

**GANTI RUGI BAGI KES KEMALANGAN JALAN RAYA: KE  
ARAH MENGHARMONISASIKAN PRINSIP DIYAT KE  
DALAM UNDANG-UNDANG DI MALAYSIA**

**SITI AISYAH BINTI SAMUDIN**

**AKADEMI PENGAJIAN ISLAM  
UNIVERSITI MALAYA  
KUALA LUMPUR**

**2019**

**GANTI RUGI BAGI KES KEMALANGAN JALAN RAYA:  
KE ARAH MENGHARMONISASIKAN PRINSIP DIYAT  
KE DALAM UNDANG-UNDANG DI MALAYSIA**

**SITI AISYAH BINTI SAMUDIN**

**TESIS INI DISERAHKAN UNTUK MEMENUHI  
KEPERLUAN BAGI IJAZAH  
DOKTOR FALSAFAH**

**AKADEMI PENGAJIAN ISLAM  
UNIVERSITI MALAYA  
KUALA LUMPUR**

**2019**

**UNIVERSITI MALAYA**  
**PERAKUAN KEASLIAN PENULISAN**

Nama: **Siti Aisyah binti Samudin**

No. Pendaftaran/Matrik: **IHA150041**

Nama Ijazah: **Doktor Falsafah**

Tajuk Disertasi (“Hasil Kerja ini”):

**“Ganti Rugi Bagi Kes Kemalangan Jalan Raya: Ke Arah Mengharmonisasikan Prinsip Diyat Ke dalam Undang-Undang di Malaysia”**

Bidang Penyelidikan: **Syariah dan Undang-Undang**

Saya dengan sesungguhnya dan sebenarnya mengaku bahawa:

- (1) Saya adalah satu-satunya pengarang/penulis Hasil Kerja ini;
- (2) Hasil Kerja ini adalah asli;
- (3) Apa-apa penggunaan mana-mana hasil kerja yang mengandungi hakcipta telah dilakukan secara urusan yang wajar dan bagi maksud yang dibenarkan dan apa-apa petikan, ekstrak, rujukan atau pengeluaran semula daripada atau kepada mana-mana hasil kerja yang mengandungi hakcipta telah dinyatakan dengan sejelasnya dan secukupnya dan satu pengiktirafan tajuk hasil kerja tersebut dan pengarang/penulisnya telah dilakukan dalam Hasil Kerja ini;
- (4) Saya tidak mempunyai apa-apa pengetahuan sebenar atau patut semunasabahnya tahu bahawa penghasilan Hasil Kerja ini melanggar suatu hakcipta hasil kerja yang lain;
- (5) Saya dengan ini menyerahkan kesemua dan tiap-tiap hak yang terkandung dalam hakcipta Hasil Kerja ini kepada Universiti Malaya (“UM”) yang seterusnya mula dari sekarang adalah tuan punya kepada hakcipta dalam Hasil Kerja ini dan apa-apa pengeluaran semula atau penggunaan dalam apa jua bentuk atau dengan apa juga cara sekalipun adalah dilarang tanpa terlebih dahulu mendapat kebenaran bertulis dari UM;
- (6) Saya sedar sepenuhnya sekiranya dalam masa penghasilan Hasil Kerja ini saya telah melanggar suatu hakcipta hasil kerja yang lain sama ada dengan niat atau sebaliknya, saya boleh dikenakan tindakan undang-undang atau apa-apa tindakan lain sebagaimana yang diputuskan oleh UM.

Tandatangan Calon

Tarikh:

Diperbuat dan sesungguhnya diakui di hadapan,

Tandatangan Saksi

Tarikh:

Nama:

Jawatan:

# **GANTI RUGI BAGI KES KEMALANGAN JALAN RAYA: KE ARAH MENGHARMONISASIKAN PRINSIP DIYAT KE DALAM UNDANG-UNDANG DI MALAYSIA**

## **ABSTRAK**

Kes kemalangan jalan raya di Malaysia telah mencatatkan rekod paling buruk bagi tempoh lima tahun kebelakangan ini. Pemakaian undang-undang kes sebagai rujukan utama dalam pemberian ganti rugi membawa kepada penetapan kuantum ganti rugi dengan jurang perbezaan yang besar walau untuk kecederaan yang sama. Rentetan itu, satu kompendium bagi kecederaan diri telah disusun oleh Jabatan Peguam Negara sebagai rujukan namun, tidak juga memberi penyelesaian kepada penetapan ganti rugi yang berbeza-beza. Objektif penyelidikan ditumpukan kepada aspek perlindungan ke atas mangsa kemalangan jalan raya menurut kerangka perundangan Malaysia merangkumi kaedah pemberian ganti rugi, melalui pihak insurans dan takaful atau dana persendirian dan diteruskan dengan perbincangan ganti rugi menurut Islam. Pendekatan kualitatif dilaksanakan merangkumi metod dokumentasi, temu bual dan observasi. Analisis data dilakukan secara deskriptif, kandungan dan tematik yang dikukuhkan dengan metod triangulasi data. Hasil kajian mendapati kaedah pemberian ganti rugi sivil dari sudut pelaksanaan dan rujukan perundangan belum menjamin perlindungan ke atas mangsa secara menyeluruh. Penetapan kuantum ganti rugi adalah rumit dan tidak tetap kerana pembuktiannya banyak bergantung kepada unsur jangkaan dan tertakluk kepada keputusan kes-kes terdahulu. Kadar ganti rugi yang ditetapkan mahkamah juga didapati lebih rendah berbanding kadar yang diperlukan oleh hayat manusia. Sebaliknya, perundangan Islam menyediakan kaedah pemberian ganti rugi yang lebih mudah dan jelas dengan kadar tetap bagi kematian dan kecederaan fizikal melalui kaedah *diyāt* dan *arsh* di samping ruang kepada budi bicara hakim bagi ganti rugi material dan mendatang berdasarkan *ḥukūmah al-,adl*. Hal ini menjustifikasikan keperluan

harmonisasi diyat dan kaedah ganti rugi sedia ada bagi memberi perlindungan komprehensif kepada mangsa kemalangan jalan raya.

**Kata kunci:** ganti rugi kemalangan jalan raya, diyat, insurans, takaful, kompendium bagi penetapan kecederaan peribadi

Universiti Malaya

# COMPENSATION FOR ROAD TRAFFIC ACCIDENT CASES: TOWARDS HARMONISATION OF THE DIYAT PRINCIPLE INTO MALAYSIAN LAWS

## ABSTRACT

Road traffic accident cases in Malaysia have recorded a downgrade profile for the past five years. The claim of law cases as a primary reference in compensation damages leads to quantum damages determination with a large gap of disparity even for the same injury. Hence, a compendium of personal injury was compiled by the Attorney General's Chambers as a reference but did not provide a solution to differentiated damages. The objectives of this research are focused on the aspects of protection against road accident victims according to the Malaysian legal framework which includes compensation methods, insurance and takaful or private funds issues and continues with discussions on Islamic damages. Qualitative approach includes documentation, interviews and observation methods was done. Data analysis was done descriptively, contently and thematically which confirmed by a data triangulation method. The findings show that civil compensation, in terms of implementation and legal references, has not guaranteed full protection against victims. The quantum of damages is complicated and inconsistent because the evidence substantially depends on the expectation element and subject to the results of previous cases. Additionally, the rates of compensation decided by the court was lower than the rate required by human life. On the contrary, Islamic law provides a simpler and clearer way of paying damages to a fixed rate for physical death and injury through the method of *diyya* and *arsh* as well as space for the judge's discretion for material and future damages based on *ḥukūmah al-„adl*. This justifies the need for an approach of harmonisation between *diyya* and existing compensation method to provide comprehensive protection to victims of road accidents.

**Keywords:** compensation of road traffic accident, *diyya*, insurance, takaful, compendium of personal injury awards

## PENGHARGAAN

Puji dan syukur dipanjatkan selayaknya hanya kepada Allah SWT yang melimpahkan nikmat dan rahmat ke seluruh alam. Selawat dan salam buat junjungan agung Muhammad SAW, keluarganya, para sahabatnya dan sekalian yang beriman dengan risalahNya.

Sekalung apresiasi kepada Profesor Madya Dr. Siti Zubaidah Ismail selaku penyelia yang senantiasa memberi tunjuk ajar, membantu, memantau dan memberikan sumbangan langsung dan tidak langsung dalam menyempurnakan kajian ini. Penghargaan juga ditujukan kepada ahli projek FRGS FP022-2015A yang senantiasa memberi sokongan padu dan komited dalam menjayakan tugas-tugas penyelidikan. Seterusnya, kepada para informan terlibat di Malaysia mahupun Kesultanan Oman, terima kasih diucapkan.

Terima kasih juga kepada Ketua Jabatan, para pensyarah, staf, para pembantu penyelidik dan para pelajar dari Jabatan Syariah dan Undang-undang. Terima kasih kepada Bahagian Ijazah Tinggi yang memberi kerjasama yang baik dalam menjalankan pelbagai bengkel penyelidikan.

Seterusnya, terima kasih kepada ibu bapa, Tuan Haji Samudin Haji Mohd Ali dan Puan Hajah Maimon Haji Diron, yang tidak jemu mendoakan kelancaran urusan dan kejayaan penyelidik setiap siang dan malamnya. Juga, adik beradik yang sentiasa menyokong dari sudut moral dan kewangan. Tidak dilupakan rakan-rakan seperjuangan yang sentiasa menemani perjalanan persendirian ini. Akhir kata, terima kasih atas segala-galanya. Hanya Allah yang mampu membalasnya.

SITI AISYAH SAMUDIN  
aisy\_awani@siswa.um.edu.my  
11 NOVEMBER 2019

## ISI KANDUNGAN

|                                    |              |
|------------------------------------|--------------|
| <b>ABSTRAK .....</b>               | <b>iv</b>    |
| <b>ABSTRACT .....</b>              | <b>vi</b>    |
| <b>PENGHARGAAN .....</b>           | <b>vii</b>   |
| <b>ISI KANDUNGAN .....</b>         | <b>viii</b>  |
| <b>SENARAI STATUT .....</b>        | <b>xvi</b>   |
| <b>SENARAI KES .....</b>           | <b>xvii</b>  |
| <b>SENARAI TEMU BUAL .....</b>     | <b>xix</b>   |
| <b>SENARAI JADUAL .....</b>        | <b>xxi</b>   |
| <b>SENARAI RAJAH .....</b>         | <b>xxii</b>  |
| <b>SENARAI LAMPIRAN .....</b>      | <b>xxiii</b> |
| <b>SENARAI TRANSLITERASI .....</b> | <b>xxiv</b>  |
| <br>                               |              |
| <b>BAB SATU: PENGENALAN .....</b>  | <b>1</b>     |
| 1.0 Pendahuluan .....              | 1            |
| 1.1 Latar Belakang Kajian .....    | 2            |
| 1.2 Pernyataan Masalah .....       | 5            |
| 1.3 Soalan Kajian .....            | 10           |
| 1.4 Objektif Kajian .....          | 11           |
| 1.5 Kepentingan Kajian .....       | 11           |
| 1.6 Skop Kajian .....              | 12           |
| 1.7 Metodologi Kajian .....        | 13           |



|   |           |
|---|-----------|
| 1.8 Sorotan Literatur.....  | 21        |
| 1.8.1 Perlindungan Hak Mangsa Kemalangan Jalan Raya di Malaysia .....   | 22        |
| 1.8.2 Pelaksanaan Ganti Rugi Menurut Undang-Undang Sivill.....  | 25        |
| 1.8.3 Pelaksanaan Ganti Rugi Menurut Perundangan Islam .....  | 30        |
| 1.8.4 Risiko Yang Dihadapi Mangsa Kemalangan.....   | 35        |
| 1.9 Struktur Kajian .....   | 36        |
| <br>  |           |
| <b>BAB DUA: KERANGKA PERUNDANGAN BERKAITAN KEMALANGAN<br/>JALAN RAYA DI MALAYSIA.....</b>                                 | <b>39</b> |
| 2.0 Pendahuluan .....   | 39        |
| 2.1 Kemalangan Jalan Raya di bawah Undang-Undang Malaysia .....   | 39        |
| 2.1.1 Akta Undang-undang Sivill 1956 (Akta 67).....   | 40        |
| 2.1.2 Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Akta 333) .....   | 45        |
| 2.1.3 Akta Had Masa 1953 (Akta 254).....  | 54        |
| 2.1.4 Akta Perkhidmatan Kewangan 2013 (Akta 758).....   | 57        |
| 2.1.5 Akta Perkhidmatan Kewangan Islam 2013 (Akta 759).....   | 60        |
| 2.2 Penutup.....  | 65        |
| <br>  |           |
| <b>BAB TIGA: SISTEM DAN AMALAN TUNTUTAN DAN PENETAPAN GANTI<br/>RUGI BAGI KES KEMALANGAN JALAN RAYA DI MALAYSIA .....</b> | <b>66</b> |
| 3.0 Pendahuluan .....   | 66        |
| 3.1 Kemalangan dan Prosedur Tuntutan Ganti Rugi.....  | 67        |

|  |     |
|--|-----|
| 3.2 Pengkelasan Ganti Rugi bagi Kes-kes Kemalangan Jalan Raya di bawah Sistem Perundangan Malaysia ..... | 70  |
| 3.2.1 Ganti Rugi Kematian Akibat Kemalangan Maut Jalan Raya .....  | 71  |
| 3.2.2 Ganti Rugi Kecederaan Akibat Kemalangan Jalan Raya .....   | 77  |
| 3.3 Rujukan Penetapan Kuantum Ganti Rugi bagi Kes Kemalangan Jalan Raya.....                             | 88  |
| 3.3.1 Peruntukan Undang-Undang .....   | 88  |
| 3.3.2 Laporan Kecederaan Peribadi ( <i>Personal Injury Reports</i> ) .....                               | 90  |
| 3.3.3 Kompendium Bagi Kecederaan Peribadi.....   | 91  |
| 3.4 Kaedah Penaksiran dan Penetapan Kuantum Ganti Rugi Bagi Kes Kemalangan Jalan Raya di Malaysia.....   | 94  |
| 3.4.1 Penaksiran dan Penetapan Bagi Ganti Rugi Kematian.....   | 95  |
| 3.4.2 Penaksiran dan Penetapan Bagi Ganti Rugi Kecederaan Diri .....                                     | 97  |
| 3.5 Penutup.....   | 103 |

**BAB EMPAT: INSURANS DAN TAKAFUL SEBAGAI PENANGGUNG RISIKO BAGI MANGSA KEMALANGAN JALAN RAYA..... 105**

|  |     |
|--|-----|
| 4.0 Pendahuluan .....  | 105 |
| 4.1 Sejarah Perkembangan Insurans di Malaysia .....  | 105 |
| 4.2 Sejarah Perkembangan Takaful di Malaysia .....   | 108 |
| 4.3 Mekanisma Insurans dan Takaful Sebagai Penanggung Risiko bagi Mangsa Kemalangan Jalan Raya ..... | 110 |
| 4.4 Perlindungan Polisi Insurans dan Sijil Takaful Motor .....                                       | 115 |

|   |     |
|---|-----|
| 4.5 Organisasi Kawal Selia Insurans dan Takaful serta Persatuan-Persatuan Berkaitan ..... | 118 |
| 4.5.1 Bank Negara Malaysia.....   | 119 |
| 4.5.2 Persatuan-Persatuan Yang Menaungi Industri Insurans Dan Takaful Malaysia.....       | 121 |
| 4.5.3 Biro Insurans Motor Malaysia (Motor Insurers' Bureau of Malaysia - MIB) .....       | 125 |
| 4.6 Penutup.....  | 127 |

**BAB LIMA: PROSES PEMBAYARAN GANTI RUGI KE ATAS MANGSA KEMALANGAN JALAN RAYA .....129**

|   |     |
|---|-----|
| 5.0 Pendahuluan .....   | 129 |
| 5.1 Tuntutan Insurans dan Takaful oleh Mangsa Kemalangan Jalan Raya.....                                    | 130 |
| 5.2 Pembayaran Ganti Rugi oleh Penanggung Insurans & Pengendali Takaful .....                               | 134 |
| 5.3 Model Pelaksanaan Insurans dan Takaful Motor bagi Tuntutan Kemalangan Jalan Raya.....                   | 139 |
| 5.4 Peranan Ajuster, Pegawai Aktuari dan Fungsi Rujukan Kompendium dalam Industri Insurans dan Takaful..... | 143 |
| 5.4.1 Ajuster.....  | 143 |
| 5.4.2 Pegawai Aktuari.....  | 145 |
| 5.4.3 Kompendium .....  | 146 |
| 5.5 Pembayaran Ganti Rugi Kepada Mangsa yang Tidak Dilindungi Insurans dan Takaful.....                     | 149 |

|   |     |
|---|-----|
| 5.5.1 Biro Insurans Motor Malaysia .....                        | 149 |
| 5.5.2 Dana Kemalangan Motor ( <i>Motor Accident Fund</i> )..... | 152 |
| 5.6 Penutup.....  | 152 |

**BAB ENAM: DIYAT SEBAGAI ALTERNATIF MEDIUM TUNTUTAN GANTI RUGI BAGI KES KEMALANGAN JALAN RAYA ..... 154**

|   |     |
|---|-----|
| 6.0 Pendahuluan .....   | 154 |
| 6.1 Kemalangan Jalan Raya di Bawah Skop Perbincangan Perundangan Islam ....     | 155 |
| 6.2 Diyat dan Sejarah Pelaksanaannya.....                                       | 159 |
| 6.3 „ <i>Aqilah</i> dan Tafsiran Kontemporari .....                             | 163 |
| 6.4 Penetapan Nilai Diyat berdasarkan Nas Syarak .....                          | 167 |
| 6.4.1 Medium-Medium Diyat.....  | 168 |
| 6.4.2 Kadar dan Pembahagian Diyat kerana Tersalah Berdasarkan Matan Hadis ..... | 172 |
| 6.5 Justifikasi Diyat Sebagai Alternatif Kaedah Pemberian Ganti Rugi.....       | 180 |
| 6.5.1 Diyat Bersifat Tetap.....   | 181 |
| 6.5.2 Kesamaan Antara Prinsip Diyat dan Keadilan Restoratif.....                | 182 |
| 6.5.3 Human Life Value Factor (HLVF) .....                                      | 183 |
| 6.5.4 Diyat Sebahagian Daripada Tort .....                                      | 184 |
| 6.6 Penutup.....  | 184 |

|   |            |
|---|------------|
| <b>BAB TUJUH: REALITI PELAKSANAAN DIYAT DALAM KONTEKS SEMASA .....</b>                              | <b>186</b> |
| 7.0 Pendahuluan .....   | 186        |
| 7.1 Pengkanunan Diyat dalam Undang-undang Negara Islam.....   | 186        |
| 7.1.1 Arab Saudi .....  | 187        |
| 7.1.2 Kesatuan Emiriyyah Arab Bersatu (UAE) .....   | 189        |
| 7.2 Pengkanunan Diyat dalam Undang-undang Negara Islam Kesultanan Oman dan Pelaksanaannya .....     | 191        |
| 7.2.1 Prosedur Tuntutan Ganti Rugi bagi Kes Kemalangan Jalan Raya di Oman .....                     | 191        |
| 7.2.2 Pembayaran Diyat: Amalan di Al-Madina Takaful.....  | 197        |
| 7.3 Pelaksanaan Kaedah Diyat Selaras dengan Prinsip Undang-undang Restoratif                        | 202        |
| 7.4 Penutup.....  | 207        |
| <br>  |            |
| <b>BAB LAPAN: POTENSI HARMONISASI DIYAT KE DALAM SISTEM PELAKSANAAN GANTI RUGI DI MALAYSIA.....</b> | <b>209</b> |
| 8.0 Pendahuluan .....   | 209        |
| 8.1 Ruang Harmonisasi Diyat ke dalam Undang-Undang Malaysia.....                                    | 209        |
| 8.1.1 Aspek Persamaan Menurut Kaedah Diyat dengan Undang-Undang Malaysia .....                      | 210        |
| 8.1.2 Aspek Perbezaan Menurut Kaedah Diyat dengan Undang-Undang Malaysia .....                      | 215        |
| 8.1.3 Rumusan Harmonisasi .....   | 221        |

|   |            |
|---|------------|
| 8.2 Model Pembayaran Ganti Rugi Kepada Pihak Mangsa Kemalangan Jalan Raya .....                               | 223        |
| 8.3 Kuantum Ganti Rugi Kemalangan Berasaskan Penggabungan Kompendium dan Diyat .....                          | 229        |
| 8.4 Contoh Perbandingan Kadar Ganti Rugi menurut Sivil dan Diyat berdasarkan Laporan Kes .....                | 238        |
| 8.4.1 Kes Muhammad Nur Akmal Yahya [2017] 5 LNS 1 .....   | 238        |
| 8.4.2 Kes Hashim Ali Lwn Yahya Abdullah [2016] 1 LNS 767.....   | 239        |
| 8.4.3 Kes Noorhisham Mohamad Lwn Mahussien Musa [2015] 1 LNS 1004 ...   | 240        |
| 8.5 Penutup.....  | 241        |
| <b>BAB SEMBILAN: RUMUSAN, IMPLIKASI DAN CADANGAN.....</b>   | <b>243</b> |
| 9.0 Pendahuluan .....   | 243        |
| 9.1 Rumusan.....  | 246        |
| 9.1.1 Rumusan daripada Objektif Pertama.....  | 246        |
| 9.1.2 Rumusan daripada Objektif Kedua.....  | 248        |
| 9.1.3 Rumusan daripada Objektif Ketiga .....  | 251        |
| 9.1.4 Rumusan daripada Objektif Keempat.....  | 253        |
| 9.2 Implikasi Kajian .....  | 255        |
| 9.2.1 Implikasi Pendekatan Pambayaran Ganti Rugi Berasaskan Diyat Terhadap Sistem Pentadbiran Ganti Rugi..... | 255        |
| 9.2.2 Inisiatif Badan-Badan Agama Islam Dalam Mempromosikan Diyat.....  | 256        |
| 9.3 Cadangan .....  | 258        |

|   |            |
|---|------------|
| 9.3.1 Pindaan Akta Undang-undang Sivil 1956 (Pindaan 1984)..... | 258        |
| 9.3.2 Pemerkasaan Penguatkuasaan .....                          | 259        |
| 9.4 Cadangan Kajian Masa Hadapan .....                          | 261        |
| 9.5 Penutup.....  | 261        |
| <b>BIBLIOGRAFI.....</b>   | <b>263</b> |
| <b>LAMPIRAN.....</b>  | <b>274</b> |

Universiti Malaya

## SENARAI STATUT

Akta Had Masa 1953 (Akta 254)

Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Akta 333)

Akta Perkhidmatan Kewangan 2013 (Akta 758)

Akta Perkhidmatan Kewangan 2013 (Akta 759)

Akta Undang-undang Sivil 1956 (Akta 67)

Universiti Malaya



## SENARAI KES

- Abdul Ghani Hamid lwn Abdul Nasir Abdul Jabbar & Anor [1995] 4 CLJ 317
- Azman Kasri & Anor v. Md. Isa Endut & Government of Malaysia [1988] 1 CLJ
- Balakirisnan a/l Nagalingam v Yap Kok Keong [2017] MLJU 1487
- Best v Samuel Fox & Co. Ltd [1952] 2 All ER 394, 396 HL
- Chong Chee Khong & Anor v. Ng Yeow Hin [1997] 5 MLJ 786
- Chow Sow Ying & Anor v Official Administrator [1984] 1 MLJ 85
- Dee Bee Yoke & Anor V. Nick Abu Dasuki Hj Abu Hassan & Anor [2017] 1 CLJ 18
- Divid a/p Muniandy lwn Salmah Adnan [2012] MLJU 156
- Eirwan Rusli lwn Ropisah Mohamad Yusof [2017] MLJU 1046
- Esmond Lee Chong Cherng dan satu lagi lwn Chua Swee Tian [2018] MLJU 802
- Fazliza Hazain @ Tahari & anor lwn Siti Salwa Mohammad Fouzee [2016] 1 LNS
- Foon Moon Yeow & Anor lwn Tan Sek Kee & Ors [1973] 2MLJ 119
- Halijah lwn Velaitham [1966] 1 MLJ 192
- Hart lwn Griffith-Jones [1948] 2 All ER 729
- Hinz lwn Berry [1970] 2 QB 40
- Hum Peng Sin v Lim Lai Hoon & Anor [2001] 4 MLJ
- Jhomona Begum lwn Abd Hamid Mohd Noor [2018] MLJU 208
- Keh Yong Siang & Ors v Oh Chi Yit & Anor And Ng Chee Kien [2012] MLJU 297
- Khoo Guam Huat. "Assesment of Damages". [1993] 1 MLJ cxxix
- Lee Wai Long lwn Yusnaeni Syah dan satu lagi [2018] MLJU 563
- London Borough of Bromley lwn. Rush and Tompkins [1985]4 Constr. L.R. 44
- Maimunah & Anor lwn Abu Bakar & Anor [1964] MLJ 223
- Marappan lwn Siti Rahmah [1990] 1 MLJ 99
- Mohamad Zulkefli Hamzah & Anor v Fatimah Sham [2016] MLJU 862
- Mohamed Mat Amin & ORS v Mohd Rabu Ihsan [2012]5 CLJ

Mohd Aziri Zakaria lwn Tetuan Azhar & Fazuny dan lain-lain [2018] MLJU 1137

Mohd Nor Yahaya lwn Abdul Aziz Othman dan satu lagi dan kes [2018] MLJU 563

Mohd Suhaili Md Yusof dan satu lagi lwn Ku Nizam Ku Ishak [2018] MLJU 441

New Indian Assurance Co Ltd v Simirah (1966) halaman 2 MLJ 4

Ngooi Ku Siong & SL lwn Aidi Abdullah [1985] 1 MLJ 30

Noor Amelia Karim dan satu lagi lwn Muhammad Rohim Kamis dan satu lagi [2017]  
MLJU 1417

Nurul Jannah Johari v Chan Kam Seng & Anor [2008] 1 PIR [15]

Ong Ah Long lwn Dr. S. Underwood [1983] 2 MLJ 324

Parthiban Padavtan & Yang Lain Lwn. Habibah Mahmud & Satu Lagi [2017] 1 LNS

Perumal a/l Sendra Yakaundra v Kalasom Arshad & Anor [2008] PIR [22]

Pirelli General Cable Works Ltd. lwn. Oscar Faber & Partners [1983]2 WLR 6

Sam Wun Hoong lwn Kader Ibramshah [1981] 1 MLJ 295

Saniah & YL lwn Abdul hamid & YL [1967] 2 MLJ 255

Sarman Minrudi lwn Hassan Sahban [2017] MLJU 228

Sevasangar a/l P Ramasamy & Anor v Abdul Nazar [2013] MLJU 982

Siti Athirah Mohd Sapuan v Razanatul Ain Hassan & Anor [2015] 6 CLJ

Siti Halijah Syed Kamaruddin dan Satu Lagi lwn Wan Safaree Mohd Zainudin dan  
Lain-lain [2018] MLJU 550

Suselan a/l Raman lwn Ibrahim Man dan satu lagi [2017] MLJU 1418

Tay Tong Chew & anor lwn Abdul Rahman Haji Ahmad [1985] 1 MLJ 50

Yeap Cheng Hock lwn Kajima-Taisei Joint Venture [1973] 2 MLJ 230

Yeow Kim Kuan lwn Hamid [1968] 2 MLJ 188

Zalizan Junoh lwn Yusuf a/l Ngel [2017] MLJU 2027

## SENARAI TEMU BUAL

- Abdul Basir Mohamad (Profesor, Jabatan Syariah, Fakulti Pengajian Islam, Universiti Kebangsaan Malaysia), dalam temu bual bersama penyelidik pada 16 Julai 2018.
- Abdullah Ahmad (Peguam Berdaftar berpengalaman mengendalikan kes tuntutan kemalangan jalan raya), dalam temu bual bersama penyelidik pada 23 Oktober 2016.
- Afiza Abdullah (Pegawai, Bahagian Pembangunan Insurans, Bank Negara Malaysia), dalam temu bual bersama penyelidik pada 3 Mei 2018.
- Amir Rasyid Aim (Penolong Pembantu, Bahagian Takaful Permotoran, Takaful Ikhlas Berhad), dalam temu bual bersama penyelidik pada 12 Januari 2017.
- Elyas al-Rawahi (Penolong Pengurus Bahagian Tuntutan al-Madina Takaful), dalam temu bual bersama penyelidik pada 18 April 2017.
- Farah Nina Zainal Abidin (Peguam Berdaftar berpengalaman mengendalikan kes tuntutan kemalangan jalan raya), dalam temu bual bersama penyelidik pada 18 Januari 2017.
- Idawati Mat Hussien (Penolong Pembantu, Bahagian Takaful Permotoran Takaful Ikhlas Berhad), dalam temu bual bersama penyelidik pada 12 Januari 2017.
- Majid Muhammad al-Kindi (Amin Fatwa, Kementerian Wakaf dan Hal Ehwal Agama, Oman), dalam temu bual bersama penyelidik pada 18 April 2017.
- Mohamad Rohan Mohamad Razi (Peguam Berdaftar berpengalaman mengendalikan kes tuntutan kemalangan jalan raya), dalam temu bual bersama penyelidik pada 1 Februari 2017.
- Mohd Asri Shafie (Pen. Pengarah Bahagian Siasatan/Perundangan IPP Bukit Aman), dalam temu bual bersama penyelidik pada 2 Mei 2017.
- Muhammad Zaim Azfar Jalaludin (Peguam Berdaftar berpengalaman mengendalikan kes tuntutan kemalangan jalan raya), dalam temu bual bersama penyelidik pada 3 Ogos 2016.
- Nu'aman Mahmud Zuhudi (Hakim berpengalaman mengendalikan kes tuntutan kemalangan jalan raya), dalam temu bual bersama penyelidik pada 22 Mei 2017.
- Razlan Hadri Zulkifli (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendalikan Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik pada 7 April 2017.
- Roslan Ramlee (Pegawai Penyiasat, Trafik IPD Shah Alam), dalam temu bual bersama penyelidik pada 4 April 2017.
- Rosalina Ramli (Pegawai Perubatan di Jabatan Oral dan Pembedahan Maksilofasial), dalam temu bual bersama penyelidik pada 8 Jun 2017.
- S. Santhana Dass (Peguam Berdaftar berpengalaman mengendalikan kes tuntutan kemalangan jalan raya), dalam temu bual bersama penyelidik pada 11 Ogos 2016.

Saiful Nizam Jahaludin (Penolong Pembantu, Bahagian Takaful Permotoran Takaful Ikhlas Berhad), dalam temu bual bersama penyelidik pada 12 Januari 2017.

Siham al-Busaidi (Timbalan Pengurus Bahagian Jualan Langsung al-Madina Takaful), dalam temu bual bersama penyelidik pada 18 April 2017.

Usama al-Barwani (Ketua Pegawai Eksekutif al-Madina Takaful), dalam temu bual bersama penyelidik pada 18 April 2017.

Wan Jemizan Wan Deraman (Ketua Unit Syariah, Takaful Ikhlas), dalam temu bual bersama penyelidik pada 12 Januari 2017.

Universiti Malaya

## SENARAI JADUAL

|   |     |
|---|-----|
| Jadual 3.1: Ganti Rugi Kematian Akibat Kemalangan Maut.....   | 76  |
| Jadual 3.2: Ringkasan Peruntukan Undang-undang bagi Kes Tuntutan Ganti Rugi Kemalangan Jalan Raya .....   | 64  |
| Jadual 4.1: Perbandingan Mekanisme antara Insurans dan Takaful .....  | 114 |
| Jadual 4.2: Perlindungan Insurans dan Takaful di Malaysia .....   | 118 |
| Jadual 4.3: Proses Tuntutan dan Tempoh Masa Penyelesaian.....   | 127 |
| Jadual 6.1: Kadar Diyat dan <i>Arsh</i> bagi Kehilangan dan Kecederaan Anggota.....   | 178 |
| Jadual 6.2: Perbezaan Istilah Diyat, <i>Arsh</i> dan <i>Hukūmah al-,,All</i> .....  | 182 |
| Jadual 7.1: Kadar Pemberian Pampasan berdasarkan Penetapan <i>CMA</i> .....   | 201 |
| Jadual 8.1: Perbandingan Kadar Kehilangan Nyawa dan Kecederaan Anggota berdasarkan Nilai Diyat Silam, Nilai Emas Semasa dan Kompendium (Setakat April 2017) ..... | 230 |

## SENARAI RAJAH

|   |     |
|---|-----|
| Rajah 1.1: Proses Triangulasi Data Kualitatif.....  | 21  |
| Rajah 1.2: Tema Sorotan Literatur kajian.....   | 22  |
| Rajah 2.1: Elemen Ganti Rugi Am dan Khas menurut Perundangan Sivil.....                       | 87  |
| Rajah 2.2: Rujukan Penetapan Kuantum Ganti Rugi Kemalangan Jalan Raya .....                   | 94  |
| Rajah 5.1: Model Operasi Tuntutan dan Bayaran Insurans Motor .....                            | 142 |
| Rajah 5.2: Model Operasi Tuntutan dan Bayaran Takaful Motor .....                             | 142 |
| Rajah 6.1: Pandangan Fuqaha Terhadap Medium Pembayaran Diyat.....                             | 172 |
| Rajah 6.2: Pembahagian Diyat.....   | 174 |
| Rajah 8.1: Ringkasan Proses Pembuktian dan Penentuan Liabiliti.....                           | 215 |
| Rajah 8.2: Model Pembayaran Ganti Rugi Mangsa Melalui Perlindungan Insurans dan Takaful ..... | 228 |
| Rajah 8.3: Model Pembayaran Ganti Rugi Mangsa Melalui Cadangan Dana Permotoran .....          | 229 |
| Rajah 9.1: Rumusan dan Dapatan Kajian .....   | 245 |
| Rajah 9.2: Perlindungan oleh Syarikat Insurans dan Pengendali Takaful .....                   | 251 |
| Rajah 9.3: Konsep Ganti Rugi Kematian dan Kecederaan dalam Islam.....                         | 253 |

## SENARAI LAMPIRAN

|  |     |
|--|-----|
| Lampiran 1: Senarai Responden bagi Temu Bual Penyelidikan..... | 274 |
| Lampiran 2: Keratan Akhbar .....                               | 276 |
| Lampiran 3: Borang Persetujuan.....                            | 279 |
| Lampiran 4: Garis Panduan Penyelidikan.....                    | 281 |
| Lampiran 5: Surat-Surat Penyelidikan .....                     | 283 |
| Lampiran 6: Laporan Atlas.ti .....                             | 287 |

Universiti Malaya

## SENARAI TRANSLITERASI

### a. Konsonan

| Huruf Arab | Huruf Rumi | Contoh       |                   |
|------------|------------|--------------|-------------------|
|            |            | Tulisan Arab | Tulisan Rumi      |
| أ          | " (a,i,u)  | الْقِرَاءَة  | <i>al-Qira'ah</i> |
| ب          | b          | بَعَثَ       | <i>ba,,atha</i>   |
| ت          | t          | تَابَ        | <i>Tāba</i>       |
| ث          | th         | ثَوَابَ      | <i>Thawāba</i>    |
| ج          | j          | جَعَلَ       | <i>ja,,ala</i>    |
| ح          | ḥ          | حَلَبَ       | <i>ḥalaba</i>     |
| خ          | kh         | خَطَبَ       | <i>khaṭaba</i>    |
| د          | d          | دَفَعَ       | <i>dafa,,a</i>    |
| ذ          | dh         | ذَهَبَ       | <i>Dhahaba</i>    |
| ر          | r          | رَجَعَ       | <i>raja,,a</i>    |
| ز          | z          | زَرَ         | <i>zara,,a</i>    |
| س          | s          | سَمِعَ       | <i>sami,,a</i>    |
| ش          | sh         | شَفَعَ       | <i>shafa,,a</i>   |
| ص          | ṣ          | صَعَدَ       | <i>ṣa,,ada</i>    |
| ض          | ḍ          | ضَلَلَ       | <i>ḍalala</i>     |
| ط          | ṭ          | طَلَعَ       | <i>ṭala,,a</i>    |
| ظ          | ẓ          | ظَفَرَ       | <i>ẓafara</i>     |
| ع          | ,, (a,i,u) | عَلَيْهِ     | <i>,,alayh</i>    |
| غ          | gh         | غَفَرَ       | <i>Ghafara</i>    |
| ف          | f          | فَلَحَ       | <i>falaḥa</i>     |
| ق          | q          | قَلَمَ       | <i>Qalama</i>     |
| ك          | k          | كَتَبَ       | <i>Kataba</i>     |
| ل          | l          | لَعِبَ       | <i>la,,iba</i>    |
| م          | m          | مَنَعَ       | <i>mana,,a</i>    |
| ن          | n          | نَالَ        | <i>Nāla</i>       |
| و          | w          | وَعَدَ       | <i>wa,,ada</i>    |
| هـ         | h          | هَدَمَ       | <i>Hadama</i>     |
| ي          | y          | يَعْلَمُ     | <i>ya,,lamu</i>   |



b. Vokal Panjang

| Huruf Arab | Huruf Rumi | Contoh       |              |
|------------|------------|--------------|--------------|
|            |            | Tulisan Arab | Tulisan Rumi |
| أ          | a          | قَالَ        | <i>Qāla</i>  |
| أو         | u          | مُوسَى       | <i>Mūsā</i>  |
| اي         | ī          | إِيمَان      | <i>Īmān</i>  |

c. Vokal Pendek

| Huruf Arab | Huruf Rumi | Contoh       |                |
|------------|------------|--------------|----------------|
|            |            | Tulisan Arab | Tulisan Rumi   |
| ---        | a          | نَصَرَ       | <i>naṣara</i>  |
| (فتحة)     |            |              |                |
| ---        | i          | نَاصِرَ      | <i>nāṣira</i>  |
| (كسرة)     |            |              |                |
| ---        | u          | يَنْصُرُ     | <i>yanṣuru</i> |
| (ضمّة)     |            |              |                |

d. Diftong

| Huruf Arab | Huruf Rumi | Contoh       |               |
|------------|------------|--------------|---------------|
|            |            | Tulisan Arab | Tulisan Rumi  |
| أَوْ       | aw         | أَوَّابَ     | <i>awwāba</i> |
| أَيَّ      | ay         | أَيَّامَ     | <i>ayyāma</i> |
| اَيَّ      | iy         | إِيَّكَ      | <i>iyyāka</i> |

## BAB SATU: PENGENALAN

### 1.0 Pendahuluan

Peruntukan undang-undang dan kaedah penetapan ganti rugi melibatkan kes kemalangan jalan raya belum mampu melindungi hak mangsa dengan komprehensif. Akta Undang-undang Sivil 1956 (Akta 67) yang menjadi rujukan utama dikatakan ketinggalan dalam menetapkan peruntukan ganti rugi kemalangan ke atas mangsa. Hal ini membawa kepada pemberian ganti rugi yang tidak seragam dan tidak sejajar dengan keadaan sosio ekonomi negara waktu ini.

Begitu juga halnya dalam situasi melibatkan syarikat insurans dan pengendali takaful. Umum mengetahui, setiap pemilik kenderaan diwajibkan untuk memiliki polisi insuran atau takaful seperti yang diperuntukkan oleh Akta Pengangkutan Jalan 1987.<sup>1</sup> Pemilikan ke atas polisi insurans atau takaful ini bertujuan untuk melindungi ahlinya daripada sebarang kerugian sebagaimana sebelum kemalangan jalan raya berlaku. Ini bermaksud, perlindungan insurans dan takaful adalah terhad dan tidak meliputi mangsa yang tidak memiliki polisi tersebut.

Kemalangan jalan raya melibatkan mangsa yang tidak memiliki perlindungan insurans atau takaful, atau merupakan mangsa langgar lari memberi impak besar kerana sukar bagi pihak berkuasa untuk menentukan pihak yang akan mengeluarkan ganti rugi bagi mangsa terbabit. Sebagai contoh, berita menyayat hati mengenai Siti Nuraisyah Sahrin, 13 tahun yang hancur kakinya digilis lori sewaktu pulang dari sekolah

---

<sup>1</sup> Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Akta 333) berfungsi menetapkan kawalan kenderaan bermotor dan lalu-lintas di jalan raya di Malaysia dan menguatkuasakan bahawa insurans motor adalah wajib. Seksyen 90(1) Akta Pengangkutan Jalan 1987 menyatakan bahawa: *„adalah menjadi kesalahan bagi mana-mana individu yang menggunakan atau menyebabkan atau membenarkan individu lain untuk menggunakan kenderaan motor melainkan suatu polisi insurans itu berkuatkuasa atau lain-lain bentuk perlindungan berkaitan dengan risiko pihak ketiga“*.

merupakan satu antara puluhan ribu lagi kes-kes kemalangan jalan raya yang meragut nyawa dan mengundang kecederaan parah.<sup>2</sup>

Situasi geruh ini semestinya membangkitkan pelbagai persoalan dalam kalangan masyarakat berkenaan pihak mana yang bertanggung mengeluarkan ganti rugi ke atas mangsa yang terlibat. Oleh sebab itu, seiring dengan langkah keselamatan yang dilaksanakan, perlu juga diteliti aspek pembelaan dan keadilan selepas kemalangan berlaku iaitu melibatkan pemberian ganti rugi ke atas mangsa kemalangan jalan raya. Merujuk situasi ini, apakah kaedah pemberian ganti rugi yang paling efektif agar setiap mangsa yang terlibat dalam kemalangan jalan raya mendapat hak sewajarnya.

Kajian ini mencadangkan satu solusi pemberian ganti rugi bersandarkan kepada kaedah diyat melalui proses harmonisasi dengan kaedah ganti rugi sedia ada di Malaysia. Kaedah gabung jalin antara perundangan Islam dan sistem sedia ada diharapkan mampu menampung kelompongan sekali gus menghasilkan penetapan ganti rugi yang lebih menyeluruh kepada semua mangsa terlibat.

### **1.1 Latar Belakang Kajian**

Kementerian Pengangkutan Malaysia telah menubuhkan Jabatan Keselamatan Jalan Raya (JKJR) pada tahun 2004 yang diletakkan di bawah Bahagian Logistik dan Pengangkutan Darat.<sup>3</sup> Penubuhan ini sejajar dengan hasrat kementerian untuk memastikan langkah-langkah keselamatan jalan raya dipatuhi. Misi utama untuk menjadikan Malaysia sebuah negara yang mempunyai tahap keselamatan jalan raya

---

<sup>2</sup> Utusan Malaysia, “Kaki pelajar hancur digilis lori”, laman sesawang *Utusan Online*, dicapai 23 Januari 2018, <http://www.utusan.com.my/berita/nahas-bencana/kaki-pelajar-hancur-digilis-lori-1.181155>.

