak siaman dan wanita tidak termasuk dalam kelompok aqilah. Walau bagaimanapun, Ibn Abidin berpandangan bahawa mereka termasuk dalam kelompok yang membayar diyat jika mereka menjadi Ahli Diwan dan mereka juga melakukan jenayah pembunuhan (Ahmad Bin Muhammad Husni 2012, 5).

Muhammad Husaini dalam artikelnya mengulas berkenaan kaedah pembayaran diyat berdasarkan fuqaha mazhab Hanafi dan Maliki. Beliau menerangkan bahawa pembunuh yang melakukan jenayah juga termasuk daripada golongan yang wajib membayar diyat bersama-sama dengan aqilah. Pandangan ini disokong oleh laporan dari Umar yang berkata kepada Salamah Ibn Nu’aym yang telah membunuh seorang Islam yang disangkanya orang bukan Islam: “Ke atas kamu dan kaum kamu diyat.” (Al-Kharsyi: 1990. 8/46) Manakala menurut mazhab Syafie dan Hanbali, pembunuh diampunkan

daripada membayar diyat (al-Sherazi: 1988. 2/212) (Ahmad Bin Muhammad Husni 2012, 5).

Ahli akademik kontemporari dan fuqaha' silam turut membincangkan berkenaan pembayaran kaffarah bagi kesalahan 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 dan diyat dibayar oleh aqilahnya. Sebaliknya, jika pemandu cuai terhadap kenderaannya seperti tidak menggantikan peralatan yang perlu diganti sehingga menyebabkan kematian, dia wajib melakukan kafarah dan diyat dibayar oleh aqilahnya (Ahmad Bin Muhammad Husni 2012, 5).

Jika kemalangan berpunca dari beberapa orang pemandu, mereka semua perlu melakukan kafarah dan diyat dibayar oleh aqilah masing-masing berdasarkan kepada kesalahan yang dilakukan oleh setiap pemandu. Manakala, kemalangan yang disebabkan oleh tindakan pemandu yang bertujuan untuk mengelakkan kemalangan seperti mengelak lubang besar di tengah jalan sehingga terbabas, maka pemandu tidak dikenakan kafarah dan aqilahnya tidak perlu membayar apa-apa diyat. Jika mangsa kemalangan adalah seorang yang menyebabkan kemalangan tersebut seperti pemandu yang melanggar kereta yang sedang berhenti di lampu isyarat sehingga menyebabkan kematian dirinya sendiri maka gantian kerosakan perlu diambil dari hartanya dan diyat kematian orang lain yang terlibat dalam kemalangan tersebut dibayar oleh aqilahnya.

Selain itu, jika pemandu tidak melanggar peraturan jalan raya dan tidak cuai dalam menjaga kenderaannya seperti kemalangan yang disebabkan tayar yang masih baik pecah atau disebabkan kegagalan peralatan yang menyebabkan kenderaan tidak boleh dikawal, maka dia tidak dikenakan kafarah dan diyat. Mengikut kaedah asal, pemandu yang menyebabkan kemalangan jalan raya sehingga berlaku kematian, wajib melakukan kafarah dan diyat perlu dibayar oleh aqilahnya walaupun dia tidak sengaja menyebabkan kemalangan tersebut kerana Allah telah mewajibkan diyat kepada pembunuhan yang tidak disengajakan (Ahmad Bin Muhammad Husni 2012, 5-6).

Oleh hal yang demikian, melihat kepada sistem hidup masyarakat kini, didapati bahawa badan yang dinamakan aqilah sudah tidak wujud lagi. Ketiadaan elemen qabilah serta wujudnya ikatan kekeluargaan yang semakin longgar melemahkan aspek kebersamaan sebagai satu keluarga dan pasukan menyebabkan sistem aqilah sebagaimana yang wujud pada zaman Nabi SAW dan sahabat seperti hilang fungsinya. Namun demikian, di sana terdapat nafas baru yang diberikan ke atas tafsiran aqilah dengan melihat kepada kemiripan fungsinya dengan sistem moden iaitu insurans. Kebersamaan prinsip antara aqilah dan insurans yang berpegang atas dasar saling menjamin dan membantu melahirkan tafsiran aqilah moden iaitu dengan menyatakan bahawa insurans adalah bentuk sistem aqilah kontemporari.

KAEDAH PEMBAYARAN MENURUT SISTEM INSURANS DI MALAYSIA

Sebagai agensi yang terlantik, syarikat insurans mempunyai tanggungjawab moral dan undang-undang untuk membayar tuntutan dengan segera dan adil. Kewibawaan syarikat insurans dalam memenuhi kewajipan kontrak akan terserlah melalui keupayaan mengendalikan dengan cekap dan kejayaan menyelesaikan tuntutan. Pihak berkuasa telah mengeluarkan garis panduan mengenai standard minimum dan tempoh masa bagi menyelesaikan tuntutan (Peraturan dan Kaedah Lantikan Agensi Insurans Boleh dirujuk menerusi Akta Insurans 1996 (Akta 553)). Walau bagaimanapun, cabaran bagi *insurer* di dalam sistem ini ialah 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 keseluruhan (*Pre-Contract Examination Insurance Agent* 2014, 125).

Oleh sebab itu, terdapat beberapa langkah yang perlu dipatuhi bagi memastikan tuntutan insurans berjalan lancar merangkumi, pemberitahuan kerugian, pendaftaran tuntutan, penyiasatan tuntutan serta tawaran dan penyelesaian. Apabila satu situasi kerugian berlaku, *Pre-Contract Examination Insurance Agent* perlu diberitahu dengan segera. Notis berkenaan wujudnya kerugian boleh diberi secara lisan atau bertulis merujuk kepada syarat setiap syarikat insurans masing-masing. *Insured* dikehendaki memberitahu butiran penuh kerugian, identiti pihak yang menuntut dan sebagainya, berserta dengan borang tuntutan dan lain-lain dokumen sokongan sebagai bukti tuntutan, 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:

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

- a) Dalam tempoh 7 hari sekiranya anda tidak mengalami hilang upaya fizikal atau tidak dimasukkan ke hospital berikutan kejadian itu.*
- b) Dalam tempoh 30 hari atau secepat yang mungkin sekiranya anda mengalami hilang upaya fizikal dan dimasukkan ke hospital disebabkan kejadian itu.*
- c) Selain dari (a) dan (b), tempoh pemberitahuan yang lebih panjang mungkin dibenarkan, tertakluk kepada bukti khusus yang dikemukakan oleh insured.”*

Seterusnya, antara syarat sebelum tuntutan liabiliti dilakukan adalah *insured* dengan penuh percaya mutlak 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-syarikat insurans memperuntukkan bahawa *insured* hendaklah mengambil langkah-langkah yang sewajarnya bagi menjaga kereta dari berlakunya kehilangan atau kerosakan, dan sekiranya berlaku

kemalangan atau kerosakan, kenderaan terbabit tidak seharusnya dibiarkan tanpa pengawasan.

Pihak pemegang polisi dalam membuat tuntutan pembayaran insurans dikehendaki membuat pendaftaran tuntutan. Setiap *insurer* dikehendaki menyimpan dan mengemaskinikan 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 dari daftar tuntutan selagi tuntutan itu masih belum diselesaikan. Selepas sesuatu tuntutan didaftarkan, surat akuan penerimaan akan dikeluarkan kepada pihak yang menuntut dalam masa tujuh hari, sebagai mematuhi garis panduan penyelesaian tuntutan (*Pre-Contract Examination Insurance Agent 2014*, 126).

Selepas membuat pendaftaran tuntutan, pemegang polisi dikehendaki membuat pengesahan tuntutan. Prosedur pengesahan tuntutan merangkumi semakan perlindungan iaitu dengan memastikan persoalan berkenaan penguatkuasaan polisi dan pembayaran premium, sama ada polisi berkuatkuasa dan premium telah dibayar? Pemegang polisi juga perlu memastikan keabsahan tuntutan dengan memastikan pihak yang menuntut memang merupakan pemilik sah dengan kepentingan boleh insurans. Pihak insurans perlu memastikan sama ada terdapat apa-apa pelanggaran syarat sebelum polisi berkaitan liabiliti atau penuh percaya (*Pre-Contract Examination Insurance Agent 2014*, 126).