<sup>3</sup> Kementerian Pengangkutan Malaysia, “Bahagian Logistik dan Pengangkutan Darat”, laman sesawang *Portal Rasmi Kementerian Pengangkutan Malaysia*, dicapai 23 Januari 2018, <http://www.mot.gov.my/my/mengenai-mot/bahagian-unit/bahagian-darat>

setanding negara maju ingin direalisasikan oleh JKJR dengan terlaksananya pelbagai operasi keselamatan jalan melalui kerjasama Polis Diraja Malaysia (PDRM).<sup>4</sup>

Ironinya, statistik kemalangan jalan raya di Malaysia didapati terus meningkat saban tahun walau pelbagai ikhtiar dan usaha pencegahan dilakukan sepanjang 18 tahun penubuhan JKJR. Hal ini bermaksud, hakikat bahawa pengguna jalan raya pasti membuat kesilapan dan mungkin mengakibatkan kemalangan perlu diterima seiring dengan kepadatan penduduk dan kepesatan pembangunan. Namun, kemalangan ini tidaklah seharusnya sampai membawa kepada kematian atau kecederaan parah. Parahnya situasi kemalangan jalan raya di Malaysia turut dibuktikan melalui ucapan Ketua Pengarah Jabatan Keselamatan Jalan Raya (JKJR), Datuk Rosli Isa. Beliau dipetik sebagai berkata:

*“Kematian akibat kemalangan jalan raya di negara ini terus membimbangkan apabila angka dicatatkan adalah kira-kira 7,200 setahun (2017). 10,000 mangsa yang terlibat dalam kemalangan ini mengalami kecacatan kekal.”*<sup>5</sup>

Fakta ini turut disokong oleh kajian tahunan yang dijalankan oleh Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya Malaysia (MIROS) yang melaporkan 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

---

<sup>4</sup> Polis Diraja Malaysia, “Pelancaran Ops Selamat 01/12, PDRM Tingkatkan Keselamatan”, laman sesawang *Portal Rasmi Polis Diraja Malaysia*, dicapai 23 Januari 2018, <https://rmp.gov.my/news-detail/2014/06/12/pelancaran-ops-selamat-01-12-pdrm-tingkatkan-keselamatan>

<sup>5</sup> Utusan Malaysia, “Kematian Akibat Kemalangan Jalan Raya Membimbangkan”, laman sesawang *Utusan Online*, dicapai 26 Disember 2017, <http://www.utusan.com.my/mobile/berita/nasional/kematian-akibat-kemalangan-jalan-raya-membimbangkan-1.525784>

mencecah 10,716 kes pada tahun 2020. Ini bermakna sebanyak 29 nyawa bakal menjadi mangsa kemalangan jalan raya setiap hari pada tahun 2020.<sup>6</sup>

Rekod kecederaan dan kematian akibat kemalangan jalan raya yang menunjukkan peningkatan turut mempengaruhi aspek kebajikan pihak mangsa khususnya dalam skop pemberian ganti rugi. Peningkatan ini menyebabkan kos kerugian yang perlu dibayar kepada mangsa semakin bertambah bagi memulihkan kos sara hidup dan kerosakan yang ditanggung agar sekurang-kurangnya dapat meletakkan mangsa dalam keadaan sekiranya kemalangan tidak berlaku.

Lantaran itu, merujuk kepada laporan serta polemik yang timbul akibat berlakunya kemalangan, kajian ini dilakukan bagi mencari penyelesaian terhadap masalah utama akibat kemalangan jalan raya iaitu situasi kebajikan pihak mangsa dari sudut penentuan ganti rugi dan pembayarannya. Penyelidikan mendalam dilakukan bagi meneliti aspek ganti rugi secara terperinci menurut perundangan Islam dan ganti rugi dalam perundangan Malaysia dari sudut harmonisasi dan implementasi metod antara kedua-dua perundangan ini.

Kajian berkenaan penentuan liabiliti, kadar kecuaiian, dan penyelesaian ganti rugi secara umum telah banyak dilaksanakan oleh ahli-ahli akademik. Namun, kajian berkaitan kemalangan jalan raya yang memfokuskan perbincangan melalui sudut pandang Syariah khususnya dalam aspek pemberian ganti rugi masih berada di peringkat asas dan belum mendalam.

Justeru, penyelidikan ini difokuskan kepada proses harmonisasi antara diyat dalam Islam dan undang-undang Malaysia termasuk polisi-polisi insurans dan takaful

---

<sup>6</sup> Menurut Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya Malaysia (MIROS), jumlah kemalangan jalan raya di Malaysia menunjukkan peningkatan ketara setiap tahun, iaitu dari 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", laman sesawang Fakta Jalan raya, dicapai pada 26 Disember 2017, <https://www.miros.gov.my/1/page.php?id=17>.

berkaitan.<sup>7</sup> Rujukan undang-undang berkaitan ganti rugi kemalangan jalan raya merangkumi Akta Pengangkutan Jalan 1987, Akta Undang-undang Sivil 1956, Akta Had Masa 1953 (Akta 254), Akta Perkhidmatan Kewangan 2013 (Akta 758), Akta Perkhidmatan Kewangan Islam 2013 (Akta 759) dan kes-kes terdahulu juga dirujuk. Kaedah penentuan dan pemberian ganti rugi kepada mangsa kemalangan jalan raya dari perspektif Islam pula dirujuk bersandarkan fiqh sebagai asas kepada perundangan Islam.

## 1.2 Pernyataan Masalah

Mangsa kemalangan jalan raya mempunyai hak untuk membuat tuntutan dan mendapatkan ganti rugi atas kecederaan dan penderitaan yang dialami. Penentuan kadar ganti rugi ke atas mangsa ditetapkan berpandukan rujukan utama iaitu Akta Undang-undang Sivil 1956 (Akta 67).<sup>8</sup> Akta ini dipatenkan dari Akta Kemalangan Maut 1846 dan Akta Pembaharuan Undang-Undang (Peruntukan Pelbagai) 1934 di England.<sup>9</sup> Sebelum Akta 67 digubal, penentuan kadar ganti rugi ditetapkan mengikut budi bicara hakim berdasarkan *common law* dan rujukan kes menggunakan prinsip *stare decisis*.<sup>10</sup> Prinsip *stare decisis* ini diamalkan di negara-negara yang mengamalkan *common law* sejak tahun 1951 lagi.<sup>11</sup> Pemakaian undang-undang kes ini telah membawa kesan kepada penetapan kuantum ganti rugi dengan jurang perbezaan yang besar dan pelbagai walau untuk kehilangan atau kecederaan anggota yang sama.

---

<sup>7</sup> Kementerian Pengangkutan Malaysia, "Indeks Kematian Akibat Kemalangan Jalan Raya", laman sesawang *Keselamatan Jalan Raya*, dicapai pada 15 Februari 2016, <http://www.mot.gov.my/my/darat/keselamatan-jalan-raya/perangkaan-kemalangan-jalan-raya-indeks-kematian>

<sup>8</sup> Seksyen 7 Akta Undang-undang Sivil 1956 memperuntukkan berkenaan ganti rugi kepada keluarga seseorang kerana kehilangan disebabkan oleh kematiannya; Seksyen 28A Akta Undang-undang Sivil 1956 memperuntukkan ganti rugi berkenaan dengan kecederaan diri.

<sup>10</sup> Nazli Mahdzir, *The Effects Of The Civil Law Act 1956 On Judicial Discretion, Quantum of Damages And Interest on Damages In Personal Injury And Fatal Accident Claims Arising out of Motor Vehicle Accidents : A Critical Appraisal*, Institute Of Graduate Studies University of Malaya Kuala Lumpur 2014, 319.

<sup>10</sup> K.S. Dass, *Quantum of Damages in Personal Injury: Parliament v Common Law: A Critical Examination of the Effects of the 1984 Amendments to the Civil Law Act 1956* (Selangor: Legal Circle Book Sdn. Bhd., 2002), 28-29.

<sup>11</sup> K.S. Dass, *Quantum of Damages in Personal Injury*, 28-29.

Pada dasarnya, penggabalan Akta 67 pada tahun 1956 mengharapakan penetapan kuantum ganti rugi yang lebih adil dapat dilaksanakan. Ganti rugi untuk kecederaan diri dan kematian, selain kesalahan pembunuhan, ditadbir di bawah Akta Undang-undang Sivil 1956.<sup>12</sup> Prinsip kecuiaan pula diletakkan di bawah undang-undang tort bagi menentukan liabiliti dalam kes-kes kecuiaan. Akta 67 kemudiannya telah dipinda pada tahun 1972. Seterusnya, pada tahun 1984 pindaan baru telah dibuat untuk memasukkan seksyen 28A atas ganti rugi berkenaan dengan kecederaan diri.<sup>13</sup>

Pindaan ini seterusnya membawa perubahan kepada peruntukan undang-undang iaitu dengan meletakkan kaedah pengiraan dan penilaian ganti rugi berdasarkan jangkaan sekiranya mangsa yang cedera tersebut hidup dan menderita akibat kemalangan. Lantaran itu, beberapa elemen kerugian diperuntukkan disertakan dengan kaedah tetap bagi pengiraan kuantum ganti rugi bagi kehilangan pendapatan masa hadapan dan kehilangan penyaraan.<sup>14</sup>

Walau bagaimanapun, kaedah pengiraan ini juga mengundang tafsiran berbeza kepada mahkamah sekali gus kurang menyelesaikan masalah jurang perbezaan dan kepelbagaian kadar ganti rugi yang diputuskan.<sup>15</sup> Hal ini dapat dilihat dalam kes *Perumal a/l Sendra Yakaundra v Kalasom Arshad & Anor*<sup>16</sup> dan *Nurul Jannah Johari v Chan Kam Seng & Anor*<sup>17</sup>. Kedua-dua kes ini merupakan kes kecederaan di bahagian tempurung kepala akibat kemalangan jalan raya. Walau bagaimanapun, mahkamah telah

---

<sup>12</sup> Kesalahan membunuh ditadbir di bawah Kanun Keseksaan Malaysia umpamanya dinyatakan dalam peruntukan seksyen 299 Kanun Keseksaan (Akta 574) berkenaan mematikan orang dengan salah.

<sup>13</sup> K.S. Dass, *Quantum of damages in Personal Injury*, 11.

<sup>14</sup> Seksyen 28A Akta Undang-undang Sivil 1956 Pindaan 1984 (Akta 67)

<sup>15</sup> Penetapan kuantum ganti rugi dalam pemberian pampasan memerlukan dua perkara untuk diputuskan mahkamah iaitu nilai ganti rugi (*multiplicand*) dan tempoh perolehan (*multiplier*). Tafsiran berbeza timbul dalam menetapkan *multiplicand*. Kaedah pengiraan yang rumit menyebabkan keputusan kes menjadi tidak seragam dan sukar untuk dipersetujui pihak-pihak bertikai. Perbincangan mendalam berkaitan kaedah taksiran ganti rugi dilanjutkan dalam bab tiga.

<sup>16</sup> [2008] PIR [22]

<sup>17</sup> [2008] 1 PIR [15]

menetapkan ganti rugi sebanyak RM10,000 bagi kes Perumal dan RM5,000 bagi kes Nurul Jannah untuk kecederaan yang sama.

Seterusnya, pada tahun 2010 iaitu setelah lebih 20 tahun pindaan Akta 67, satu kompendium bagi kecederaan diri (*Compendium for Personal Injury Awards*) telah disusun oleh Jabatan Peguam Negara dan telah diteliti semula pada tahun 2014.<sup>18</sup> Kompendium merupakan jadual ganti rugi bagi kecederaan anggota yang bertujuan memudahkan pihak mahkamah merujuk takat ganti rugi optimum untuk suatu kecederaan yang berlaku. Namun, rujukan kepada Kompendium masih tidak menyelesaikan masalah penetapan ganti rugi yang berbeza dengan kuantum yang begitu kecil atau begitu besar daripada kerugian yang dialami. Malahan, Kompendium juga menambah kos sampingan seperti kos kewangan dan masa apabila semakan berkala perlu dilaksanakan oleh jawatankuasa yang dilantik secara manual.

Penetapan sedemikian boleh dirujuk dalam kes *Siti Athirah Mohd Sapuan v Razanatul Ain Hassan & Anor*.<sup>19</sup> Kes ini melibatkan kecederaan pada bahagian tulang paha kanan dengan kependekan (*fibia and tibia with shortening*). *Compendium for Personal Injury Awards 2014* menetapkan bagi kecederaan sedemikian boleh dipampas antara RM33,000 hingga RM55,000. Walau bagaimanapun, mahkamah telah menetapkan ganti rugi ke atas plaintif sebanyak RM80,000.

Kaedah tetap pengiraan kuantum ganti rugi bagi kehilangan pendapatan dan kehilangan pendapatan pada masa hadapan ini juga perlu mengambil kira had umur mangsa. Sekiranya mangsa pada masa kematian atau kecederaan telah mencapai umur 55 tahun dan ke atas, ganti rugi bagi elemen ini tidak layak diperolehi.<sup>20</sup> Had umur 55 tahun perlu diberi penilaian semula dan disesuaikan dengan status ekonomi negara hari

---

<sup>18</sup> *Compendium of Personal Injury Awards 2010; Revised Version 2014* disediakan oleh Ahli Jawatankuasa Pelaksana Bar Council Malaysia.

<sup>19</sup> [2015] 6 CLJ

<sup>20</sup> Seksyen 7(3)(iv)(a) dan AKta 28A(2)(c)(i) Akta Undang-undang Sivil 1956 Pindaan 1984 (Akta 67)



ini memandangkan had umur persaraan minimum juga telah dipinda kepada 60 tahun.<sup>21</sup> Malahan, terdapat beberapa sektor pekerjaan dan industri swasta yang mewajarkan pekerjaannya untuk berkhidmat sehingga mencapai umur 70 tahun.<sup>22</sup> Oleh sebab itu, jika pindaan umur tidak dilakukan, maka kebajikan pihak mangsa akan terabai berikutan hilangnya punca pendapatan yang sepatutnya dimiliki dalam tempoh kemalangan sehingga tarikh persaraan.

Begitu juga bagi beberapa elemen ganti rugi yang menjadi pertimbangan mahkamah turut diperuntukkan dalam Akta 67. Elemen kedukacitaan akibat kematian telah diawardkan dengan ganti rugi sebanyak RM10,000 secara tetap. Kes *Dee Bee Yoke & Anor*<sup>23</sup> dan kes *Parthiban Padavtan & Yang Lain*<sup>24</sup> merupakan contoh kes yang diputuskan mahkamah dengan kuantum ganti rugi bagi kedukacitaan secara tetap iaitu sebanyak RM10,000 sahaja. Penetapan kadar dalam peruntukan Akta 67 ini diputuskan sewaktu penggubalannya pada tahun 1956 dan masih tidak berubah sehingga ke hari ini setelah 30 dekad dari tarikh penggubalan tersebut. Kos sara hidup yang semakin meningkat memerlukan kuantum ganti rugi bagi elemen kedukacitaan ini diberi penilaian semula.

Selepas suatu kes diputuskan, terdapat pula mangsa yang gagal atau terhalang daripada membuat tuntutan kepada pihak insurans. Ini kerana sebahagian mangsa adalah terkecuali daripada senarai pihak ketiga yang sepatutnya wajib dilindungi oleh premium insurans atau caruman takaful.<sup>25</sup> Terdapat pengecualian dalam polisi asas bagi insurans dan takaful yang menyatakan bahawa insurans motor yang standard tidak melindungi sesetengah kerugian seperti liabiliti terhadap tuntutan daripada penumpang-

---

<sup>21</sup> Seksyen 4 Akta Umur Persaraan Minimum 2012 (Akta 753).

<sup>22</sup> Kamal Halili Hassan, "Akta Umur Persaraan Minimum 2012 (Akta 753): Ulasan Perundangan," *Kamun: Jurnal Undang-Undang Malaysia*, vol. 26, no. 2 (2014), 298.

<sup>23</sup> *Dee Bee Yoke & Anor V. Nick Abu Dasuki Hj Abu Hassan & Anor* [2017] 1 CLJ 18.

<sup>24</sup> *Parthiban Padavtan & Yang Lain Lwn. Habibah Mahmud & Satu Lagi* [2017] 1 LNS 1334.

<sup>25</sup> Penumpang kereta seperti *GrabCar* tidak dilindungi insurans atau takaful melainkan pemandu membeli insurans atau takaful tambahan iaitu liabiliti undang-undang kepada penumpang.

penumpang dalam kenderaan yang dipandu seseorang. Golongan mangsa ini tidak termasuk dalam senarai pihak ketiga yang wajib dipampas oleh insurans menurut Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Akta 333).<sup>26</sup>

Terdapat juga mangsa yang gagal mendapat ganti rugi apabila pemandu yang menyebabkan kemalangan memiliki polisi insurans yang tidak aktif.<sup>27</sup> Dalam hal ini, penyebab kemalangan perlu menjelaskan sendiri jumlah ganti rugi kepada mangsa. Namun, ganti rugi yang tinggi sukar untuk dijelaskan secara persendirian. Bagi mangsa langgar lari yang tidak dapat dikenal pasti pelakunya, tiada individu yang boleh dihadapkan ke mahkamah untuk dituduh dan disabit atas kesalahan cuai sehingga mencederakan. Hal ini menyebabkan ganti rugi tidak dituntut oleh mangsa sekali gus mempengaruhi keadilan.

Peruntukan undang-undang tempatan dan *common law* dirangka dengan hasrat pemberian ganti rugi ke atas mangsa kemalangan jalan raya hendaklah berpadanan dengan kecederaan yang dialami oleh mangsa.<sup>28</sup> Namun, bagi mengukur kecederaan dan penderitaan yang dialami oleh mangsa kadangkala merupakan suatu yang subjektif. Oleh sebab itu, rujukan kepada kes-kes terdahulu perlu dilakukan dengan harapan pemberian ganti rugi yang seadilnya dapat dilakukan. Walaupun demikian, melihat kepada pola penetapan ganti rugi sebagaimana yang terdapat dalam kes-kes terdahulu, didapati hampir kebanyakan kes menetapkan jumlah ganti rugi yang berbeza walaupun pada kecederaan yang hampir sama.<sup>29</sup>

---

<sup>26</sup> Seksyen 96(1) Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Akta 333)

<sup>27</sup> Seksyen 91(b) Akta 333 menghendaki suatu polisi insurans mestilah polisi yang menginsurankan bagi individu atau kumpulan. Hal ini bermaksud, pemunya polisi tersebut masih aktif dalam insurans dan takaful.

<sup>28</sup> S. Santhana Dass, *Personal Injury Claims* (Petaling Jaya: Alpha Sigma Sdn Bhd, 2001), 23.

<sup>29</sup> R.K. Nathan, *Quantum of Damages* (Kuala Lumpur: Malayan Law Journal, 1991), 137-139.

Berbeza dengan penetapan ganti rugi mengikut kaedah diyat Islam, kadarnya telah ditetapkan secara tetap berdasarkan sumber hadis.<sup>30</sup> Penetapan semasa ke atas kuantum ganti rugi boleh dibuat dengan nisbah nilai emas. Lantaran itu, semakan berkala tidak perlu dilakukan kerana nilai diyat ini sentiasa diperbaharui secara automatik mengikut turun naik nilai emas. Walau bagaimanapun, kaedah diyat Islam tidak pula menetapkan ganti rugi bagi kecederaan bukan fizikal atau kerugian mendatang yang bersifat jangkaan seperti kehilangan pendapatan, kehilangan kebolehan untuk meraih pendapatan dan ganti rugi atas kesengsaraan dan penderitaan yang dialami oleh mangsa. Namun, kerugian-kerugian ini boleh ditetapkan di bawah *ḥukūmah al-ʿadl*

Oleh sebab itu, penyelidikan ini dijalankan dengan lebih mendalam bagi mencari titik harmonisasi antara kaedah ganti rugi sivil dan kaedah diyat Islam yang boleh dilaksanakan. Hal ini bagi memastikan pemberian ganti rugi ke atas mangsa-mangsa kemalangan jalan raya dapat dilakukan seadilnya sekali gus memudahkan pihak-pihak dalam membuat keputusan.

### 1.3 Soalan Kajian

Dalam kajian ini, terdapat beberapa soalan kajian yang telah dikenal pasti seperti berikut:

1. Apakah faktor-faktor yang membolehkan mangsa kemalangan jalan raya membuat tuntutan ganti rugi?
2. Apakah perlindungan yang disediakan oleh syarikat insurans atau pengendali takaful bagi pemilik kenderaan?
3. Apakah konsep ganti rugi dalam Islam yang terdapat dalam pelaksanaan kaedah diyat?

---

<sup>30</sup> Al-Nasāʿī, Aḥmad Ibn Shuʿayb, *Sunan al-Nasāʿī al-Ṣuḡhrā*, vol. 1 (Riyadh: Daar al Muhaadharah li asy-Syaari wa al-Tawzii, 2015), 648, “Kitāb al-Qasamah, Bāb Kam Diyah Shibh al-ʿAdl, hadis no. 4797.”

4. Di manakah ruang untuk memposisikan diyat Islam dalam undang-undang sedia ada?
5. Apakah model pemberian ganti rugi yang boleh dirangka dalam mengharmonisasikan diyat ke atas undang-undang pemberian ganti rugi sedia ada di Malaysia?

#### **1.4 Objektif Kajian**

Kajian ini mengandungi empat objektif seperti berikut:

1. Meneliti undang-undang yang menjadi garis panduan dalam pemberian ganti rugi kepada mangsa kemalangan jalan raya di Malaysia.
2. Mengkaji risiko-risiko yang dilindungi oleh pihak insurans dan takaful bagi kerugian yang berlaku akibat kemalangan.
3. Menganalisis hak pembelaan mangsa kemalangan jalan raya berasaskan kaedah ganti rugi Islam.
4. Mencadangkan ganti rugi bagi kes kemalangan berasaskan harmonisasi diyat dan sivil dengan membandingkan kaedah penyelesaian sedia ada.

#### **1.5 Kepentingan Kajian**

Dengan penelitian bahawa undang-undang sedia ada masih belum mencukupi bagi menjamin kebajikan mangsa kemalangan, maka kajian ini penting bagi:

- 1) Mengenal pasti lakuna undang-undang sedia ada berkaitan kemalangan jalan raya dan isu-isu yang menjadi polemik lantas mengemukakan cadangan pemerkasaan undang-undang dan amalan sedia ada melalui implementasi dan pengharmonisasian undang-undang Syariah dan sivil.
- 2) Menghubungkan peranan pihak penanggung insurans dan pengendali takaful dengan penyelesaian kes-kes kemalangan jalanraya di Malaysia dalam aspek

pemberian ganti rugi kepada mangsa atau waris melalui perangkaan semula konsep ganti rugi menurut Islam dan sivil mengikut keperluan semasa.

- 3) Mengenal pasti persamaan dan perbezaan yang wujud dalam pelaksanaan diyat ke atas mangsa kemalangan jalan raya dengan pelaksanaan sistem ganti rugi sivil menurut undang-undang Malaysia berdasarkan kepada sumber perundangan sedia ada dan pelaksanaan oleh negara-negara Islam.
- 4) Membekalkan informasi berkaitan implementasi dan pengharmonisasian skim ganti rugi Islam dan sivil kepada pihak yang memerlukan Jabatan Peguam Negara (JPN), Jabatan Pengangkutan Jalan (JPJ), dan Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya (MIROS) dalam usaha menambahbaik undang-undang kemalangan jalan raya. Selain itu, kajian ini dapat memperluaskan skop penyelidikan dan pengajaran undang-undang dengan mewujudkan subjek undang-undang dan kecuaiian khusus bagi kemalangan jalan raya.

## 1.6 Skop Kajian

Kajian ini tertumpu kepada kebajikan mangsa kemalangan jalan raya dari sudut penetapan ganti rugi serta pembayarannya kepada mangsa kemalangan jalan raya atau waris-waris mangsa sekiranya mangsa meninggal dunia.<sup>31</sup> Perbincangan dari aspek perundangan pula tertumpu kepada undang-undang tort kecuaiian dan insurans serta takaful melibatkan Akta Had Masa 1953 (Akta 254), Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Akta 333), Akta Perkhidmatan Kewangan 2013 (Akta 758), Akta Perkhidmatan Kewangan Islam 2013 (Akta 759) dan Akta Undang-undang Sivil 1956 (Akta 67). Lima undang-undang ini merupakan undang-undang utama yang digunapakai dalam membincangkan pemberian ganti rugi dari sudut undang-undang dan kaedah

---

<sup>31</sup> Waris mangsa yang layak memperoleh ganti rugi dinyatakan jelas dalam peruntukan seksyen 7(3B) Akta Undang-undang Sivil 1956 Pindaan 1984 (Akta 67).

pemberiannya. Manakala, bentuk kemalangan jalan raya yang menjadi perbincangan adalah melibatkan kecederaan diri dan kemalangan maut.

## **1.7 Metodologi Kajian**

Penyelidikan merupakan kaedah sistematik dalam usaha mendapatkan jawapan kepada persoalan mahupun masalah.<sup>32</sup> Pemilihan metod yang tepat dan sesuai adalah sangat penting bagi memastikan kesahan dan kebolehpercayaan dapatan yang diperoleh seterusnya mencapai objektif penyelidikan. Lantaran itu, beberapa kaedah kajian telah dirangka mengikut kesesuaian objektif dan soalan kajian bagi mengumpul serta mendapatkan analisis data yang kukuh dan sah. Penyelidikan ini menggunakan pendekatan kualitatif dalam usaha memberi penerangan dan pemerhatian bukan numerikal berdasarkan metod pengumpulan data yang kebiasaannya diaplikasikan apabila membuat tinjauan suatu permasalahan sosial.<sup>33</sup> Tiga kaedah telah digunapakai dalam usaha mengumpul data kajian iaitu kaedah dokumentasi, observasi dan temu bual.

### **1.7.1 Pengumpulan Data**

#### **a) Dokumentasi**

##### **i) Kajian Teks dari Sumber Primer dan Sekunder**

Penyelidikan ke atas dokumen-dokumen berasaskan sumber primer dan sekunder merupakan kaedah kajian yang sering digunakan oleh para penyelidik bertunjangan kualitatif. Menerusi kajian ini, kaedah dokumentasi amat penting untuk dijalankan oleh penyelidik bagi mendapatkan gambaran awal tentang latar belakang kajian serta mengukuhkan lagi dapatan yang diperoleh melalui hasil observasi dan temu bual. Pada

---

<sup>32</sup> Tuckman, Bruce W., *Conducting Educational Research* (Lanham: Rowman & Littlefield Publishers, 2012), 3.

<sup>33</sup> Kamarul Azmi Jasmi, "Penyelidikan Kualitatif dalam Sains Sosial," (Kertas Kerja, Kursus Penyelidikan Kualitatif Siri 1, Puteri Resort Melaka, anjuran Institut Pendidikan Guru Malaysia Kampus Temenggong Ibrahim, Johor Bahru, 28-29 Mac 2012), 1-12.

dasarnya, sumber primer diperoleh melalui kajian lapangan yang dilakukan oleh penyelidik sendiri menerusi laporan atau pengucapan dalam seminar.<sup>34</sup> Manakala, sumber sekunder diperoleh menerusi pembacaan dokumen-dokumen perundangan, statut dan jurnal.

Metod ini juga signifikan bagi membentuk kerangka pelaksanaan sistem ganti rugi yang diharmonisasikan menurut perundangan Islam dan sivil melalui rujukan utama yang diambil berdasarkan sumber-sumber primer perundangan Islam iaitu al-Quran dan Hadis. Rujukan sumber-sumber sekunder pula amat penting bagi mendapatkan tafsiran, isu-isu semasa yang berbangkit dan kesimpulan daripada sumber primer yang telah pun dibuat oleh para penyelidik terdahulu yang berkemahiran dalam bidang ganti rugi bagi mangsa kemalangan jalan raya.<sup>35</sup>

## **ii) Kajian Doktrin Undang-undang (*Black-Letter Methodology*)**

Pada dasarnya, terdapat dua metod penyelidikan utama apabila suatu kajian undang-undang dijalankan iaitu kaedah „*black-letter*“ dan kaedah sosio-perundangan.<sup>36</sup> Dalam kajian ini, penyelidik menggunakan pendekatan kajian doktrin undang-undang atau „*black-letter*“ yang mengaplikasikan metod pentafsiran statut atau pelbagai sumber undang-undang sama ada primer atau sekunder. Sumber undang-undang ini diolah secara sistematik dan jelas bagi merangka atau merangka semula prinsip-prinsip dan kaedah-kaedah serta membuat kesimpulan.<sup>37</sup> Pelbagai statut telah dipilih sebagai rujukan kajian termasuklah undang-undang Malaysia yang menyentuh berkenaan pemberian ganti rugi ke atas mangsa kecederaan diri dan kemalangan maut dalam kemalangan jalan raya seperti Akta Undang-undang Sivil 1956 (Akta 67) dan Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Akta 333).

<sup>34</sup> Idris Awang, *Kaedah Penyelidikan: Suatu Sorotan* (Kuala Lumpur: Akademi Pengajian Islam Universiti Malaya, 2001), 75.

<sup>35</sup> Idris Awang, *Kaedah Penyelidikan: Suatu Sorotan*, 75.

<sup>36</sup> Shazia Qureshi, Research Methodology in Law and Its Application to Women’s Human Rights Law, *Journal of Political Studies*, vol. 22, no. 2 (2015), 629.

<sup>37</sup> Wing Hoi Chui, *Research Methods for Law* (Edinburgh: Edinburgh University Press, 2007), 3.

Kes-kes pula diakses melalui pangkalan data secara atas talian seperti *Current Law Journal (CLJ)* dan *Malayan law Journal (MLJ)*. Rujukan ke atas kajian berkenaan ganti rugi dari sudut pandang sivil dan Islam pula diperoleh melalui pelbagai sumber pangkalan data atas talian berkualiti tinggi seperti *Web of Science – ISI Cited Publication* disusuli jurnal-jurnal daripada *Scopus* dan *JSTOR*.

## **b) Temu Bual**

Bagi mendapatkan maklumat yang diperlukan, penyelidik telah menjalankan tiga kaedah temu bual merangkumi temu bual separa struktur, temu bual mendalam dan temu bual fokus kumpulan. Hasil temu bual ini tidak dianalisis dalam satu bab khas dan berasingan, sebaliknya ada dinyatakan dalam setiap bab yang berkaitan bagi menyokong dan menghuraikan data dan fakta lain yang diperoleh.

## **i) Separa Struktur**

Temu bual separa berstruktur tidak memiliki penetapan soalan serta lebih mengikut alur jawapan informan. Berbeza dengan temu bual berstruktur yang berbentuk rigid, temu bual jenis ini masih bersandarkan kepada binaan soalan, namun tidak statik kerana boleh diubah suai mengikut respon subjek yang ditemu bual. Oleh sebab itu, penyelidik memilih kaedah temu bual separa struktur bagi menyesuaikan soalan dengan respon yang diberi informan. Data utama temu bual pula disahkan oleh responden atau informan sebagai salah satu daripada bentuk kebolehpercayaan kajian.<sup>38</sup>

Terdapat temu bual yang dijalankan secara langsung iaitu dengan membuat perjanjian terlebih dahulu serta bertemu muka untuk mendapatkan maklumat. Penyelidik juga menjalankan temu bual secara tidak langsung iaitu dengan melampirkan soalan melalui mel elektronik (*e-mail*) berikutan kekangan masa dari pihak informan.<sup>39</sup>

---

<sup>38</sup> Kamarul Azmi Jasmi, "Penyelidikan Kualitatif dalam Sains Sosial," 12.

<sup>39</sup> Afiza Abdullah (Pegawai, Bahagian Pembangunan Insurans, Bank Negara Malaysia), dalam temu bual bersama penyelidik, 3 Mei 2018.



Segala maklumat daripada temu bual telah direkodkan secara bertulis dan rakaman audio. Rakaman ini kemudiannya ditranskripkan bagi memudahkan proses analisis.

Penyelidik telah menggunakan kaedah ini kepada seluruh senarai responden yang ditemu bual dalam usaha mengumpul data primer berkenaan takaful dan insurans serta kes-kes kemalangan jalan raya. Senarai soalan temu bual telah disahkan terlebih dahulu oleh tiga orang ahli akademik bagi memastikan kesahan dan kebolehpercayaan. Seramai 20 orang responden dalam kalangan pakar telah berjaya ditemu bual.<sup>40</sup> Pemilihan ini dibuat berdasarkan kepakaran informan dalam bidang masing-masing. Bilangan informan dalam temu bual lebih didominasi oleh peguam seramai 6 orang bagi mendapatkan maklumat yang diperlukan sehingga mencapai tahap tepu. Informan dengan bidang lain dijalankan secara temu bual mendalam dan temu bual fokus kumpulan.

## **ii) Temu bual Mendalam (*In-depth Interview*)**

Temu bual mendalam ialah temu muka berulang antara penyelidik dan subjek penyelidikan, dalam rangka memahami pandangan subjek penyelidikan mengenai hidupnya, pengalamannya, ataupun situasi sosial sebagaimana diungkapkan dalam bahasanya sendiri.<sup>41</sup> Dalam kajian ini, penyelidik telah menggunakan kaedah ini bagi menemu bual Hakim Mahkamah Sesyen Kuala Lumpur, Pegawai Perubatan, dan Pegawai Polis daripada PDRM berikutan pengumpulan data yang perlu dikumpul dari responden lain dengan latar belakang yang sama adalah sukar. Lantaran itu, kaedah ini sesuai apabila aspek yang menjadi perhatian penyelidik sudah jelas dan dapat dirumuskan dengan tepat serta penting untuk mendapatkan data yang sulit dan sukar dijangkau oleh penyelidik.<sup>42</sup> Temu bual yang dijalankan ke atas informan-informan di

---

<sup>40</sup> CR Kothari, *Research Methodology: Methods & Techniques* (New Delhi: New Age International 9P) Limited Publisher, 2004), 8-9.

<sup>41</sup> CR Kothari, *Research Methodology: Methods & Techniques*, 94.

<sup>42</sup> Kamarul Azmi Jasmi, "Penyelidikan Kualitatif dalam Sains Sosial," 3.

atas juga dilakukan secara berulang dan disahkan sehingga data yang diperlukan mampu diperoleh.

### **iii) Temu bual Fokus Kumpulan**

Penyelidik telah menggunakan kaedah temu bual fokus kumpulan (*Focus Group Discussion-FGD*) dalam usaha mengumpul data preliminari atau awalan berkenaan insurans dan takaful.<sup>43</sup> Kaedah ini dijalankan ke atas empat orang pegawai Takaful Ikhlas Berhad yang telah beramal lebih daripada lima tahun dalam industri tersebut serta tiga orang pegawai dari al-Madina Takaful, Oman. Populasi penduduk Oman sebagai sebuah negara Islam yang memiliki latar belakang masyarakat dan agama yang pelbagai merupakan antara justifikasi negara ini dipilih sebagai negara contoh dalam usaha mengharmonisasikan kaedah diyat dengan sistem perundangan negara. Melalui kaedah ini, penyelidik memilih sekumpulan orang yang mempunyai ciri tertentu untuk mengadakan sesi perbincangan. Seorang pengerusi menjadi wakil pemudah cara antara penyelidik dan pihak informan yang akan menentukan hala tuju perbincangan tersebut. Segala maklumat yang dikatakan oleh ahli kumpulan merupakan data penting bagi penyelidik bagi memenuhi objektif kedua dan ketiga kajian. Kaedah ini juga memberi peluang untuk berkongsi dan membuat perbandingan tentang pengalaman dan pandangan peserta berkenaan situasi yang terjadalam industri insurans.<sup>44</sup>

### **c) Observasi**

Berg mendefinisikan observasi sebagai suatu proses melihat, mengamati serta merekam perilaku secara sistematik untuk suatu tujuan tertentu.<sup>45</sup> Kaedah ini melibatkan metod pengumpulan data tanpa melibatkan komunikasi dan pertanyaan kepada responden.<sup>46</sup>

---

<sup>43</sup> Azizah Hamzah, "Kaedah Kualitatif dalam Penyelidikan Sosiobudaya," *Jurnal Pengajian Media Malaysia*, vol. 6, no. 1 (2010), 8.

<sup>44</sup> Kamarul Azmi Jasmi, "Penyelidikan Kualitatif dalam Sains Sosial," 6.

<sup>45</sup> Bruce L. Berg, *Qualitative Research Methods for the Social Sciences*, ed. 5 (USA: Pearson Education, 2004), 129.

<sup>46</sup> Sabitha Marican, *Kaedah Penyelidikan Sains Sosial* (Petaling Jaya: Pearson Malaysia Sdn. Bhd., 2005), 135.

Menerusi kajian ini, penyelidik telah menjalankan observasi ke atas perbicaraan kes tuntutan ganti rugi akibat kemalangan jalan raya di Mahkamah Sesyen Selayang, Selangor dan Mahkamah Sesyen Kuala Lumpur dengan melibatkan dua orang Hakim yang berpengalaman mengendalikan kes tuntutan ganti rugi kemalangan jalan raya.<sup>47</sup>

Kaedah observasi dimulakan dengan pencarian maklumat berkenaan tarikh perbicaraan kes tuntutan ganti rugi kemalangan dengan bantuan pendaftar mahkamah. Sesi observasi dimulai dengan sebutan kes dan disusuli dengan perbicaraan penuh, penghujahan pihak-pihak serta penghakiman kes oleh Hakim, bagi mendapatkan data yang diperlukan.<sup>48</sup> Tarikh-tarikh penting ini diikuti oleh penyelidik tanpa gagal bagi memastikan tiada kecaciran maklumat bagi setiap sesi berlaku.

Oleh sebab penggunaan sebarang perakam digital tidak dibenarkan, maka data-data sepanjang perbicaraan dicatat dalam diari khas penyelidik secara manual dan direkodkan. Terdapat tiga kes penuh yang telah dihadiri dan diperhati oleh penyelidik.<sup>49</sup> Satu perbicaraan kes tidak mempunyai ketetapan masa yang seragam kerana bergantung kepada bahan bukti serta keterangan pihak-pihak dalam mahkamah. Walau bagaimanapun, penyelidik mendapati satu sesi perbicaraan adalah tidak melebihi dari tempoh 2 jam.

Dalam menjalankan observasi, penyelidik telah memerhatikan dan menumpukan kepada bentuk-bentuk soalan yang sering diajukan oleh Hakim ke atas pihak plaintif dan defendan. Soalan-soalan yang sering dikemukakan oleh Hakim tertumpu kepada kewujudan dokumen yang diperlukan seperti laporan polis dan laporan perubatan,

---

<sup>47</sup> Kes-kes ini dikendalikan oleh Yang Arif Tuan Nu'aman Mahmud Zuhudi bagi Mahkamah Sesyen Kuala Lumpur dan Yang Arif Puan Hayatul Akmal Abdul Aziz bagi Mahkamah Sesyen Selayang.

<sup>48</sup> Observasi kes melibatkan masa, tempat dan hakim yang berbeza dibuat bagi mengukuhkan kebolehpercayaan data observasi; Chua Yan Piaw, *Mastering Research Methods* (Shah Alam: McGraw Hill Education (Malaysia), 2016), 208.

<sup>49</sup> Kes-kes ini melibatkan penentuan liabiliti dan tuntutan ganti rugi yang dipohon mangsa sebagai pihak plaintif ke atas pihak defendan. Huraian lanjut kes ini dijelaskan dalam bab 3 berkenaan pengelasan ganti rugi.

bentuk-bentuk kecederaan dan kerugian yang dialami, dan nilai ganti rugi yang dicadangkan oleh pihak plaintif ke atas defendan.

Kaedah ini signifikan bagi memastikan apakah elemen ganti rugi yang dituntut oleh mangsa kemalangan, bagaimana Hakim menggunakan budi bicaranya dalam menetapkan dan meluluskan kuantum ganti rugi serta alasan penghakiman yang dibuat oleh Hakim secara terperinci. Penghujahan Hakim pada kebiasaannya adalah lebih detil dalam mahkamah berbanding hujah yang terdapat dalam laporan kes bertulis atau Laporan Bagi Kecederaan Peribadi (*Personal Injury Report*). Oleh sebab itu, penyelidik menggunakan kaedah observasi bagi memenuhi dapatan dalam bab dua dan tiga kajian.

### **1.7.2 Analisis Data**

#### **a) Analisis Deskriptif**

Dalam menganalisis data, proses bermula daripada pemilihan data diikuti dengan penyusunan, pengkategorian, pemerhatian dan perbandingan terhadap seluruh data. Setelah keseluruhan data diperoleh dan dikumpul melalui metod-metod kajian merangkumi kajian kepustakaan dan temu bual, proses analisis dan pengolahan data diteruskan dengan menggunakan kaedah analisis deskriptif. Analisis deskriptif merupakan teknik yang efektif dan wajar bagi kajian doktrin undang-undang atau *black-letter*. Hal ini kerana, penyelidikan yang dilakukan memerlukan penyelidik membuat penjelasan serta mentafsirkan konsep pemberian ganti rugi ke atas mangsa kemalangan jalan raya dari aspek undang-undang sivil dan perundangan Islam. Data-data mentah yang diperoleh melalui kaedah temu bual dan observasi juga dideskripsi bagi memberi keterangan dalam usaha menjelaskan dapatan kajian.

#### **b) Analisis Kandungan**

Kaedah analisis kandungan merupakan satu proses analisis terhadap bahan-bahan media cetak dan media elektronik merangkumi akhbar, kitab, jurnal, berita semasa mahupun

rancangan di televisyen. Dalam kajian ini, kaedah analisis kandungan adalah signifikan bagi meneliti Hukum Syara<sup>66</sup> berasaskan sumber *naqli* dan „*aqli* terhadap permasalahan hukum amali. Secara khusus analisis dilakukan ke atas hukum pelaksanaan diyat dan nilainya perlu dilihat menerusi proses analisis kandungan secara konseptual yang terdapat dalam sumber al-Quran dan al-Hadis. Butir-butir berkaitan nilai diyat semasa pula diperoleh bersumberkan kajian yang dilakukan oleh para mufassir, muhaddis dan fuqaha<sup>67</sup>.