Seterusnya, pihak insurans akan menyiasat sebab-sebab kerugian. Tuntutan kecil boleh diselesaikan secara dalaman sebaliknya tuntutan besar memerlukan khidmat pakar, penyelaras kerugian dan malah pakar forensik (*Pre-Contract Examination Insurance Agent 2014*, 127). Setelah tuntutan disahkan, langkah seterusnya ialah meneruskan tuntutan siasatan terhadap punca kerugian dan untuk menentukan jumlah kerugian. Bergantung kepada saiz anggaran dan kerumitan tuntutan itu, *insurer* akan melantik seorang pakar yang terlatih dalam bidang penyiasatan tuntutan dan pelarasan kerugian. Penyelaras kerugian perlu mendaftar untuk menjalankan perniagaan penyelarasan di Malaysia. Mereka adalah profesional bebas yang dilantik oleh *insurer* untuk menyiasat punca dan tahap kerugian serta menentukan kuantum kerugian berhubung dengan tuntutan insurans.

Penyelaras kerugian memainkan peranan penting dalam menyiasat dan mengenalpasti kerugian. Tanggungjawab mereka tidak terhad termasuklah memberi rundingan dan bertindak sebagai ejen penyelesaian untuk mencapai resolusi segera demi kebaikan pihak yang menuntut; memelihara kepentingan *insured* dan menawarkan bantuan segera bagi mengelakkan kerosakan yang lebih teruk dan mengurangkan kadar kerugian; menasihati *insurer* agar mengambil langkah tertentu bagi mengurangkan risiko yang mungkin berulang; membantu *insured* menyediakan butir-butir penuh kerugian dan mengesan saksi sekiranya perlu hadir di mahkamah; mengenalpasti hak subrogasi untuk membuat tuntutan dari pihak ketiga yang melakukan kecuai; mengenalpasti bahagian sumbangan dari dan ke *insurer* lain.

Bagi proses penyelesaian tuntutan, semua kontrak insurans adalah kontrak indemniti. Kecuali insurans kemalangan diri (yang membayar amaun

tetap pampasan), semua kontrak insurans am menyatakan bahawa *insurer* akan membayar ganti rugi kepada *insured* untuk sebarang kerugian atau kerosakan yang dialami akibat daripada peril yang diinsuranskan atau luar jangka (*Pre-Contract Examination Insurance Agent* 2014, 128).

Kaedah penyelesaian mungkin berbeza-beza mengikut jenis insurans tetapi secara keseluruhan prinsip indemniti adalah untuk meletakkan kembali *insured* pada kedudukan kewangan yang sama seperti sebelum berlaku kerugian. Pilihan untuk membayar tunai, pembaikan, mengganti atau membaik pulih terletak ditangan *insurer*, berdasarkan kepada keadaan dan tahap kerugian. Di bawah insurans liabiliti, *insured* dibayar ganti rugi untuk potensi liabiliti undang-undang dari pihak ketiga. Tuntutan itu mungkin mengambil masa yang lama untuk diselesaikan jika terjebak dalam proses undang-undang yang biasanya memakan masa (*Pre-Contract Examination Insurance Agent* 2014, 129).

Selain itu, pemegang polisi insurans adalah terhalang daripada membuat tuntutan. Hal ini bermaksud, *insurer* berkuasa untuk menolak liabiliti tuntutan atas beberapa sebab iaitu kerugian atau kerosakan bukan disebabkan oleh peril yang diinsuranskan atau kerugian yang dituntut itu tidak termasuk dalam skop perlindungan. *Insurer* juga boleh menolak tuntutan sekiranya polisi didapati terbatal akibat daripada pelanggaran syarat-syarat asas atau terdapat fakta bertulis yang tidak didedahkan dan *insured* tidak menyedarinya (*Pre-Contract Examination Insurance Agent* 2014, 129).

BIRO INSURANS MOTOR

Biro Insurer Motor (Motor Insurers' Bureau - MIB) merupakan sebuah tabung bagi tujuan dana kenderaan bermotor. Biro ini ditubuhkan berdasarkan Perjanjian Utama pada 15 Januari 1968 dengan Menteri Pengangkutan dan penanggung insurans am yang dibenarkan. Biro ini menyediakan bayaran pampasan kepada mangsa-mangsa atau pihak ketiga kemalangan jalan raya dalam kes mangsa tersebut dinafikan hak menerima ganti rugi. Situasi ini boleh berlaku disebabkan ketiadaan insurans atau insurans yang berkuatkuasa, seperti yang dikehendaki di bawah seksyen 90 Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Tuan Abdullah Bin Ahmad; Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya, dalam temubual dengan penulis, 23 Oktober 2016).

Di bawah perjanjian tersebut, apabila penghakiman yang diperolehi 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 atas kematian atau kecederaan kepada pihak ketiga. Oleh sebab MIB adalah sebuah syarikat berhad dengan jaminan, ia tidak memegang apa-apa aset untuk melindungi liabilitinya, tetapi ahli-ahlinya yang merupakan syarikat insurans am menjamin pembayaran liabiliti apabila timbul keperluan (*Pre-Contract Examination Insurance Agent* 2014, 130).

Walau bagaimanapun, selepas 1 Januari 1992, perjanjian utama telah 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 adalah orang yang tidak mempunyai insurans yang sah atau polisi insurans telah tamat tempoh. Walaupun tidak ada peruntukan khusus untuk mangsa pemandu tidak dapat dikesan atau kes langgar lari, MIB akan membuat bayaran ihsan mengikut budi bicara mutlakanya kepada mangsa kemalangan atau tanggungannya, untuk kecederaan atau kematian yang disebabkan oleh penggunaan kenderaan bermotor di jalan awam (*Pre-Contract Examination Insurance Agent 2014*, 131).

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

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

Perantaraan juga merupakan alternatif penyelesaian pertikaian iaitu melalui Biro Perantaraan Kewangan (FMB), sebuah badan bebas yang ditubuhkan untuk mengadili pertikaian tuntutan. Keputusan yang dibuat oleh FMB akan mengikat dan perlu dipatuhi oleh *insurer*, tetapi ia tidak mengikat *insured* atau pihak yang menuntut. Langkah terakhir adalah melalui prosedur undang-undang. Sekiranya perundingan dan perantaraan gagal mencapai keputusan atau jalan penyelesaian, *insured* berhak untuk mengambil tindakan undang-undang melalui proses mahkamah. Walau bagaimanapun, kaedah ini bukan sahaja memakan belanja yang tinggi tetapi ia juga memakan masa yang lama (*Pre-Contract Examination Insurance Agent 2014*, 134).

Selain itu, syarikat insurans juga adalah terikat dengan Garis Panduan Amalan Penyelesaian Tuntutan yang memperuntukkan tempoh masa yang ditetapkan untuk *insurer* menyelesaikan satu tuntutan.

Jadual 1: Proses Tuntutan dan Tempoh Masa Penyelesaian

Perkara	Tempoh Masa
Akuan penerimaan notis pemberitahuan	7 hari selepas tarikh didaftarkan
Menyerahkan tugas kepada penyelaras:	
• Bandar besar	7 hari
• lokasi lain - 14 hari	14 hari
Penyelaras menghantar laporan	7 hari
Kelulusan dari <i>insurer</i>	7 hari
Bayaran tuntutan	7 hari - bayaran balik tuntutan 14 hari - tuntutan di bawah RM 1 juta 21 hari - tuntutan melebihi RM 1 juta
Penolakan tuntutan	14 hari

TITIK INTEGRASI ANTARA DIYAT DAN INSURANS DI MALAYSIA

Diyat (*blood maney*) merupakan sistem pampasan Islam yang digunakan bagi memampas ganti rugi yang dituntut oleh mangsa kecederaan atau kematian yang tidak sengaja seperti kemalangan jalan raya. Di dalam diyat terdapat satu badan dinamakan aqilah yang bertanggungjawab mengeluarkan dana bagi pihak yang bersalah untuk dibayar kepada mangsa kemalangan jalan raya atau warisnya. Pada zaman kini, aqilah boleh ditafsirkan sebagai badan 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 iaitu untuk saling membantu dan menjamin bagi sebarang risiko kerugian. Dalam usaha mencari dan meneliti titik integrasi antara diyat dan insurans, didapati insurans motor adalah yang paling sesuai untuk diharmonisasikan dengan sistem diyat. Insurans motor adalah termasuk dalam insurans am. Selains insurans motor, insurans am lain termasuklah insurans harta, marin, liabiliti, kemalangan pelbagai dan kejuruteraan.