### **c) Analisis Tematik**

Pendekatan tematik merupakan kaedah untuk mengidentifikasi dan melaporkan tema-tema melalui kod yang serupa yang terdapat dalam suatu kes atau fenomena yang diperoleh melalui data-data terkumpul.<sup>50</sup> Lantaran itu, penyelidik menggunakan kaedah tematik dalam usaha menganalisis data-data temu bual dengan bantuan perisian analisis data kualitatif Atlas.ti versi 8.0 (PAV8) berbantuan komputer (*Computer-Assisted Qualitative Data Analysis Software - CAQDAS*) sebagaimana yang dicadangkan oleh Silverman.<sup>51</sup> Terdapat beberapa kelebihan utama analisis data menggunakan perisian ini iaitu berupaya menganalisis pelbagai data berskala besar yang diperoleh melalui kaedah observasi dan temu bual ke atas responden. Perisian ATLAS.ti juga mampu mengelakkan bias dan data menyimpang yang mungkin wujud dalam proses pengumpulan data dan analisis deskriptif yang dijalankan penyelidik melalui laporan ringkas yang dikeluarkan oleh perisian ini.<sup>52</sup>

### **d) Triangulasi Data Kualitatif**

Proses triangulasi data dalam kajian kualitatif amat diperlukan untuk meningkatkan lagi kebolehpercayaan dan kesahan data yang diperoleh. Triangulasi ialah kombinasi

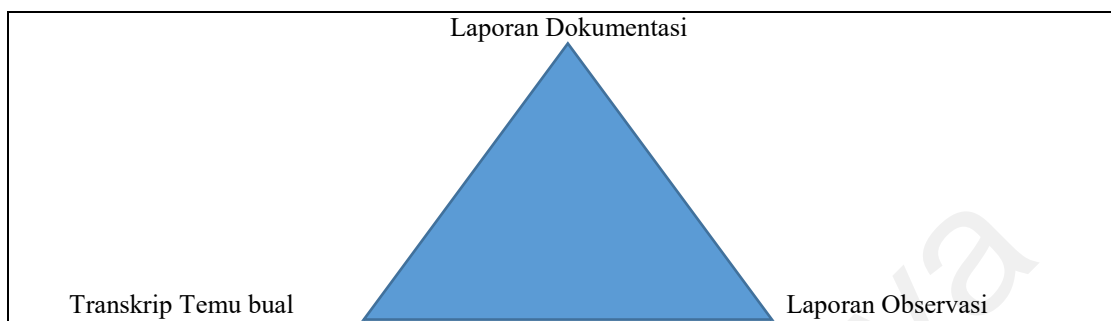
<sup>50</sup> Boyatzis, Richard E., *Transforming Qualitative Information: Thematic Analysis and Code Development* (United Kingdom: Sage Publication, 1998), 29.

<sup>51</sup> Silverman, D., *Doing Qualitative Research: A Practical Handbook* (Thousand Oak: Sage, 2000), 361.

<sup>52</sup> Ani Munirah Mohamad, *Literature Review & Qualitative Analysis using ATLAS.ti 7* dalam Bengkel Sehari Analisis Data Kualitatif Menggunakan Atas.ti pada 3 November 2017 dianjurkan oleh Malaysian Postgraduate Workshop di MPWS Training Centre, Bandar Baru Bangi (2017), Selangor.

beragam sumber data, tenaga penyelidik, teori, dan teknik metodologi dalam suatu penyelidikan atas gejala sosial.<sup>53</sup> Proses triangulasi data dalam kajian ini dapat digambarkan melalui rajah berikut:

**Rajah 1.1: Proses Triangulasi Data Kualitatif**



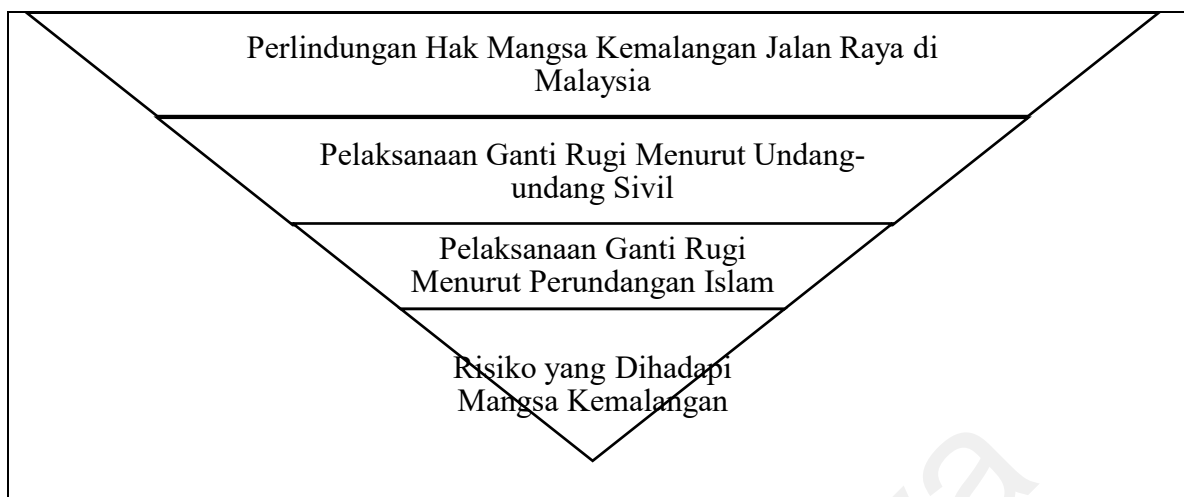
Sumber: Ilustrasi Penyelidik berdasarkan Metodologi Analisis Data Kajian.

### **1.8 Sorotan Literatur**

Sorotan kajian dalam penyelidikan ini akan mengupas literatur-literatur terdahulu bagi memahami konsep untuk menjelaskan lagi kerangka teori atau isu yang menjadi polemik dalam penyelidikan ini. Pembentukan literatur dalam kajian ini merangkumi empat aspek utama, iaitu berkenaan (i) ganti rugi bagi mangsa kemalangan; (ii) penetapan ganti rugi (iii) aspek perlindungan ke atas mangsa (iv) aspek risiko yang dihadapi oleh mangsa. Lantaran itu, penyelidik telah memfokuskan skop tersebut kepada tiga tema yang menggabungkan aspek-aspek berikut sebagaimana yang digambarkan dalam rajah berikut:

<sup>53</sup> Norman K. Denzin, *the SAGE Handbook of Qualitative Research* (United Kingdom: SAGE Publications Ltd., 2011), 268.

**Rajah 1.2: Tema Sorotan Literatur kajian**



Sumber: Ilustrasi Penyelidik

### **1.8.1 Perlindungan Hak Mangsa Kemalangan Jalan Raya di Malaysia**

Sorotan dan tinjauan ke atas literatur-literatur terdahulu mendapati kajian berkaitan ganti rugi kecederaan dan kematian akibat kemalangan jalan raya tidak lari dari membincangkan aspek perlindungan ke atas mangsa yang terlibat. Perlindungan ke atas mangsa kemalangan merupakan satu daripada aspek kebajikan yang perlu dijamin haknya ke atas mangsa atau waris mangsa. Bagi kes kemalangan jalan raya di Malaysia, perlindungan ini diwujudkan dalam bentuk pembayaran ganti rugi oleh pihak tertuduh sama ada melalui dana persendirian atau insurans dan takaful atau pembelaan melalui cadangan skim ganti rugi tanpa salah.

Terdapat sebilangan besar ahli akademik tempatan mahupun asing telah membincangkan berkenaan bentuk-bentuk pembelaan yang dialami mangsa yang membolehkan mereka menuntut ganti rugi antaranya ialah Muhaizam Ismail,<sup>54</sup> Majdah Zawawi,<sup>55</sup> S. Santhana Dass,<sup>56</sup> Shahidra Abdul Khalil<sup>57</sup> dan Ahmad Muhammad Hussaini.<sup>58</sup>

<sup>54</sup> Muhaizam Ismail, "Determinants of Financial Performance: The Case of General Takaful and Insurance Companies in Malaysia", *International Review of Business Research Papers*, vol. 9, no. 6 (2013), 111-130.

<sup>55</sup> Majdah Zawawi, "Forgiving the Enemy: A Comparative Analysis of The Concept of Forgiveness in Shari'ah and Malaysian Law", *Pertanika J. Soc. Sci. & Hum*, vol. 23 (2015), 43-56.

<sup>56</sup> S. Santhana Dass, *Personal Injury Claims*, 23.

Kes-kes kemalangan jalan raya telah dikategorikan sebagai termasuk dalam kesalahan tort kecuaiannya.<sup>59</sup> Bagi mengenal pasti wujudnya kecuaiannya dalam suatu kes kemalangan jalanraya, Hakim perlu mengenal pasti sama ada wujud atau tidak kewajipan berjaga-jaga yang telah pun diambil perhatian oleh pihak-pihak.<sup>60</sup> Sekiranya pihak tertuduh terbukti menanggung liabiliti atas kecederaan atau kematian yang dialami mangsa, maka remedi berbentuk ganti rugi perlu dibayar kepada pihak mangsa. Di Malaysia, bayaran ganti rugi pada kebiasaannya ditanggung oleh pihak insurans atau takaful pihak ketiga milik pihak yang bertanggungjawab.<sup>61</sup>

Mohd Ma'sum Billah dalam penyelidikannya menjelaskan polisi insurans dan takaful di Malaysia telah menghadkan pemberian ganti rugi bagi ganti rugi kemalangan adalah berbentuk kewangan sahaja. Objektif utama ganti rugi kewangan ini adalah bagi meletakkan mangsa yang mengalami kerugian dan kerosakan sama ada pada tubuh atau pemilikannya.<sup>62</sup> Hal ini disokong oleh Hassan, M. Kabir yang menyatakan sebagaimana berikut:

*“the chief objective of damages is to provide a fair estimated compensation to the victim who suffer loss, injury or damages, so that the victim may be placed in a pre-injury position.”*<sup>63</sup>

Mohd Saddad dalam perbincangannya menyatakan berkenaan pentingnya seseorang individu memiliki perlindungan insurans atau takaful termasuklah

---

<sup>57</sup> Shahidra Abdul Khalil, “Penyelesaian Kes Kemalangan Jalan Raya Menurut Undang-Undang Malaysia dan Perundangan Islam: Kajian Perbandingan,” (Tesis Kedoktoran, Jabatan Syariah dan Undang-Undang, Akademi Pengajian Islam, Universiti Malaya, Kuala Lumpur, 2015), 202-272.

<sup>58</sup> Terence, G. Inson, The Politics of Reform in Personal Injury Compensation, *The University of Toronto Law Journal*, vol. 27, no. 4 (1977), 385-402.

<sup>59</sup> Salleh Buang, *Undang-undang Kecuaian di Malaysia*, terj. Asiah Mohd Yusof (Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 1999), 327.

<sup>60</sup> Salleh Buang, *Undang-undang Kecuaian di Malaysia*, 3.

<sup>61</sup> Muhaizam Ismail, “Determinants of Financial Performance: The Case of General Takaful and Insurance Companies in Malaysia”, 124.

<sup>62</sup> Mohd. Ma'sum Billah, *Quantum of Damages in Insurance* (Petaling Jaya: Ilmiah Publisher, 2013), 3.

<sup>63</sup> Hassan, M Kabir, “An Economics Analysis of Personal Injury Cases for the Purpose of Out of Court Settlement”, *Thoughts on Economics*, vol. 5, no. 182 (2015), 35.



perlindungan motor bagi menjamin dan mengurus kerugian yang mungkin berlaku.<sup>64</sup> Sebaliknya, jika pihak yang bertanggung didapati tidak memiliki polisi insurans, maka ganti rugi perlu dibayar melalui dana atau simpanan persendirian sama ada *secara lump sum* atau ansuran sebagaimana yang diputuskan oleh mahkamah.<sup>65</sup> Terdapat juga sumber lain bagi membantu mangsa kemalangan yang tidak dilindungi oleh insurans atau takaful iaitu melalui dana daripada Biro Insurans Motor. Namun dana ini adalah bersifat gratuiti dan hadiah sagu hati, maka kadar pemberiannya adalah kecil berbanding kadar ganti rugi yang seharusnya diterima oleh pihak mangsa.<sup>66</sup> Berdasarkan perbincangan ini, didapati fungsi BIM perlu diperluas bagi memastikan ganti rugi ke atas mangsa dapat diberi sewajarnya.

Perlindungan ke atas mangsa kemalangan seterusnya merupakan cadangan kepada pelaksanaan Skim Liabiliti Tanpa Salah. Pada Ogos 2007, Pejabat Peguam Negara mengemukakan kertas cadangan awal untuk memperkenalkan Skim Liabiliti Tanpa Kesalahan (*No Fault Liability Scheme-NFLS*).<sup>67</sup> Charles Nicholson dan Naemah Amin menegaskan Skim NFL adalah lebih baik berbanding sistem berasaskan kesalahan seagaimana yang diamalkan hari ini. Skim ini tidak memerlukan mahkamah membuktikan bahawa wujudnya liabiliti kecuaiian yang menyebabkan kemalangan, namun terus melihat dari aspek pemberian ganti rugi.<sup>68</sup>

Hal ini dipersetujui oleh Shahidra Abdul Khalil yang berpandangan kajian tentang Skim Liabiliti Tanpa Salah khususnya, menunjukkan bahawa prospek pembaharuan

---

<sup>64</sup> Mohd. Sadad Mahmud & Radiah Abd.Kader, "Perkembangan Takaful di Malaysia: Satu Kajian Undang-Undang Kewangan Islam," *Kanun: Jurnal Undang-Undang Malaysia*, vol. 24, no.2 (2012), 241.

<sup>65</sup> Majdah Zawawi, "Forgiving the Enemy: A Comparative Analysis of the Concept of Forgiveness in Shari'ah and Malaysian Law", 46.

<sup>66</sup> Shahidra Abdul Khalil, "Penyelesaian Kes Kemalangan Jalan Raya Menurut Undang-Undang Malaysia dan Perundangan Islam: Kajian Perbandingan," 104.

<sup>67</sup> Charles NicholSEN & Naemah Amin, "Reforming Motor Accident Compensation Scheme: A No-Fault Liability Option for Malaysia", *Malayan Law Journal Articles*, vol. 4, 2013, 2.

<sup>68</sup> Charles NicholSEN & Naemah Amin, "Reforming Motor Accident Compensation Scheme: A No-Fault Liability Option for Malaysia", 7.

yang diusahakan merangkumi skim penyelesaian yang jelas berbeza dengan amalan semasa. Ini menandakan keterbukaan kerajaan dan sebahagian masyarakat untuk menerima pembaharuan daripada sumber perundangan yang lain daripada undang-undang komon yang diwarisi.<sup>69</sup> Walau bagaimanapun, cadangan pelaksanaan Skim NFL ditolak memandangkan kos pelaksanaannya yang memerlukan kepada penubuhan pusat pemulihan kepada pihak yang cuai serta membuka ruang penipuan untuk memperolehi wang secara mudah (*easy money*).<sup>70</sup> Justeru, kajian seterusnya bakal memperincikan lagi perbincangan bagaimana pihak yang tidak memiliki polisi insurans boleh diberikan ganti rugi dengan efektif.

### **1.8.2 Pelaksanaan Ganti Rugi Menurut Undang-Undang Sivil**

Meninjau kepada penyelidikan terdahulu, kajian berkenaan kemalangan jalanraya banyak membincangkan penetapan kuantum ganti rugi sebagai salah satu bentuk remedi. Remedi bagi plaintif dalam undang-undang tort pada kebiasaannya berbentuk ganti rugi, injunksi, dan membantu diri.<sup>71</sup> Pengkhususan kajian ini yang memfokuskan ganti rugi sebagai remedi mendapati penetapan ganti rugi boleh berubah-ubah mengikut keadaan dan umur mangsa pada waktu kemalangan berlaku. Mangsa dalam kalangan belia pada kebiasaannya memperoleh ganti rugi yang lebih tinggi berbanding mangsa yang berusia disebabkan oleh jangka hayat hidup yang mungkin lebih panjang.<sup>72</sup> Award ganti rugi yang ditetapkan oleh mahkamah pula adalah mengikut pertimbangan hakim yang disifatkan munasabah bagi sekurang-kurangnya meletakkan mangsa pada keadaan sebelum kemalangan berlaku.<sup>73</sup>

---

<sup>69</sup> Shahidra Abdul Khalil, "Penyelesaian Kes Kemalangan Jalan Raya Menurut Undang-Undang Malaysia dan Perundangan Islam: Kajian Perbandingan," 220.

<sup>70</sup> Charles Nicholson & Naemah Amin, "Reforming Motor Accident Compensation Scheme: A No-Fault Liability Option for Malaysia", 10.

<sup>71</sup> Salleh Buang, *Undang-undang Kecuaian di Malaysia*, 327.

<sup>72</sup> M.R. Bambach, "Estimating the Human Recovery Costs Of Seriously Injured Road Crash Casualties", *Accident Analysis and Prevention*, vol. 85 (2015) 182.

<sup>73</sup> K.S. Dass, *Quantum of Damages in Personal Injury* (Klang: Legal Circle Books Sdn. Bhd., 2015), 25.

Di peringkat yang lebih global, pelaksanaan kuantum ganti rugi telah dibincangkan seawal tahun 1966 lagi oleh André Tunc. Dalam penyelidikannya, dengan berfokuskan kepada negara Perancis, beliau membangkitkan isu-isu berkenaan ganti rugi bagi kes kemalangan jalan raya yang menjadi polemik dan kontroversi pada saat itu. Hal ini kerana, jumlah ganti rugi yang diterima oleh pihak mangsa atau penuntut adalah tidak setimpal dengan darjah kecederaan yang mereka alami. Walau bagaimanapun, tiada ganti rugi yang akan diberikan kepada mangsa atas sebab penanggungan kesakitan atau penderitaan. Sekiranya mangsa meninggal dunia, waris mangsa hanya akan memperoleh ganti rugi sejumlah tempoh tiga bulan gaji bulanan mangsa sahaja melainkan kemalangan tersebut berlaku sewaktu perjalanan pergi atau pulang mangsa dari tempat kerja, maka waris mangsa berhak untuk mendapat 85 peratus daripada gaji tahunan mangsa.<sup>74</sup>

Usaha menetapkan kuantum ganti rugi seterusnya dibincangkan oleh Rong-Chang Jou dengan merujuk kepada prinsip dan kaedah pemberian ganti rugi ke atas mangsa iaitu berdasarkan peruntukan *common law* dalam ganti rugi, ganti rugi ke atas buruh, insuran perubatan, insuran persendirian bagi kes-kes kemalangan dan pemberian lain oleh badan kebajikan sosial.<sup>75</sup> Kaedah dan prinsip ini bagaimanapun sebahagiannya kurang dipersetujui oleh Paulius Cerka.<sup>76</sup> Beliau berpandangan bahawa, ganti rugi khusus bagi kesakitan dan penderitaan yang dialami oleh mangsa tidak sepatutnya ditanggung oleh pihak insuran sebaliknya perlu dipertanggungkan ke atas pihak buruh atau majikan mangsa sekiranya mangsa bekerja pada masa kemalangan berlaku. Sebaliknya, jika mangsa tidak bekerja, maka barulah pihak insuran boleh

---

<sup>74</sup> André Tunc, "Traffic Accident Compensation in France: The Present Law and A Controversial Proposal", *Harvard Law Review*, vol. 79, no. 7 (1966), 1416.

<sup>75</sup> Rong-Chang Jou, "The Amount of Consolation Compensation in Road Traffic Accidents", *Accident Analysis and Prevention*, vol. 67 (2014), 27.

<sup>76</sup> Paulius Cerka, "Liability for Damages Caused by Artificial Intelligence", *Computer Law & Security Review*, vol. 31 (2015), 386.

dipertanggungjawabkan untuk membayar ganti rugi secara *lump sum*, bukan dalam bentuk berkala.<sup>77</sup>

Penyelidikan berkenaan penetapan ganti rugi diteruskan oleh Peter Bartrip dengan memperincikan kajian berkenaan sistem pemberian ganti rugi tanpa salah.<sup>78</sup> Penyelidikan yang dikemukakan oleh Peter Bartrip ini boleh dikategorikan dalam Penyelidikan berbentuk historikal apabila beliau turut memperincikan sejarah dan evolusi sistem jalan raya daripada pejalan kaki, kereta berkuda sehinggalah kenderaan moden dan penubuhan serta cadangan akta serta kanun-kanun perundangan berkenaan ganti rugi kemalangan jalan raya sejak tahun 1930 an lagi sehingga kini.<sup>79</sup>

Penyelidikan seumpama ini didapati masih jarang dilakukan oleh kebanyakan ahli akademik sementara kebanyakan mereka banyak melakukan penyelidikan berbentuk kajian semasa. Namun demikian, penyelidikan Peter Bartrip ini diakui masih boleh diperincikan lagi sementara beliau hanya memperincikan perihal ganti rugi dan ganti rugi dari sudut sejarah dan fakta sedia ada tanpa mendatangkan cadangan dan idea baru dalam menetapkan kuantum ganti rugi ke atas mangsa kemalangan jalan raya. Oleh sebab itu, penyelidikan yang dilakukan ini akan mengemukakan cadangan kuantum ganti rugi sesuai dengan fakta dan keadaan yang dialami oleh mangsa kemalangan jalan raya dengan melihat kepada kuantum ganti rugi yang telah dinilai oleh pihak Mahkamah dan diharmonisasikan dengan kaedah diyat menurut Islam.

Di Malaysia, kecederaan dan penderitaan yang dialami oleh mangsa akibat kemalangan jalan raya boleh dituntut di bawah ganti rugi am dan khas.<sup>80</sup> Dalam undang-undang tort kecuaiian, fungsi ganti rugi adalah untuk meletakkan plaintif pada kedudukan yang sepatutnya jika kesalahan tort itu tidak dilakukan. Salleh Buang dalam

---

<sup>77</sup> Paulius Cerka, "Liability for Damages Caused by Artificial Intelligence", 386.

<sup>78</sup> Peter Bartrip, "No-Fault Compensation on the Roads in Twentieth Century Britain", *the Cambridge Law Journal*, vol. 69, no. 2 (2010), 263-286.

<sup>79</sup> Peter Bartrip, "No-Fault Compensation on the Roads in Twentieth Century Britain", 263.

<sup>80</sup> Salleh Buang, *Undang-undang Kecuaian di Malaysia*, 329.

penulisannya mengulas keputusan Hakim Persekutuan, Syed Agil Barakbah dalam kes Ong Ah Long lwn. Dr. S. Underwood yang menyatakan bahawa ganti rugi untuk kecederaan diri bukanlah sesuatu yang punitif dan masih berada pada tahap ganjaran.<sup>81</sup> Ganti rugi tersebut hanyalah suatu ganti rugi yang akan memulihkan semula pihak yang tercedera sebagai akibat perbuatan salah yang dilakukan dan untuk semua akibat semula jadi atau secara langsung kesan daripada perbuatan salah tersebut, mengikut setakat mana wang boleh diberi sebagai ganti rugi.<sup>82</sup>

Seterusnya, pada tahun 2001, S Santhana Dass dalam penyelidikannya meringkaskan kuantum ganti rugi yang diperolehi mangsa kemalangan jalan raya dengan menjadikan bentuk kecederaan dan kerugian sebagai subjek utama.<sup>83</sup> Berbeza dengan Dass, Chan Shick Chin pula lebih selesa menyusun penyelidikannya berdasarkan subjek yang lebih luas merangkumi tuntutan ganti rugi, liabiliti, dan prosedur tuntutan dan perbicaraan di mahkamah.<sup>84</sup> Hal ini sejajar dengan objektif penyelidikan beliau, iaitu sebagai panduan kepada para pengamal undang-undang dalam mengendalikan kes tuntutan bagi mangsa kemalangan jalan raya yang bermula daripada pleading, proses bicara, penentuan liabiliti dan penetapan ganti rugi.

Sebaliknya, R.K. Nathan dalam bukunya yang bertajuk *Quantum of Damages* telah membuat ringkasan keputusan berkenaan penetapan dan award kuantum ganti rugi am dan khas mangsa kemalangan jalan raya merangkumi kesemua bahagian anggota tubuh badan mangsa yang tercedera serta pelbagai bentuk kehilangan, kesakitan dan penderitaan yang dialami mangsa berdasarkan sebagaimana yang ditetapkan oleh hakim dalam keputusan kes-kes terdahulu.<sup>85</sup>

---

<sup>81</sup> Ong Ah Long lwn. Dr. S. Underwood [1983] 2 MLJ 324.

<sup>82</sup> Salleh Buang, *Undang-undang Kecuaian di Malaysia*, 329.

<sup>83</sup> S. Santhana Dass, *Personal Injury Claims*, 23.

<sup>84</sup> Chan Shick Chin, *Personal Injury, Law, Practice and Precedents* (Kuala Lumpur: Malayan Law Journal, 2003).

<sup>85</sup> R.K. Nathan, *Nathan on Negligence*, (Kuala Lumpur: Malayan Law Journal, 1998), 329.

Sebagai contoh, beliau menjadikan bentuk kecederaan di bahagian otak sebagai subjek utama dan mendatangkan semua kes yang berkaitan kecederaan otak akibat kemalangan jalan raya lalu meringkaskan fakta beserta keputusan ganti rugi yang ditetapkan oleh mahkamah.<sup>86</sup> Penyelidikan sebegini lebih berbentuk formula dalam menetapkan jumlah ganti rugi yang perlu ditetapkan oleh pengamal undang-undang supaya tidak tersasar jauh daripada jumlah ganti rugi yang telah ditetapkan oleh mahkamah terdahulu.

Perbincangan berkenaan kos tambahan bagi pembayaran ganti rugi yang terlewat turut dimasukkan di bawah penetapan ganti rugi bagi undang-undang sivil. Bayaran ini merupakan faedah bagi tempoh masa yang sepatutnya telah dipampas oleh pihak bersalah, namun belum diperolehi mangsa pada tempoh yang ditetapkan. Menyentuh berkenaan kos penangguhan ini, Kjersti Granas Bardal dan Rong-Chang Jou mencadangkan supaya kaedah ini diperuntukkan dalam statut perundangan berkaitan bagi mengelakkan pihak tertuduh daripada melewatkan bayaran ganti rugi ke atas mangsa.<sup>87</sup>

Usaha menjalankan sorotan ke atas kajian-kajian lepas membawa penyelidik kepada satu kesimpulan awal iaitu kajian berkenaan penetapan ganti rugi ke atas mangsa kemalangan jalan raya di Malaysia masih belum memadai dan perlu diperincikan lagi dari aspek kadar ganti rugi dan kaedah pelaksanaannya. Kajian-kajian lepas juga tidak memberikan penyelesaian kepada permasalahan undang-undang seperti had umur pemberian ganti rugi dan kadar ganti rugi kedukacitaan yang masih tidak berubah sejak pertama kali kadar ini diperundangkan iaitu terhad sebanyak RM10,000.<sup>88</sup>

---

<sup>86</sup> R.K. Nathan, *Nathan on Negligence*, 330.

<sup>87</sup> G.B. Kjersti, "Valuing the Risk and Social Costs of Road Traffic Accidents – Seasonal Variation and the Significance of Delay Costs", *Transport Policy*, vol. 57 (2017), 17; Rong-Chang Jou, "The Willingness to Pay of Parties to Traffic Accidents for Loss of Productivity and Consolation Compensation", *Accident Analysis and Prevention* 85 (2015), 10.

<sup>88</sup> Seksyen 7(3) Akta Undang-undang Sivil 1956 Pindaan 1984 (Akta 67).

### 1.8.3 Pelaksanaan Ganti Rugi Menurut Perundangan Islam

Kajian dan penyelidikan mendalam berkenaan kaedah penetapan ganti rugi dari sudut Syariah masih belum banyak dijalankan. Majoriti penyelidikan yang telah dijalankan hanya berfokuskan kepada kaedah tuntutan ganti rugi dan teori penetapannya. Dari sudut perundangan Islam, penetapan ganti rugi tidaklah dibincangkan secara fokus dan tersusun dalam satu bab khusus, melainkan diletakkan dalam bab yang pelbagai termasuklah dalam *kitab al-jinayat*, *kitab al-diyyat*, *kitab al-jirah* mahupun *kitab al-qisās*.

Kajian berkenaan tort Islam hanya ditulis secara tersusun sebagai satu disiplin ilmu dimulakan pada tahun 1970 oleh Wahbah al-Zuhayli yang membincangkan berkenaan ganti rugi ke atas tubuh badan dan harta.<sup>89</sup> Walau bagaimanapun, terdapat juga penyelidikan lain yang turut membincangkan aspek ganti rugi dalam Islam secara umum. As-Syaukani<sup>90</sup> dan Muhammad Ahmad Saraj<sup>91</sup> dalam perbincangannya telah mengupas berkenaan ganti rugi bagi kecederaan anggota dan kematian dari aspek diyat tanpa memfokuskan kepada aspek kemalangan jalan raya. Seterusnya, penyelidikan semasa yang dilaksanakan oleh Abdul Basir Mohamad juga menyentuh aspek tuntutan ganti rugi atau ganti rugi dalam Islam. Beliau mengulas bahawa apa-apa tuntutan ganti rugi yang diperoleh oleh pihak penuntut, ia adalah termasuk undang-undang tort tanpa mengira ia di bawah mana-mana pembahagian hak.<sup>92</sup> Pembahagian hak di sini bermaksud, sama ada hak mangsa tersebut telah ditetapkan oleh nas syarak sebagaimana diyat *muqaddarah*, atau tidak ditetapkan oleh nas syarak seperti ganti rugi kesakitan dan

---

<sup>89</sup> Al-Zuhayli, Wahbah, *Naẓariyyah al-Ḍamān wa Ahkām al-Mas'ūliyyah al-Madaniyyah wa al-Jinā'iyyah fī al-Fiqh al-Islāmī Dirāsah Muqāranah* (Dimashq: Dār al-Fikr, 1998), 272.

<sup>90</sup> Al-Shawkanī, Muḥammad Ibn „Alī, *Nayl al-Awṭār Sharḥ Muntaqā al-Akhbar* (Bayrūt: Bayt al-Afkar al-Dawliyyah, 2004), 1371.

<sup>91</sup> Muḥammad Aḥmad Saraj, *Ḍamān al-„Udwān fī al-Fiqh al-Islāmī Dirāsah Fiqhiyyah Muqāranah bi Ahkām al-Mas'ūliyyah al-Taḡsīriyyah fī al-Qānūn* (Qāhirah: Dār al-Thaqāfah li al-Nashr wa al-Tawzī, 1990), 128.

<sup>92</sup> Abdul Basir Mohamad, *Penerokaan Undang-undang Tort Islam* (Bangi: Penerbit UKM, 2013), 19; Abdul Basir Mohamad, *Undang-undang Tort Islam* (Kuala Lumpur, Dewan Bahasa dan Pustaka, 2009), 30.

penderitaan bukan fizikal.<sup>93</sup> Melalui sorotan yang dilakukan, penyelidik menyimpulkan bahawa kerugian yang boleh dituntut oleh mangsa adalah kerugian yang sudah dipastikan berlaku dan bukan bersifat jangkaan (*darar maḍī*). Namun, Wahbah dalam hal kerosakan pada masa hadapan berpandangan bahawa tuntutan ganti rugi tetap diharuskan dengan syarat jangkaan kerosakan tersebut dapat dipastikan dan dilihat akan berlaku (*foreseeability*)<sup>94</sup>.

Literatur berbentuk fiqh klasik dan moden ini amat membantu penyelidik dalam memberikan gambaran ringkas berkenaan jaminan dan ganti rugi dalam Islam. Jelas, diyat merupakan pemberian ganti rugi atas kematian atau kecederaan fizikal. Walau bagaimanapun, kerugian yang bersifat mendatang sebagai contoh hilang upaya mendapatkan pendapatan pada masa hadapan disebabkan lumpuh anggota badan, maka penetapan kerugian pada masa hadapan boleh ditetapkan oleh mahkamah sebagai satu bentuk *ḥukūmah al-., adl*

Perbincangan mengenai ganti rugi bagi mangsa kemalangan jalan raya daripada sudut pandang Islam dilanjutkan dalam penyelidikan bertajuk *Compensation of Road Accidents In Islamic Law: An Analysis* telah memperhalusi perbincangan dengan menyentuh aspek ganti rugi menurut dalil al-Quran.<sup>95</sup> Ganti rugi dalam perundangan Islam didasari daripada dalil al-Quran Surah Al-Anbiya<sup>96</sup> ayat 78-79. Ayat yang menceritakan perihal Nabi Daud dan anaknya Nabi Sulaiman ketika memberi penghukuman berkenaan kambing yang merosakkan tanaman penduduk kampung pada

---

<sup>93</sup> Abdul Basir Mohamad, *Penerokaan Undang-undang Tort Islam*, 19.

<sup>94</sup> Al-Zuhaylī, Wahbah, *Naẓariyyah al-Ḍamān wa Ahkām al-Mas'ūliyyah al-Madaniyyah wa al-Jinā'iyyah fī al-Fiqh al-Islāmī Dirāsah Muqāranah*, 96.

<sup>95</sup> Muhammad Shahidul Islam, *et.al.*, "Compensation of Road Accidents in Islamic Law: An Analysis", *Journal Of Islam, Law And Judiciary*, vol. 1, no. 4 (2015), 19-34.



waktu malam menjadi sumber kepada wujudnya bentuk ganti rugi kepada apa-apa jenis kerosakan yang berlaku.<sup>96</sup>

Dalam hal ini, Nabi Sulaiman menghukumkan bahawa pemilik kebun berhak untuk menahan kambing yang merosakkan tanaman selama beberapa tempoh untuk mengambil manfaat susu dan bulunya sebagai ganti rugi untuk kembali seakan-akan kepada keadaan asal.<sup>97</sup> Muhammad Shahidul Islam, et.al., menghujahkan bahawa pengetahuan para fuqaha<sup>98</sup> silam belum sampai kepada era teknologi seperti yang terdapat pada masa kini. Aspek perbincangan dan ijtihad mereka terhadap isu kemalangan jalan raya adalah terhad ke atas mod pengangkutan yang ada pada zaman mereka iaitu terdiri daripada haiwan, perkapalan dan kenderaan berteknologi mudah dan ringkas seperti kereta kuda atau kereta lembu.<sup>98</sup> Walaupun begitu, kaedah dan prinsip yang telah mereka simpulkan hasil pemahaman umum mereka terhadap al-Quran dan as-Sunnah masih relevan untuk diaplikasikan dalam perundangan moden kini.<sup>99</sup>

Seterusnya, dalam aspek perundangan Islam Paizah Ismail dan Muhammad Hilmi Musa dalam kajiannya telah mengulas berkenaan asas perbezaan kadar diyat antara lelaki dan wanita menurut Islam.<sup>100</sup> Hilmi Musa turut menjelaskan bahawa kadar ini bagaimanapun telah diseragamkan bagi mengelakkan daripada berlakunya ketidakadilan terhadap mangsa dan pesalah. Penetapan kadar diyat secara jelas adalah sangat mustahak sebelum suatu pelaksanaan hukuman diyat ini dijalankan.

---

<sup>96</sup> Muhammad Shahidul Islam, *et.al.*, "Compensation of Road Accidents in Islamic Law: An Analysis", 20

<sup>97</sup> Muhammad Shahidul Islam, *et.al.*, "Compensation of Road Accidents in Islamic Law: An Analysis", 20

<sup>98</sup> Muhammad Shahidul Islam, *et.al.*, "Compensation of Road Accidents in Islamic Law: An Analysis", 24.

<sup>99</sup> Muhammad Shahidul Islam, *et.al.*, "Compensation of Road Accidents in Islamic Law: An Analysis" 24.

<sup>100</sup> Paizah Ismail, Asas Perbezaan Kadar Diyat antara Lelaki dan Wanita Menurut Undang undang Islam, *Jurnal Syariah*, vol. 5, no. 2 (1997), 35; Muhammad Hilmi Musa, "Penggunaan Emas dan Perak dalam Menentukan Nilai Pampasan Diyat: Suatu Analisis ke Atas Nilai-nilai Pertukaran Matawang Semasa," *Jurnal Undang-undang dan Masyarakat*. vol. 19 (2015), 21.

Para fuqaha' pada keseluruhannya bersetuju bahawa hukuman diyat wajib atas lelaki dan wanita iaitu kedua-duanya memainkan peranan sebagai „*aqilah* dalam kes-kes pembunuhan dan kecederaan yang disengajakan atau tersalah. Dalam keadaan ini, diyat boleh bertindak sebagai hukuman utama atau hukuman alternatif.<sup>101</sup> Hal ini turut dipersetujui oleh Siti Zubaidah Ismail. Beliau menyatakan sejarah awal pelaksanaan diyat, penetapan kadarnya tidak dilakukan secara literal „darah dengan darah“, sebaliknya, pelaksanaan ini adalah sangat bergantung dengan status darah mangsa tersebut.<sup>102</sup> Hal ini bermaksud, sekiranya mangsa merupakan seorang ketua qabilah, maka nilai diyatnya adalah lebih tinggi berbanding mangsa yang tidak memiliki status tinggi dalam kalangan masyarakat ketika itu.

Seterusnya, di Pakistan Ordinan Undang-undang Jenayah (Pindaan Kedua) 1990 (No. VII) memperuntukkan berkenaan kaedah pelaksanaan *qiṣāṣ* dan diyat ke atas pesalah yang menyebabkan kecederaan atau kematian orang lain.<sup>103</sup> Satu kajian yang dilakukan oleh Islamic Research Institute, International Islamic University, Islamabad mengulas bahawa dalam melaksanakan pemberian ganti rugi ke atas mangsa, mahkamah hendaklah terlebih dahulu merujuk peruntukan al-Quran dan al-Hadis berkenaan diyat. Fakta serta status kewangan mangsa serta pihak yang bertanggung juga perlu diambil kira dalam menetapkan nilai diyat. Nilai diyat pula tidak boleh kurang daripada nilai 30,630 gram perak bersamaan 170610 PKR.<sup>104</sup>

---

<sup>101</sup> Paizah Ismail, “Pelaksanaan Diyat dalam Kerangka Cabaran Fiqh Semasa”, *Jurnal Fiqh*, vol. 9, no. 9 (2012), 2.

<sup>102</sup> Siti Zubaidah Ismail, the Modern Interpretation of the *Diyat* Formula for the Quantum of Damages: the Case of Homicide and Personal Injuries, *Arab Law Quarterly*, vol. 26 (2012), 365.

<sup>103</sup> Islamic Research Institute, International Islamic University, Islamabad, Pakistan Ordinance on *Qiṣāṣ* And *Dīyah*, *Islamic Studies*, vol. 29, no. 4 (2015), 397-430.

<sup>104</sup> Islamic Research Institute, International Islamic University, Islamabad, Pakistan Ordinance on *Qiṣāṣ* and *Dīyah*, 408.

Selain itu, diyat juga boleh dibayar sekali gus atau secara ansuran dalam tempoh tiga tahun dari tarikh penghakiman terakhir diputuskan.<sup>105</sup> Pihak tertuduh atau warisnya adalah „*aqilah*” yang bertanggung untuk membayar ganti rugi ke atas mangsa. Merujuk kepada situasi ini, pihak insurans yang melindungi para pemunya polisinya boleh ditafsirkan juga sebagai „*aqilah*”<sup>106</sup>

Shahidra Abdul Khalil kemudiannya telah mencadangkan kaedah penyelesaian kes kemalangan jalan raya dengan membuat perbandingan penyelesaian menurut undang-undang Malaysia dan perundangan Islam. Dalam kajiannya, beliau membandingkan penetapan kuantum ganti rugi bagi kes-kes kemalangan jalanraya di Malaysia dengan perundangan Islam sebagaimana yang telah ditetapkan dalam kes-kes dan nilai diyat sedia ada.<sup>107</sup> Namun, kajian tersebut masih belum diperincikan lagi dan masih bersifat perbandingan. Kajian beliau tidak menyentuh aspek metod pelaksanaan ganti rugi berdasarkan proses harmonisasi diyat dengan undang-undang Malaysia. Aspek tersebut diteliti dalam kajian ini dengan memfokuskan perbincangan ke arah pengharmonisasian merangkumi penetapan kompendium beserta tanggungan oleh syarikat insurans dan takaful.

Selain itu, kajian terkini yang dijalankan oleh Lukman Abdul Mutalib memperkenalkan pelaksanaan diyat dalam kalangan masyarakat. Walau bagaimanapun, kajian ini hanya merupakan tinjauan awal ke atas persepsi dan penerimaan baik masyarakat terhadap pelaksanaan diyat. Perbincangan mendalam berkenaan kaedah penetapan diyat mengikut status semasa Malaysia dan undang-undang sivil tidak

---

<sup>105</sup> Islamic Research Institute, International Islamic University, Islamabad, Pakistan Ordinance on Qiṣās and Dīyah, 409.

<sup>106</sup> Ahmad Muhammad Husni, “Kedudukan Insurans Sebagai Pengganti „*Aqilah*” bagi Pembayaran Diyat dalam Kes Kemalangan Jalan Raya Menurut Undang-Undang Islam,” *International Journal of West Asian Studies*, vol. 4, no. 1 (2012), 7.

<sup>107</sup> Shahidra Abdul Khalil, “Penyelesaian Kes Kemalangan Jalan Raya Menurut Undang-Undang Malaysia dan Perundangan Islam: Kajian Perbandingan,” 233.

disertakan.<sup>108</sup> Lantaran itu, kajian yang dijalankan ini akan mendalami aspek kaedah pelaksanaan diyat dengan terperinci serta penetapan kadar diyat yang relevan untuk dilaksanakan di Malaysia melalui perangkaan jadual ganti rugi bersandarkan kepada nilai diyat dan undang-undang Malaysia.

#### **1.8.4 Risiko Yang Dihadapi Mangsa Kemalangan**

Perlindungan dan pelaksanaan ganti rugi kepada mangsa kemalangan amat penting berikutan risiko yang bakal dihadapi oleh mangsa dari sudut kecederaan dan kematian akibat kemalangan tersebut. Shahidra Khalil dalam kajiannya mengulas berkenaan risiko kerugian yang dihadapi mangsa akibat kemalangan jalan raya. Hal ini termasuklah risiko kecederaan anggota seperti pemendekan kaki sebanyak 2.0sm dalam kemalangan yang berlaku.<sup>109</sup> Oleh itu ganti rugi yang diputuskan mengambil kira penderitaan yang dialami mangsa akibat penyusutan otot kaki kirinya, ketegangan di lutut kiri dan risiko osteoarthritis di bahagian sendi yang akhirnya boleh mengakibatkan mangsa tidak mampu lagi bekerja.

Beliau mengulas bahawa pelaku tort harus menerima keadaan mangsa yang berisiko menerima penyakit psikologi yang akhirnya menyebabkannya menggantung diri. Beliau juga tidak diberikan ganti rugi hilang keupayaan untuk memperoleh pendapatan kerana gagal membuktikan bahawa suaranya yang menjadi garau akibat kemalangan menimbulkan risiko untuk mendapatkan pekerjaan.