Elemen yang membolehkan tuntutan ganti rugi di dalam sistem diyat merangkumi dua asas sahaja iaitu wujudnya pencerobohan hak dan wujudnya kecederaan. Sistem diyat menyediakan pampasan untuk kecederaan-kecederaan tubuh badan sahaja tidak termasuk harta. Hal ini bukan bermaksud kerosakan atau kerugian harta benda tidak boleh dituntut. Sudah tentu ruang itu ada, hanya ia terletak dalam sistem tuntutan lain dipanggil jaminan kehartaan (*al-dhaman*) (Al-Zuhayli 1998, 217). Pengasingan tuntutan ini merupakan satu solusi terbaik kerana wang pampasan untuk kecederaan yang sangat penting akan diperoleh dalam kadar yang lebih segera.

Elemen ganti rugi bagi sistem sivil pula didasari oleh ganti rugi am dan khas. Secara ringkas, 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 bagi masa hadapan. Berbeza dengan ganti rugi khas yang merangkumi kerugian berbentuk kewangan sebelum bicara termasuklah hal kehartaan seperti kerosakan kenderaan dan kos pengangkutan (RK Nathan 1998, 329).

Bagi menyelesaikan proses tuntutan pampasan, asas paling utama yang perlu dipegang ialah memastikan keadilan dapat diberikan kepada mangsa. Hal ini termasuklah berusaha menyelesaikannya dalam tempoh yang singkat dan wajar. Bayaran pampasan dalam tempoh yang segera boleh dilakukan sekiranya elemen ganti rugi dikecilkan kepada tuntutan ke atas kecederaan tubuh badan atau kematian sahaja. Hal ini menggalakkan proses yang lebih cepat iaitu dengan tempoh maksimum satu tahun.

Dalam tuntutan kecederaan peribadi, perkara berbangkit yang menyebabkan proses menjadi lama antaranya ialah laporan perubatan yang boleh mengambil masa selama 6 bulan untuk dikeluarkan (Tuan Abdullah Bin Ahmad; Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya, dalam temubual dengan penulis, 23 Oktober 2016). Tuntutan melibatkan kecederaan bukan fizikal seperti penderitaan atau tuntutan harta boleh dibuat selepas tuntutan kecederaan diputuskan. Sekiranya terdapat isu berbangkit seperti liabiliti atau kecuaiian sumbangan, maka wang pampasan boleh ditolak melalui ganti rugi ini. Kertas ini mencadangkan supaya kedua-dua tuntutan masih didaftarkan dalam satu fail yang sama, Cuma keputusan bagi tuntutan ganti rugi kecederaan diberikan terlebih dahulu supaya kepentingan pihak mangsa dapat didahulukan.

Dari sudut pembayaran, prinsip dalam kaedah diyat boleh digunapakai. Satu anggota tunggal diberikan bayaran penuh. Bagi anggota berpasangan, kehilangan satu anggotanya diberikan bayaran separuh. Prinsip ini diambil bersandarkan kepada hadis Nabi SAW yang diriwayatkan oleh Abi Daud berkenaan diyat anggota. Bayaran penuh boleh dirujuk melalui laporan-laporan perubatan serta laporan bagi kes-kes kecederaan peribadi yang telah diterbitkan. Nasihat daripada pakar perubatan juga adalah penting untuk diambil kira bagi menetapkan bayaran pampasan setiap anggota tubuh badan. Hal ini kerana wujudnya istilah-istilah baru bagi anggota dan kecederaan yang dialami yang tidak terdapat dalam istilah fiqh klasik.

KESIMPULAN

Sistem pemberian pampasan di negara kita pada hari ini masih lagi lompong dalam aspek pendanaan. Pindaan undang-undang berkaitan jalan raya merangkumi Akta undang-undang Sivil 1956 dan Akta Pengangkutan Jalan 1987 juga perlu lebih diegerakkan. Selain itu, agensi insurans sememangnya memainkan peranan penting dalam memberikan pampasan ke atas mangsa kemalangan jalan raya. Hampir 90% dana pampasan diperuntukkan melalui caruman insurans. Namun demikian, dana tersebut hanya terhad ke atas pemegang polisinya sahaja. Hal ini bermaksud, pihak mangsa yang tidak dilindungi oleh polisi insurans dengan sekurang-kurangnya polisi

perlindungan pihak ketiga tidak akan dipampas melalui insurans ini. Pilihan terakhir yang mereka ada adalah tuntutan kepada Biro Insurans Moto (MIB). MIB merupakan sebuah tabung ihsan juga mempunyai hadnya. Oleh sebab ia merupakan sebuah tabung kebajikan, maka kadar pampasan yang boleh dituntut adalah sangat minima serta tidak mencakupi mangsa yang tidak diketahui pesalahnya atau mangsa langgar lari.

Melalui sistem diyat, pesalah yang tidak memiliki aqilah akan disokong melalui pendanaan Baitulmal. Baitulmal menjadi badan kedua setelah aqilah yang pasti akan dapat menampung kadar pampasan yang dituntut. Sudah tentu dengan adanya perkongsian bayaran pampasan daripada pesalah sendiri. Namun demikian, harta Baitulmal pula adalah terhad ke atas orang Islam sahaja.

Oleh sebab itu, bagi mewujudkan sistem pampasan yang komprehensif, satu tabung yang boleh dikenali sebagai dana permotoran (*automobile fund*) perlu ditubuhkan. Dana ini berkepentingan dalam melindungi pihak mangsa yang tidak dilindungi oleh insurans pada masa kemalangan berlaku atau mangsa langgar lari beroleh hak mereka yang sepatutnya. Dana ini boleh diambil daripada beberapa peratus cukai jalan yang dibayar oleh sekian ramai pengguna jalan raya bagi kepentingan mereka juga.

RUJUKAN

- Abi Daud. *Sunan Abi Daud*. Kitab al-Diyat; bab Diyyat al-A'dha'. No. Hadis: 4564.
- Ahmad Bin Muhammad Husni. 2012. Kedudukan Insurans Sebagai Pengganti Aqilah Bagi Pembayaran Diyat Dalam Kes Kemalangan Jalan Raya Menurut Undang-undang Islam. *International Journal of West Asian Studies*. 4(1).
- 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).
- Al-Bukhari. *Sahih al-Bukhari*. Kitab al-Diyat; Bab Janin al-Mar'ah wa anna al-Aql ala al-Walid wa Asabah al-Walid la ala al-Walid. No. Hadis, 6058.
- Al-Zuhayli, Wahbah. 1998. *Nazariyyat al-Daman wa Ahkam al-Masuliyah al-Madaniyyah wa al-Jinaiyyah fi al-Fiqh al-Islami Dirasah Muqaranah*. Dimasyq: Dar al-Fikr.
- 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.
- Khan, A. n.d. Human Ignorance (*Jahiliyyah*): Past & Present, *The Dialogue*, Vol VIII(4).
- Kirazli, S. B. T.-I. S. 2011. Conflict and Conflict Resolution in the pre-Islamic Arab Society, *Journal of Islamic Studies*, 50(1).
- Mohd. Shukri Hanafi. 2013. From Jahiliyyah To Islamic Worldview : In A Search Of An Islamic Educational Philosophy. *International Journal of Humanities and Social Science*, 3(2).



- Muhammad Shahidul Islam, et. al. 2015. Compensation of Road Accidents in Islamic Law: An Analysis, *Journal of Islam, Law And Judiciary*, Volume 1, Issue 4.
- Paizah Ismail. 2012. Pelaksanaan Diyat 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.
- Salleh Buang. 1999. Undang-undang Kecuaian di Malaysia, terj. Asiah Mohd Yusof, Kuala Lumpur: Dewan bahasa dan Pustaka.