Selain itu, mahkamah mendapati prospek pekerjaan mangsa dengan lesen memandu kapal terbang yang dimilikinya selepas kemalangan adalah lebih baik berbanding pekerjaannya ketika kemalangan berlaku. Risiko-risiko lain yang mungkin dihadapi oleh mangsa kemalangan atau waris yang terlibat juga merangkumi kerugian

---

<sup>108</sup> Lukman Abdul Mutalib, "Kaedah Pelaksanaan Sistem Diyat dalam Kes-Kes Kemalangan Jalanraya di Malaysia: Satu Tinjauan Awal", *Malaysian Journal of Syariah and Law*, vol. 6 (2017), 200.

<sup>109</sup> Shahidra Abdul Khalil, "Penyelesaian Kes Kemalangan Jalan Raya Menurut Undang-Undang Malaysia dan Perundangan Islam: Kajian Perbandingan," 224.

dari sudut kesakitan dan penderitaan, kehilangan upaya sementara atau kekal, kerugian dari sudut prospek perijodohan, pengurangan jangka hayat hidup, kehilangan konsortium, kos-kos penjagaan, perubahan dan pembedahan.<sup>110</sup>

Keseluruhannya, penyelidik mendapati kajian berkenaan pelaksanaan kuantum ganti rugi bagi mangsa kemalangan jalan raya dari aspek pengharmonisasian antara prinsip diyat dan sivil masih belum disentuh dengan mendalam. Perbincangan yang dikemukakan adalah bersifat konsep dan teori, namun tetap memberi sumbangan yang amat besar ke atas kajian penyelidik bagi membentuk satu kajian bersifat model dan praktikal. Justeru, penyelidikan ini akan memperhalusi lagi kajian berkenaan penetapan kuantum ganti rugi secara harmoni berdasarkan prinsip perundangan Islam dan nilai diyat serta elemen ganti rugi yang terkandung dalam undang-undang di Malaysia.

### 1.9 Struktur Kajian

| <b>GANTI RUGI BAGI KES KEMALANGAN JALAN RAYA: KE ARAH MENGHARMONISASIKAN PRINSIP DIYAT KE DALAM UNDANG-UNDANG DI MALAYSIA</b> |  |
|---|--|
| <b>BAB 1</b>  | 1.0 Pendahuluan<br>1.1 Latar Belakang Kajian<br>1.2 Pernyataan Masalah<br>1.3 Soalan Kajian<br>1.4 Objektif Kajian<br>1.5 Kepentingan Kajian<br>1.6 Skop Kajian<br>1.7 Metodologi Kajian<br>1.8 Sorotan Literatur<br>1.9 Struktur Kajian   |
| <b>BAB 2</b>  | Sistem dan Amalan Tuntutan dan Penetapan Ganti Rugi Bagi Kes Kemalangan Jalan Raya di Malaysia<br>2.0 Pendahuluan<br>2.1 Kemalangan dan Prosedur Tuntutan Ganti Rugi<br>2.2 Pengkelasan Ganti Rugi bagi Kes-kes Kemalangan Jalan Raya di bawah Sistem Perundangan Malaysia<br>2.2.1 Ganti Rugi Kematian Akibat Kemalangan Maut Jalan Raya<br>2.2.2 Ganti Rugi Kecederaan Akibat Kemalangan Jalan Raya<br>2.3 Rujukan Penetapan Kuantum Ganti rugi bagi Kes Kemalangan Jalan Raya<br>2.3.1 Peruntukan Undang-Undang<br>2.3.2 Laporan Kecederaan Peribadi ( <i>Personal Injury Reports</i> ) |

<sup>110</sup> Salleh Buang, *Undang-undang Kecuaian di Malaysia*, 371.

|              |  |
|--------------|--|
|              | <p>2.3.3 Kompendium Kecelakaan Peribadi (<i>Compendium for Personal Injury Awards</i>)</p> <p>2.4 Kaedah Penaksiran dan Penetapan Kuantum Ganti Rugi Bagi Kes Kemalangan Jalan Raya di Malaysia</p> <p>2.4.1 Penaksiran dan Penetapan Bagi Ganti Rugi Kematian</p> <p>2.4.2 Penaksiran dan Penetapan Bagi Ganti Rugi Kecelakaan Diri</p> <p>2.5 Penutup</p>  |
| <b>BAB 3</b> | <p>Proses Tuntutan dan Penetapan Ganti Rugi Kemalangan Jalan Raya Menurut Undang-undang Malaysia</p> <p>3.0 Pendahuluan</p> <p>3.1 Kemalangan Jalan Raya di bawah Undang-undang Malaysia</p> <p>3.1.1 Akta Undang-undang Sivil 1956 (Akta 67)</p> <p>3.1.2 Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Akta 333)</p> <p>3.1.3 Akta Had Masa 1953 (Akta 254)</p> <p>3.1.4 Akta Perkhidmatan Kewangan 2013 (Akta 758)</p> <p>3.1.5 Akta Perkhidmatan Kewangan Islam 2013 (Akta 759)</p> <p>3.2 Penutup</p>   |
| <b>BAB 4</b> | <p>Insurans dan Takaful Sebagai Penanggung Risiko Kepada Mangsa Kemalangan Jalan Raya</p> <p>4.0 Pendahuluan</p> <p>4.1 Sejarah Perkembangan Insurans di Malaysia</p> <p>4.2 Sejarah Perkembangan Takaful di Malaysia</p> <p>4.3 Mekanisme Insurans dan Takaful sebagai Penanggung Risiko bagi Mangsa Kemalangan Jalan Raya</p> <p>4.4 Perlindungan Polisi Insurans dan Sijil Takaful Motor</p> <p>4.5 Organisasi Kawal Selia Insurans dan Takaful serta Persatuan-Persatuan Berkaitan</p> <p>4.6 Penutup</p>  |
| <b>BAB 5</b> | <p>Proses Pembayaran Ganti Rugi Ke Atas Mangsa Kemalangan Jalan Raya</p> <p>5.0 Pendahuluan</p> <p>5.1 Tuntutan Insurans oleh Mangsa Kemalangan Jalan Raya</p> <p>5.2 Pembayaran Ganti Rugi oleh Penanggung Insurans &amp; Pengendali Takaful</p> <p>5.3 Model Pelaksanaan Insurans dan Takaful Motor bagi Tuntutan Kemalangan Jalan Raya</p> <p>5.4 Peranan Ajuster, Pegawai Aktuari dan Fungsi Rujukan Kompendium dalam Industri Insurans dan Takaful</p> <p>5.5 Pembayaran Ganti Rugi kepada Mangsa Yang Tidak Dilindungi Insurans dan Takaful</p> <p>5.6 Penutup</p> |
| <b>BAB 6</b> | <p>Diyat Sebagai Alternatif Medium Tuntutan Ganti Rugi Bagi Kes Kemalangan Jalan Raya</p> <p>6.0 Pendahuluan</p> <p>6.1 Kemalangan Jalan Raya di bawah Skop Perbincangan Perundangan Islam</p> <p>6.2 Diyat dan Sejarah Pelaksanaannya</p> <p>6.3 „<i>Aqilah</i> dan Tafsiran Kontemporari</p> <p>6.4 Penetapan Nilai Diyat Berdasarkan Nas Syarak</p> <p>6.5 Justifikasi Diyat Sebagai Alternatif Kaedah Pemberian Ganti Rugi</p>   |

|              |  |
|--------------|--|
|              | 6.6 Penutup  |
| <b>BAB 7</b> | <p>Realiti Pelaksanaan Diyat Dalam Konteks Semasa</p> <p>7.0 Pendahuluan</p> <p>7.1 Pengkanunan Diyat dalam Undang-undang Negara Islam</p> <p>    7.1.1 Arab Saudi</p> <p>    7.1.2 Kesatuan Emiriyyah Arab Bersatu (UAE)</p> <p>7.2 Pengkanunan Diyat dalam Undang-undang Negara Islam Kesultanan Oman serta Pelaksanaannya</p> <p>7.3 Pelaksanaan Diyat Selaras dengan Prinsip Undang-undang Restoratif</p> <p>7.4 Penutup</p>   |
| <b>BAB 8</b> | <p>Potensi Harmonisasi Diyat ke dalam Sistem Pelaksanaan Ganti Rugi di Malaysia</p> <p>8.0 Pendahuluan</p> <p>8.1 Ruang Harmonisasi Diyat ke dalam Undang-undang Malaysia</p> <p>8.2 Model Pembayaran Ganti Rugi kepada Mangsa Kemalangan</p> <p>8.3 Kuantum Ganti Rugi Kemalangan Berasaskan Diyat</p> <p>8.4 Contoh Perbandingan Kadar ganti Rugi Sivil dan Diyat berdasarkan Laporan Kes</p> <p>8.5 Penutup</p>   |
| <b>BAB 9</b> | <p>Rumusan, Implikasi dan Cadangan</p> <p>9.0 Pendahuluan</p> <p>9.1 Rumusan</p> <p>    9.1.1 Rumusan daripada Objektif Pertama</p> <p>    9.1.2 Rumusan daripada Objektif Kedua</p> <p>    9.1.3 Rumusan daripada Objektif Ketiga</p> <p>    9.1.4 Rumusan daripada Objektif Keempat</p> <p>9.2 Implikasi Kajian</p> <p>    9.2.1 Implikasi Pendekatan Pembayaran Ganti rugi Berasaskan Diyat Terhadap Sistem Pentadbiran Ganti rugi Negara</p> <p>    9.2.2 Inisiatif Badan-Badan Agama Islam Dalam Mempromosikan Diyat</p> <p>9.3 Cadangan</p> <p>9.4 Cadangan Kajian Masa Hadapan</p> <p>9.5 Penutup</p> |

## **BAB DUA: KERANGKA PERUNDANGAN BERKAITAN KEMALANGAN JALAN RAYA DI MALAYSIA**

### **2.0 Pendahuluan**

Ganti rugi merupakan denda berbentuk kewangan yang perlu dibayar atas sebab berlakunya pencerobohan hak ke atas orang lain. Tuntutan ganti rugi hanya boleh dituntut sekiranya pihak mangsa dapat membuktikan bahawa kemalangan yang dialami menyebabkan wujud kerugian sama ada dari sudut kecederaan diri atau kematian. Dalam skop perbincangan kajian ini, kecederaan peribadi dan kehilangan nyawa yang disebabkan oleh kecuaiian pihak lain, merupakan satu bentuk kerugian yang perlu dipampas oleh orang yang melakukannya. Pihak yang tercedera akibat kemalangan berhak untuk menuntut ganti rugi di mahkamah sekiranya tiada persepakatan dapat dicapai bagi menyelesaikan tuntutan melalui rundingan luar mahkamah.

Prosedur tuntutan ganti rugi merangkumi kewajipan pemilik kenderaan untuk memiliki polisi insurans dan takaful, tempoh masa tuntutan, serta faktor yang membolehkan kerugian dipampas ada dinyatakan dalam sumber perundangan yang pelbagai. Sumber perundangan ini boleh dikenali sebagai kerangka perundangan bagi kes-kes kemalangan jalan raya di Malaysia. Justeru, kupasan mendalam berkenaan undang-undang kemalangan jalan raya di Malaysia dibincangkan dalam bab ini bagi memenuhi objektif pertama kajian.

### **2.1 Kemalangan Jalan Raya di bawah Undang-Undang Malaysia**

Prosedur tuntutan ganti rugi akibat kemalangan jalan raya di Malaysia pada asasnya dilaksanakan dengan merujuk kepada undang-undang bertulis di Malaysia. Undang-undang bertulis yang dimaksudkan ialah Akta Undang-undang Sivil 1956 (Akta 67), Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Akta 333), Akta Had Masa 1953 (Akta 254), Akta



Perkhidmatan Kewangan 2013 (Akta 758) dan Akta Perkhidmatan Kewangan Islam 2013 (Akta 759).

### **2.1.1 Akta Undang-undang Sivil 1956 (Akta 67)**

Akta Undang-undang Sivil 1956; selepas ini disebut sebagai Akta 67 merupakan statut perundangan yang dirujuk dalam menentukan kuantum ganti rugi bagi mangsa kemalangan jalan raya. Akta ini pertama kali dikuatkuasakan pada tahun 1937 melalui penggubalan *Civil Law Ordinance Service 1937* yang kemudiannya diganti dengan Akta Undang-undang Sivil pada tahun 1956 dengan merujuk undang-undang komon dan kaedah-kaedah ekuiti yang ditadbirkan di England. Dalam menggunakan akta ini sebagai rujukan utama penetapan ganti rugi, pembaharuan perlu dilakukan berikutan wujudnya kelompongan dalam beberapa peruntukan yang mempengaruhi hak dan keadilan ke atas mangsa serta memerlukan pindaan segera.<sup>1</sup>

Dalam proses penentuan ganti rugi, Bahagian III Akta 67 menyatakan perincian berkenaan kemalangan-kemalangan maut dan keberterusan kausa-kausanya tindakan. Seksyen 7 Akta 67 memperincikan lagi berkenaan bentuk-bentuk kerugian yang boleh dituntut akibat kematian seseorang kerana kemalangan, serta waris-waris yang berhak menuntutnya.<sup>2</sup> Melalui matan peruntukan Seksyen 7 ini, dapat difahami bahawa setiap kematian seseorang yang disebabkan oleh kemalangan, hal ini melayakkan pihak yang terjejas dan menanggung kerugian untuk mengambil tindakan dan mendapat ganti rugi.<sup>3</sup> Tindakan-tindakan tersebut pula adalah bagi faedah isteri, suami, ibu bapa, dan anak

---

<sup>1</sup> Mohamad Rohan Mohamad Razi, (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 01 Februari 2017; isu perundangan berbangkit melibatkan ganti rugi kedukacitaan dan had umur ganti rugi kehilangan pendapatan dan pendapatan masa hadapan. Penjelasan terperinci berkenaan isu perundangan ini dijelaskan dalam bab kedua dan bab ketiga penyelidikan ini.

<sup>2</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 7 Akta 67 berkenaan “pampasan kepada keluarga seseorang khusus kerana kehilangan yang disebabkan oleh kematiannya”.

<sup>3</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 7(2) Akta 67 bahawa “Setiap kali kematian seseorang disebabkan oleh tindakan salah, abai atau ingkar, dan tindakan salah, abai atau ingkar tersebut akan, sekiranya kematian tidak berlaku, melayakkan pihak tercedera untuk mengambil tindakan dan mendapat ganti rugi berkenaan dengannya”.

kepada si mati. Sekiranya tiada waris dari pihak si mati, maka tuntutan dan serahan ganti rugi boleh dibuat oleh *wāṣī* atau pentadbir harta si mati.<sup>4</sup>

Ganti rugi yang perlu dibayar oleh pihak yang bertanggung pula akan menjadi ganti rugi kepada pihak mangsa atau warisnya atas sebab apa-apa kehilangan tempat bergantung atau perbelanjaan yang munasabah yang timbul akibat kemalangan yang berlaku.<sup>5</sup> Bentuk-bentuk kerugian yang boleh dituntut adalah berhubung dengan belanja pengurusan mayat si mati<sup>6</sup> dan ganti rugi kerana kehilangan perkhidmatan. Walau bagaimanapun, tiada ganti rugi boleh diawardkan kepada ibu, bapa atau isteri si mati hanya atas sebab kehilangan perkhidmatan akibat kematian si mati.<sup>7</sup> Hal ini bermaksud, semata-mata berlakunya kematian, tidaklah membolehkan ganti rugi kerana kehilangan perkhidmatan si mati dituntut. Sebaliknya, pihak waris perlu membuktikan bahawa sememangnya terdapat sumbangan yang telah dibuat oleh si mati seperti menyara hidup ibu, bapa atau isteri, sehingga kematiannya memberi kesan atas kehilangan perkhidmatannya.

Selain ganti rugi bagi pengurusan jenazah dan ganti rugi kerana kehilangan perkhidmatan, satu lagi ganti rugi yang boleh dituntut melalui peruntukan seksyen ini ialah ganti rugi kedukacitaan. Ganti rugi kedukacitaan merupakan ganti rugi bersifat statutori disebabkan jumlahnya yang tetap dan dikanunkan dalam peruntukan undang-undang. Seksyen 7(3A) menyatakan bahawa jumlah yang akan diawardkan sebagai

---

<sup>4</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 7(2) Akta 67 bahawa “setiap tindakan tersebut hendaklah bagi faedah isteri, suami, ibu bapa, dan anak, jika ada, tentang orang yang kematiannya telah disebabkan demikian hendaklah diambil oleh dan di atas nama wasi si mati”.

<sup>5</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 7(3) Akta 67 bahawa “ganti rugi yang kena dibayar oleh pihak di bawah subseksyen (1) kepada pihak bagi siapa dan untuk faedahnya tindakan diambil hendaklah, akan menjadi pampasan bagi siapa dan untuk faedahnya tindakan diambil bagi apa-apa kehilangan tempat bergantung”.

<sup>6</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 7(3)(ii) Akta 67 bahawa “ganti rugi boleh diawardkan berhubung dengan belanja pengurusan mayat si mati jika perbelanjaan itu telah ditanggung oleh pihak untuk faedahnya tinakan diambil”.

<sup>7</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 7(3)(iii) Akta 67 bahawa “tiada ganti rugi akan diawardkan kepada ibu bapa hanya atas alasan bahawa beliau telah kehilangan perkhidmatan seorang anak; dan tiada ganti rugi akan diawardkan kepada seorang suami hanya atas alasan bahawa beliau kehilangan perkhidmatan atau teman isterinya”.

ganti rugi di bawah seksyen ini adalah sepuluh ribu ringgit.<sup>8</sup> Tuntutan ganti rugi ini pula boleh dilakukan untuk faedah suami atau isteri si mati, atau ibu bapanya sekiranya si mati belum dewasa dan belum berkahwin.<sup>9</sup> Kadar ganti rugi ini dikritik banyak pihak kerana jumlahnya yang terlalu rendah untuk kehilangan satu nyawa.<sup>10</sup> Jumlah kerugian ini adalah tetap dan hanya boleh diubah oleh Yang di-Pertuan Agong melalui perintah yang disiarkan dalam Warta.<sup>11</sup> Pengamal undang-undang dalam mengutarakan pandangan mereka berkenaan ganti rugi kedukacitaan menyatakan bahawa:

*“Undang-undang kita dah outdated. Contoh Akta Undang-undang Sivill masih tetapkan rm10,000 untuk kehilangan anak yang bawah 18 tahun. 10,000 sahaja. Untung jugak la dapat ganti rugi. Kalau atas 18, belum kahwin dan tidak bekerja? Tak dapat apa-apa ganti rugi. Ini memang statutory law”.*

*AA/20.10.16/temu bual*

*“tak puas hati dengan bereavement la. 10,000 kan. dia dapat bereavement sebab anak dia tak kerja lagi, sekolah lagi. Lepas tu dia kata... saya bayar dia daripada kecik, saya jaga dia, pampers makan apa semua takkan 10k je... saya rasa dah outdated 10k tu. Lama dah berapa puluh tahun. saYa pernah lah, seorang bapa jumpa saya kata, pampers pun tak boleh nak cover 10,000 ni”.*

*RR/01.02.2017/temu bual*

Merujuk kepada peruntukan Seksyen 7 Akta 67 ini, dapat disimpulkan bahawa ganti rugi kematian akibat kemalangan hanya boleh dituntut jika wujud kerugian berbentuk kehilangan perkhidmatan, kedukacitaan dan ganti rugi khas bagi

---

<sup>8</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 7(3A) Akta 67 bahawa “suatu tindakan di bawah seksyen ini boleh mengandungi atau termasuk suatu tuntutan bagi ganti rugi kerana kesedihan dan, tertakluk kepada subseksyen (3D), jumlah yang akan diawardkan sebagai ganti rugi di bawah seksyen ini adalah sepuluh ribu ringgit.

<sup>9</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 7(3B) bahawa “suatu tuntutan bagi ganti rugi kerana kesedihan hendaklah hanya untuk faedah (a) suami atau isteri si mati dan; dan (b) jika si mati adalah seorang belum dewasa dan telah tidak berkahwin, untuk ibu bapanya.

<sup>10</sup> Tuan Abdullah Ahmad, (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 23 Oktober 2016; S. Santhana Dass, (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 11 Ogos 2016.

<sup>11</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 7(3D) Akta 67 bahawa “Yang di-Pertuan Agong boleh dari semasa ke semasa dengan perintah yang disiarkan dalam warta mengubah jumlah yang ditentukan dalam subseksyen (3A).

menguruskan jenazah si mati. Walau bagaimanapun, kerugian-kerugian ini masih berbalik kepada pertimbangan kerana perlu dituntut oleh waris yang sah seperti yang diperuntukkan dalam bahagian ini.

Selain kerugian akibat kematian, kerugian kerana kecederaan akibat kemalangan jalan raya juga boleh dituntut sekiranya berpadanan dengan kehendak undang-undang. Peruntukan yang memberi perincian berkenaan ganti rugi bagi kecederaan diri dinyatakan dalam Akta 67 melalui pindaan kecil iaitu dengan memasukkan seksyen 28A ke dalamnya.<sup>12</sup> Seksyen 28A ini tidaklah memperuntukkan apa-apa jenis kerugian yang boleh dituntut, namun lebih kepada kaedah penaksiran bagaimana kerugian tersebut boleh ditetapkan.<sup>13</sup> Terdapat tiga jenis ganti rugi yang boleh dituntut berpandukan kepada seksyen ini iaitu ganti rugi kerana hilang jangka hayat hidup, ganti rugi kerana kesakitan dan penderitaan dan ganti rugi bagi kehilangan mata pencarian pada masa hadapan.

Dalam menilai ganti rugi yang boleh didapatkan kembali akibat kecederaan yang tidak berakhir dengan kematian, mahkamah perlu memutuskan tanpa perlu mengambil kira jumlah yang dibayar atau perlu dibayar di bawah mana-mana kontrak asuransi atau insurans serta pencen dan gratuiti. Seksyen ini juga menetapkan bahawa ganti rugi yang diperoleh di bawah akta ini tidak boleh didapatkan kembali berhubung dengan kehilangan jangka hidup yang disebabkan oleh kecederaan plaintif.<sup>14</sup> Dalam menilai ganti rugi akibat kesakitan dan penderitaan yang disebabkan oleh kecederaan, mahkamah hendaklah mengambil kira mana-mana penderitaan atau kesakitan yang

---

<sup>12</sup> Seksyen 28A diperuntukkan selepas berlakunya pindaan kepada AKta 67 pada tahun 1984.

<sup>13</sup> Jenis-jenis kerugian akibat kecederaan diri lebih dirujuk berdasarkan undang-undang kes dan ditetapkan secara jelas melalui tafsiran mahkamah yang pelbagai. Jenis-jenis kerugian ini dibincangkan dengan lebih mendalam dalam bab tiga penyelidikan ini.

<sup>14</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 28A(2)(a) Akta 67 bahawa “tiada ganti rugi akan didapatkan kembali berhubung dengan apa-apa kehilangan jangka hidup yang disebabkan oleh kecederaan kepada plaintif”.

disebabkan atau mungkin disebabkan oleh kesedaran bahawa jangka hidupnya dikurangkan.<sup>15</sup>

Bagi ganti rugi kehilangan mata pencarian pada masa hadapan pula, mahkamah perlu mengambil kira bahawa plaintif jika bukan kerana kecederaan yang berlaku, sememangnya akan hidup sihat dan aktif serta menggunakan tenaganya sendiri untuk mencari pendapatan.<sup>16</sup> Walau bagaimanapun, plaintif yang berumur 55 tahun dan ke atas pada masa kecederaan berlaku adalah tidak layak memohon ganti rugi ini.<sup>17</sup> Penetapan umur 55 tahun yang terdapat dalam peruntukan undang-undang ini juga digesa untuk dibuat pindaan segera kepada had umur yang lebih tinggi. Pandangan ini disokong oleh Hakim Mahkamah Sesyen Kuala Lumpur dalam kenyataan beliau:

*“Okay, dari sudut undang-undang kita tengok untuk claim loss of earning, 55 tau. Sekarang patut tukar kepada 60. Sebab orang dah bekerja sampai 60. Sekarang orang susah kan...”*

*NMZ/22.05.17/temu bual*

Lantaran itu, penyelidik melalui kajian ini mengulas lanjut berkenaan isu-isu perundangan yang terdapat dalam penetapan kuantum ganti rugi yang perlu diambil berat sekali gus memastikan kebajikan mangsa kemalangan berada di tahap yang lebih baik. Penjelasan mendalam berkenaan polemik dalam peruntukan perundangan telah dijelaskan dalam bab kedua.

---

<sup>15</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 28A(2)(b) Akta 67 bahawa “jika jangka hidup plaintif dikurangkan oleh kecederaan, Mahkamah, dalam menilai ganti rugi berhubung dengan kesakitan dan penderitaan yang disebabkan oleh kecederaan, hendaklah mengambil kira mana-mana penderitaan yang disebabkan atau mungkin disebabkan oleh kesedaran bahawa jangka hidupnya dikurangkan demikian”.

<sup>16</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 28A(2)(d)(i) yang menyatakan bahawa “dalam kes seorang plaintif yang mencapai umur lima puluh lima tahun atau lebih pada masa bila ia telah cedera, tiada ganti rugi bagi kehilangan tersebut akan diawardkan”.

<sup>17</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 28A(2)(c)(i) dalam mengawardkan ganti rugi bagi kehilangan mata pencarian masa hadapan, mahkamah perlu mengambil kira umur plaintif. Kaedah penaksiran bagi jenis kerugian ini dibincangkan dalam bab tiga penyelidikan ini.

### 2.1.2 Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Akta 333)

Akta Pengangkutan Jalan 1987 (selepas ini disebut Akta 333), merupakan sumber undang-undang bertulis yang dirujuk bagi mentafsirkan dan menentukan istilah kemalangan<sup>18</sup>, kenderaan<sup>19</sup> dan jalan raya.<sup>20</sup> Tafsiran bagi istilah-istilah ini amat signifikan bagi menentukan siapakah pihak yang patut didakwa untuk menanggung liabiliti seterusnya membayar ganti rugi kepada pihak yang menuntut, atau mangsa kemalangan jalan raya.<sup>21</sup>

Umumnya, Akta 333 juga dirujuk bagi mendakwa pihak yang cuai sehingga mengakibatkan kemalangan jalan raya. Kesalahan memandu kerana kecuai boleh didakwa di bawah mahkamah trafik melalui saman dan laporan yang diterima oleh Pegawai Trafik bertugas. Pendakwa Raya yang terlibat akan mendakwa pesalah mengikut seksyen yang diperuntukkan dalam bidang kuasa Akta 333. Umpamanya, perincian berkenaan pemandu dan kesalahan yang berkaitan dengannya serta sekatan ke atas pemanduan oleh orang muda ada dinyatakan dalam seksyen 39. Seksyen tersebut melarang individu berumur kurang daripada enam belas tahun memandu suatu kenderaan motor di atas jalan.<sup>22</sup> Seksyen yang sama turut melarang individu berumur

---

<sup>18</sup> Kemalangan seperti yang ditafsirkan di bawah Seksyen 2 Akta 333 ialah suatu kemalangan atau kejadian di mana kerosakan atau kecederaan dilakukan terhadap mana-mana orang, harta, kenderaan, struktur atau binatang.

<sup>19</sup> Kenderaan seperti yang ditafsirkan di bawah Seksyen 2 Akta 333 bermaksud suatu struktur yang boleh bergerak atau digerakkan atau digunakan bagi membawa mana-mana orang atau benda dan yang bersentuhan dengan permukaan bumi apabila bergerak

<sup>20</sup> Jalan seperti yang ditafsirkan di bawah Seksyen 2 Akta 333 merangkumi mana-mana jalan awam dan mana-mana jalan lain yang mana orang awam mempunyai akses dan termasuklah jambatan, terowong, hentian-sebelah, kemudahan-kemudahan feri, jalan bertingkat, bulatan jalan, pulau lalulintas, pembahagi jalan, segala lorong lalulintas, lorong laju, lorong perlahan, bahu jalan, garis tengah, jejambat, jalan tembok, jalan tuju, landasan masuk dan keluar, plaza tol, kawasan khidmat dan struktur dan lekapan lain bagi memberi kesan sepenuh kepada penggunaannya

<sup>21</sup> Tuntutan litigasi dimulakan dengan penentuan liabiliti. Seterusnya, barulah kadar ganti rugi boleh diputuskan.

<sup>22</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 39 (1) Akta 333 berhubung Sekatan Pemanduan Ke Atas Orang Muda.

kurang daripada tujuh belas tahun daripada memandu suatu kenderaan motor selain motosikal atau kenderaan orang cacat di jalan.<sup>23</sup>

Bagi kenderaan berat seperti traktor berat, traktor ringan, jentera bergerak berat, jentera bergerak ringan, motokar berat atau kenderaan perkhidmatan awam di jalan, larangan terhadap kepada individu yang berumur kurang daripada dua puluh satu tahun.<sup>24</sup> Mana-mana orang yang memandu, atau menyebabkan atau membenarkan mana-mana orang memandu, suatu kenderaan motor dengan melanggar seksyen ini melakukan suatu kesalahan dan apabila disabitkan boleh dikenakan denda tidak melebihi dua ribu ringgit atau penjara selama tempoh tidak melebihi enam bulan atau kedua-duanya.<sup>25</sup>

Seksyen 40 Akta 333 pula memperuntukkan kesalahan memandu melebihi had laju iaitu mana-mana orang memandu sesuatu kenderaan motor dengan kelajuan yang lebih daripada apa-apa had laju yang dikenakan bagi kenderaan motor itu di bawah kuasa yang diberi oleh Akta ini, dia melakukan suatu kesalahan dan apabila disabitkan boleh didenda tidak kurang daripada tiga ratus ringgit dan tidak lebih daripada dua ribu ringgit.<sup>26</sup>

Peruntukan seksyen yang dinyatakan di atas mengandungi elemen kesalahan dan kecuaiian dalam pemanduan bagi membolehkan pendakwaan dan hukuman dilakukan sekiranya terbukti bersalah.<sup>27</sup> Prosedur pendakwaannya dilaksanakan di bawah jenayah trafik dan lalu lintas. Hal ini berbeza dengan peruntukan yang melibatkan kewajipan memiliki polisi insurans dan takaful serta obligasi membayar ganti rugi.<sup>28</sup> Pemakaian peruntukan seksyen ini biasanya dilakukan di bawah undang-undang tort kerana

---

<sup>23</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 39 (2) Akta 333.

<sup>24</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 39 (3) Akta 333.

<sup>25</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 39 (5) Akta 333.

<sup>26</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 40 Akta 333.

<sup>27</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 39-51 Akta 333.

<sup>28</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Bahagian IV Peruntukan Terhadap Risiko Pihak Ketiga yang Timbul Daripada Penggunaan Kenderaan-Kenderaan Motor.

melibatkan tuntutan ganti rugi. Prosedur tuntutan ganti rugi di bawah seksyen ini di buat di mahkamah sesyen dan mahkamah majistret.<sup>29</sup>

Tuntutan ganti rugi kemalangan yang dibuat di mahkamah atau secara langsung kepada pihak insurans atau takaful memerlukan kepada dokumen sah laporan polis berkaitan. Hal ini berikutan, laporan polis merupakan prosedur utama yang perlu dititik beratkan apabila seseorang individu mengalami kemalangan.<sup>30</sup>

Terdapat beberapa seksyen di bawah Akta 333 telah menyatakan peruntukan khusus berkaitan tuntutan ganti rugi kemalangan yang berkaitan dengan pihak insurans dan takaful.<sup>31</sup> Kewajipan bagi kenderaan bermotor untuk didaftarkan dan dilindungi oleh insurans dan takaful diperuntukkan dalam seksyen 7 Akta 333. Tiada seorang pun dibenarkan memiliki dan menggunakan kenderaan motor melainkan kenderaan itu telah didaftarkan mengikut bahagian II Akta 333.<sup>32</sup> Kewajipan memiliki insurans dan takaful tidak dinyatakan secara langsung dalam matan peruntukan ini. Walau bagaimanapun, prosedur pendaftaran kenderaan Malaysia menyatakan bahawa pemilikan insurans atau takaful adalah wajib disertakan melalui pendaftaran kenderaan. Bayaran premium insurans atau sumbangan takaful dibuat secara ansuran bersekali dengan bayaran cukai jalan yang wajib dipenuhi oleh setiap pemilik kenderaan bermotor.<sup>33</sup>

Polisi insurans atau takaful ini dikenali sebagai perlindungan akta, merupakan perlindungan insurans paling asas dan 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

---

<sup>29</sup> Perbezaan pada bidangkuasa tuntutan. Mahkamah sesyen berbidangkuasa mendengar tuntutan ganti rugi kurang dari RM100,000. Mahkamah Majistret berbidangkuasa mendengar tuntutan lebih dari RM100,000.

<sup>30</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 52(1) dan Seksyen 52(2) Akta 333.

<sup>31</sup> Peruntukan dalam Akta 333 ini termasuklah Seksyen 7 dan Seksyen 89-104 bahagian IV AKta 67.

<sup>32</sup> Seperti yang dinyatakan Bahagian II Akta 333 berhubung Pengelasan, Pendaftaran dan Pelesenan Kenderaan-kenderaan Motor dan Pemandu.

<sup>33</sup> Tuan Wan Jemizan Wan Deraman, Ketua Unit Syariah Takaful Ikhlas), dalam temu bual bersama penyelidik, 12 Januari 2017.



individu akibat penggunaan kenderaan motor di jalan raya. Namun, polisi ini masih belum mampu melindungi kesemua pengguna kenderaan motor dalam situasi-situasi tertentu iaitu situasi kemalangan langgar lari, situasi polisi insurans yang terbatal dan situasi pihak mangsa yang dikenal pasti bukan dalam senarai pihak ketiga.

Seterusnya, bahagian IV Akta 333 memberi peruntukan khas terhadap risiko pihak ketiga yang timbul daripada penggunaan kenderaan-kenderaan motor. Seksyen 90 Akta 333 mewajibkan pembawa kenderaan motor hendaklah diinsuranskan terhadap risiko pihak ketiga.<sup>34</sup> Polisi insurans tersebut juga hendaklah satu polisi yang dikeluarkan oleh penanggung insurans<sup>35</sup> yang dibenarkan serta menginsuranskan seorang atau kumpulan berkenaan apa-apa liabiliti yang timbul daripada kematian, kecederaan anggota dan kerosakan.<sup>36</sup>

Sekiranya terdapat apa-apa pembayaran dibuat oleh seorang penanggung insurans atau takaful, atau pemunya kenderaan motor atas sebab kematian atau kecederaan anggota yang dialami oleh mana-mana orang yang dalam pengetahuan mereka telah menerima rawatan di hospital, maka pihak penanggung insurans atau pemunya kenderaan ini juga hendaklah membayar perbelanjaan yang ditanggung oleh pihak hospital dalam anggaran yang munasabah kepada pihak hospital yang terbabit.<sup>37</sup>

Akta 333 turut melindungi pihak ketiga secara tegas apabila memperuntukkan bahawa seseorang yang mengeluarkan polisi insurans atau takaful di bawah seksyen ini hendaklah berliabiliti untuk menanggung rugi orang atau kumpulan yang dinyatakan dalam polisi tersebut, walau apa-apa pun yang terkandung dalam mana-mana undang-

---

<sup>34</sup> Seksyen ini secara jelas menyebut bahawa adalah tidak sah dan menjadi suatu kesalahan bagi menggunakan atau menyebabkan atau membenarkan orang lain mengguna suatu kenderaan motor melainkan kenderaan motor tersebut telah dilindungi atau diinsuranskan dengan risiko pihak ketiga.

<sup>35</sup> Penanggung insurans mengikut Seksyen 89 Akta 333 merupakan penanggung insurans yang dibenarkan yang terdiri dari individu yang menjalankan perniagaan insurans kenderaan motor dengan sahnya di Malaysia yang menjadi anggota Biro Penanggung Insurans Motor.

<sup>36</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 91(1)(a)(b) Akta 333 berhubung “Kehendak Berkenaan Polisi Insurans Dan Takaful”.

<sup>37</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 91(2) Akta 333.

undang bertulis lain.<sup>38</sup> Walau bagaimanapun, suatu polisi juga tidak mempunyai apa-apa kuat kuasa melainkan pihak penanggung insurans menyerahkan kepada orang yang melaksanakan polisi suatu perakuan insurans atau takaful mengikut syarat yang ditetapkan tertakluk kepada polisi tersebut.<sup>39</sup>

Seksyen 96 Akta 333 seterusnya memperuntukkan berkenaan kewajipan penanggung insurans untuk menunaikan hukuman terhadap orang-orang yang mengambil insurans berkenaan dengan risiko pihak ketiga. Jika, setelah suatu perakuan insurans diserahkan di bawah subseksyen (4) seksyen 91 kepada orang yang kepadanya sesuatu polisi telah dikuatkuasakan, penghakiman berkenaan dengan apa-apa liabiliti yang dikehendaki dilindungi oleh sesuatu polisi di bawah perenggan (b) subseksyen (1) seksyen 91 (iaitu liabiliti yang dilindungi oleh termaterma polisi itu) diberi terhadap mana-mana orang yang diinsuranskan oleh polisi itu, maka walau apa pun penanggung insurans berhak mengelak atau membatalkan, atau telah pun mengelak atau membatalkan polisi itu, penanggung insurans tersebut.

Jika amaun yang seseorang penanggung insurans berliabiliti membayar di bawah seksyen ini berkenaan dengan liabiliti seseorang yang diinsuranskan oleh sesuatu polisi, melebihi amaun yang selain seksyen ini dia sepatutnya, berliabiliti di bawah polisi itu berkenaan dengan liabiliti tersebut, dia berhak untuk mendapat kembali lebih daripada orang itu.<sup>40</sup>

Menyentuh berkenaan hak pihak ketiga terhadap penanggung insurans, seksyen 97(1) menyatakan jika di bawah mana-mana polisi yang dikeluarkan bagi maksud

---

<sup>38</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 91(3) Akta 333.

<sup>39</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 91(4) Akta 333.

<sup>40</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 96 (4) Akta 333.

Bahagian ini, seseorang (kemudian daripada ini disebut “pengambil insurans”) diinsuranskan terhadap liabiliti kepada pihak ketiga yang mungkin ditanggungnya;<sup>41</sup>

- (a) sekiranya pengambil insurans menjadi bankrap atau membuat suatu komposisi atau perkiraan dengan pemiutangnya; atau
- (b) dalam hal pengambil insurans itu adalah suatu, syarikat, sekiranya suatu perintah penggulungan dibuat atau suatu ketetapan untuk penggulungan sukarela diluluskan terhadap syarikat maka haknya terhadap penanggung insurans di bawah polisi itu berkenaan dengan liabiliti tersebut hendaklah, walau apa pun yang berlawanan dalam mana-mana undang-undang bertulis, berpindah dan terletak hak pada pihak ketiga yang padanya liabiliti itu telah ditanggung.

Selain itu, jika suatu perintah dibuat di bawah mana-mana undang-undang bertulis yang berhubungan dengan kebangkrapan bagi pentadbiran dalam kebangkrapan harta pusaka seseorang penghutang yang telah mati maka jika apa-apa hutang yang boleh dibuktikan dalam kebangkrapan masih belum dibayar oleh si mati berkenaan dengan suatu liabiliti yang terhadapnya dia telah diinsuranskan di bawah suatu polisi sebagai suatu liabiliti terhadap pihak ketiga, hak penghutang yang telah mati itu terhadap penanggung insurans di bawah polisi itu berkenaan dengan liabiliti tersebut hendaklah, walau apa pun yang dinyatakan dalam mana-mana undang-undang, berpindah dan terletak hak pada orang yang hutangnya masih belum dibayar itu.

Peruntukan berkenaan kewajipan untuk memberi maklumat yang perlu kepada pihak ketiga diperincikan dalam seksyen 98 dengan menyebut mana-mana orang yang suatu tuntutan dibuat terhadapnya berkenaan dengan apa-apa liabiliti yang dikehendaki dilindungi oleh suatu polisi di bawah perenggan 91(1)(b) hendaklah, atas permintaan oleh atau bagi pihak orang yang membuat tuntutan, menyatakan sama ada atau tidak dia

---

<sup>41</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 97 (1) Akta 333.

telah diinsuranskan berkenaan dengan liabiliti itu menurut apa-apa polisi yang mempunyai kuat kuasa bagi maksud bahagian ini atau sepatutnya telah diinsuranskan sedemikian. Hal ini jika penanggung insurans tidak mengelak atau membatalkan polisi itu, dan jika dia telah atau sepatutnya telah diinsuranskan sedemikian memberi apa-apa butir berkenaan dengan polisi itu sebagaimana dinyatakan dalam perakuan insurans yang dihantarkan berkenaan dengannya di bawah subseksyen 91(4).<sup>42</sup>

Sekiranya maklumat yang diberikan kepada mana-mana orang menurut subseksyen (2) menzahirkan alasan yang munasabah bagi mengandaikan bahawa telah dan mungkin telah dipindahkan kepadanya di bawah Akta ini hak terhadap mana-mana penanggung insurans tertentu, penanggung insurans itu tertakluk kepada kewajipan yang sama sebagaimana yang dikenakan oleh subseksyen tersebut terhadap orang yang tersebut dalam seksyen itu.<sup>43</sup>

Kewajipan untuk memberi maklumat yang dikenakan oleh seksyen ini hendaklah meliputi kewajipan untuk membenarkan segala kontrak insurans, resit bagi premium atau caruman dan dokumen lain yang relevan dalam milikan atau kuasa orang yang padanya kewajipan itu dikenakan sedemikian untuk diperiksa dan salinannya dibuat.<sup>44</sup> Jika mana-mana orang, tanpa alasan munasabah, gagal mematuhi seksyen ini atau sengaja membuat pernyataan yang palsu atau mengelirukan dalam menjawab apa-apa permintaan seperti yang tersebut dahulu dia melakukan suatu kesalahan.<sup>45</sup>

Seksyen 99 memperuntukkan berkenaan penyelesaian di antara penanggung insurans dan orang yang mengambil insurans. Jika seseorang yang diinsuranskan di bawah suatu polisi yang dikeluarkan bagi maksud di Bahagian ini telah menjadi

---

<sup>42</sup> Bagi maksud seksyen ini dan seksyen 98 dan 99 Akta 333, ungkapan liabiliti terhadap pihak ketiga berhubung dengan seseorang yang dilindungi di bawah apa-apa polisi insurans atau sijil takaful dan tidak meliputi apa-apa liabiliti orang itu atas sifat penanggung insurans atau sijil takaful di bawah apa-apa polisi insurans dan sijil takaful yang lain.

<sup>43</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 98 (3) Akta 333.

<sup>44</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 98 (4) Akta 333.

<sup>45</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 98 (5) Akta 333.

bankrap atau jika, dalam hal orang yang diinsuranskan itu suatu syarikat, suatu perintah penggulungan telah dibuat atau suatu ketetapan untuk penggulungan sukarela telah diluluskan berkenaan dengan syarikat itu, tiada apa-apa perjanjian yang dibuat di antara penanggung insurans dan pengambil insurans setelah liabiliti dipertanggungkan terhadap pihak ketiga dan setelah bermulanya kebangkrapan atau penggulungan itu, mengikut mana-mana yang berkenaan.<sup>46</sup>

Kebankrapan dan lain-lain juga tidak menjejaskan tuntutan pihak ketiga di mana suatu perakuan insurans telah diserahkan di bawah subseksyen 91(4) kepada orang yang telah melaksanakan suatu polisi, berlakunya berhubungan dengan mana-mana orang yang diinsuranskan oleh polisi itu, apa-apa kejadian sebagaimana yang tersebut dalam subseksyen 97(1) atau (2), walau apa pun yang terkandung dalam Akta ini, tidak boleh menjejaskan apa-apa liabiliti orang itu sebagaimana dikehendaki dilindungi oleh suatu polisi di bawah perenggan 91(1)(b) Akta ini, tetapi tiada apa pun dalam seksyen ini boleh menjejaskan apa-apa hak terhadap penanggung insurans yang diberikan di bawah seksyen 97, 98 dan 99 orang yang baginya liabiliti itu telah dipertanggungkan.<sup>47</sup>

Hak lanjut pihak ketiga terhadap penanggung insurans memperincikan tiada apa-apa penyelesaian oleh seseorang penanggung insurans berkenaan dengan apa-apa tuntutan yang boleh dibuat oleh pihak ketiga berkenaan dengan apa-apa liabiliti yang dikehendaki sebagaimana dilindungi oleh sesuatu polisi di bawah perenggan 91(1)(b) boleh menjadi sah melainkan pihak ketiga itu adalah pihak kepada penyelesaian sedemikian.<sup>48</sup>

Sesuatu polisi yang dikeluarkan di bawah Bahagian IV Akta 333 ini hendaklah terus berkuat kuasa dan boleh digunakan oleh pihak ketiga, walau pun atas kematian

---

<sup>46</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 99 Akta 333.

<sup>47</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 100 Akta 333.

<sup>48</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 101 Akta 333.

mana-mana orang yang diinsuranskan di bawah perenggan 91(1)(b) seolah-olah orang yang diinsuranskan itu masih hidup.<sup>49</sup> Seksyen 104 pula mewajibkan penanggung insurans supaya diberitahu mengenai apa-apa kejadian. Pengambil insurans berkewajipan untuk memberitahu penanggung insurans secepat mungkin mengenai apa-apa kejadian yang boleh membangkitkan suatu tuntutan di bawah suatu polisi.<sup>50</sup>

Melalui peruntukan-peruntukan yang dijelaskan dalam Akta 333, dapat disimpulkan bawa kuasa bagi melindungi pengguna kenderaan motor khususnya dalam kes tuntutan ganti rugi akibat kemalangan jalan raya telah pun ada. Pegawai Penyiasat Trafik, Bahagian Siasatan dan Penguatkuasaan Trafik Ibu Pejabat Polis Daerah Shah Alam turut menegaskan bahawa Akta 333 merupakan undang-undang utama berkaitan pengangkutan selain rujukan kepada kaedah pengangkutan jalan. Dalam hal ini beliau menyatakan bahawa:

*“Kita pakai Akta Pengangkutan Jalan 1987 lah. Dia memang ada spesifik. Kita tak pakai KK. Setengah orang ingat kita boleh pakai Kanun Kesiksaan tapi tak, dia ada undang-undang utama dan subsidiary. Kalau ada yang utama, kita pakai yang utama. Dan kita ada juga kaedah pengangkutan jalan. Kita tengok dua ni lah...”*

*RR/04.04.17/temu bual*

Tuntutan ganti rugi juga boleh terus dibuat sekiranya pihak yang terlibat memenuhi syarat utama di bawah 52(1) dan 52(2) berkenaan kewajipan membuat laporan polis sekiranya terlibat dalam kemalangan jalan raya. Dalam hal ini, Pen. Pengarah Bahagian Siasatan/Perundangan JSP Bukit Aman menegaskan bahawa:

*“bila berlaku kemalangan kita kena buat report bawah seksyen 52(2) APJ di balai polis. 52(1). Kena berhenti bagi nama, alamat, kalau tuan punya kereta bukan dia, dia kena bagi details siapa punya ni, maklumat. Kalau tak menjadi satu kesalahan. 52(2) mesti buat report polis dalam tempoh 24 jam tanpa sebarang kegagalan, kecuali dia injured masuk hospital masuk ICU apa ka, itu tak payah, dikecualikan. Kalau tak, tak buat report dalam*

---

<sup>49</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 101(2) Akta 333.

<sup>50</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 104 Akta 333.

*tempoh 24 jam jadi satu kesalahan kita boleh saman. Boleh saman 52(2) compound RM300. Kalau saman caj bawah 119, denda boleh 2000, penjara tak lebih 6 bulan”.*

*MAS/02.05.17/temu bual*

Walau bagaimanapun, peruntukan-peruntukan dalam akta ini belum bersifat menyeluruh kerana tidak mampu melindungi pihak mangsa yang terlibat dalam langgar lari atau pihak yang tidak dilindungi oleh insurans dan takaful. Justeru, penyelidik berpandangan bahawa saranan agar pengukuhan institusi Biro Insurans Motor (MIB)<sup>51</sup> dikukuhkan mampu melindungi pihak mangsa kemalangan secara lebih komprehensif. Perbincangan berkenaan MIB akan dikupas lebih mendalam dalam bab 4.

### **2.1.3 Akta Had Masa 1953 (Akta 254)**

Akta Had Masa 1953 (selepas ini disebut Akta 254), merupakan akta yang dirujuk sebagai panduan tempoh masa tindakan yang sah untuk membuat tuntutan ganti rugi. Seksyen 6(1) memperuntukkan sebarang tindakan sivil yang terbit dari suatu kontrak atau tort hendaklah dilakukan dalam tempoh enam tahun dari tarikh tindakan terakru.<sup>52</sup> Hal ini bermaksud, sekiranya seseorang ingin menuntut satu amaun ganti rugi akibat kerugian yang dihadapinya dalam kemalangan jalan raya, individu tersebut hendaklah memfailkan tuntutan demikian dalam tempoh tidak lebih enam tahun dari tarikh kemalangan berlaku.

Sebaliknya, tuntutan ganti rugi bagi kematian pula boleh difailkan dan dituntut oleh waris si mati dalam tempoh tiga tahun selepas kematian mangsa.<sup>53</sup> Selepas tamat

---

<sup>51</sup> MIB yang telah menyempurnakan suatu perjanjian dengan Menteri Pengangkutan untuk memberi ganti rugi kepada mangsa pihak ketiga kemalangan jalan raya sekiranya mangsa itu dinafikan pampasan disebabkan ketiadaan insurans atau insurans yang efektif.

<sup>52</sup> Seksyen 6(1) secara ringkas memperuntukkan bahawa suatu tindakan yang berasaskan kontrak atau tort; atau tindakan menguatkuasakan suatu ikatan; atau untuk menguatkuasakan suatu award; atau tindakan untuk mendapat kembali apa-apa jumlah wang menurut kuasa mana-mana undang-undang bertulis selain daripada penalti atau pelucuthakan atau sejumlah wang sebagai penalti atau pelucuthakan, harus dibawa ke mahkamah dalam tempoh enam tahun.

<sup>53</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 7(5) Akta 254 memperuntukkan bahawa “tidak lebih dari satu tindakan akan diambil untuk dan berhubung dengan tajuk perkara yang sama tentang aduan, dan setiap tindakan tersebut hendaklah diambil dalam tempoh tiga tahun selepas kematian si mati”.

tempoh sah ini, suatu tindakan sivil tidak lagi boleh difailkan dimahkamah melainkan terdapat bukti wujudnya penipuan (*fraud*) atau kesalahan (*mistake*) sehingga pihak yang ingin menuntut tidak dapat mengenali hak tuntutannya.<sup>54</sup>

#### **a) Penentuan Had Masa Tuntutan**

Penentuan had masa tuntutan bagi kematian adalah lebih mudah untuk dipastikan berbanding kecederaan. Ini kerana undang-undang secara jelas menetapkan bahawa bermulanya tempoh tuntutan adalah pada saat kematian mangsa akibat kemalangan tersebut. Sebaliknya, bagi menentukan had permulaan tempoh sah tuntutan akibat kecederaan, tempoh ini tidak seharusnya dikira dari tarikh kemalangan berlaku. Hal ini kerana, dalam beberapa situasi kemalangan, pihak mangsa berasa normal sejurus selepas kemalangan sehingga beberapa tahun ke hadapan. Namun, selepas satu tempoh, kesakitan mula terasa akibat dari tarikh kemalangan tersebut.

Dalam beberapa kes tort, hakim membenarkan tuntutan tersebut dibuat mengikut budi bicaranya dengan mengira tempoh sah tersebut bermula dari tarikh kesakitan akibat kemalangan tersebut mula terasa, bukan daripada tarikh kemalangan berlaku. Situasi ini dikenali sebagai kecacatan latent (*latent defect*) yang semestinya memerlukan kepada pembuktian kukuh daripada pihak penuntut untuk membuktikan bahawa penderitaan yang dialami adalah kesan daripada kemalangan tersebut.<sup>55</sup>

Hal ini turut disokong oleh satu kes penting dalam tort kecuaiian melibatkan tuntutan ganti rugi kerosakan sehingga menjadi rujukan kepada semua pengamal undang-undang di Malaysia. *Lord Fraser of Tolly* memutuskan bahawa kausa tindakan plaintif tidak akan bermula sehinggalah kerosakan berlaku. Beliau mengulas bahawa

---

<sup>54</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 29 Akta Had Masa 1953 (Akta 254).

<sup>55</sup> Tuan Abdullah Ahmad, (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 23 Oktober 2016; P. Vasudavan, *Fahami Had Masa Untuk Membawa Kes Ke Mahkamah*, dalam laman sesawang KonsumerKINI, <http://www.konsumerkini.net.my/v1/index.php/berita-terkini/keselamatan/321-fahami-had-masa-untuk-membawa-kes-ke-mahkamah>, dicapai pada 25 Julai 2018.



walaupun kerosakan mungkin wujud sejak kerja-kerja pembaikan binaan dimulai, namun keretakan atau kecacatan tersebut masih tidak ditemui dan tidak dapat diketahui. Ini bermaksud kausa tindakan bagi menuntut ganti rugi hanya bermula apabila kerosakan itu diketahui bukan bermula apabila keretakan atau kecacatan kerja berlaku.<sup>56</sup> Walaupun kes ini merupakan, kes kerugian dalam struktur binaan, namun penghakimannya turut dirujuk bagi menetapkan kes melibatkan tuntutan ganti rugi kemalangan.

Dalam memberikan penjelasan berkenaan had masa tuntutan, seorang peguam mewakili pihak plaintif dalam kenyataannya menegaskan bahawa:

*“3 tahun. Dalam akta kalau maut 3 tahun, kalau cedera 6 tahun. Dalam akta had masa. Tidak boleh lebih. Kalau tidak, tak sah”.*

*AA/11.08.16/temu bual*

Kes Muhamad Solleh Saarani & Anor v Norruhadi Omar & Ors merupakan antara kes yang dirujuk bagi menetapkan tempoh masa tuntutan akibat kecederaan mengikut Akta 254. Kemalangan antara plaintif dan defendan berlaku pada 21 Mei 1998. Namun tuntutan hanya dibuat pada 21 Mei 2004 dan dibenarkan oleh pihak mahkamah. Defendan membuat rayuan atas tuntutan tersebut dengan justifikasi bahawa tuntutan telah melebihi had masa yang ditetapkan di bawah Akta 254. Hakim rayuan telah membenarkan tuntutan defendan melalui penghakimannya yang menegaskan bahawa tempoh had masa seperti dalam s 6(1)(a) Akta 254 adalah mandatori dan mesti. Atas fakta dalam kes ini, mahkamah tidak mempunyai budi bicara kehakiman untuk melanjutkan tempoh had masa yang ditetapkan oleh s 6(1)(a) atau menangguhkan operasinya atau mengemukakan pengecualian yang tidak diperuntukkan oleh undang-undang. Dalam kes ini, plaintif-plaintif mengalami kecederaan berbangkit daripada kemalangan pada 21 Mei 1998 dan tindakan dihalang statut pada 20 Mei 2004.

---

<sup>56</sup> *Pirelli General Cable Works Ltd. lwn. Oscar Faber & Partners* [1983]2 WLR 6; prinsip yang sama dipakai dalam kes *London Borough of Bromley lwn. Rush and Tompkins* [1985]4 Constr. L.R. 44

#### **2.1.4 Akta Perkhidmatan Kewangan 2013 (Akta 758)**

Akta Perkhidmatan Kewangan 2013 (selepas ini disebut Akta 758) memperuntukkan kaedah-kaedah pengawalseliaan dan penyeliaan institusi kewangan, sistem pembayaran dan entiti berkaitan serta pengawasan pasaran wang dan pasaran pertukaran asing untuk menggalakkan kestabilan kewangan. Akta 758 ini menggantikan Akta Insurans 1996 (Akta 553); selepas ini disebut Akta 533, berkuatkuasa pada pada 30 Jun 2013 iaitu tarikh yang sama Akta 553 ini dimansuhkan.

Akta 758 menggabungkan beberapa undang-undang yang berasingan untuk mengawal selia sektor kewangan yang pelbagai di bawah rangka kerja perundangan tunggal masing-masing bagi sektor kewangan konvensional termasuklah bagi hal ehwal pengelolaan insurans yang dinyatakan dalam Akta 533 dahulu. Hal ini termasuk perihal pembayaran ganti rugi kepada mangsa-mangsa kemalangan diri yang memiliki polisi insurans yang sah.<sup>57</sup> Pentadbiran berkenaan penamaan polisi insurans yang mempengaruhi kesahan mana-mana pemunya polisi bagi menuntut insurans diperuntukkan secara jelas dalam akta ini. Akta 758 ini juga memperuntukkan kewajipan penanggung insurans bagi membayar tuntutan ganti rugi ke atas mangsa yang terlibat dalam kemalangan. Rujukan kepada Akta 758 amat signifikan bagi menentukan hak mangsa kemalangan jalan raya ke atas polisi insurans mereka melibatkan kerugian-kerugian yang perlu ditanggung oleh pihak penanggung insurans berlesen yang dilantik.

Akta 758 mentafsirkan polisi kemalangan diri sebagai polisi yang memperuntukkan faedah kewangan tetap atau faedah yang bersifat tanggung rugi, atau kedua-duanya, terhadap risiko mengalami kecederaan atau kematian orang yang diinsuranskan akibat suatu kemalangan atau menjadi tidak upaya akibat daripada

---

<sup>57</sup> Seksyen 130 Akta 758 membuat peruntukan khusus bagi polisi insurans kemalangan diri tidak termasuk polisi pihak ketiga. Polisi insurans pihak ketiga dilindungi di bawah bahagian IV Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Akta 333).

penyakit.<sup>58</sup> Akta ini menamakan pemegang polisi sebagai pemunya polisi iaitu orang yang mempunyai hakmilik di sisi undang-undang kepada polisi. Syarikat insurans yang dilantik pula dinamakan sebagai penanggung insurans berlesen iaitu seorang yang telah dilesenkan oleh Menteri untuk menjalankan perniagaan insurans.<sup>59</sup>

Akta 758 turut menjelaskan syarat yang membolehkan pihak penanggung insurans menanggung dan mengambil alih apa-apa risiko kerugian pemunya polisinya. Seksyen 84 Akta 758 menyatakan bahawa penanggung insurans tidak berkewajipan membuat pampasan kerugian pemunya polisinya, melainkan sehingga pemunya polisi tersebut telah membayar premium yang patut dibayar dan diterima dengan sah oleh penanggung insurans berlesen tersebut.<sup>60</sup> Hal ini bermaksud, pemunya polisi yang tidak aktif disebabkan tidak membayar premium insurans sebagaimana yang termaktub dalam syarat yang dipersetujui bersama sehingga menyebabkan polisi insurans boleh terbatal, adalah tidak wajib ditanggung oleh pihak penanggung insurans.<sup>61</sup>

Peruntukan berkenaan pembayaran wang polisi di bawah polisi insurans kemalangan diri turut dinyatakan secara terperinci di bawah Jadual 10 Akta 758.<sup>62</sup> Jadual 10 menghuraikan pembahagian wang polisi dalam penjalanan pentadbiran yang menyentuh perihal pembayaran ganti rugi bagi kemalangan. Dalam suatu kes tuntutan ganti rugi yang melibatkan polisi insurans tanpa penama, maka pihak penanggung

---

<sup>58</sup> Seksyen 2 Akta Perkhidmatan Kewangan 2013 (Akta 758)

<sup>59</sup> Seksyen 2 Akta Perkhidmatan Kewangan 2013 (Akta 758)

<sup>60</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 84 berkenaan Pengambilalihan risiko bahawa “tiada penanggung insurans berlesen boleh mengambil alih apa-apa risiko berkenaan dengan apa-apa perihalan polisi sebagaimana yang ditetapkan oleh Bank melainkan jika dan sehingga premium yang kena bayar diterima oleh penanggung insurans berlesen itu”; Premium seperti dalam Seksyen 2 Akta 758 ditafsirkan sebagai “ amaun yang kena dibayar kepada penanggung insurans di bawah polisi sebagai balasan bagi obligasi yang diambil alih oleh penanggung insurans itu”.

<sup>61</sup> Polisi insurans boleh luput dan terbatal sekiranya pihak pemunya polisi gagal membayar premium insurans secara aktif dalam tempoh yang ditetapkan pihak penanggung insurans berlesen.

<sup>62</sup> Seperti yang disebut dalam seksyen 130 Akta Perkhidmatan Kewangan 2013 (Akta 758) bahawa “Jadual 10 menyatakan peruntukan bagi pembayaran wang polisi apabila kematian pemunya polisi di bawah polisi hayat, termasuk suatu polisi hayat di bawah seksyen 23 Akta Undang-Undang Sivil 1956 [Akta 67], dan suatu polisi kemalangan diri, yang diambilnya atas hayatnya sendiri”.

insurans perlu membayar wang ganti rugi milik pemunya polisi tersebut kepada *wāṣī* atau pentadbir pusakanya yang sah.<sup>63</sup>

Hal ini boleh berlaku dalam kes-kes kemalangan maut, melibatkan kematian pemunya polisi tanpa membuat satu penamaan maka pihak penerima wang polisi tersebut akan bertindak selaku wasi, bukan sebagai benefisiari yang sah. Wang polisi tersebut perlu ditadbir mengikut wasiat si mati atau sekiranya tiada wasiat dibuat, perlu ditadbir mengikut mana-mana undang-undang yang terpakai bagi pentadbiran, pembahagian atau pelupusan harta pusaka kerana tiada warisnya.<sup>64</sup>

Selain itu, pihak penanggung insurans juga tidak terikat untuk memastikan hala tuju dan penggunaan wang polisi yang telah dibayar kepada pemunya polisi yang sah.<sup>65</sup> Sebagai contoh, wang polisi yang perlu dibayar kepada mangsa sebagai ganti rugi akibat kehilangan jangka hayat untuk hidup bagi tempoh lima tahun, tidak boleh diambil balik untuk apa-apa tujuan pentadbiran sekiranya pihak mangsa didapati telah meninggal dunia dalam tempoh lebih awal dari tempoh jangkaan.<sup>66</sup>

Seksyen 12(1) Jadual 10 Akta 758 pula memperuntukkan tentang kewajipan pihak penanggung insurans membayar wang polisi sebagai ganti rugi dalam tempoh yang ditetapkan. Sekiranya mahkamah mendapati bahawa suatu tuntutan atas kematian pemunya polisi telah tidak dibayar oleh penanggung insurans berlesen dalam tempoh

---

<sup>63</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 8 Jadual 10 Akta 758 bahawa “Jika pemunya polisi mati tanpa membuat suatu penamaan, tertakluk kepada perenggan 7, penanggung insurans berlesen hendaklah membayar wang polisi pemunya polisi yang mati itu kepada wasi atau pentadbir harta pusakanya yang sah”.

<sup>64</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 10 Jadual 10 Akta 758 bahawa “Seseorang yang kepadanya wang polisi boleh dibayar di bawah subsubperenggan 8(2)(a) dan (b) hendaklah menerima wang polisi itu sebagai wasi dan bukan semata-mata sebagai benefisiari dan hendaklah membahagikan wang polisi itu dalam perjalanan pentadbiran harta pusaka pemunya polisi yang mati mengikut terma suatu wasiat si mati, dan jika tiada apa-apa wasiat, mengikut undang-undang yang terpakai bagi pentadbiran, pembahagian dan pelupusan harta pusakanya kerana ketiadaan wasiatnya”.

<sup>65</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 11 Jadual 10 Akta 758 bahawa “Penanggung insurans berlesen tidak boleh dalam apa-apa keadaan terikat atau terlibat untuk memastikan penggunaan apa-apa wang polisi yang telah dibayarnya berkenaan dengan mana-mana orang di bawah Jadual ini”.

<sup>66</sup> Puan Farah Nina Zainal Abidin, (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 18 Januari 2017.

enam puluh hari dari tarikh pemberitahuan tuntutan itu, maka penanggung insurans itu dikehendaki membayar faedah kompaun minimum atas keterlewatan tersebut.<sup>67</sup>

Walau bagaimanapun, sekiranya baki wang polisi perlu dibayar oleh penanggung insurans berlesen kepada *wāṣī* atau pentadbir yang sah bagi harta pusaka pemunya polisi yang mati, faedah yang perlu dibayar hendaklah hanya terpakai atas baki wang polisi itu sahaja. Baki wang tersebut perlu dikira apabila tamat tempoh enam puluh hari dari masa *wāṣī* atau pentadbir yang sah mengemukakan perintah probet atau surat kuasa mentadbir atau perintah pembahagian sehingga tarikh pembayaran.<sup>68</sup> Jadual 10 ini juga mengatasi polisi insurans dan mana-mana undang-undang bertulis lain.<sup>69</sup>

### **2.1.5 Akta Perkhidmatan Kewangan Islam 2013 (Akta 759)**

Akta Perkhidmatan Kewangan Islam 2013 (Akta 759); selepas ini disebut Akta 759 suatu Akta untuk mengadakan peruntukan bagi pengawalseliaan dan penyeliaan institusi kewangan Islam, sistem pembayaran dan entiti serta pengawasan pasaran wang Islam bagi menggalakkan kestabilan kewangan dan pematuhan Syariah. Akta ini juga digubal dan dikuatkuasakan bersama-sama dengan Akta Perkhidmatan Kewangan 2013 (Akta 758) bagi menggantikan Akta Takaful 1984 (Akta 312); selepas ini disebut Akta 312, dengan kandungan peruntukan yang lebih patuh Syariah.<sup>70</sup>

---

<sup>67</sup> Seksyen 12(1) menjelaskan bahawa faedah kompaun perlu dibayar pada kadar purata deposit tetap yang terpakai bagi tempoh dua belas bulan untuk bank berlesen yang disiarkan oleh Bank ditambah satu peratus atau apa-apa kadar lain sebagaimana yang ditentukan oleh Bank, atas jumlah wang polisi selepas tamatnya tempoh enam puluh hari sehingga tarikh pembayaran.

<sup>68</sup> Seksyen 12(2) Akta Perkhidmatan Kewangan Islam 2013

<sup>69</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 13 Jadual 10 Akta 759 bahawa "(1) Jadual ini hendaklah mempunyai kuat kuasa berhubungan dengan polisi yang berkuat kuasa pada atau selepas tarikh yang ditetapkan, dan berhubungan dengan suatu penamaan yang dibuat sebelum, pada atau selepas tarikh yang ditetapkan, walau apa pun apa-apa yang terkandung dalam polisi itu, dan tiada apa-apa yang terkandung dalam polisi boleh mengurangkan daripada, atau ditafsirkan sebagai mengurangkan dalam apa-apa cara atau pada apa-apa takat daripada, Jadual ini; (2) Jadual ini hendaklah mempunyai kesan dan kuat kuasa penuh walau apa pun apa-apa yang tidak selaras dengan atau bertentangan dengan mana-mana undang-undang bertulis lain yang berhubungan dengan probet, pentadbiran, pembahagian atau pelupusan, harta pusaka si mati, atau dalam mana-mana amalan atau adat berhubung dengan perkara ini.

<sup>70</sup> Akta ini telah dikuatkuasakan pada 30 Jun 2013.

Akta 759 menggabungkan beberapa undang-undang yang berasingan untuk mengawal selia sektor kewangan Islam yang pelbagai di bawah rangka kerja perundangan tunggal masing-masing bagi sektor kewangan Syariah termasuklah bagi hal ehwal pengelolaan takaful yang dinyatakan dalam Akta 312 dahulu. Akta 759 ini juga memperuntukkan terma-terma yang berbeza berbanding Akta 758 bagi menyesuaikan kandungannya yang lebih patuh Syariah. Rujukan kepada akta 759 dibuat bersama-sama dengan Akta 758 bagi maksud pentadbiran dan pemberian wang polisi insurans dan sijil takaful sebagai ganti rugi kepada mangsa kemalangan jalan raya. Lantaran itu, rujukan kepada Akta 759 ini juga amat signifikan dalam menentukan hak berbangkit peserta takaful ke atas pihak pengendali takaful.<sup>71</sup>

Akta 759 mentafsirkan sijil takaful kemalangan diri sebagai sijil takaful yang memperuntukkan manfaat kewangan tetap atau manfaat yang bersifat tanggung rugi, atau kedua-duanya, terhadap risiko mengalami kecederaan atau kematian orang yang dilindungi akibat suatu kemalangan atau menjadi tidak upaya akibat daripada penyakit.<sup>72</sup> Pengendali takaful ditafsirkan sebagai seseorang yang dilesenkan oleh Menteri untuk menjalankan perniagaan takaful termasuklah pengendali takaful antarabangsa berlesen.<sup>73</sup> Pemilik sijil takaful pula dinamakan sebagai peserta takaful yang ditafsirkan sebagai seseorang yang mempunyai hakmilik yang sah di sisi undang-undang kepada sijil takaful.<sup>74</sup>

Akta 759 memperuntukkan berkenaan pengambilalihan risiko tidak akan dipertanggungjawabkan ke atas pengendali takaful sehinggalah pihak peserta takaful

---

<sup>71</sup> Seksyen 142 Akta 758 membuat peruntukan khusus bagi polisi insurans kemalangan diri tidak termasuk polisi pihak ketiga. Sijil takaful pihak ketiga dilindungi di bawah bahagian IV Akta Pengangkutan jalan 1987 (Akta 333).

<sup>72</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 2 (Akta 759).

<sup>73</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 2 Akta 759

<sup>74</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 2 Akta 759

membuat bayaran sumbangan dan telah diterima oleh pihak pengendali takaful.<sup>75</sup> Hal ini juga memberi maksud bahawa mana-mana peserta takaful yang gagal membuat sumbangan takaful secara aktif sebagaimana yang dikehendaki dalam terma dan syarat sijil takaful boleh mengakibatkan sijil tersebut luput dan terbatal. Situasi ini menyebabkan manfaat sijil takaful yang dituntutan sebagai ganti rugi gagal untuk diperolehi peserta takaful kemalangan diri.<sup>76</sup>

Seterusnya, pembayaran manfaat sijil takaful kemalangan diri dinyatakan dalam Jadual 10 yang memperuntukkan pembayaran manfaat takaful apabila kematian peserta takaful di bawah sijil takaful kemalangan diri.<sup>77</sup> Dalam Jadual ini, suatu sebutan mengenai sijil takaful adalah sebutan mengenai sijil takaful kemalangan diri yang diambil oleh peserta takaful atas hayatnya dirinya yang memperuntukkan bagi pembayaran manfaat takaful atas kematiannya.

Dalam perjalanan pentadbiran satu sijil takaful, Seksyen 8 Akta 759 memperuntukkan berkenaan pembayaran manfaat takaful jika tiada penamaan dibuat. Menurut peruntukan seksyen ini, pembayaran manfaat takaful perlu diserahkan kepada *wāṣī* atau pentadbir harta si mati.<sup>78</sup> Seseorang yang dibayar oleh pengendali takaful pula hanya bertanggungjawab selaku *wāṣī* atau pentadbir harta tanpa dimaksudkan sebagai benefisiari kepada peserta takaful yang meninggal dunia.<sup>79</sup> Hal ini dapat dilihat dalam

---

<sup>75</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 96 Akta 759 bahawa “Tiada pengendali takaful berlesen pun boleh menyebabkan mana-mana kumpulan wang takaful yang dikendalikannya untuk mengambil alih apa-apa risiko berkenaan dengan apa-apa perihalan sijil takaful sebagaimana yang ditetapkan oleh Bank melainkan jika dan sehingga sumbangan takaful yang kena dibayar diterima oleh pengendali takaful berlesen itu dengan apa-apa cara dan dalam apa-apa tempoh sebagaimana yang ditetapkan oleh Bank”.

<sup>76</sup> Sumbangan takaful seperti ditafsirkan Seksyen 2 Akta 759 merupakan “amaun yang kena dibayar oleh peserta takaful kepada pengendali takaful di bawah suatu sijil takaful dan termasuklah apa-apa saraan bagi fungsi dan kewajipan yang diambil alih oleh pengendali takaful itu”.

<sup>77</sup> Seksyen 142 Akta 759 menyatakan bahawa “Jadual 10 menyatakan peruntukan bagi pembayaran manfaat takaful apabila kematian peserta takaful di bawah sijil takaful keluarga dan sijil takaful kemalangan diri, yang dikeluarkan berkenaan dengan suatu kontrak takaful yang dibuat oleh peserta takaful atas hayatnya”; manfaat takaful seperti dinyatakan dalam Seksyen 2 Akta 759 termasuklah apa-apa manfaat, sama ada berupa wang atau tidak, yang boleh di bayar di bawah suatu sijil takaful;

<sup>78</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 8 Akta 759.

<sup>79</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 10 Akta 759.

kes-kes kemalangan melibatkan kematian apabila si mati merupakan peserta takaful tanpa penama, maka manfaat wang takaful perlu diserahkan kepada pentadbir untuk diserahkan kepada waris atau benefisiari yang sah. Sekiranya tiada waris, maka harta tersebut perlu ditadbir mengikut undang-undang yang terpakai bagi urusan pentadbiran, pembahagian atau pelupusan.

Pengendali takaful juga tidak terikat untuk memastikan penggunaan manfaat takaful.<sup>80</sup> Suatu pemberian wang manfaat takaful yang telah dibayar secara sah atas tuntutan ganti rugi kemalangan adalah menjadi milik peserta takaful. Pihak pengendali takaful tidak bertanggungjawab untuk memastikan hala tuju, pentadbiran dan penggunaan wang tersebut sama ada wang digunakan sesuai dengan maksud pemberian ganti rugi atau sebaliknya.

Perkara 12(1) Akta 759 memperuntukkan berkenaan ganti rugi bagi pembayaran lambat amaun tuntutan. Seksyen tersebut menjelaskan bahawa sekiranya suatu tuntutan atas kematian peserta takaful akibat kemalangan tidak dibayar oleh pengendali takaful berlesen dalam tempoh enam puluh hari dari tarikh pemberitahuan tuntutan itu, maka ganti rugi hendaklah atas keterlewatan tersebut.<sup>81</sup> Perkara 12(2) pula menghendaki ganti rugi yang perlu dibayar di bawah subperenggan (1) hendaklah terpakai atas baki manfaat takaful sahaja. Hal ini berlaku setelah tamat tempoh enam puluh hari dari masa *wāṣī* atau pentadbir yang sah mengemukakan perintah probet atau surat kuasa mentadbir atau perintah pembahagian sehingga tarikh pembayaran. Jadual 10 juga mengatasi sijil

---

<sup>80</sup> Seperti yang dinyatakan dalam Seksyen 10 Akta 759.

<sup>81</sup> Seksyen 12(1) Akta 759 memperuntukkan ganti rugi minimum pada kadar pulangan pelaburan kumpulan wang risiko peserta ditambah satu peratus atau apa-apa kadar lain sebagaimana yang ditentukan oleh Bank, atas jumlah manfaat takaful selepas tamatnya tempoh enam puluh hari sehingga tarikh pembayaran.





## 2.2 Penutup

Hak membuat tuntutan ganti rugi sememangnya merupakan kuasa yang dimiliki oleh mangsa dalam kemalangan jalanraya. Melalui suatu tuntutan yang dibuat, barulah hak-hak yang lain kemudiannya akan disahkan oleh mahkamah. Tuntutan juga boleh terus dibuat kepada pihak insurans atau takaful sekiranya kedua-dua pihak yang terlibat bersetuju dengan amaun ganti rugi yang ditawarkan. Namun, seandainya tiada apa-apa tuntutan dikemukakan oleh mangsa atau wakilnya di Mahkamah dalam tempoh tertentu, maka mahkamah boleh menganggap pihak mangsa tidak berminat untuk membuat apa-apa tuntutan. Satu tuntutan sivil boleh dibuat di Mahkamah Majistret atau Sesyen mengikut jumlah tuntutan dan bidangkuasa masing-masing. Tuntutan pula boleh diklasifikasikan kepada tuntutan ganti rugi kematian dan kecederaan.

Kupasan dalam bab ini menyentuh berkenaan kerangka perundangan berhubung hak mangsa kemalangan iaitu melibatkan tempoh masa, tuntutan ganti rugi serta obligasi pembayaran ganti rugi ke atas pihak penanggung insurans atau pengendali takaful. Penyelidikan mendalam ke atas peruntukan undang-undang berkaitan mendapati hak mangsa kemalangan adalah dijamin oleh undang-undang bertulis sebagaimana yang diperuntukkan dalam Akta 254, Akta 333, Akta 758, Akta 759 dan Akta 67. Walau bagaimanapun, jaminan tersebut belum cukup kukuh berikutan wujud sebilangan mangsa yang gagal mendapatkan ganti rugi disebabkan kekangan umur dan tidak dilindungi polisi insurans atau manfaat takaful. Isu perundangan ini disentuh oleh penyelidik dalam bab tiga iaitu berkenaan ganti rugi dan penaksirannya disebabkan kupasannya amat berkait dengan tafsiran ganti rugi yang pelbagai yang perlu dirujuk kepada kes-kes terdahulu. Perbincangan terperinci berkenaan tuntutan ganti rugi serta isu-isu berbangkit juga dikupas dalam bab selanjutnya.

## **BAB TIGA: SISTEM DAN AMALAN TUNTUTAN DAN PENETAPAN GANTI RUGI BAGI KES KEMALANGAN JALAN RAYA DI MALAYSIA**

### **3.0 Pendahuluan**

Kes-kes kemalangan jalan raya telah dicatatkan sebagai kes tuntutan terbanyak berbanding kes-kes kecuaiian lain yang dibicarakan di mahkamah Malaysia.<sup>83</sup> Tuntutan ganti rugi bagi kes kemalangan jalan raya pula pada kebiasaannya boleh dibuat melalui dua kaedah iaitu tuntutan melalui mahkamah atau tuntutan di luar mahkamah. Tuntutan di mahkamah boleh dibuat sekiranya wujud pertikaian berkenaan liabiliti dan takat ganti rugi yang sepatutnya dibayar oleh pihak yang bersalah. Sebaliknya, jika tiada pertikaian berkenaan liabiliti, maka tuntutan ganti rugi boleh terus dibuat secara langsung kepada pihak insurans atau takaful tanpa melibatkan penghakiman dan perintah mahkamah.<sup>84</sup>

Dalam sesetengah kes, terdapat juga pihak penuntut yang memulakan tuntutan mereka di mahkamah namun berakhir dengan penyelesaian di luar mahkamah. Ini berlaku apabila terdapat persetujuan di antara kedua-dua pihak berkenaan material yang dipertikaikan iaitu kadar ganti rugi ketika sesi pendengaran dan perbicaraan berjalan.

Tuntutan ganti rugi boleh dikelaskan kepada ganti rugi berbentuk kewangan atau bukan kewangan. Walau bagaimanapun, adalah lebih jelas untuk mengklasifikasikannya melalui pendekatan tradisional iaitu dengan pembahagian yang dinamakan ganti rugi am dan ganti rugi khas.<sup>85</sup> Penjelasan mengenainya ditafsirkan berdasarkan peruntukan ganti rugi dalam Akta Undang-undang Sivil 1956 serta undang-undang kes. Justeru, bagi mencapai objektif pertama kajian, perbincangan dalam bab ini akan menyentuh berkenaan jenis-jenis ganti rugi am dan khas. Seterusnya rujukan bagi penetapan kuantum ganti rugi serta kaedah pentaksirannya turut dibincangkan secara terperinci.

---

<sup>83</sup> Shahidra Abdul Khalil, "Penyelesaian Kes Kemalangan Jalan Raya Menurut Undang-Undang Malaysia dan Perundangan Islam: Kajian Perbandingan," 1.

<sup>84</sup> Tuan Muhammad Zaim Azfar Jalaludin (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 3 Ogos 2016.

<sup>85</sup> Salleh Buang, *Undang-undang Kecuaian di Malaysia*, 340.

### 3.1 Kemalangan dan Prosedur Tuntutan Ganti Rugi

Prosedur utama bagi membolehkan suatu tuntutan dibuat adalah bermula dengan laporan polis. Laporan polis wajib dibuat oleh pihak-pihak yang terlibat dengan kemalangan bagi membolehkan tuntutan di bawah jenayah dan sivil dikenakan. Tuntutan jenayah dilaksanakan di bawah peruntukan kesalahan dalam Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Akta 333) bagi membolehkan tindakan saman dikeluarkan. Jika disabitkan bersalah, maka pelaku boleh dikenakan hukuman denda dan penjara atas kecuaiannya mengakibatkan kemalangan.<sup>86</sup> Tindakan jenayah dimulakan oleh pihak pendakwa raya melalui saman dan tuntutan yang diserahkan kepada pihak pesalah berdasarkan laporan yang dikeluarkan oleh pihak polis. Sebaliknya, tuntutan sivil difailkan oleh salah satu pihak yang terlibat dalam kemalangan bagi menentukan liabiliti pihak yang bertikai seterusnya menetapkan kuantum ganti rugi yang perlu dipampas kepada mangsa. Lantaran itu, laporan polis amat penting bagi kedua-dua tuntutan jenayah dan sivil.

Pihak-pihak yang terlibat dengan kemalangan hendaklah membuat laporan polis dalam tempoh 24 jam selepas berlakunya kemalangan.<sup>87</sup> Sekiranya pihak mangsa mengalami kecederaan serius yang menghalang mereka sendiri membuat laporan polis, maka laporan yang dibuat oleh waris atau pihak saksi adalah dibenarkan dalam tempoh tersebut.<sup>88</sup> Sejurus selepas kemalangan berlaku, pihak yang terlibat dinasihatkan memeriksa keadaan kenderaan serta situasi sekeliling. Pemandu-pemandu lain di sekitar kemalangan turut memainkan peranan dan bertanggungjawab untuk menjadi saksi

---

<sup>86</sup> Inspektor Roslan Ramlee, (Pegawai Penyiasat Trafik IPD Shah Alam), dalam temu bual bersama penyelidik, 4 April 2017.

<sup>87</sup> S. Santhana Dass, *Personal Injury Claims*, (Kuala Lumpur, Marsden Law Book, 2016), 580.

<sup>88</sup> Inspektor Roslan Ramlee, (Pegawai Penyiasat Trafik IPD Shah Alam), dalam temu bual bersama penyelidik, 4 April 2017; signifikan tempoh 24 jam adalah bagi mengelak apa-apa kecederaan lain atau kerosakan yang dipalsukan atau bukan sebab kemalangan pada waktu itu.

kemalangan. Pemeriksaan ini penting sebagai bukti bagi meneruskan apa-apa tuntutan lanjut bagi kemalangan jalan raya.<sup>89</sup>

Seterusnya, tuntutan ganti rugi juga boleh dilakukan secara persendirian tanpa bantuan pihak peguam dengan syarat pihak mangsa mempunyai informasi berkenaan maklumat peribadi pihak pemandu yang dipercayai cuai menyebabkan kemalangan. Namun begitu, pada kebiasaannya mangsa kemalangan jalan raya lebih suka untuk diwakili oleh peguam bagi memudahkan dan menyegerakan urusan. Walaupun pihak mangsa telah diwakili peguam, mereka masih boleh membuat tuntutan tanpa melibatkan pihak mahkamah. Pada waktu ini, pihak peguam yang mewakili mangsa akan menghubungi pihak insurans atau takaful yang dilantik oleh pemandu yang cuai berdasarkan maklumat peribadi yang diperoleh.<sup>90</sup>

Sekiranya maklumat peribadi berupa nama penuh, nombor kad pengenalan, nombor lesen memandu, alamat terkini dan nombor telefon tidak diperoleh, maka siasatan lanjut akan dijalankan. Siasatan akan dijalankan oleh pegawai polis yang menerima aduan. Selepas maklumat diperoleh, barulah tuntutan boleh diteruskan. Sebaliknya sekiranya maklumat lengkap tidak diperoleh, tuntutan yang dibuat mungkin tergendala, memakan masa atau terhalang. Maklumat peribadi pemandu yang cuai amat penting bagi mengenal pasti pihak insurans dan takaful yang akan melindungi pihak mangsa sebagai pihak ketiga. Hal ini kerana, pemandu cuai yang tidak diketahui akan diklasifikasikan sebagai kes kemalangan langgar lari. Pihak insurans dan takaful juga tidak memiliki autoriti bagi melindungi kerugian pihak mangsa langgar lari.<sup>91</sup>

---

<sup>89</sup> Tuan Muhammad Zaim Azfar Jalaludin, (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 3 Ogos 2016.

<sup>90</sup> Tuan Muhammad Zaim Azfar Jalaludin, (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 3 Ogos 2016.

<sup>91</sup> Tuan Muhammad Zaim Azfar Jalaludin, (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 3 Ogos 2016.

Seterusnya, antara tuntutan ganti rugi yang boleh dibuat ke atas pihak insurans dan takaful merangkumi tuntutan ganti rugi terhadap kerosakan kenderaan, kecederaan peribadi serta apa-apa perlindungan lain yang disediakan oleh polisi insurans syarikat berkenaan.<sup>92</sup> Pihak mangsa dan peguam yang mewakilinya juga perlu memastikan bahawa pihak pemandu yang cuai bukan dalam kalangan pihak yang terhalang daripada perlindungan insurans dan takaful. Terdapat beberapa situasi yang digariskan oleh Akta Pengangkutan Jalan Raya 1987 yang menyatakan bahawa terdapat pihak yang tidak dilindungi oleh insurans. Pihak tersebut ialah pemandu yang memiliki polisi insurans, namun kesahannya terbatal kerana pemandu tersebut telah tidak aktif mencarum.<sup>93</sup>

Pihak insurans dan takaful juga tidak melindungi penumpang kepada kenderaan-kenderaan persendirian seperti kenderaan yang menggunakan aplikasi *Grab Car*. Kenderaan di bawah aplikasi teknologi terbaru ini masih belum dilindungi oleh apa-apa polisi perlindungan yang melindungi penumpang mereka berlainan dengan pemandu teksi atau bas yang dilindungi oleh insurans syarikat mereka.<sup>94</sup> Situasi-situasi sebegini boleh menyebabkan tuntutan insurans pihak ketiga terhalang dan tidak sah untuk diteruskan.<sup>95</sup>

Setelah tuntutan dibuat, pihak insurans dan takaful akan menjalankan siasatan melalui khidmat ajuster yang dilantik dan berakhir dengan penetapan kadar ganti rugi yang difikirkan munasabah. Sekiranya pihak-pihak bersetuju dengan kuantum yang ditetapkan, maka kes tuntutan dianggap berjaya diselesaikan di meja perundingan tanpa melibatkan Mahkamah. Jika tidak, pihak mangsa mempunyai hak untuk memfailkan tuntutan dan dibicarakan di Mahkamah. Prosedur pembuktian di Mahkamah lebih ketat

---

<sup>92</sup> Antara perlindungan lain yang disediakan oleh polisi insurans ialah perlindungan terhadap kecederaan, kerosakan atau kehilangan barangan peribadi ketika kemalangan tersebut.

<sup>93</sup> Seksyen 91(b) Akta 333 menghendaki suatu polisi insurans mestilah polisi yang menginsurankan bagi individu atau kumpulan. Hal ini bermaksud, pemunya polisi tersebut masih aktif dalam membuat caruman insurans.

<sup>94</sup> Seksyen 91(1)(b)(bb) Akta Pengangkutan Jalan 1987.

<sup>95</sup> The Malaysian Insurance Institute, *Pre-Contract Examination Insurance Agent*, (Shah Alam: The Malaysian Insurance Institute, 2014), 11.

serta memerlukan kos yang tinggi. Membuat tuntutan pampasan dengan menggunakan khidmat guaman juga melibatkan kos, namun kebanyakan peguam akan mengenakan bayaran awal yang rendah dan menetapkan yuran akhir berdasarkan peratusan jumlah ganti rugi yang dituntut.<sup>96</sup>

Tuntasnya, setiap mangsa kemalangan jalan raya sememangnya mempunyai hak untuk membuat tuntutan ganti rugi atas kerugian yang mereka alami. Namun, seperti yang telah dijelaskan, sistem tuntutan ganti rugi di Malaysia masih belum mampu melindungi kesemua mangsa yang tercedera. Hal ini bermaksud, tuntutan yang dibuat oleh mangsa mempunyai risiko untuk gagal sama ada secara total atau separa.<sup>97</sup> Risiko ini timbul sekiranya pihak mangsa tidak membawa dokumen yang mencukupi sebagai bukti atau pihak mangsa sendiri adalah orang yang terhalang daripada indemniti insurans. Pihak plaintif dan defendan yang terlibat perlu bersedia dari sudut bahan dokumentasi sebagai pembuktian di mahkamah. Hal ini bagi memastikan perjalanan tuntutan di mahkamah yang lancar dan tidak memakan masa yang lama.<sup>98</sup> Tuntutan ganti rugi yang boleh dituntut juga adalah tertakluk kepada jenis-jenis ganti rugi yang telah ditetapkan mahkamah berdasarkan peruntukan undang-undang dan kes-kes terdahulu.

### **3.2 Pengkelasan Ganti Rugi bagi Kes-kes Kemalangan Jalan Raya di bawah Sistem Perundangan Malaysia**

Akta 67 telah memperuntukkan ganti rugi bagi kematian dan kecederaan yang berlaku akibat kemalangan jalan raya. Perihal ini ada dinyatakan dalam seksyen yang berlainan sekali gus membezakan sebab dan takat ganti rugi yang boleh dituntut iaitu seksyen 7

---

<sup>96</sup> Tuan Muhammad Zaim Azfar Jalaludin, (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 3 Ogos 2016.

<sup>97</sup> Tuntutan insurans berkemungkinan gagal sepenuhnya apabila pihak plaintif terdiri daripada individu atau kumpulan yang terhalang daripada mendapatkan insurans; gagal separa boleh berlaku ke atas tuntutan yang tidak memiliki bukti serta keterangan yang mencukupi.

<sup>98</sup> Hasil temu bual mendapati proses tuntutan ganti rugi yang panjang tidak menjadi masalah apabila peraturaturan baru menghendaki apa-apa tuntutan harus diselesaikan dalam tempoh Sembilan bulan dari tarikh tuntutan didaftarkan.

bagi ganti rugi kematian dan seksyen 28A bagi ganti rugi kecederaan. Perbezaan sebab dan takat ganti rugi ini menolak persepsi segelintir masyarakat yang beranggapan ganti rugi kerana kehilangan nyawa adalah lebih besar nilainya berbanding kecederaan parah. Logiknya, kehilangan nilai nyawa keseluruhannya adalah lebih tinggi daripada kehilangan anggota. Atas alasan demikian, masyarakat berpandangan kadar ganti rugi kematian sepatutnya lebih tinggi atau paling tidak mencapai angka ratusan ribu. Namun demikian, persepsi undang-undang tidak memperuntukkan sedemikian. Malahan, ganti rugi bagi kematian berkemungkinan jauh lebih rendah berbanding kecederaan peribadi.

### **3.2.1 Ganti Rugi Kematian Akibat Kemalangan Maut Jalan Raya**

Tuntutan ganti rugi bagi kematian akibat kemalangan jalan raya boleh dirujuk melalui seksyen 7 Akta 67. Akta tersebut menyatakan bahawa waris si mati berhak mendapat ganti rugi apabila wujudnya elemen kehilangan sumbangan pendapatan si mati, kedukacitaan, dan ganti rugi bagi ganti rugi khas.<sup>99</sup> Waris si mati boleh membuat tuntutan kepada pihak yang bersalah bagi apa-apa kehilangan tempat bergantung bersama dengan apa-apa perbelanjaan yang munasabah akibat kecuaiannya.<sup>100</sup>

Seksyen 7(1) akta 67 dimulakan dengan penjelasan bahawa sekiranya pihak mangsa hanya tercedera yang tidak sampai mengakibatkan kematian, hal ini melayakkan pihak tercedera untuk mengambil tindakan dan mendapat ganti rugi kerana kecederaan tersebut. Pihak yang bertanggung pula hendaklah bertanggungjawab bagi suatu tindakan ganti rugi sama ada mangsa tercedera atau meninggal dunia:<sup>101</sup>

- i) Mengambil kira bahawa jika si mati telah mencapai umur lima puluh lima tahun pada masa kematiannya, maka kehilangan mata pencariannya bagi mana-mana tempoh selepas kematiannya hendaklah diambil kira untuk

---

<sup>99</sup> Seksyen 7(3A) namun tertakluk kepada subseksyen (3D) Akta Undang-undang Sivil 1956.

<sup>100</sup> Seksyen 7 (3(iii)) Akta Undang-undang Sivil 1956.

<sup>101</sup> Seksyen 7(1) Akta Undang-undang Sivil 1956.



pertimbangan; dan dalam kes bagi mana-mana si mati lain, kehilangan mata pencariannya bagi mana-mana tempoh selepas kematiannya hendaklah diambil kira untuk pertimbangan jika dibuktikan atau diakui si mati telah menerima mata pencarian dari usahanya sendiri atau aktiviti lain yang menguntungkan sebelum kematiannya;

- ii) Mengambil kira hanya amaun berhubung dengan mata pencarian seperti tersebut di atas, dan Mahkamah hendaklah tidak mengambil kira mana-mana prospek mata pencarian seperti tersebut di atas dinaikkan pada mana-mana tempoh selepas kematian orang itu;
- iii) Mengambil kira apa-apa pengurangan dari mana-mana amaun itu seperti tersebut di atas oleh amaun tertentu sebagaimana yang dibuktikan atau diakui sebagai perbelanjaan masa hidup si mati pada masa kematiannya;
- iv) Dalam kes seorang yang berumur tiga puluh tahun dan ke bawah pada masa kematiannya, bilangan tahun belian adalah 16; dan dalam kes mana-mana orang lain dalam lingkungan umur di antara tiga puluh satu tahun dan lima puluh empat tahun pada masa kematiannya, bilangan tahun belian hendaklah dikira dengan menggunakan angka 55, tolak umur orang pada masa kematian dan dibahagikan bakinya dengan dengan angka 2.

Bagi ganti rugi kerana kehilangan sumbangan pendapatan, syarat utama yang perlu dipenuhi adalah si mati pada masa kematiannya hendaklah mempunyai pendapatan dan telah memberi sumbangan pendapatan itu kepada warisnya. Waris yang sah untuk menuntut pula boleh dalam kalangan ibu bapa untuk kehilangan anak; atau suami isteri untuk kehilangan pasangan. Peruntukan undang-undang dalam seksyen ini menyatakan bahawa tiada ganti rugi akan diawardkan kepada ibu bapa atau suami isteri hanya atas alasan bahawa beliau kehilangan perkhidmatan seorang anak atau pasangan. Hal ini bermaksud, semata-mata kematian tanpa wujudnya sumber pendapatan pada

masa kemalangan, tidak membolehkan ibu bapa atau pasangan suami isteri menuntut ganti rugi jenis ini.<sup>102</sup>

Peruntukan ini secara jelas tidak mengawardkan apa-apa ganti rugi bagi ibu bapa yang kehilangan anak yang telah dewasa iaitu yang berumur 18 tahun dan ke atas namun tidak bekerja dan belum berkahwin. Hal ini kerana syarat pemberian ganti rugi atas kematian bagi individu dewasa ialah hendaklah dia bekerja pada masa kemalangan berlaku. Di sinilah titik kelemahan perundangan sivil yang mensyaratkan perlunya ada sumbangan pendapatan bagi mangsa yang berumur lebih 18 tahun. Dalam situasi ekonomi yang tidak menentu, peluang untuk mangsa kemalangan tidak bekerja pada masa kemalangan berlaku adalah tinggi. Ketiadaan sumber pendapatan atas sebab menyambung pendidikan ke peringkat lebih tinggi seperti Sijil Tinggi Pelajaran Malaysia (STPM), Ijazah Sarjana Muda dan sebagainya atau dibuang kerja menyebabkan mangsa tidak layak untuk dituntut ganti rugi atas kehilangannya oleh ibu bapa atau pasangan mereka.<sup>103</sup>

Dalam kes Lee Wai Long lwn Yusnaeni Syah dan satu lagi, mahkamah mendapati si mati yang telah bekerja sebagai pemandu di Singapura dan dibuktikan melalui penyata akaun si mati telah menetapkan ganti rugi kehilangan sumbangan pendapatan kepada isteri si mati selama tempoh 192 bulan iaitu sebanyak RM297,600.<sup>104</sup> Begitu juga dalam kes Esmond Lee Chong Cherng dan satu lagi lwn Chua Swee Tian, mahkamah menerima keterangan bahawa si mati bekerja di Venice Hair Beauty Trading House miliknya sebagai penjaga rekod stok dan akaun dengan memperolehi pendapatan sebanyak RM 1,000.00 sebulan. Mahkamah memutuskan jumlah sumbangan yang munasabah ialah RM 500.00 sebulan setelah menolak perbelanjaan kehidupan sebanyak

---

<sup>102</sup> Seksyen 7 (3(iii)) Akta Undang-undang Sivil 1956.

<sup>103</sup> Tuan Abdullah Ahmad, (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 23 Oktober 2016.

<sup>104</sup> Lee Wai Long lwn Yusnaeni Syah dan satu lagi [2018] MLJU 563.

1/3 daripada keseluruhan jumlah perbelanjaan. Berdasarkan seksyen 7(3) (iv) (d) Akta itu Mahkamah telah mengawardkan sebanyak RM 96,000.00 tanpa faedah untuk kehilangan tanggungan kepada isteri si mati.<sup>105</sup>

Seterusnya, seksyen 7 Akta 67 turut memasukkan peruntukan baru pada (3A) yang menyatakan bahawa jumlah yang akan diawardkan sebagai ganti rugi bagi suatu tindakan kerana kesedihan akibat kematian adalah sepuluh ribu ringgit.<sup>106</sup> Namun demikian, suatu tuntutan bagi ganti rugi kerana kesedihan hendaklah hanya untuk faedah suami atau isteri si mati. Sebaliknya, jika si mati belum dewasa dan tidak berkahwin, maka ganti rugi kesedihan ini adalah untuk ibu bapanya sahaja.<sup>107</sup>

Jika terdapat suatu tuntutan ganti rugi di bawah perenggan (3B)(b) untuk faedah ibu bapa si mati, maka jumlah yang diawardkan hendaklah dibahagikan sama rata di antara kedua-duanya tertakluk kepada apa-apa potongan yang mungkin dibuat berhubung dengan semua kos dan perbelanjaan termasuk kos-kos yang tidak didapatkan kembali daripada defendan.<sup>108</sup>

Bagi menuntut ganti rugi keduacitaan kerana kematian, undang-undang mensyaratkan bahawa si mati yang pada masa kematiannya berumur bawah 18 tahun dan tidak berkahwin, maka waris yang berhak membuat tuntutan adalah ibu bapanya yang sah sahaja. Sebaliknya, mangsa yang pada kematian telahpun berkahwin, maka suami atau isteri yang sah kepada mangsa sahaja yang berhak membuat tuntutan.<sup>109</sup>

Waris si mati yang berhak membuat tuntutan ada dinyatakan dalam seksyen 7(2) dan 7(11) Akta 67. Waris-waris yang sah ini termasuklah ibu/bapa, anak, atau pasangan suami isteri. Tafsiran ibu/bapa adalah termasuk datuk dan nenek, manakala tafsiran

---

<sup>105</sup> Esmond Lee Chong Cherng dan satu lagi lwn Chua Swee Tian [2018] MLJU 802.

<sup>106</sup> Seksyen 7(3A) namun tertakluk kepada subseksyen (3D) Akta Undang-undang Sivill 1956.

<sup>107</sup> Seksyen (3B)(a) dan (b) Akta Undang-undang Sivill 1956.

<sup>108</sup> Seksyen 7 (3C) Akta Undang-undang Sivill 1956.

<sup>109</sup> Seksyen 7 (2) Akta Undang-undang Sivill 1956.

anak adalah merangkumi anak lelaki, anak perempuan, cucu, anak angkat atau anak tidak sah kepada si mati. Ibu tiri, ayah tiri atau saudara mara tidak termasuk dalam tafsiran waris mengikut peruntukan ini sekali gus tidak berhak membuat tuntutan.

Dalam kes *Divid a/p Muniandy lwn Salmah Adnan*, mahkamah tidak membenarkan tuntutan ganti rugi kedukacitaan kerana anak plaintif (si mati) telah mencapai umur 18 tahun semasa kejadian ini berlaku. Hakim mengulas bahawa peruntukan Seksyen 7(3B) Akta Undang-Undang Sivill 1956 adalah jelas bahawa tuntutan kedukacitaan oleh ibu atau bapa untuk anak adalah terhad sehingga umur 18 tahun sahaja.<sup>110</sup> Sebaliknya, dalam kes *Mohd Nor Yahaya lwn Abdul Aziz Othman dan satu lagi*<sup>111</sup> dan kes *Lee Wai Long lwn Yusnaeni Syah dan satu lagi*<sup>112</sup> mahkamah membenarkan tuntutan ganti rugi kedukacitaan oleh benefisiari si mati iaitu isteri dan ibu dalam kedua-dua kes di atas sebanyak RM10,000.

Berdasarkan kepada kes-kes yang dirujuk, hakim menegaskan bahawa ibu bapa kepada mangsa yang melebihi 18 tahun dan tidak berkahwin tidak layak untuk menuntut ganti rugi kedukacitaan. Namun, mereka boleh menuntut ganti rugi bagi ganti rugi khas atau ganti rugi kerana kehilangan sumbangan pendapatan sekiranya mangsa memiliki sumber pendapatan pada masa kemalangan berlaku. Hal ini bermaksud, ibu bapa yang kematian anak berusia lebih 18 tahun, tidak berkahwin dan tidak bekerja tidak layak untuk membuat tuntutan bagi kehilangan sumber pendapatan dan kedukacitaan. Sebaliknya, mereka hanya dibenarkan membuat tuntutan bagi ganti rugi khas sahaja.

Tuntutan ganti rugi khas merupakan tuntutan ganti rugi berbentuk kewangan yang dapat dikira dan ditetapkan kosnya dalam masa sebelum perbicaraan mahkamah

---

<sup>110</sup> *Divid a/p Muniandy lwn. Salmah Adnan* [2012] MLJU 156.

<sup>111</sup> *Mohd Nor Yahaya lwn. Abdul Aziz Othman dan satu lagi* [2018] MLJU 563.

<sup>112</sup> *Lee Wai Long lwn. Yusnaeni Syah dan satu lagi* [2018] MLJU 563.

berlaku.<sup>113</sup> Dalam skop kematian akibat kemalangan jalan raya, tuntutan ganti rugi khas merujuk kepada ganti rugi bagi urusan pengkebumian dan pengurusan jenazah serta majlis kenduri. Tuntutan ini boleh dibuat oleh mana-mana waris yang sah tertakluk kepada resit perbelanjaan dan bukti yang kukuh.<sup>114</sup>

Dalam kes *Esmond Lee Chong Chong* dan satu lagi *Iwn Chua Swee Tian*,<sup>115</sup> mahkamah memutuskan di atas notis kehakiman dan mengawardkan ganti rugi sebanyak RM 2,000.00 sahaja berikutan ketiadaan keterangan dokumen yang lengkap untuk menyokong perbelanjaan bagi urusan pengkebumian. Dalam kes *Jhomona Begum Iwn Abd Hamid Mohd Noor*<sup>116</sup> dan kes *Mohd Suhaili Md Yusof* dan satu lagi *Iwn Ku Nizam Ku Ishak*<sup>117</sup>, mahkamah menolak kedua-dua permohonan plaintif bagi tuntutan ganti rugi khas berupa urusan pengkebumian kerana ketiadaan dokumen sokongan bagi membuktikan tuntutan tersebut.

**Jadual 3.2: Ganti Rugi Kematian Akibat Kemalangan Maut**

| <b>Jenis Ganti Rugi</b>             | <b>Pihak Penuntut<br/>(Ibu/Bapa)</b>  | <b>Pihak Penuntut<br/>(Pasangan Suami/Isteri)</b>   |
|-------------------------------------|---|---|
| <b>Kedukacitaan</b>                 | Mangsa (anak) berusia bawah 18 tahun dan tidak berkahwin.                         | Mangsa (suami/isteri) berusia lebih 18 tahun dan berkahwin.                               |
| <b>Kehilangan Sumber Pendapatan</b> | Mangsa (anak) mempunyai pendapatan dan memberi sumbangan pendapatan kepada waris. | Mangsa (suami/isteri) mempunyai pendapatan dan memberi sumbangan pendapatan kepada waris. |
| <b>Ganti Rugi Khas</b>              | Dengan syarat kematian  | Dengan syarat kematian  |

Sumber: Ilustrasi Penyelidik berdasarkan Akta Undang-undang Sivil 1956 (Akta 67)

<sup>113</sup> S. Santhana Dass, *Personal Injury Claims*, 8.

<sup>114</sup> S. Santhana Dass, *Personal Injury Claims*, 9-11.

<sup>115</sup> *Esmond Lee Chong Chong* dan satu lagi *Iwn Chua Swee Tian* [2018] MLJU 802.

<sup>116</sup> *Jhomona Begum Iwn Abd Hamid Mohd Noor* [2018] MLJU 208.

<sup>117</sup> *Mohd Suhaili Md Yusof* dan satu lagi *Iwn Ku Nizam Ku Ishak* [2018] MLJU 441.

### 3.2.2 Ganti Rugi Kecelakaan Akibat Kemalangan Jalan Raya

Fungsi ganti rugi pada dasarnya adalah untuk meletakkan seseorang pada keadaan asalnya sebagaimana sebelum suatu kecuaiian itu dilakukan.<sup>118</sup> Prinsip ini wujud dalam kedua-dua sistem sivil merangkumi perlindungan insurans dan takaful mahupun sistem ganti rugi Islam yang dikenali sebagai diyat.<sup>119</sup> Malahan, matlamat ganti rugi dalam diyat juga adalah sejajar dengan undang-undang moden hari ini yang menyatakan bahawa tujuan ganti rugi tidak lain adalah untuk meletakkan plaintif pada kedudukan sepatutnya seandainya kesalahan tort itu tidak berlaku.<sup>120</sup> Sistem insurans dan takaful turut memperkenalkan prinsip indemniti dalam pelaksanaannya yang tidak lari daripada maksud yang sama iaitu bagi meletakkan orang yang rugi dalam keadaan asalnya sebagaimana sebelum kerugian berlaku.<sup>121</sup>

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 ganti rugi yang akan memulihkan semula pihak yang tercedera sebagai akibat perbuatan salah yang dilakukan, iaitu mengikut setakat mana wang boleh diberi sebagai ganti rugi”.*<sup>122</sup>

Tuntutan ganti rugi bagi kecederaan diri akibat kemalangan jalan raya boleh dirujuk berdasarkan seksyen 28A Akta 67. Bagi membolehkan suatu tuntutan ganti rugi di bawah seksyen ini dibuat, terdapat beberapa faktor kerugian yang perlu dikenal pasti dan dibuktikan. Hal ini bagi mengelakkan daripada berlakunya apa-apa tuntutan ganti rugi palsu atau tidak benar. Bagi memudahkan tuntutan dibuat, ganti rugi bagi

---

<sup>118</sup> Salleh Buang, *Undang-undang Kecuaian di Malaysia*, 328.

<sup>119</sup> Penjelasan mendalam berkenaan sistem ganti rugi Islam diterangkan dalam bab enam dan bab tujuh penyelidikan ini.

<sup>120</sup> Muhammad Shahidul Islam, *et.al.*, “Compensation of Road Accidents in Islamic Law: An Analysis,” 19-34.

<sup>121</sup> The Malaysian Insurance Institute, *Pre-Contract Examination Insurance Agent*, 23.

<sup>122</sup> Ong Ah Long lwn Dr. S. Underwood [1983] 2 MLJ 324.

kecederaan diri boleh diklasifikasikan kepada dua elemen iaitu ganti rugi am dan ganti rugi khas.

### **a) Ganti Rugi Am**

Ganti rugi am ialah ganti rugi yang diawardkan kerana kesalahan tort telah dilakukan lalu undang-undang mengandaikan bahawa plaintif telah mengalami kerugian yang mungkin berbentuk kewangan atau bukan kewangan.<sup>123</sup> Ganti rugi am bukan berbentuk kewangan adalah terdiri daripada kesakitan dan penderitaan, kehilangan upaya, pengurangan jangka hayat hidup, kerugian dari sudut prospek perijodohan dan kehilangan konsortium.<sup>124</sup> Ganti rugi am berbentuk kewangan pula adalah terhadap 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.<sup>125</sup>

### **i) Ganti Rugi Am Bukan Kewangan**

#### *a) Kesakitan dan Penderitaan*

Plaintif berhak mendapat ganti rugi untuk kesakitan dan penderitaannya sama ada yang dialami pada masa tersebut atau untuk jangka masa lama. Hal ini termasuk kejutan saraf yang dialami dan apa-apa tanda psikiatrik yang bukan berbentuk kesedihan atau kepiluan.<sup>126</sup> Dalam menilai kesakitan dan penderitaan yang bersifat abstrak, Mahkamah telah mengambil kira sifat semula jadi seperti umur dan keseriusan kecederaannya.<sup>127</sup>

Asas prinsip ini telah dipertimbangkan dengan merujuk kes Halijah lwn Velaitham.

Mahkamah mengulas bahawa sekiranya mangsa adalah seorang kanak-kanak,

---

<sup>123</sup> Salleh Buang, *Undang-undang Kecuaian di Malaysia*, 329.

<sup>124</sup> Kehilangan konsortium boleh didefinisikan sebagai kehilangan satu bentuk kerjasama antara pasangan suami isteri termasuk kasih sayang, perkhidmatan, hubungan kelamin dan sebagainya; S. Santhana Dass, *Personal Injury Claims*, 48; *Best v Samuel Fox & Co. Ltd* [1952] 2 All ER 394, 396 HL.

<sup>125</sup> R.K. Nathan, *Nathan on Negligence*, 329.

<sup>126</sup> Salleh Buang, *Undang-undang Kecuaian di Malaysia*, 341; *Hinz lwn Berry* [1970] 2 QB 40.

<sup>127</sup> R.K. Nathan, *Nathan on Negligence*, 330.

Mahkamah boleh mempertimbangkan bahawa kecederaan tulang yang dialaminya mampu sembuh dengan lebih cepat, maka kadar penderitaan dan kesakitan yang dialami adalah sementara dan lebih cepat.<sup>128</sup> Malah, sekiranya mangsa mati beberapa hari akibat kemalangan tersebut, waris masih berhak membuat tuntutan atas ganti rugi ini. Sebaliknya, sekiranya kematian mangsa berlaku serta merta, hak untuk membuat tuntutan atas kesakitan dan penderitaan menjadi tidak sah.<sup>129</sup>

Dalam kes *Suselan a/l Raman lwn Ibrahim Man dan satu lagi*, Hakim Samsuddin Hassan telah mengawardkan ganti rugi am bagi kesakitan dan penderitaan yang dialami oleh plaintif akibat kemalangan jalan raya sebanyak RM202,000.00.<sup>130</sup> Begitu juga dalam kes *Mohamad Zulkefli Hamzah & Anor v Fatimah Sham*, Hakim Dato<sup>o</sup> Abdul Wahab Mohamed telah mengawarkan ganti rugi penderitaan ke atas plaintif akibat kecacatan pada kedua-dua belah telinga yang dialami akibat kemalangan sebanyak RM496,800.00.<sup>131</sup>

*b) Kehilangan Keupayaan*

Kehilangan keupayaan bermaksud kehilangan kenikmatan hidup yang berbeza daripada kehilangan jangka hidup. Dalam membuat penilaian ganti rugi ini, Hakim sivil pada kebiasaannya akan melihat kepada status dan profesion mangsa.<sup>132</sup> Sekiranya mangsa merupakan seorang pemain bola, ganti rugi bagi kehilangan tangannya mungkin lebih tinggi berbanding suri rumah. Namun, kadar ganti rugi ini dinilai dengan melihat kepada jangka hidup plaintif.<sup>133</sup> Penilaian kadar ganti rugi dengan melihat kepada status dan profesion ini boleh ditafsirkan semula. Kepentingan anggota badan setiap satunya adalah sama penting kepada setiap orang. Sekiranya kehilangan kaki menjejaskan hidup

---

<sup>128</sup> Halijah lwn Velaitham [1966] 1 MLJ 192.

<sup>129</sup> Maimunah & Anor lwn Abu Bakar & Anor [1964] MLJ 223.

<sup>130</sup> *Suselan a/l Raman lwn Ibrahim Man dan satu lagi* [2017] MLJU 1418.

<sup>131</sup> *Mohamad Zulkefli Hamzah & Anor v Fatimah Sham* [2016] MLJU 862.

<sup>132</sup> Salleh Buang, *Undang-undang Kecuaian di Malaysia*, 345.

<sup>133</sup> Yeow Kim Kuan lwn Hamid [1968] 2 MLJ 188.



seorang pemain bola, begitu juga ia menjejaskan kehidupan suri rumah yang perlu tangkas mengurus rumah tangganya.

Dalam kes *Sevasangar a/l P Ramasamy & Anor v Abdul Nazar*, hakim membenarkan tuntutan ganti rugi am bagi kehilangan keupayaan yang dialami plaintif sehingga mengakibatkan beliau diberhentikan kerja oleh majikannya.<sup>134</sup> Begitu juga dalam kes *Keh Yong Siang & Ors v Oh Chi Yit & Anor And Ng Chee Kien*, Hakim bicara telah memberikan award sejumlah RM155,000 secara global bersekali dengan kecederaan kepala yang dialami plaintif untuk ganti rugi am bagi kehilangan upaya yang ditanggung oleh perayu pertama.<sup>135</sup>

*c) Pengurangan Jangka Hayat Hidup*

Tuntutan ganti rugi atas kehilangan jangka hidup adalah sebahagian daripada ganti rugi am yang boleh dituntut menurut seksyen 8 Akta 67. Mahkamah dalam kes *Foon Moon Yeow & anor lwn Tan Sek Kee & ors* mengulas bahawa kehilangan jangka hidup adalah kehilangan berhubung harapan untuk satu kehidupan.<sup>136</sup> Tuntutan ganti rugi mengenainya dibenarkan di bawah seksyen 8 akta ini yang merupakan sebahagian ganti rugi akibat kematian.<sup>137</sup>

Bagi ganti rugi kecederaan yang mengakibatkan pengurangan jangka hidup, tuntutan boleh dibuat di bawah seksyen 28A (2) akta yang sama. Tiada tuntutan ganti rugi berkenaan jangka hidup akibat kecederaan Plantif boleh dibuat di bawah seksyen ini. Namun, jika jangka hidup dikurangkan oleh kecederaan tersebut, maka mahkamah boleh mengambil kira dengan melihat kepada mana-mana kecederaan yang dialami plaintif atau atas dasar kesedaran bahawa jangka hidup plaintif sememangnya akan

---

<sup>134</sup> [2013] MLJU 982

<sup>135</sup> [2012] MLJU 297

<sup>136</sup> [1973] 2MLJ 119

<sup>137</sup> Salleh Buang, *Undang-undang Kecuaiian di Malaysia*, 371.

berkurangan.<sup>138</sup> Dalam kes *Zalizan Junoh lwn Yusuf a/l Ngel*, mahkamah mengawardkan ganti rugi am bagi pengurangan jangka hayat hidup ke atas plaintif. Dalam kes ini, pakar neurologi menyatakan umur responden berkurangan akibat kecederaan yang dialaminya berbanding purata had umur lelaki di Malaysia, iaitu mencapai umur 75 tahun.<sup>139</sup>

#### *d) Kehilangan Konsortium*

Kehilangan konsortium boleh didefinisikan sebagai kehilangan satu bentuk kerjasama antara pasangan suami isteri termasuk kasih sayang, perkhidmatan, hubungan kelamin dan sebagainya.<sup>140</sup> Hakim dalam kes *Hum Peng Sin v Lim Lai Hoon & Anor* telah membenarkan tuntutan ganti rugi kerana kehilangan perkhidmatan isteri. Hakim mengulas bahawa mengikut undang-undang, adalah dibenarkan untuk seorang suami menuntut ganti rugi, antara lain, untuk kehilangan perkhidmatan yang telah diberikan oleh isteri beliau.<sup>141</sup>

### **ii) Ganti Rugi Am Berbentuk Kewangan**

#### *a) Kos Penjagaan pada Masa Hadapan*

Kos penjagaan dibenarkan oleh pihak Mahkamah untuk dituntut sekiranya terbukti pihak mangsa tidak berupaya untuk mandiri dalam urusan harian seperti makan, minum, pergi ke toilet dan sebagainya. Tempoh penjagaan dan kadar ganti rugi sama ada sepenuhnya atau separa bergantung kepada kecederaan dan ketidakupayaan yang dideritai oleh mangsa.<sup>142</sup>

Pembuktian melalui dokumen dan keterangan-keterangan lain adalah penting untuk dikemukakan di hadapan mahkamah dan dinyatakan dalam kes *Yang Salbiah &*

---

<sup>138</sup> Seksyen 28A(2) Akta Undang-undang Svil 1956.

<sup>139</sup> *Zalizan Junoh lwn Yusuf a/l Ngel* [2017] MLJU 2027.

<sup>140</sup> S. Santhana Dass, *Personal Injury Claims* 48; *Best v Samuel Fox & Co. Ltd* [1952] 2 All ER 394, 396 HL.

<sup>141</sup> *Hum Peng Sin v Lim Lai Hoon & Anor* [2001] 4 MLJ.

<sup>142</sup> S. Santhana Dass, *Personal Injury Claims*, 33.

SL lwn Jamil Harun.<sup>143</sup> Dalam kes ini, mahkamah membenarkan tuntutan ganti rugi apabila jelas terbukti mangsa adalah seorang yang hampir lumpuh dan memerlukan kepada bantuan orang lain.<sup>144</sup> Kebenaran untuk tuntutan ganti rugi ini adalah terbuka kepada mana-mana institusi penjagaan kerajaan atau swasta atau penjagaan persendirian oleh waris mangsa.<sup>145</sup> Dalam kes Noor Amelia Karim dan satu lagi lwn Muhammad Rohim Kamis dan satu lagi, mahkamah membenarkan rayuan atas kos penjagaan masa hadapan sebanyak RM1,800.00 ke atas responden bagi kecederaan yang dialaminya.<sup>146</sup>

*b) Kos Barangan Perubatan Masa Hadapan*

Mahkamah membenarkan tuntutan ganti rugi bagi sebarang kos peralatan perubatan merangkumi penyelenggaraan, bil-bil perubatan dan sebagainya. Peralatan tersebut termasuklah kerusi roda, katil pesakit khas dan peralatan-peralatan lain yang difikirkan perlu.<sup>147</sup> Walau bagaimanapun, tuntutan-tuntutan ini perlu dibuktikan dengan dokumen sokongan berupa invois atau sebut harga kos perubatan tersebut bagi mengelakkan tuntutan daripada ditolak. Hal ini berlaku dalam kes Sarman Minrudi lwn Hassan Sahban, hakim mahkamah telah menolak tuntutan kos perubatan masa hadapan atas dasar tuntutan tersebut gagal dibuktikan oleh plaintif.<sup>148</sup> Keputusan sebaliknya berlaku dalam kes Mohd Aziri Zakaria lwn Tetuan Azhar & Fazuny dan lain-lain. Dalam kes ini, hakim bicara membenarkan tuntutan kos pembedahan, kos rawatan, dan kos perubatan termasuk yang akan datang sebanyak RM100,000.00 ke atas plaintif berdasarkan laporan perubatan plaintif yang telah dikeluarkan oleh Pusat Perubatan Universiti Malaya.<sup>149</sup>

---

<sup>143</sup> Yang Salbiah & SL lwn Jamil Harun [1981] 1 MLJ 292.

<sup>144</sup> S. Santhana Dass, *Personal Injury Claims*, 33

<sup>145</sup> S. Santhana Dass, *Personal Injury Claims*, 37.

<sup>146</sup> Noor Amelia Karim dan satu lagi lwn Muhammad Rohim Kamis dan satu lagi [2017] MLJU 1417.

<sup>147</sup> S. Santhana Dass, *Personal Injury Claims*, 40;

<sup>148</sup> Sarman Minrudi lwn. Hassan Sahban [2017] MLJU 228.

<sup>149</sup> Mohd Aziri Zakaria lwn. Tetuan Azhar & Fazuny dan lain-lain [2018] MLJU 1137.

*c) Perubatan dan Pembedahan Pada Masa Hadapan*

Kos bagi penjagaan dan perawatan mangsa yang tercedera adalah dibenarkan berdasarkan keputusan kes-kes terdahulu. Dalam kes Abdul Ghani, mahkamah membenarkan tuntutan ganti rugi sebanyak RM50,000 bagi kos perubatan pada masa hadapan di Pusat Perubatan Johor.<sup>150</sup> Dalam kes Chong Chee Khong pula mahkamah membenarkan tuntutan ganti rugi sebanyak RM9,000 bagi kos pembedahan pada masa hadapan.<sup>151</sup>

*d) Kehilangan Pendapatan atau Hilang Upaya Mendapatkan Pendapatan Pada Masa Hadapan*

Penilaian ganti rugi bagi tuntutan ini adalah bersifat abstrak dan tidak boleh dikira secara tepat. Hal ini merupakan satu kelemahan nyata dalam perundangan sivil dan diakui oleh Salleh Buang. Beliau berpandangan masalah timbul dalam hal yang berhubungan dengan kehilangan mata pencarian masa hadapan kerana dalam hal ini, mahkamah menetapkannya secara tekaan sahaja.<sup>152</sup>

Dalam kes Tay Tong Chew & anor lwn Abdul Rahman Haji Ahmad, Hakim Persekutuan Mohamed Azmi berkata kehilangan mata pencarian masa hadapan sering dianggap sebagai ganti rugi am.<sup>153</sup> Pelbagai perkara yang tidak diduga haruslah dipertimbangkan seperti jangka hidup plaintif, kesinambungan pekerjaan sekarang, prospek pekerjaan pada masa hadapan, kenaikan pangkat, dan kadar inflasi masa hadapan. Dalam kes Balakirisnan a/l Nagalingam v Yap Kok Keong, mahkamah membenarkan tuntutan bagi ganti rugi kehilangan pendapatan masa hadapan sebanyak

---

<sup>150</sup> Abdul Ghani Hamid lwn Abdul Nasir Abdul Jabbar & Anor [1995] 4 CLJ 317.

<sup>151</sup> Chong Chee Khong & Anor v. Ng Yeow Hin [1997] 5 MLJ 786

<sup>152</sup> Salleh Buang, *Undang-undang Kecuaian di Malaysia*, 354.

<sup>153</sup> Tay Tong Chew & anor lwn Abdul Rahman Haji Ahmad [1985] 1 MLJ 50.

RM360,000.00 setelah dikira pendapatan bulanan plaintif berdasarkan tahun belian dan umurnya.<sup>154</sup>

Terdapat perbezaan dari sudut prinsip antara award bagi kehilangan mata pencarian masa hadapan dengan ganti rugi untuk kehilangan upaya mendapatkan pendapatan. Yang pertama adalah kerugian sebenar-benarnya dan dapat ditaksirkan serta dibuktikan melalui keterangan yang dikemukakan sewaktu perbicaraan, dan bukan spekulasi. Yang kedua, lebih kepada ganti rugi atas ketidakdayaan plaintif melalui pemberian ganti rugi.<sup>155</sup>

#### **b) Ganti Rugi Khas**

Ganti rugi khas pula berlawanan dengan ganti rugi am. Secara ringkas, ganti rugi khas adalah ganti rugi berbentuk kewangan bagi kerugian yang ditanggung sebelum perbicaraan dilakukan. Dalam kes Sam Wun Hoong lwn Kader Ibramshah, Yang Amat Arif Mohamed Azmi, hakim Persekutuan mengulas dalam penghakimannya bahawa:<sup>156</sup>

*“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”.*<sup>157</sup>

Ganti rugi khas ialah ganti rugi yang dapat dikira dengan nilai ringgit dan sen pada tarikh perbicaraan. Hal ini merangkumi kos perbelanjaan perubatan, lawatan ibu/bapa atau suami/isteri, kos rawatan pesakit luar, perjalanan membaiki kenderaan, kos anggota palsu, dan perkara lain seperti kos bagi makanan berkhasiat.<sup>158</sup> Pembuktian kepada tuntutan-tuntutan ini memerlukan dokumen sokongan seperti resit dan invois

---

<sup>154</sup> Balakirisnan a/l Nagalingam v. Yap Kok Keong [2017] MLJU 1487.

<sup>155</sup> Salleh Buang, *Undang-undang Kecuaian di Malaysia*, 355.

<sup>156</sup> Salleh Buang, *Undang-undang Kecuaian di Malaysia*, 330.

<sup>157</sup> Sam Wun Hoong lwn Kader Ibramshah [1981] 1 MLJ 295.

<sup>158</sup> Salleh Buang, *Undang-undang Kecuaian di Malaysia*, 380; pengelasan dan penetapan ganti rugi ini juga diamalkan di mahkamah-mahkamah yang membicarakan kes tuntutan kemalangan jalan raya. Berdasarkan observasi yang dijalankan penyelidik di kedua-dua mahkamah Sesyen Kuala Lumpur dan Mahkamah Sesyen Selayang, kedua-dua Hakim mahkamah memperuntukkan ganti rugi khas berupa kos perubatan di hospital, kos perjalanan rawatan dan kos baik pulih kenderaan.

bagi menetapkan kos kerugian yang ditanggung. Walau bagaimanapun, amalan di sebahagian mahkamah turut menerima prosedur notis kehakiman (*judicial notice*) yang memberi keistimewaan iaitu dengan tidak memerlukan dokumen sokongan bagi menetapkan ganti rugi yang boleh dituntut. Hal ini tergantung kepada hakim yang membicarakan kes tuntutan berkenaan.<sup>159</sup>

Kesemua ini mestilah dirayu dan dibuktikan secara khusus di mahkamah. Dalam kes Guan Soon Tin Mining, mahkamah memutuskan bahawa invois-invois yang tidak bernama tanpa resit rasmi adalah tidak mencukupi. Tidak dinafikan bahawa prosedur mahkamah sebegini menyebabkan tempoh bicara menjadi semakin panjang.<sup>160</sup>

Tuntutan bagi ganti rugi khas perlu dirayu secara khusus bagi memenuhi objektifnya iaitu untuk menjelaskan isu dan memberi persediaan kepada kedua-dua pihak untuk bersedia dalam perbicaraan.<sup>161</sup> Bagi mendapatkan ganti rugi plaintif perlu memperincikan setiap kerugian yang merupakan perbelanjaan tunai langsung atau kehilangan mata pencarian yang dialami sebelum perbicaraan yang sebahagian besarnya dibuat pengiraan dengan cara yang tepat.<sup>162</sup> Sekiranya plaintif menuntut kos tambahan untuk makanan berkhasiat, maka plaintif perlu menunjukkan keterangan perubahan bahawa perkara itu sememangnya diperlukan oleh plaintif. Jika tidak, maka tuntutan tersebut akan ditolak.<sup>163</sup> Dalam kes Sarman Minrudi lwn Hassan Sahban, hakim bicara telah menolak kos tuntutan pembelian vitamin yang dibuat oleh plaintif atas kegagalan beliau membuktikan resit pembelian ubatan tersebut.<sup>164</sup>

---

<sup>159</sup> Tuan Abdullah Ahmad, (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 23 Oktober 2016.

<sup>160</sup> Guidelines for the Assessment of General Damages in Personal Injury Cases in Northern Ireland, laman sesawang *Judicial Studies Board for Northern Ireland*, dicapai 17 November 2016, <http://www.jsbni.com/Publications/personal-injury-guide/Documents/Green%20Book.pdf>

<sup>161</sup> Ong Ah Long lwn Dr. S. Underwood [1983] 2 MLJ 324.

<sup>162</sup> Salleh Buang, *Undang-undang Kecuaian di Malaysia*, 331.

<sup>163</sup> Yeap Cheng Hock lwn Kajima-Taisei Joint Venture [1973] 2 MLJ 230; Dalam kes ini plaintif menuntut kos makanan berkhasiat untuk tiga perkara iaitu buah-buahan, pati ayam brand dan herba.

<sup>164</sup> Sarman Minrudi lwn Hassan Sahban [2017] MLJU 228.

Dalam kes Mohamed Ibrahim, mahkamah memberikan kos pergi dan balik kepada penumpang kapal satu keluarga apabila seorang kanak-kanak mengalami kerosakan otak akibat kecuaiian defendan. Mahkamah turut membenarkan tuntutan bagi kos pembiayaan sekolah khas di England yang akan dihadiri oleh kanak-kanak tersebut.<sup>165</sup>

Dalam kes Ngooi Ku Siong mahkamah membezakan tatacara tuntutan bagi ganti rugi am dan khas untuk kepentingan pliding dan pembuktian sewaktu perbicaraan.<sup>166</sup> Hakim Persekutuan dalam kes itu menyatakan bahawa ganti rugi am merujuk kepada ganti rugi yang undang-undang sifatkan dalam istilah umum semasa pliding tanpa perlu menyatakan kuantiti amaun. Sebaliknya, ganti rugi khas mestilah dibuktikan secara khusus dan dirayu dengan tegas. Ia merujuk kepada perbelanjaan lepas dan kehilangan mata pencarian.<sup>167</sup>

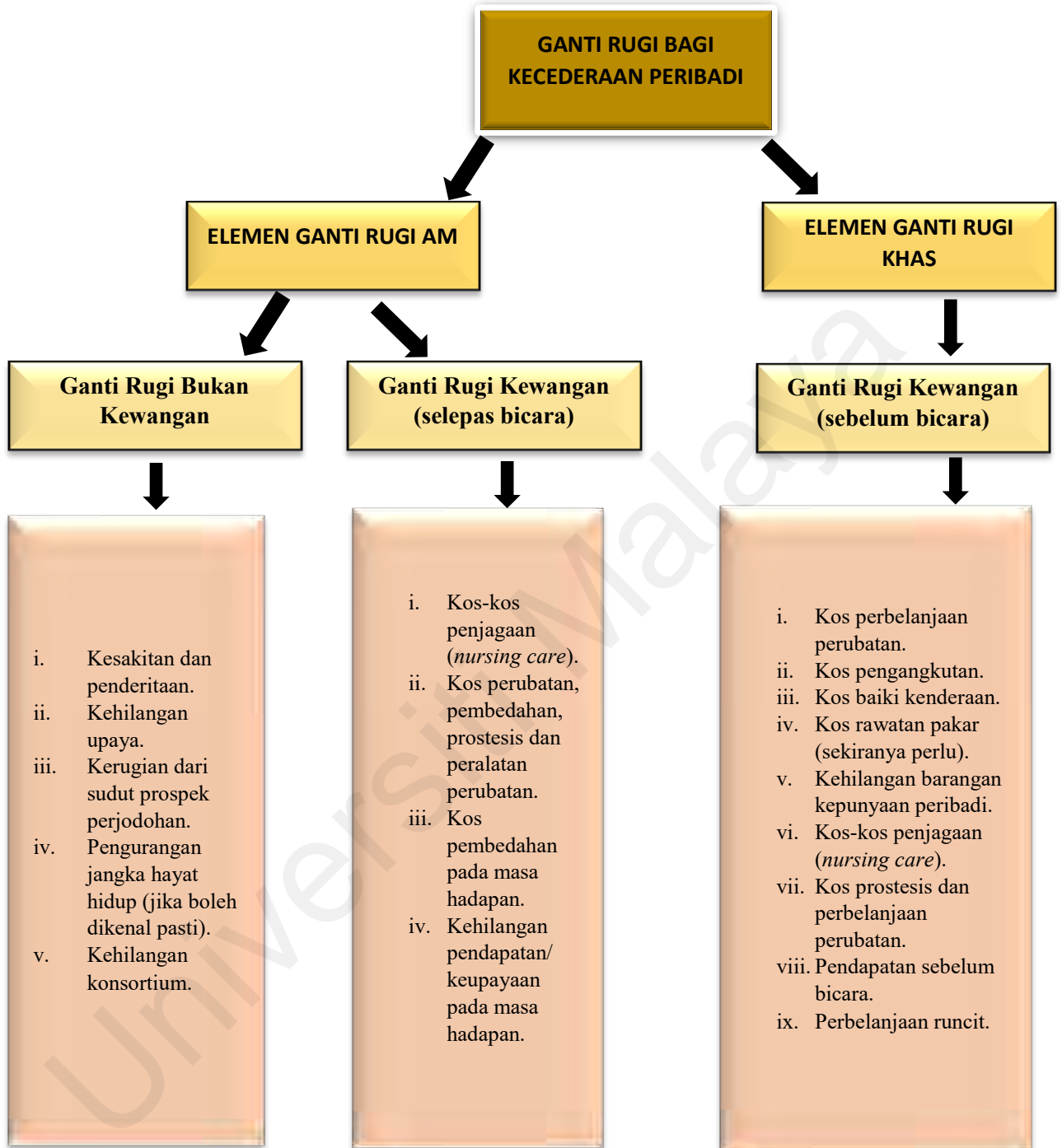
---

<sup>165</sup> Salleh Buang, *Undang-undang Kecuaian di Malaysia*, 381.

<sup>166</sup> Ngooi Ku Siong & SL Iwn Aidi Abdullah [1985] 1 MLJ 30.

<sup>167</sup> Salleh Buang, *Undang-undang Kecuaian di Malaysia*, 330.

Rajah 2.1: Elemen Ganti Rugi Am dan Khas menurut Perundangan Sivil



Sumber: Ilustrasi penyelidik berdasarkan Akta Undang-undang Sivil 1956 (Akta 67)



### **3.3 Rujukan Penetapan Kuantum Ganti Rugi bagi Kes Kemalangan Jalan Raya**

Pada dasarnya, amalan di Malaysia menetapkan penilaian kadar ganti rugi dibuat dengan merujuk kepada tiga sumber utama iaitu peruntukan undang-undang, laporan bagi kecederaan peribadi dan kompendium ganti rugi bagi kecederaan peribadi.<sup>168</sup> Walau bagaimanapun, rujukan-rujukan ini tidaklah menjadi satu kedah yang tetap dan mengikat melainkan ia hanya berfungsi sebagai panduan sahaja. Sebagaimana yang dimaklumi, terdapat dua kaedah bagi menyelesaikan isu liabiliti dan kuantum bagi kes kemalangan jalan raya iaitu penyelesaian di luar mahkamah atau melalui prosedur mahkamah. Walau apapun pendekatan yang diambil, pada akhirnya penetapan ganti rugi tidak dinilai secara tetap berdasarkan rujukan tersebut namun terletak pada pertimbangan pihak-pihak yang terlibat atau budi bicara Hakim yang memutuskan.<sup>169</sup>

#### **3.3.1 Peruntukan Undang-Undang**

Rujukan kepada peruntukan undang-undang boleh dilihat melalui seksyen 7 Akta 67. Terdapat kaedah yang telah ditetapkan oleh seksyen tersebut dengan menyatakan bahawa mahkamah hendaklah mengambil kira usia si mati dan tahun beliannya dalam menilai kehilangan sumbangan kewangan si mati kepada waris.<sup>170</sup> Rujukan bagi ganti rugi kedukacitaan juga hendaklah dinilai mahkamah secara tetap seperti yang diperuntukkan oleh Seksyen 7 (3A) iaitu sebanyak RM10,000.<sup>171</sup>

Begitu juga halnya dalam menilai kuantum ganti rugi bagi kecederaan peribadi. Pihak-pihak yang bertikai atau Mahkamah dikehendaki mengambil kira usia mangsa dan tahun beliannya. Seksyen 28A menetapkan bahawa mangsa yang berumur 30 tahun dan ke bawah, tahun beliannya ialah 16. Sebaliknya bagi mangsa yang berumur dalam

---

<sup>168</sup> Tuan Abdullah Ahmad, (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 23 Oktober 2016.

<sup>169</sup> Tuan Abdullah Ahmad, (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 23 Oktober 2016.

<sup>170</sup> Seksyen 7 Akta Undang-undang Sivil 1956. Kemalangan-Kemaangan Maut Dan Keberterusan Kausa-Kausa Tindakan.

<sup>171</sup> Seksyen 7(3A) namun tertakluk kepada subseksyen (3D) Akta Undang-undang Sivil 1956.

lingkungan 31 sehingga 54 tahun, terdapat kaedah khas dalam menilai tahun belianya iaitu umur masa pada tahun cedera perlu ditolak dengan angka 55 kemudian dibahagikan dengan 2.<sup>172</sup> Kaedah-kaedah sebegini merupakan formula tetap yang diperuntukkan undang-undang dalam menentukan tahun belian dan pendarab bagi mengira kos sebenar yang perlu dipampas.

Permasalahan timbul dalam menilai ganti rugi penjagaan pada masa hadapan (*future care*). Berdasarkan kajian dan penelitian yang dibuat, terdapat dua pendapat dan aliran dalam menilai ganti rugi ini iaitu berdasarkan peruntukan dalam *common law* atau peruntukan dalam Akta 67. Aliran *common law* berpandangan adalah tidak wajar menggunakan kaedah dalam seksyen 28A Akta 67 berikutan seksyen tersebut secara jelas hanya menetapkan kaedah ganti rugi bagi kehilangan pendapatan pada masa hadapan. Kaedah paling wajar adalah dengan menggunakan prinsip *common law* iaitu dengan menggunakan umur asas 65 tahun, bukan 55 tahun. Hal ini ada dinyatakan dan digunakan dalam kes Tan Cheong Poh & Anor.<sup>173</sup>

Walau bagaimanapun, sehingga ke hari ini nampaknya hakim-hakim mahkamah masih tidak sependapat dalam rujukan bagi menilai ganti rugi penjagaan pada masa hadapan. Sebagai contoh dalam kes Fazliza Hazain@Taharim,<sup>174</sup> kaedah dalam seksyen 28A telah digunakan dalam menetapkan kuantum ganti rugi bagi penjagaan pada masa hadapan. Hakim mahkamah telah merujuk kes terdahulu, iaitu kes Marappan (*supra*), Abdul Ghani Hamid (*supra*) dan lain-lain yang juga menggunakan kaedah di bawah seksyen 28A.<sup>175</sup> Amalan merujuk kepada kaedah yang tidak muktamad ini sudah tentu mempengaruhi kuantum ganti rugi yang diputuskan. Penyelarasan kaedah dan aliran

---

<sup>172</sup> Seksyen 7(3A) Akta Undang-undang Sivil.

<sup>173</sup> S. Santhana Dass, *Personal Injury Claims*, 42.

<sup>174</sup> Fazliza Hazain @ Tahari & anor Iwn Siti Salwa Mohammad Fouzee [2016] 1 LNS.

<sup>175</sup> S. Santhana Dass, *Personal Injury Claims*, 42.

dalam mengambil kira nilai ganti rugi perlu diputuskan supaya kadar ganti rugi dapat diberi kepada mangsa kaedah yang lebih adil, optimum dan saksama.

### **3.3.2 Laporan Kecederaan Peribadi (*Personal Injury Reports*)**

Laporan bagi kecederaan peribadi (*Personal Injury Reports-PIR*) merupakan kumpulan bagi senarai kes yang diterbitkan secara berkala. Kes-kes yang dilaporkan akan dinyatakan fakta dan teks penghakimannya. Daripada penghakiman kes tersebut, butiran mengenai kuantum ganti rugi dapat dirujuk berdasarkan jenis kecederaan yang dialami plaintif. Laporan kes ini sangat berguna untuk memandu para pengamal undang-undang dalam menilai ganti rugi yang berpatutan yang patut dibayar kepada mangsa. Hal ini kerana, rujukan kes yang dibuat pada kebiasaannya hanya melihat kepada jenis kecederaan yang sama yang dilaporkan dalam PIR.<sup>176</sup>

PIR diterbitkan sebagai rujukan supaya para pengamal undang-undang mudah untuk membuat perbandingan kes bagi menilai ganti rugi untuk kecederaan yang sama. PIR diterbitkan dalam bentuk kes penuh dan disertakan dengan jadual kuantum ganti rugi bagi memudahkan rujukan. Namun, terdapat juga kes-kes yang dilaporkan tidak memiliki teks penghakiman penuh yang menyatakan justifikasi nilai sedemikian diawardkan. Hal ini menyukarkan para peguam dan hakim mahkamah membuat taksiran ganti rugi bagi kes yang mereka kendalikan.

Walau bagaimanapun, terdapat juga kes-kes yang memiliki kecederaan yang sama namun berlainan dari sudut nilai ganti rugi antara satu dengan yang lain. Hal ini bermaksud, ketiadaan nilai yang tetap dan selari bagi menilai kehilangan atau kecederaan anggota badan. Situasi ini dapat dilihat dalam kebanyakan kes terkini antaranya kes *Perumal a/l Sendra Yakaundra v Kalasom Arshad & Anor*<sup>177</sup> dan Nurul

---

<sup>176</sup> Paramjeet Cheema et al., *Personal Injury Reports* (Subang Jaya: Thomson, Sweet & Maxwell Asia, 2008).

<sup>177</sup> *Perumal a/l Sendra Yakaundra v Kalasom Arshad & Anor* [2008] PIR [22].

Jannah Johari v Chan Kam Seng & Anor.<sup>178</sup> Kecelakaan yang dialami oleh kedua-dua plaintif dalam kes ini ialah sama, iaitu gegaran otak namun kuantum ganti rugi yang diberikan adalah berbeza iaitu masing-masing RM10,000 dan RM5,000.

Penilaian ganti rugi bagi kecederaan fizikal yang boleh dikira berdasarkan laporan perubatan ini juga sukar untuk dipastikan secara muktamad. Hal ini kerana, sifat PIR itu sendiri yang tidak mengikat dan bertindak sekadar panduan. Pada akhirnya, Hakim mahkamah lebih selesa untuk bertindak fleksibel mengikut budi bicara mereka dengan melihat kepada status, latar belakang mangsa, fakta dan keterangan yang dikemukakan. Persoalan yang timbul adalah, apakah penilaian ganti rugi tanpa ada rujukan yang tetap bersandarkan kepada budi bicara mahkamah mampu memberi keadilan optimum kepada mangsa?

Salleh Buang dalam penyelidikannya mengulas bahawa hakim menilai kehilangan anggota berdasarkan status dan profesion mangsa pada ketika itu. Kehilangan anggota bagi seorang pemain bola mungkin lebih tinggi kuantumnya berbanding dengan seorang yang lain.<sup>179</sup> Namun demikian, dalam aspek lain, adakah kehilangan kaki bagi seorang penghantar surat; bukan pemain bola, tidak begitu penting kepada dirinya? Pada pandangan penyelidik sendiri, kehilangan anggota badan adalah sama penting dan sama nilai kepada pemiliknya walau apapun status dan profesion mereka.

### **3.3.3 Kompendium Bagi Kecelakaan Peribadi**

Pada tahun 2010, satu kompendium bagi kecelakaan diri telah disusun oleh Jabatan Peguam negara dan telah diteliti semula pada tahun 2014.<sup>180</sup> Kompendium ini dibuat dengan harapan keputusan yang dibuat adalah lebih seragam di samping memudahkan pihak mahkamah merujuk takat ganti rugi yang optimum untuk suatu kecelakaan yang

---

<sup>178</sup> Nurul Jannah Johari v Chan Kam Seng & Anor [2008] 1 PIR [15].

<sup>179</sup> Salleh Buang, *Undang-undang Kecuaian di Malaysia*, 345.

<sup>180</sup> Compendium of Personal Injury Awards 2010; Revised Version 2014 disediakan oleh Ahli Jawatankuasa Pelaksana Bar Council Malaysia.

berlaku dan menjimatkan masa. Namun, seperti rujukan-rujukan lain, kompendium juga hanya berfungsi sebagai satu panduan tanpa sebarang peraturan yang mengikat atau muktamad.<sup>181</sup>

Hal ini dipersetujui oleh beberapa pengamal undang-undang yang terdiri daripada peguam mewakili pihak plaintif dan defendan. Kenyataan bahawa kompendium bertindak sebagai rujukan tidak mengikat telah diambil berdasarkan temu bual yang menyatakan:

*“Awak tau ada compendium? Kalau setiap orang follow mesti ada konsistensi. Tapi sekarang tiada yang follow sebab kata Hakim itu adalah guide saja. Patutnya kena ambil penting lah. Fungsinya adalah untuk take away court supaya ada upper limit n lower limit so we can’t ask beyond that”.*

*SSD/11.08.16/temu bual*

*“Refer compendium as a guideline...”*

*MZAJ/03.03.16/temu bual*

*“Ya. Guidelines sahaja. Ada hakim betul-betul ikut, ada yang tak. Ikut la. Ada yang pergi lebih. Amik kira keadaan mangsa. Tapi tak banyak beza. Tak signifikan pun. Sebab beza antara tahun 1-2k”.*

*AA/20.10.16/temu bual*

*“kadang-kadang bila kita argue compendium kita akan tengok submission Plaintiff, dia akan kata it just guidelines. Mahkamah tak boleh nak guna pakai tu muktamad. dia akan gunalah otoriti yang dah ada. ok lihat judge ni, dah bagi macam ni... sebab tu macam saya, saya prefer selain masukkan compendium, saya masukkan kes”.*

---

<sup>181</sup> Melalui surat yang dikeluarkan kepada pihak Bar council, dinyatakan bahawa: *“We wish to highlight that the Compendium is merely a guideline, and is intended to be a quick reference document for the judges and lawyers. The Compendium is not meant to stifle the rights of the parties to submit below or above the stipulated quantum, nor is it meant to fetter the courts’ discretion. As such, judges and lawyers are at liberty to depart from the Compendium if case law or factual circumstances so dictate”.*

Tambahan lagi, penghakiman dalam kes-kes yang diputuskan juga tidak banyak menyatakan sandaran mereka kepada kompendium ganti rugi ini. Hal ini sekali gus memberi kesan kepada keputusan yang dikeluarkan, iaitu jurang perbezaan yang besar antara kes sekalipun untuk kecederaan yang sama.

Dalam kes *Siti Athirah Mohd Sapuan v. Razanatul Ain Hassan & Anor*,<sup>182</sup> mahkamah telah memberi ganti rugi sebanyak RM80,000 bagi kecederaan patah tulang paha kanan dengan kependekan yang berisiko tempang. Kadar yang ditetapkan oleh kompendium bagi kecederaan yang sama ialah sebanyak RM33,000 hingga RM55,000. Kadar ini mungkin wajar dalam logik dan fikiran orang awam. Namun sebagai pengamal undang-undang, nilai tersebut perlu ditaksir dengan adil untuk bagi setiap mangsa dalam kes kemalangan untuk kecederaan yang sama.

Pengamal undang-undang juga dilihat lebih selesa untuk mengutamakan rujukan kepada PIR berbanding kompendium yang hanya menyatakan senarai anggota anatomi tubuh manusia bersama kadar kecederaan minimum dan maksimum yang boleh dipampas. Tambahan pula, PIR ini juga mengandungi alasan penghakiman yang lebih lengkap, namun tidak begitu terperinci. Dari sudut penetapan ganti rugi yang ditetapkan oleh kompendium, nilainya perlu sentiasa disemak oleh jawatankuasa pelaksanaannya mengikut perubahan ekonomi rakyat Malaysia sekali gus menambah kos masa dan kewangan. Hal ini disokong oleh Tuan Nu'aman Mahmud Zuhudi, Hakim Mahkamah Sesyen Kuala Lumpur dalam mengutarakan pendapatnya berkenaan semakan kompendium menyatakan bahawa:<sup>183</sup>

*“Compendium last 2014. Bagi saya perlu revised la. Kene amik kira GST, kewangan, patient rate 3 setahun, kenapa kadar tu masih tak berubah. Hari*

---

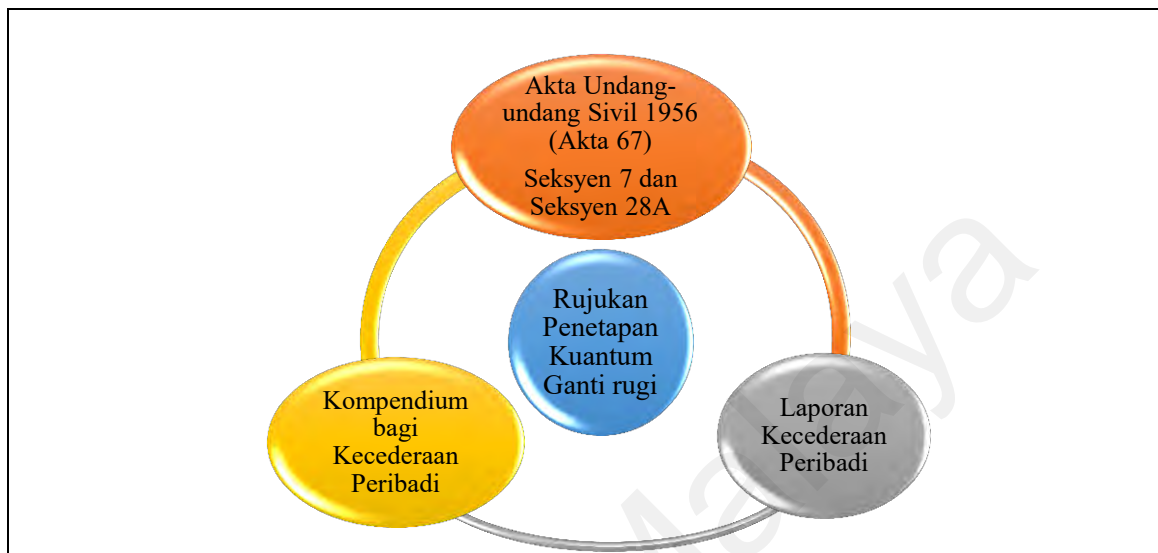
<sup>182</sup> *Siti Athirah Mohd Sapuan v. Razanatul Ain Hassan & Anor* [2015] 6 CLJ.

<sup>183</sup> Tuan Nu'aman Mahmud Zuhudi, (Hakim Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 22 Mei 2017; berbeza dengan nilai diyat yang ditetapkan mengikut nilai emas, kadarnya berubah secara automatik mengikut nilai emas.

ni lima tahun lepas mungkin 100 ringgit besar, 100 ringgit pada masa sekarang tak sama”.

NMH/22.05.17/temu bual

## Rajah 2.2: Rujukan Penetapan Kuantum Ganti Rugi Kemalangan Jalan Raya



Sumber: Ilustrasi Penyelidik.

### 3.4 Kaedah Penaksiran dan Penetapan Kuantum Ganti Rugi Bagi Kes Kemalangan Jalan Raya di Malaysia

Penaksiran dan penetapan ganti rugi pada dibuat berdasarkan peruntukan undang-undang sebagai rujukan utama. Kaedah penilaiannya dibezakan berdasarkan situasi mangsa dan jenis ganti rugi yang dituntut sama ada termasuk dalam elemen ganti rugi am atau khas. Nilai ganti rugi pula dirujuk berdasarkan kepada kuantum yang telah diputuskan oleh kes-kes terdahulu dengan merujuk kepada keterangan-keterangan seperti laporan perubatan, laporan pakar, resit dan bil-bil pembiayaan.<sup>184</sup>

Tidak seperti penilaian ganti rugi diyat yang bersifat tetap, nilai ganti rugi dalam sistem sivil mempunyai kemungkinan berubah-ubah walaupun sudah diputuskan oleh Mahkamah. Hal ini boleh berlaku apabila keputusan mahkamah bawahan dirayu kepada mahkamah yang lebih tinggi. Nilai ganti rugi ini pula boleh berubah menjadi semakin tinggi atau semakin rendah. Sistem mahkamah sebegini diambil berdasarkan *common*

<sup>184</sup> Tuan Abdullah Ahmad, (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 23 Oktober 2016.

*law* Inggeris yang menetapkan bahawa prinsip yang diputuskan oleh mahkamah yang lebih tinggi adalah mengikat mahkamah bawahannya yang lebih rendah.<sup>185</sup>

Dalam situasi Malaysia, pada kebiasaannya keputusan kes di mahkamah tertinggi seperti Mahkamah Rayuan, Mahkamah Persekutuan dan Mahkamah Tinggi akan mengikat keputusan kes Mahkamah Rendah seperti Mahkamah Sesyen dan Mahkamah Majistret. Oleh sebab itu, kuantum ganti rugi yang diputuskan oleh mahkamah rendah boleh berubah sekiranya ada pihak-pihak yang tidak berpuas hati dan membuat rayuan kepada mahkamah yang lebih tinggi.

#### **3.4.1 Penaksiran dan Penetapan Bagi Ganti Rugi Kematian**

Terdapat tiga jenis tuntutan ganti rugi kematian yang boleh dituntut oleh waris-waris mangsa mengikut kepada situasi. Bagi ganti rugi kesedihan dan kedukacitaan, penilaian kuantumnya diawardkan oleh mahkamah secara tetap iaitu sebanyak RM10,000 sahaja. Hal ini dirujuk kepada peruntukan seksyen 7 (3A) Akta 67 yang menetapkan jumlah yang akan diawardkan ssebagai ganti rugi di bawah subseksyen ini ialah RM10,000.<sup>186</sup> Subseksyen ini perlu dibaca bersama-sama dengan subseksyen 3B iaitu perihal waris yang sah untuk menuntut ganti rugi merangkumi pasangan suami/isteri atau ibu/bapa mangsa yang belum dewasa dan telah tidak berkahwin.<sup>187</sup>

Bagi tuntutan ganti rugi khas iaitu perbelanjaan pengurusan jenazah, pengkebumian dan kenduri, kuantum ganti rugi dinilai secara tetap sekiranya terdapat keterangan dokumen dan pembuktian lain seperti resit, bil pembiayaan kenderaan jenazah, perbelanjaan kenduri dan lain-lain. Walau bagaimanapun, tuntutan ini masih mempunyai had dan tidak semua perkara berkenaannya dibenarkan untuk dibuat

---

<sup>185</sup> Ibrahim Ismail, "Judicial Certainty and Creativity: An Evaluation of Stare Decisis", *Jurnal Undang-undang dan Masyarakat*, 8, (2004), 82.

<sup>186</sup> Seksyen 7(3(A)) Akta Undang-undang Sivil 1956.

<sup>187</sup> Seksyen 7(3(B)) Akta Undang-undang Sivil 1956.



tuntutan.<sup>188</sup> Sebagai contoh, perbelanjaan untuk tujuan perkabungan seperti baju hitam, tirai atau batu peringatan si mati termasuk dalam perkara yang tidak boleh dituntut.<sup>189</sup>

Melihat kepada amalan mahkamah, pada amnya nilai ganti rugi bagi mangsa yang beragama Islam atau Hindu adalah lebih kecil iaitu anggaran RM3,000 berbanding mangsa yang beragama Buddha, iaitu anggaran RM10,000. Anggaran ini dinilai dengan melihat kepada keperluan pengurusan jenazah itu sendiri mengikut amalan agama si mati.<sup>190</sup>

Kaedah penaksiran ganti rugi bagi kehilangan sumbangan pendapatan si mati boleh dirujuk melalui peruntukan seksyen 7 (3(iv)). Seksyen tersebut menetapkan bahawa jika si mati pada masa kematiannya berumur 30 tahun dan ke bawah, kaedah pendaraban yang ditetapkan ialah seperti berikut:

$$16 \text{ tahun (tetap)} \times 12 \text{ bulan} = 192 \text{ bulan.}$$

$$\text{Nilai sumbangan} \times 192 \text{ bulan} = \text{nilai ganti rugi}$$

Sekiranya si mati telah mencapai umur lingkungan 31-54 tahun pada masa kematiannya, kaedah pendaraban yang ditetapkan ialah seperti berikut:

$$(55 - \text{umur pada masa kematian}) \div 2 \times 12 \text{ bulan} = n$$

$$\text{Nilai Sumbangan} \times n = \text{nilai ganti rugi}$$

Dalam menilai ganti rugi pula, undang-undang mensyaratkan supaya pendapatan si mati mesti ditolak dengan jumlah perbelanjaan sara hidupnya sendiri. Namun, hal ini

<sup>188</sup> S. Santhana Dass, *Personal Injury Claims*, 152.

<sup>189</sup> Hart lwn Griffith-Jones [1948] 2 All ER 729.

<sup>190</sup> Tuan Abdullah Ahmad, (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 23 Oktober 2016.

tidak mengambil kira apa-apa jumlah yang telah atau perlu dibayar atas sebab kematian si mati di bawah mana-mana kontrak asuransi,<sup>191</sup> kumpulan wang simpanan pekerja,<sup>192</sup> apa-apa pencen atau gratuity<sup>193</sup> atau apa-apa faedah atau ganti rugi lain atas sebab kematian.<sup>194</sup>

Namun demikian, tuntutan ganti rugi bagi kecederaan dalam seksyen 28A (Akta 67) menyatakan bahawa, dalam mengawardkan ganti rugi bagi kehilangan sumbangan pendapatan si mati, tiada ganti rugi akan diawardkan sekiranya plaintif telah mencapai umur lima puluh lima tahun atau lebih pada masa kecederaan berlaku. Perihal yang perlu diperhatikan ialah, had umur tersebut mungkin relevan pada 10 tahun lalu, sedangkan rakyat Malaysia pada hari ini rata-rata mula bersara pada umur 60 tahun. Malahan, turut ramai dalam kalangan pekerja melanjutkan tempoh persaraan pada usia 65 tahun. Lantaran itu, adalah penting untuk meminda peruntukan seksyen ini dengan menggantikan had umur bagi mendapatkan ganti rugi hilang pendapatan pada masa hadapan kepada 60 tahun mengikut trend pekerjaan dan persaraan masa kini.<sup>195</sup>

### **3.4.2 Penaksiran dan Penetapan Bagi Ganti Rugi Kecederaan Diri**

Penetapan kuantum ganti rugi dalam pemberian ganti rugi juga memerlukan dua perkara untuk diputuskan mahkamah iaitu nilai ganti rugi (*multiplicand*) dan tempoh perolehan (*multiplier*).<sup>196</sup> Kaedah pengiraan yang rumit menyebabkan keputusan kes menjadi tidak seragam dan sukar untuk dipersetujui pihak-pihak. Hal ini dapat dilihat dalam kes *Chow Sow Ying & Anor v Official Administrator*.<sup>197</sup> Yang Arif Hakim dalam penghakimannya telah mengulas bahawa bagi menetapkan kadar ganti rugi ke atas mangsa, mahkamah perlu mengambil kira nilai ganti rugi sebenar walau kehilangan

---

<sup>191</sup> Seksyen 7 (3(ia)) Akta Undang-undang Sivill 1956.

<sup>192</sup> Seksyen 7 (3(ib)) Akta Undang-undang Sivill 1956.

<sup>193</sup> Seksyen 7 (3(ic)) Akta Undang-undang Sivill 1956.

<sup>194</sup> Seksyen 7 (3(id)) Akta Undang-undang Sivill 1956.

<sup>195</sup> Seksyen 28A Akta Undang-undang Sivill 1956.

<sup>196</sup> Khoo Guan Huat. "Assesment of Damages". Dalam [1993] 1 MLJ cxxix.

<sup>197</sup> *Chow Sow Ying & Anor v Official Administrator* [1984] 1 MLJ 85.

belum terjadi. Hal ini merangkumi cukai pendapatan, simpanan dalam Kumpulan Wang Simpanan Pekerja, hutang dan belanjawan lain.

Penaksiran kuantum ganti rugi bagi kecederaan diri lebih mudah di buat mengikut jenisnya iaitu sama ada dalam kategori am atau khas. Bagi taksiran ganti rugi khas, ia lebih mudah diukur berikutan terdapat keterangan nyata berdasarkan dokumen seperti resit, bil perubatan dan sebagainya. Kesulitan berlaku apabila melibatkan taksiran bagi ganti rugi am yang bersifat abstrak dan sukar diukur. Penetapan kuantum ganti rugi am memerlukan kepada satu rujukan yang komprehensif, kebijaksanaan Hakim dan budibicara mereka untuk menentukan kadarnya. Hal ini mengelakkan daripada berlakunya penetapan ganti rugi yang tidak sekata sehingga menjadi terlalu tinggi atau terlalu rendah. Perkara asas yang perlu dimaklumi dalam mentaksir ganti rugi am berbentuk bukan kewangan ialah, penilaiannya boleh disekalikan dengan ganti rugi yang lain.<sup>198</sup>

Bagi mentaksir ganti rugi kesakitan dan penderitaan serta kehilangan kemudahan hidup, mahkamah akan melihat faktor fizikal mangsa dari sudut usia dan kondisi mereka. Merujuk kepada anatomi tubuh manusia, kecederaan patah tulang yang dialami kanak-kanak akan lebih mudah sembuh berbanding orang dewasa sekali gus meningkatkan tempoh penderitaan. Oleh sebab itu, kuantum ganti rugi ini lebih kecil jika mangsa adalah kanak-kanak.<sup>199</sup> Selain itu, tuntutan di bawah ganti rugi ini turut merangkumi penderitaan masa lalu dan masa kini akibat kemalangan tersebut. Hal ini termasuklah rawatan perubatan seperti penderitaan ketika menetap di hospital,

---

<sup>198</sup> Sebagai contoh ganti rugi pengurangan prospek berkahwin adalah termasuk dalam tajuk ganti rugi kehilangan kemudahan hidup.

<sup>199</sup> S. Santhana Dass, *Personal Injury Claims*, 26.

penderitaan akibat pembedahan susulan, penderitaan kerana kehilangan anggota, depresi dan pengurangan jangka hayat hidup.<sup>200</sup>

Walau bagaimanapun, plaintif hanya berhak menerima ganti rugi dengan syarat beliau berada dalam keadaan sedar dan menyedari akan penderitaan dan kesakitan yang dialami. Semakin tinggi tahap kesedaran plaintif, semakin tinggi jugalah kuantum ganti rugi yang akan ditetapkan untuknya.<sup>201</sup> Namun, jika plaintif berada dalam keadaan koma, maka tuntutan di bawah ganti rugi penderitaan dan kesakitan tidak boleh dilakukan. Sebaliknya, tuntutan masih boleh diteruskan dalam situasi koma di bawah ganti rugi kehilangan keupayaan atau kemudahan.

Ganti rugi bagi penderitaan dan kesakitan yang disusuli dengan kematian juga akan diberikan berdasarkan kepada situasi yang dialami oleh mangsa. Sekiranya kematian berlaku sejurus selepas kemalangan, tiada ganti rugi boleh dituntut. Namun, jika kematian berlaku dengan tempoh masa serta kesedaran daripada mangsa, maka tuntutan ganti rugi bagi penderitaan serta ganti rugi kehilangan keupayaan boleh dituntut. Sekiranya terdapat tempoh masa antara kemalangan dan kematian, namun mangsa berada dalam keadaan tidak sedar sepenuhnya, tuntutan hanya dibolehkan untuk ganti rugi kehilangan upaya sahaja. Sebaliknya jika mangsa separa sedar, tuntutan bagi kedua-dua ganti rugi boleh dilakukan.<sup>202</sup>

Sebelum pindaan akta 67, tuntutan ganti rugi bagi kehilangan jangka hayat hidup adalah dibenarkan. Namun selepas 1 Oktober 1984, seksyen 28A (2(a)(b)) memperuntukkan bahawa tiada ganti rugi akan didapatkan kembali berhubung dengan apa-apa kehilangan jangka hidup. Namun, ganti rugi bagi pengurangan jangka hidup plaintif boleh dituntut sewaktu mahkamah menilai ganti rugi kesakitan dan penderitaan.

---

<sup>200</sup> S. Santhana Dass, *Personal Injury Claims*, 26.

<sup>201</sup> S. Santhana Dass, *Personal Injury Claims*, 27.

<sup>202</sup> S. Santhana Dass, *Personal Injury Claims*, 27.

Penilaian ini perlu mengambil kira kesedaran plaintif terhadap penderitaan yang dialami sehingga menyebabkan jangka hayatnya berkurangan.<sup>203</sup>

Selain itu, ganti rugi berhubung pengurangan prospek perkahwinan juga boleh dituntut dan termasuk dalam ganti rugi kehilangan kemudahan hidup.<sup>204</sup> Hakim Bicara dalam kes Saniah mengulas bahawa ganti rugi bagi prospek perijodohan bukanlah bermakna plaintif kehilangan semua peluang untuk berkahwin. Namun, peluang tersebut boleh berkurangan dengan melihat kepada kecacatan dari segi penampilan dan gaya jalan plaintif akibat daripada kecederaan yang dialami dalam kemalangan.<sup>205</sup>

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. Dalam mengawardkan ganti rugi bagi kehilangan mata pencarian masa hadapan, tiada ganti rugi bagi kehilangan tersebut boleh dituntut sekiranya plaintif telah mencapai umur 55 tahun pada masa kecederaan berlaku.<sup>206</sup>

Penaksiran kuantum ganti rugi bagi kehilangan mata pencarian masa hadapan pula dilakukan dengan mengambil kira umur mangsa sebagai pendarab. Kaedah boleh dirujuk melalui peruntukan seksyen 28A(2(d)). Seksyen tersebut menetapkan bahawa jika mangsa pada masa kematiannya berumur 30 tahun dan ke bawah, kaedah pendaraban yang ditetapkan ialah seperti berikut:

---

<sup>203</sup> Seksyen 28A(2(b)) Akta Undang-undang Sivil 1956.

<sup>204</sup> Salleh Buang, *Undang-undang Kecuaian di Malaysia*, 348.

<sup>205</sup> Saniah & YL Iwn Abdul hamid & YL [1967] 2 MLJ 255.

<sup>206</sup> Seksyen 28A (c) Akta Undang-undang Sivil 1956.

16 tahun (tetap) x 12 bulan = 192 bulan.

Nilai sumbangan x 192 bulan = **nilai ganti rugi**

Sekiranya mangsa telah mencapai umur lingkungan 31-54 tahun pada masa kematiannya, kaedah pendaraban yang ditetapkan ialah seperti berikut:

$(55 - \text{umur pada masa kematian}) \div 2 \times 12 \text{ bulan} = n$

Nilai Sumbangan x n = **nilai ganti rugi**

Penetapan ganti rugi am berbentuk kewangan yang lain tidak dinyatakan dalam peruntukan undang-undang, namun tuntutan telah diiktiraf dan dibenarkan oleh mahkamah. Dalam kes Abdul Ghani Hamid lwn Abdul Nasir Abdul Jabbar & Anor, mahkamah telah membenarkan tuntutan plaintif atas ganti rugi perbelanjaan perubatan pada masa hadapan termasuklah kos pembedahan.<sup>207</sup> Dalam kes Chong Chee Khong, mahkamah membenarkan tuntutan pembedahan pada masa hadapan sebanyak RM 9,000. Tuntutan juga boleh dibuat terhadap pembiayaan rawatan hospital dan penyelenggaraan peralatan khas untuk masa hadapan. Penaksiran bagi ganti rugi ini dibuat berdasarkan laporan pakar perubatan dengan melihat kepada kos semasa bagi pembiayaan pembedahan, penginapan hospital dan peralatan yang sama atau lebih kurang sama.

Kaedah penaksiran bagi ganti rugi rawatan pada masa hadapan (*future care*) mempunyai kesulitan untuk ditetapkan berdasarkan kaedah pendaraban yang dinyatakan dalam seksyen 28A. Seksyen 28A secara jelas memperuntukkan kaedah penaksiran bagi kehilangan pendapatan pada masa hadapan. Asas dalam penilaian ganti rugi ini ialah berapa tahun lagikah plaintif berupaya untuk bekerja sehingga usia persaraannya

---

<sup>207</sup> [1995] 4 CLJ 317; mahkamah membenarkan tuntutan pembedahan masa hadapan sebanyak RM50,000.

sekiranya kemalangan tidak berlaku? Namun, asas ini berbeza dalam ganti rugi rawatan masa hadapan. Persoalan yang perlu dijawab ialah berapa lamakah anggaran jangka hayat mangsa untuk tempoh penjagaan sehingga kematiannya? Asas ganti rugi kehilangan pendapatan ialah tempoh pekerjaan, manakala bagi rawatan asasnya ialah jangka hayat hidup.

Bagi mengaplikasikan kaedah penaksiran dalam seksyen 28A kepada penjagaan merupakan satu salah laku dari sudut perundangan. Seksyen tersebut secara jelas memperuntukkan kaedah bagi kehilangan pendapatan. Oleh sebab itu, mahkamah memutuskan kaedah paling wajar bagi menetapkan ganti rugi penjagaan ialah dengan merujuk *common law*. Kaedah yang menjadi amalan dalam mencari pendarab (*multiplier*) bagi mentaksirkan ganti rugi penjagaan berdasarkan *common law* ialah seperti berikut:

$$65 \text{ (umur tetap)} - \text{umur sebenar} = n - (1/3 \times n)$$

$$\text{Contoh: } 65 - 32 = 33 - (1/3 \times 33 = 11)$$

$$33 - 11 = 22 \text{ tahun}$$

\*\*pendarab (22 tahun) ini kemudiannya dibahagikan kepada kos sebelum bicara dan selepas bicara.

Walau bagaimanapun, kaedah *common law* ini tidak menjadi suatu yang mengikat mahkamah kerana pada akhirnya penaksiran tersebut akan berbalik kepada budibicara Hakim.<sup>208</sup> Dalam kes Marappan,<sup>209</sup> Mahkamah Tinggi telah membenarkan taksiran dibuat berdasarkan seksyen 28A. Hal ini kemudiannya diikuti oleh Hakim dalam kes

<sup>208</sup> Tuan Abdullah Ahmad, (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 23 Oktober 2016.

<sup>209</sup> Marappan lwn Siti Rahmah [1990] 1 MLJ 99.

Abdul Ghani.<sup>210</sup> Ketiadaan rujukan yang komprehensif untuk dirujuk dan diikuti oleh Hakim menyebabkan penilaian secara konsisten dan saksama sukar dilaksanakan.

Selain itu, wujud juga isu selepas ganti rugi diputuskan. Kelemahan yang timbul menyentuh soal amanah, iaitu dalam situasi wang ganti rugi diberi kepada waris mangsa apabila mangsa tidak berupaya untuk mengurusnya. Melalui kajian yang dijalankan, didapati banyak kes penyelewengan yang dilakukan oleh waris apabila wang tersebut tidak diurus dengan amanah. Penyelidik berpandangan perlunya satu tabung amanah khas diwujudkan sebagai transit sementara sebelum diuruskan oleh waris yang berhak. Segala pengeluaran wang ganti rugi tersebut perlu disertakan dengan pengesahan dan tujuan pengeluaran. Hal ini perlu dilakukan bagi mengelakkan daripada kemudaratan yang lebih besar, iaitu wang yang tidak sampai kepada mangsa kerana wujudnya pecah amanah.

### **3.5 Penutup**

Rujukan berbentuk dokumen seperti PIR dan kompendium ini hanyalah sekadar panduan sahaja. Pendekatan utama yang diambil adalah melalui budi bicara mahkamah. Prinsip utama yang perlu dipegang oleh Hakim dalam menetapkan kuantum ganti rugi ini adalah nilai tersebut perlu relevan dengan status kewangan semasa.<sup>211</sup> Berlainan dengan rujukan kepada peruntukan undang-undang, ia sememangnya mengikat dan muktamad. Hal ini dapat dilihat dalam penaksiran bagi ganti rugi kedukacitaan akibat kematian dalam kemalangan jalan raya. Undang-undang memperuntukkan secara nyata kadar ganti rugi bagi waris mangsa yang terlibat iaitu sebanyak RM10,000. Namun,

---

<sup>210</sup> Abdul Ghani Hamid lwn Abdul Nasir Abdul Jabbar & Anor [1995] 4 CLJ 317.

<sup>211</sup> Tuan Abdullah Ahmad (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 23 Oktober 2016.



sekiranya mangsa berumur lebih 18 tahun, belum berkahwin dan tiada pendapatan, maka ganti rugi ganti rugi ini tidak layak untuk dituntut.<sup>212</sup>

Berdasarkan kajian yang dijalankan, didapati para pengamal undang-undang cenderung untuk membuat penilaian berdasarkan tahap kecederaan mangsa. Rujukan kepada PIR dan kompendium dibuat sebagai panduan sahaja dalam menetapkan ganti rugi. Pada kebiasaannya, taksiran ganti rugi am dibuat mengikut budi bicara mahkamah. Sebaliknya, taksiran ganti rugi khas dibuat dengan lebih rigid berikutan perlunya kepada bukti dan dokumen sokongan.

Walau bagaimanapun, terdapat juga sesetengah mahkamah menggunakan budi bicaranya dengan mengambil notis kehakiman (*judicial notice*). Sebagai contoh, ganti rugi baik pulih kenderaan perlu ditaksirkan berdasarkan resit daripada bengkel atau mekanik yang sah. Namun, wujud amalan di sesetengah mahkamah untuk terus menetapkan kadarnya tanpa mengikut pasaran semasa dengan mengambil notis kehakiman.<sup>213</sup> Amalan sebegini sudah menjadi kebiasaan mahkamah yang lebih selesa untuk menggunakan keluasan budi bicara hakim walaupun amalan ini agak bercanggah dengan peraturan yang telah ditetapkan.<sup>214</sup> Perbincangan berkenaan teori dan amalan semasa bagi penetapan ganti rugi telah dihurai. Bab seterusnya memperincikan perihal tuntutan dan penetapan ganti rugi dengan merujuk kepada pihak insurans dan takaful sebagai penanggung risiko kepada mangsa kemalangan jalan raya.

---

<sup>212</sup> Seksyen 7(3A) Akta Undang-undang Sivil 1956.

<sup>213</sup> Tuan Abdullah Ahmad, (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 23 Oktober 2016.

<sup>214</sup> Tuan Abdullah Ahmad, (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 23 Oktober 2016.

## **BAB EMPAT: INSURANS DAN TAKAFUL SEBAGAI PENANGGUNG RISIKO BAGI MANGSA KEMALANGAN JALAN RAYA**

### **4.0 Pendahuluan**

Bab keempat ini menjawab objektif kedua kajian dengan menghuraikan fungsi insurans dan takaful sebagaimana yang terkandung dalam peruntukan undang-undang dan peraturan-peraturan berkaitan. Penjelasan dari sudut historikal berkenaan insurans dan takaful dijelaskan terlebih dahulu bagi memberikan gambaran awal bagaimana insurans dan takaful beroperasi. Kajian diteruskan dengan penjelasan berkenaan jenis-jenis perlindungan polisi insurans dan sijil takaful serta peranan kedua-dua institusi ini sebagai penanggung risiko ke atas mangsa kemalangan.

Kesinambungan dibuat melalui huraian ke atas organisasi-organisasi dan persatuan-persatuan yang bertanggungjawab dalam mengelola gerak kerja insurans dan takaful di Malaysia. Organisasi ini juga mengawal selia setiap syarikat insurans supaya membayar wang premium syarikat kepada Biro Insurans Motor Malaysia (MIB). MIB bertanggungjawab dalam memberi ganti rugi ke atas mangsa yang tidak dilindungi oleh insurans atau takaful. Kupasan lanjut berkenaan peranan MIB diperincikan dalam bab ini.

### **4.1 Sejarah Perkembangan Insurans di Malaysia**

Sistem insurans telah sampai ke Malaysia sejak zaman pemerintahan British lagi (abad ke 18 dan 19). Pihak British memperkenalkan insurans melalui syarikat-syarikat seperti Sime Darby, Harrison & Crossfield dan sebagainya.<sup>1</sup> Insurans melindungi syarikat-syarikat serta pekerja tanggungan mereka daripada mengalami sebarang kerugian. Oleh sebab kepentingannya, undang-undang insurans iaitu Akta Insurans 1963 telah dikanunkan.

---

<sup>1</sup> Muhammad Hisyam Mohamad, "Perbandingan Kontrak Takaful dan Insurans," dalam *Sistem Takaful di Malaysia: Isu-isu Kontemporari*, Asmak Ab Rahman *et.al.*, (Kuala Lumpur: Penerbit Universiti Malaya, 2016), 19.

Ketika zaman awal pengenalan dan pelaksanaan insurans, objektif utama yang ingin dicapai oleh individu yang menanggung risiko kerugian atau berpotensi untuk mengalami kerugian ialah risiko tersebut boleh diukur dan dinilai secara lebih wajar.<sup>2</sup> Atas sebab itu, idea penubuhan sistem insurans dimulakan. Insurans bermula dengan pelaksanaan insurans marin apabila pemilik kargo memindahkan risiko kehilangan dan kerosakan kargo ketika dalam pelayaran dengan membayar sejumlah kecil premium kepada kumpulan peniaga yang sanggup menanggung risiko berkenaan.<sup>3</sup> Bermula dari detik itulah peranan insurans terus berkembang kepada pelbagai bidang buruh, perniagaan, permotoron dan hayat.

Sungguhpun insurans menyediakan bayaran ganti rugi sekiranya berlaku kerugian dari sudut kematian dan kecederaan atau dalam bentuk perlindungan kewangan atas kerosakan, masih terdapat individu atau harta yang tidak diinsuranskan atau terkurang nilai insurans tersebut.<sup>4</sup> Oleh sebab itu, proses pengurusan risiko insurans perlu sentiasa dikemaskini bagi membaikpulih kelompongan dan meminimumkan kerugian atau kebarangkalian berlakunya kerugian.

Selepas 33 tahun penguatkuasaan undang-undang 1963, akta ini kemudiannya diganti dengan Akta Insurans 1996 (Akta 553). Akta 553 dikuatkuasakan pada 1 Januari 1997 yang kemudiannya ditambah dengan Peraturan Insurans 1996 dan 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. Pada tahun 2005, Akta 553 telah dipinda dengan memperkenalkan rangka kerja perundangan perlesenan untuk

---

<sup>2</sup> James Reason, *Managing the Risks of Organizational Accidents*, (London: Taylor & Francis, 2016), 23.

<sup>3</sup> James Reason, *Managing the Risks of Organizational Accidents*, 27.

<sup>4</sup> Beberapa situasi menyebabkan mangsa terhalang daripada membuat tuntutan insurans seperti penumpang kenderaan dan pemunya polisi insurans atau sijil takaful yang tidak sah.

Penasihat Kewangan di Malaysia.<sup>5</sup> Akta 553 kemudiannya dimansuhkan pada tahun 2013 dan diganti dengan Akta Perkhidmatan Kewangan 2013 sehingga kini.

Umumnya, sistem insurans di Malaysia boleh dibahagikan kepada dua iaitu insurans am dan insurans hayat. Perniagaan-perniagaan insurans selain insurans hayat dikenali sebagai insurans am. Syarikat insurans diberi kuasa di bawah Akta Perkhidmatan Kewangan 2013 (Akta 758) 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 umum dibahagikan kepada perniagaan motor dan bukan motor.<sup>6</sup>

Di Malaysia, insurans motor adalah diwajibkan di bawah Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Akta 333) bagi memastikan mangsa kemalangan jalan raya menerima bayaran ganti rugi daripada pihak yang menyebabkan kemalangan. Akta 333 bertindak selaku pembatas dalam menetapkan kawalan kenderaan bermotor dan lalu lintas di jalan raya di Malaysia.<sup>7</sup> Melalui peruntukan Akta 333 ini, penguatkuasaan polisi insurans 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

---

<sup>5</sup> The Malaysian Insurance Institute, *Pre-Contract Examination Insurance Agent*, 31.

<sup>6</sup> The Malaysian Insurance Institute, *Pre-Contract Examination Insurance Agent*, 83.

<sup>7</sup> Akta 333 membataskan kemalangan jalan raya yang boleh dituntut adalah kemalangan yang melibatkan kenderaan-kenderaan bermotor dan berlaku di jalan raya awam sahaja.

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 tiga bulan. Jika difikirkan wajar oleh mahkamah, pesalah akan hilang kelayakan untuk mempunyai lesen memandu untuk tempoh 12 bulan daripada tarikh sabitan.<sup>8</sup>

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.<sup>9</sup>

#### 4.2 Sejarah Perkembangan Takaful di Malaysia

Takaful atau insurans Islam hanya muncul dan berkembang di Malaysia setelah tahun 1980-an. Perkembangannya adalah hasil daripada keperluan umat Islam pada ketika itu untuk mempunyai alternatif kepada insurans konvensional yang memenuhi kehendak Syariah serta bagi melengkapkan operasi Bank Islam Malaysia Berhad yang ditubuhkan pada tahun 1983.<sup>10</sup> Kewujudan industri takaful sebahagian besarnya dipengaruhi oleh keputusan Jawatankuasa Fatwa Kebangsaan Malaysia yang memutuskan bahawa sistem insurans dalam bentuk yang ada ialah suatu kontrak yang tidak sah kerana mempunyai unsur-unsur *gharar* (ketidakpastian), *maisir* (perjudian) dan *riba*.<sup>11</sup>

---

<sup>8</sup> Seksyen 90(2) Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Akta 333).

<sup>9</sup> The Malaysian Insurance Institute, *Pre-Contract Examination Insurance Agent*, 84.

<sup>10</sup> Mohd. Sadad Mahmud & Radiah Abd.Kader, "Perkembangan Takaful di Malaysia: Satu Kajian Undang-Undang Kewangan Islam," 241.

<sup>11</sup> Muzakarah Jawatankuasa Fatwa Majlis Kebangsaan Bagi Hal Ehwal Ugama Islam Malaysia Kali Ke-80 yang bersidang pada 1-3 Februari 2008 telah membincangkan Kajian Hukum Insurans Am. Muzakarah telah memutuskan bahawa hukum ke atas Insurans Am adalah tidak harus dan umat Islam perlu menjauhinya; laman Web rasmi Pejabat Mufti Wilayah Persekutuan, Kajian Hukum Insurans Am, lawan sesawang e-Fatwa JAKIM, dicapai pada 16 Ogos 2018 <http://efatwa.muftiwp.gov.my/fatwa/9a61a96a401c93a1bd57ea40f6aad529>

Bagi maksud merealisasikan pelaksanaan sistem takaful di Malaysia, pasukan petugas khas telah ditubuhkan oleh kerajaan pada tahun 1982 untuk mengkaji daya maju penubuhan syarikat insurans secara Islam. Berikutan syor petugas ini, Akta Takaful telah dikuatkuasakan pada tahun 1984 dan pengendali takaful yang pertama telah diperbadankan di Malaysia pada bulan November 1984. Walau bagaimanapun, pada tahun 2013 Akta tersebut telah dimansuhkan dan diganti dengan Akta Perkhidmatan Kewangan Islam 2013 (Akta 759) bersekali dengan pemansuhan Akta 533. Sehingga Disember 2018, terdapat 11 pengendali takaful yang berdaftar dengan Bank Negara Malaysia.<sup>12</sup>

Takaful berasal dari perkataan Arab *kafala* membawa maksud menjamin dan melindungi. Sistem takaful merupakan alternatif kepada insurans masakini yang berpegang kepada prinsip saling membantu melalui dana takaful yang dimiliki oleh peserta dan diuruskan oleh pihak pengendali takaful.

Berbeza dengan pengurusan insurans konvensional, operasi dan amalan perniagaan takaful adalah bebas dari pengaruh riba serta *gharar*. Takaful mendokong konsep *mudharabah*<sup>13</sup>, *tabarru*<sup>14</sup> serta lain-lain prinsip yang diharuskan dalam sistem kewangan Islam.<sup>15</sup> Walau bagaimanapun, produk yang diperkenalkan oleh sistem takaful adalah menyamai sistem insurans konvensional merangkumi takaful am dan takaful hayat. Pemilikan sijil takaful motor turut diwajibkan di bawah Akta

---

<sup>12</sup> Bank Negara Malaysia, "Licensed Insurance Companies & Takaful Operators", laman sesawang Bank Negara Malaysia, dicapai pada 21 Julai 2017 <http://www.bnm.gov.my/index.php?ch=li&cat=insurance&type=TKF&fund=0&cu=0>

<sup>13</sup> Joni Tamkin Borhan, "Perbandingan Kontrak Takaful dan Insurans," dalam *Sistem Takaful di Malaysia: Isu-isu Kontemporari*, Asmak Ab Rahman *et.al.*, (Kuala Lumpur: Penerbit Universiti Malaya, 2016), 43.

<sup>14</sup> Joni Tamkin Borhan, Prinsip Syariah dalam Perniagaan takaful di Malaysia, 44.

<sup>15</sup> Joni Tamkin Borhan, Prinsip Syariah dalam Perniagaan takaful di Malaysia, 46.

Pengangkutan Jalan 1987 (Akta 333) bagi memastikan mangsa kemalangan jalan raya boleh menuntut bayaran ganti rugi.<sup>16</sup>

Bagi melancarkan lagi proses pengurusan risiko dan potensi kerugian di bawah takaful, Majlis Pengawasan Syariah (*Syariah Advisory Council-SAC*) ditubuhkan di bawah Bank Negara Malaysia pada tahun 1997. Keanggotaannya terdiri daripada ahli cendekiawan Islam, pakar undang-undang-undang dan ahli perniagaan berkelayakan yang mempunyai ilmu dan pengalaman luas dalam sektor perbankan, kewangan, ekonomi, undang-undang dan aplikasi Syariah dalam bidang ekonomi dan kewangan Islam.

SAC selaku Majlis Jawatankuasa Syariah tertinggi dalam sektor kewangan Islam di Malaysia, telah diberi kuasa untuk melaksanakan undang-undang Islam bagi tujuan perniagaan takaful serta apa-apa bentuk perniagaan dan sistem kewangan lain yang berlandaskan prinsip Syariah.<sup>17</sup> Segala terma, isu dan produk perniagaan baru berkenaan takaful perlu dirujuk kepada SAC sebagai sebuah badan tunggal yang menjadi rujukan dalam perkara-perkara berkaitan Syariah.

#### **4.3 Mekanisma Insurans dan Takaful Sebagai Penanggung Risiko bagi Mangsa Kemalangan Jalan Raya**

Insurans dan takaful hanya berperanan dalam melindungi dan menanggung risiko kerugian apabila wujud kontrak perundangan antara individu dan syarikat insurans atau takaful. Kontrak merupakan satu perjanjian yang mengikat, kewujudannya diiktiraf oleh mahkamah dan boleh dikuatkuasakan. Di Malaysia, semua jenis kontrak insurans dan takaful termaktub dalam Akta Kontrak 1950 (Akta 136) sebagai asas penguatkuasaannya. Lima faktor penting pembentukan suatu kontrak adalah tawaran

---

<sup>16</sup> Seksyen 91 Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Akta 333).

<sup>17</sup> Muhammad Hisyam Mohamad, "Perbandingan Kontrak Takaful dan Insurans," 33; The Malaysian Insurance Institute, *Pre-Contract Examination Insurance Agent*, 5.

dan penerimaan, niat bagi mewujudkan hubungan yang sah, balasan, keupayaan disisi undang-undang untuk mengikat kontrak dan kontrak sah disisi undang-undang.<sup>18</sup>

Apabila kesemua syarat kontrak dipenuhi, maka barulah wujud individu yang telah dilindungi oleh polisi insurans atau sijil takaful. Segala tuntutan yang dibuat oleh pemunya insurans dan peserta takaful adalah sah dan boleh didengar oleh mahkamah.<sup>19</sup> Fungsi kedua-dua sistem insurans dan takaful adalah sepunya iaitu bagi membantu individu yang berada dalam kesusahan. Aspek pengkelasan produk dan polisi yang ditawarkan juga tidak berbeza. Walau bagaimanapun, terdapat perbezaan mekanisma dan gerak kerja sistem insurans dan takaful dalam proses pengurusan risiko ke atas para pelanggannya.

Insurans merupakan satu sistem melibatkan pihak pengendali insurans (*insurer*) berdasarkan satu pertimbangan yang dipersetujui diawal kontrak, telah berjanji untuk membayar balik kepada orang yang dilindungi (*insured*) jika berlaku sesuatu yang tidak diingini yang menyebabkan berlakunya kerugian dalam suatu tempoh tertentu.<sup>20</sup> Objektif pihak insurans ialah mengumpul dana bagi membayar tuntutan akibat berlakunya risiko tertentu atas prinsip kerjasama.<sup>21</sup> Pengendali syarikat insurans mempunyai kuasa penuh atas premium yang dibayar dan wang terkumpul adalah miliknya. Hanya, institusi ini bertanggungjawab untuk menanggung risiko dan membayar ganti rugi kepada pemegang polisi jika berlaku sesuatu yang tidak diduga ke atas pelanggan tersebut.<sup>22</sup>

Dari sudut kontrak, sistem insurans dilaksanakan berasaskan kepada kontrak jual beli. Dalam sistem insurans, wujud satu transaksi yang menyatakan bahawa dengan

---

<sup>18</sup> Janet O'Sullivan & Jonathan Hilliard, *The Law of Contract*, (United Kingdom, Oxford University Press, 2014), 11.

<sup>19</sup> Kaedah tuntutan ganti rugi oleh mangsa yang dilindungi insurans dan takaful dijelaskan dengan lebih terperinci dalam bab lima.

<sup>20</sup> Muhammad Hisyam Mohamad, "Perbandingan Kontrak Takaful dan Insurans," 23.

<sup>21</sup> Muhammad Hisyam Mohamad, "Perbandingan Kontrak Takaful dan Insurans," 29.

<sup>22</sup> Muhammad Hisyam Mohamad, "Perbandingan Kontrak Takaful dan Insurans," 23.



membeli suatu polisi insurans melalui bayaran premium sama ada secara bulanan atau tahunan, pihak yang dilindungi akan diberi ganti rugi oleh pihak insurans jika suatu malapetaka terjadi ke atas individu terbabit. Individu yang dilindungi perlu membeli polisi dan membayar premium secara ansuran atau sekali gus mengikat kontrak yang dipersetujui. Premium ini akan dikumpulkan sebagai dana-dana insurans yang akan digunakan bagi membayar tuntutan kemalangan, perbelanjaan pengurusan, dan lain-lain kos operasi seperti komisen, cukai dan sebagainya.<sup>23</sup>

Berbeza dengan insurans, takaful merupakan satu perjanjian bersama dalam kalangan ahli-ahli satu kumpulan untuk sama-sama membantu ahli-ahli lain yang ditimpa kesusahan atau musibah. Hal ini selari dengan definisi takaful yang ditafsirkan melalui seksyen 2 Akta Perkhidmatan Kewangan Islam 2013 (Akta 759).<sup>24</sup> Pengendali takaful pula hanya bertindak selaku pengurus dan pemegang amanah kepada operasi takaful yang bertanggungjawab ke atas pemegang saham syarikat takaful dan pesertanya. Takaful tidak memiliki hak ke atas dana terkumpul kecuali keuntungan daripada dana tersebut yang dilaburkan atas prinsip *mudharabah*.<sup>25</sup>

Caruman yang dibayar oleh peserta takaful pula diagihkan kepada dua akaun iaitu Akaun Peserta dan Akaun Khas Peserta. Akaun Peserta adalah milik mutlak peserta takaful. Sekiranya berlaku penamatan kontrak perjanjian sijil takaful, pengembalian wang boleh dilakukan dengan menggunakan dana Akaun Peserta. Sebaliknya, Akaun Khas Peserta merupakan akaun atas dasar jaminan kebajikan yang dikongsi bersama

---

<sup>23</sup> Muhammad Hisyam Mohamad, "Perbandingan Kontrak Takaful dan Insurans," 31.

<sup>24</sup> Sebagaimana yang ditafsirkan dalam seksyen 2 Akta 759 bahawa, "suatu perkiraan yang berasaskan pertolongan secara bersama yang di bawahnya peserta takaful bersetuju untuk menyumbang kepada suatu kumpulan wang yang sama yang menyediakan manfaat kewangan bersama yang kena dibayar kepada peserta takaful itu atau kepada benefisiarinya pada masa berlaku suatu kejadian yang telah dipersetujui terdahulu".

<sup>25</sup> Muhammad Hisyam Mohamad, "Perbandingan Kontrak Takaful dan Insurans," 29.

peserta takaful. Dana daripada Akaun Khas Peserta diambil bagi membuat pembayaran atas apa-apa tuntutan ganti rugi seperti ganti rugi kemalangan diri dan pihak ketiga.<sup>26</sup>

Dari sudut kontrak, takaful merupakan satu perjanjian tolong-menolong atas konsep penyertaan, bukan jual beli. Hal ini bermaksud, peserta skim takaful menyertai skim ini melalui satu kontrak penyertaan dan tidak membeli takaful. Kontrak takaful juga berpaksikan kepada elemen kerjasama yang tulen menggunakan pendekatan tabungan bersama atau dana khas melalui konsep *tabarru'*. Pembentukan dana menerusi konsep *tabarru'* dalam operasi takaful adalah penting dalam menyalurkan bantuan kewangan atau ganti rugi kepada para peserta yang ditimpa kemalangan.<sup>27</sup>

Huraian berkenaan persamaan dan perbezaan mekanisme gerak kerja sistem insurans dan takaful ini dibuat bagi menjelaskan dasar kaedah kedua-dua sistem ini beroperasi dalam usaha memberikan bayaran ganti rugi kepada mangsa yang terlibat.<sup>28</sup> Justeru, huraian lanjut dalam aspek hukum tidak disentuh dalam subtopik ini.<sup>29</sup> Sungguhpun terdapat persamaan dan perbezaan yang wujud dalam sistem insurans dan takaful, hal ini tidaklah mempengaruhi kuantum ganti rugi yang diputuskan mahkamah. Hal ini berikutan, dalam memutuskan suatu ganti rugi kepada mangsa mahkamah merujuk kepada elemen ganti rugi yang dibenarkan berdasarkan Akta Undang-undang Sivil 1956 (Akta 67) disertakan dengan pembuktian daripada pihak yang menuntut.

---

<sup>26</sup> Utusan Malaysia, "Perbezaan Utama Takaful dan Insurans", laman sesawang *Utusan Online*, dicapai 27 Ogos 2018, [http://ww1.utusan.com.my/utusan/info.asp?y=2005&dt=0422&pub=Utusan\\_Malaysia&sec=Bicara\\_Agama&pg=ba\\_03.htm#ixzz5PLXUo1DF](http://ww1.utusan.com.my/utusan/info.asp?y=2005&dt=0422&pub=Utusan_Malaysia&sec=Bicara_Agama&pg=ba_03.htm#ixzz5PLXUo1DF)  
© Utusan Melayu (M) Bhd

<sup>27</sup> Muhammad Hisyam Mohamad, "Perbandingan Kontrak Takaful dan Insurans," 29.

<sup>28</sup> Huraian ini juga dibuat bagi menilai aspek persamaan dan perbezaan antara konsep insurans dan takaful dengan konsep *aqilah* dalam sistem diyat yang akan dijelaskan dalam bab 6.

<sup>29</sup> Perbincangan hukum melibatkan perbahasan ulama dan fatwa berkaitan berkenaan aspek gharar dan sebagainya yang wujud dalam insurans konvensional.

**Jadual 4.1: Perbandingan Mekanisme antara Insurans dan Takaful**

| <b>Perkara</b>  | <b>Insurans</b>  | <b>Takaful</b>  |
|---|--|---|
| <b>Kontrak</b>  | Kontrak pertukaran (jual dan beli)   | Gabungan kontrak <i>tabarru'</i> antara penanggung insurans dengan (derma) dan agensi atau pihak diinsuranskan. Kontrak berkongsi keuntungan.   |
| <b>Tanggungjawab Pemunya polisi/Peserta</b>             | Pembayar polisi membayar premium kepada penanggung insurans  | Peserta membuat caruman di bawah skim. Peserta menjamin sesama sendiri di bawah skim.   |
| <b>Liabiliti Penanggung Insurans/Pengendali Takaful</b> | Penanggung insurans bertanggungjawab membayar manfaat insurans seperti dijanjikan daripada asetnya (kumpulan wang insurans dan kumpulan wang pemegang saham).  | Pengendali takaful bertindak sebagai pentadbir skim dan takaful membayar manfaat takaful daripada kumpulan wang<br>Sekiranya berlaku kekurangan dalam kumpulan wang takaful, pengendali takaful akan menyediakan pinjaman tanpa faedah untuk menampung kekurangan berkenaan |
| <b>Pelaburan Wang Kumpulan</b>                          | Tidak terdapat sekatan selain sekatan yang dikenakan untuk tujuan kehematan.   | Aset kumpulan wang takaful Wang dilaburkan dalam instrumen yang memenuhi kehendak Syariah   |
| <b>Sumber Pendapatan dan Keuntungan</b>                 | keuntungan daripada pelaburan kumpulan wang pemegang saham;<br>- bahagian keuntungan pelaburan kumpulan wang insurans; dan/atau<br>- lebihan kumpulan wang insurans<br>- tidak meraih keuntungan melalui dana permotoran <sup>30</sup> | keuntungan daripada pelaburan kumpulan wang pemegang saham;<br>- fi agensi/wakalah;<br>- bahagian keuntungan pelaburan kumpulan wang takaful; dan/atau<br>- lebihan kumpulan wang takaful.<br>- tidak meraih keuntungan melalui dana permotoran <sup>31</sup>               |

Sumber: Ilustrasi Penyelidik berdasarkan Muhammad Hisyam Mohamad, "Perbandingan Kontrak Takaful dan Insurans," dalam *Sistem Takaful di Malaysia: Isu-isu Kontemporari*, Asmak Ab Rahman et al., (Kuala Lumpur: Penerbit Universiti Malaya, 2016), 19-36.

<sup>30</sup> Tuan Razlan Hadri Zulkifli, (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 7 April 2017.

<sup>31</sup> Tuan Wan Jemizan Wan Deraman, Ketua Unit Syariah Takaful Ikhlas), dalam temu bual bersama penyelidik, 12 Januari 2017.

#### 4.4 Perlindungan Polisi Insurans dan Sijil Takaful 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.<sup>32</sup> Perlu ditekankan bahawa perlindungan ini juga merangkumi polisi yang dikenakan oleh syarikat pengendali takaful di Malaysia.<sup>33</sup>

i) **Perlindungan Akta:** merupakan perlindungan insurans dan takaful paling minimum yang ditetapkan di bawah Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Akta 333).<sup>34</sup>

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 dan pengendali takaful terpaksa menanggung beban risiko yang tinggi namun premium dan caruman yang dikenakan ke atas pemilik polisi insurans dan peserta takaful adalah rendah. Situasi ini berlaku disebabkan liabiliti tuntutan kecederaan pihak ketiga adalah tinggi dan tidak terhad.

ii) **Perlindungan 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.<sup>35</sup>

Sungguhpun premium polisi insurans atau caruman sijil takaful pihak ketiga

---

<sup>32</sup> Tomeski, Boban, "Development of Motor Third Party Liability Insurance Market in Terms of Changing Regulation." *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, vol. 44, (2012), 202; the Malaysian Insurance Institute, *Pre-Contract Examination Insurance Agent*, 85.

<sup>33</sup> The Malaysian Insurance Institute, *Pre-Contract Examination Insurance Agent*, 85.

<sup>34</sup> Seksyen 91 Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Akta 333).

<sup>35</sup> Seksyen 89 Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Akta 333).

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 rendah). Syarikat insurans dan pengendali takaful pula lebih bersifat memilih dalam menyediakan insurans pihak ketiga kerana premium yang diterima tidak setimpal dengan dengan risiko liabiliti yang ditanggung. Kos tuntutan akan meningkatkan keperluan rizab tuntutan ditambah dengan kesan inflasi yang mempengaruhi kadar premium atau caruman yang perlu dibayar oleh pemunya insurans dan peserta takaful.<sup>36</sup>

**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 menginginkan perlindungan yang lebih luas daripada insurans pihak ketiga.<sup>37</sup>

**iv) Perlindungan Komprehensif:** sebagaimana istilahnya, polisi insurans dan sijil takaful 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

---

<sup>36</sup> Kadar premium dan caruman perlu ditingkatkan selaras dengan perubahan masa dan sejajar dengan trend keputusan mahkamah yang meluluskan tuntutan kecederaan peribadi yang semakin meningkat; Puan Farah Nina Zainal Abidin, (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 18 Januari 2017.

<sup>37</sup> The Malaysian Insurance Institute, *Pre-Contract Examination Insurance Agent*, 85.

lusuh atau kerosakan mekanikal. Polisi ini merangkumi dua bahagian: melindungi kerugian atau kerosakan kenderaan milik pemunya polisi atau insured, dan perlindungan yang merangkumi liabiliti pihak ketiga yang timbul daripada penggunaan kenderaan tersebut.<sup>38</sup>

Berdasarkan penelitian yang dibuat ke atas perlindungan polisi insurans dan sijil takaful, disimpulkan bahawa sistem insurans dan takaful amat membantu dalam proses penyediaan dana yang diperlukan untuk membayar ganti rugi kepada mangsa kemalangan jalan raya. Hal ini termasuklah dalam hal pengurusan risiko kerugian bagi memastikan dana tersebut sentiasa mencukupi dan tersedia sekiranya pihak mahkamah memutuskan wujudnya ganti rugi yang perlu dibayar. Dalam konteks kenegaraan, kepentingan insurans dan takaful juga tidak dinafikan telah wujud dalam usaha meringankan beban kewangan kerajaan bagi melindungi kepentingan negara.<sup>39</sup> Walau bagaimanapun, masih terdapat kelompongan yang perlu diisi bagi memantapkan lagi pelaksanaan sistem insurans ini.<sup>40</sup>

Penelitian yang dibuat mendapati terdapat beberapa pengecualian am di bawah perlindungan polisi insurans dan sijil takaful motor. Pengecualian tersebut menyatakan bahawa polisi insurans dan sijil takaful yang standard tidak melindungi sesetengah kerugian, seperti tuntutan langgar lari, kematian atau kecederaan anggota diri sendiri akibat kemalangan motor dan liabiliti terhadap tuntutan daripada penumpang-penumpang dalam kenderaan.<sup>41</sup> Oleh yang demikian, proses harmonisasi prinsip diyat

---

<sup>38</sup> Seksyen 130 Akta Perkhidmatan Kewangan 2013 (Akta 758) & Seksyen 142 Akta Perkhidmatan Kewangan Islam 2013 (Akta 759).

<sup>39</sup> William P. Jennings et.al., "Fundamentals of Risk and Insurance", *The Journal of Risk and Insurance*, vol . 57:1, (1990), 166-167.

<sup>40</sup> Viaene & Mercedes Ayuso et.al., "Strategies for Detecting Fraudulent Claims in the Automobile Insurance Industry", *European Journal of Operational Research*, vol. 176 (1), (2007), 566.

<sup>41</sup> Info Insurans, "Memahami Insurans dan Takaful", laman sesawang Program Pendidikan Bank Negara Malaysia, dicapai pada 9 November 2016. [http://www.insuransceinfo.com.my/\\_system/media/downloadables/insurans\\_motor.pdf](http://www.insuransceinfo.com.my/_system/media/downloadables/insurans_motor.pdf); kecuali penumpang-penumpang kenderaan sewa seperti teksi dan bas yang dilindungi oleh insurans syarikat mereka.

untuk diaplikasi ke dalam sistem insurans dan takaful perlu dilaksanakan bagi melindungi kerugian yang timbul akibat kemalangan jalan raya secara optimum.

**Jadual 4.2: Perlindungan Insurans dan Takaful di Malaysia**

| <b>Perlindungan Akta</b>   | <b>Perlindungan Pihak Ketiga</b>   | <b>Perlindungan Pihak Ketiga, Kebakaran dan Kecurian</b>  | <b>Perlindungan Komprehensif</b>  |
|--|--|---|---|
| <ul style="list-style-type: none"> <li>• <b>Perlindungan minimum di bawah Akta 333</b></li> <li>• <b>Tidak dijual sebagai polisi asas tetapi ditawarkan bersama-sama dengan insurans pihak ketiga yang merangkumi liabiliti kerosakan harta benda</b></li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• menawarkan perlindungan liabiliti kerosakan harta, sebagai tambahan kepada liabiliti kematian atau kecederaan anggota badan pihak ketiga</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• memberi perlindungan dari kerugian atau kerosakan kepada kenderaan yang diinsuranskan akibat kebakaran atau kecurian, selain dari manfaat insurans pihak ketiga</li> </ul> | <ul style="list-style-type: none"> <li>• Perlindungan lebih meluas merangkumi kerugian milik pemunya polisi dan perlindungan yang merangkumi liabiliti pihak ketiga yang timbul daripada penggunaan kenderaan tersebut</li> </ul> |

Sumber: Ilustrasi penyelidikan berdasarkan The Malaysian Insurance Institute, *Pre-Contract Examination Insurance Agent* (Shah Alam: The Malaysian Insurance Institute, 2014), 85-86.

#### **4.5 Organisasi Kawal Selia Insurans dan Takaful serta Persatuan-Persatuan Berkaitan**

Operasi sistem insurans dan takaful tidak mampu diurus dengan sistematik dan lancar tanpa pengawalan dari satu kuasa induk yang mempunyai kuasa kawal selia. Di Malaysia, kuasa mengawalselia perihal berkenaan insurans dan takaful di letakkan di bawah Bank Negara Malaysia. Berdasarkan kuasa yang dimiliki, salah laku yang dilakukan syarikat insurans atau pengendali takaful seperti penyelewengan dana pemunya polisi dan peserta takaful mampu dikenal pasti dan di atasi.

#### 4.5.1 Bank Negara Malaysia

Di Malaysia, Bank Negara Malaysia (BNM) telah diberi tanggungjawab bagi menyelia dan mengawal industri insurans dan takaful. Bank Negara Malaysia merupakan badan berkanun yang mula beroperasi pada 26 Januari 1959.<sup>42</sup> Bank Negara Malaysia tertakluk kepada Akta Bank Negara Malaysia 2009 yang berperanan dalam menggalakkan kestabilan monetari dan kewangan bagi menyediakan persekitaran yang kondusif untuk pertumbuhan ekonomi Malaysia yang mapan.<sup>43</sup>

Pengawalan dan penyeliaan BNM ke atas industri insurans dan takaful Malaysia mencatatkan kejayaan tersendiri dalam memacu ekonomi Malaysia. Hal ini terbukti melalui Laporan Ekonomi 2016/2017 yang dikeluarkan oleh Kementerian Kewangan Malaysia telah menunjukkan keteguhan prestasi bagi industri insurans dan takaful di Malaysia di bawah kelolaan BNM.<sup>44</sup> Kementerian Kewangan melaporkan bahawa keuntungan operasi bagi sektor insurans am kekal stabil pada RM1.6 bilion (Januari-Julai 2015: RM1.3 bilion), terutama disebabkan tuntutan yang lebih rendah dengan nisbah tuntutan berada pada 54.1% berbanding 56.7% pada tahun sebelumnya. Penurunan ini antaranya disebabkan oleh pengurangan tuntutan dalam segmen motor sebanyak RM2.9 bilion berbanding RM3.1 bilion pada tahun sebelumnya. Laporan ekonomi turut mencatatkan dana aset takaful berkembang kukuh 6.4% dengan nilai RM26.3 bilion bagi tempoh tujuh bulan pertama 2016 (akhir 2015: 8.8; RM24.7 bilion).<sup>45</sup>

---

<sup>42</sup> Mohd.Sadad Mahmud & Radiah Abd.Kader, "Perkembangan Takaful Di Malaysia : Satu Kajian Undang-Undang Kewangan Islam", *Kanun Jurnal Undang-Undang Malaysia*, 24 (2), (2012), 246.

<sup>43</sup> Bank Negara Malaysia, "Kestabilan Kewangan: Penyeliaan", laman sesawang Bank Negara Malaysia, dicapai pada 21 Julai 2017, [http://www.bnm.gov.my/index.php?ch=fs&pg=fs\\_spv&ac=395&lang=bm](http://www.bnm.gov.my/index.php?ch=fs&pg=fs_spv&ac=395&lang=bm).

<sup>44</sup> Portal Rasmi Kementerian Kewangan Malaysia, "Laporan Ekonomi 2016/2017", laman sesawang Kementerian Kewangan Malaysia, dicapai pada 22 Julai 2017, <http://www.treasury.gov.my/pdf/ekonomi/le/1617/bab5.pdf>

<sup>45</sup> Portal Rasmi Kementerian Kewangan Malaysia, "Laporan Ekonomi 2016/2017", laman sesawang Kementerian Kewangan Malaysia, dicapai pada 22 Julai 2017, <http://www.treasury.gov.my/pdf/ekonomi/le/1617/bab5.pdf>



Pada asalnya, industri insurans dan takaful dikawal selia oleh Kementerian Kewangan sehinggalah BNM mengambil alih tugas tersebut pada 1 Mei 1988. Bagi tujuan ini, BNM telah menubuhkan dua jabatan khas bagi melicinkan pentadbirannya iaitu Jabatan Pengawalan Insurans dan Jabatan Penyeliaan Insurans.<sup>46</sup> Objektif utama Jabatan Pengawalan Insurans ditubuhkan adalah bagi mengurus, mentadbir, dan menguatkuasakan Akta Insurans 1996 (Akta 758) serta mengeluarkan dan melaksana garis panduan dan dasar dalam industri tersebut. Sebaliknya, Jabatan Penyeliaan Insurans pula bertanggungjawab dalam menyelia dan memantau keadaan kewangan syarikat-syarikat insurans, takaful, serta pengendali syarikat insurans atau takaful semula (*reinsurer*).

BNM turut berkuasa bagi mengeluarkan lesen kepada perniagaan broker insurans, pelaras kerugian dan konsultan penasihat kewangan (*financial advisory business*). Walau bagaimanapun, lesen bagi syarikat insurans hanya boleh diluluskan oleh Menteri Kewangan sahaja. BNM juga sentiasa bekerjasama dengan pelbagai organisasi dan persatuan insurans dalam hal memberi pendidikan berkenaan insurans kepada para pengguna. Biro Perkhidmatan Pengguna (BPP) ialah perantara utama bagi orang awam sekiranya wujud sebarang aduan, pertanyaan atau masalah berkenaan insurans atau takaful.<sup>47</sup>

Seterusnya, Akta Perkhidmatan Kewangan 2013 (Akta 758) menghendaki sesebuah organisasi yang berminat untuk menjalankan urusan insurans hendaklah menjadi ahli kepada mana-mana persatuan bergantung kepada jenis perniagaan mereka sama ada broker insurans, urusan insurans hayat atau insurans am. Persatuan-persatuan ini semestinya dipantau oleh BNM dengan dokumen perlembagaan (*constituent document*) yang wajib mendapat kelulusan daripada BNM terlebih

---

<sup>46</sup> Merangkumi kawal selia ke atas operasi syarikat insurans dan pengendali takaful.

<sup>47</sup> Nor Azila Zainal Abidin, *Kerjaya dalam Bidang Insuran* (Batu Caves: PTS Publication, 2008), 32.

dahulu.<sup>48</sup> Antara persatuan insurans yang ditubuhkan di Malaysia adalah Persatuan Insurans Am Malaysia (PIAM), Life Insurance Association of Malaysia (LIAM), Insurance Broker Association of Malaysia (IBAM), Association of Malaysian Loss Adjusters (AMLA), dan National Insurance Association of Malaysia (NIAM).

Syarat yang serupa turut dikenakan ke atas syarikat-syarikat takaful Malaysia. Akta Perkhidmatan Kewangan Islam 2013 (Akta 759) menghendaki sebarang perniagaan takaful perlulah dilesenkan terlebih dahulu di bawah BNM. Begitu juga halnya dengan broker dan pelaras kerugian takaful yang disyaratkan agar memiliki lesen di bawah BNM serta turut serta dalam persatuan-persatuan takaful bergantung kepada jenis urusan takaful yang diceburi.<sup>49</sup> Antara persatuan yang menaungi syarikat urusan takaful adalah Association of Malaysian Loss Adjusters (AMLA) dan Malaysian Insurance and takaful Brokers Association (MITBA).<sup>50</sup>

#### **4.5.2 Persatuan-Persatuan Yang Menaungi Industri Insurans Dan Takaful Malaysia**

##### **a) Persatuan Insurans Am Malaysia (PIAM)**

Persatuan Insurans Am Malaysia (PIAM) ditubuhkan pada Mei 1979 sebagai mematuhi Akta Pertubuhan, 1966 (Disemak 1987). PIAM merupakan persatuan statutori yang diiktiraf oleh Kerajaan Malaysia untuk semua penanggung insurans berdaftar yang menjalankan perniagaan insurans di negara ini. PIAM berperanan dalam membantu BNM bagi mewujudkan industri insurans yang am yang stabil dan kukuh. PIAM juga berperanan dalam mewakili dan menjaga kepentingan ahlinya dalam industri insurans am selagi tidak bercanggah dengan mana-mana peruntukan undang-undang dan

---

<sup>48</sup> Bank Negara Malaysia, “Kestabilan Kewangan: Penyeliaan”, lawan sesawang Bank Negara Malaysia, dicapai pada 21 Julai 2017, [http://www.bnm.gov.my/index.php?ch=fs&pg=fs\\_spv&ac=395&lang=bm](http://www.bnm.gov.my/index.php?ch=fs&pg=fs_spv&ac=395&lang=bm).

<sup>49</sup> Bank Negara Malaysia, “Kestabilan Kewangan: Penyeliaan”, lawan sesawang Bank Negara Malaysia, dicapai pada 23 Julai 2017, <http://www.bnm.gov.my/index.php?ch=li&cat=insurance&lang=bm>

<sup>50</sup> Bank Negara Malaysia, “Kestabilan Kewangan: Penyeliaan”, lawan sesawang Bank Negara Malaysia, dicapai pada 23 Julai 2017, [http://www.bnm.gov.my/index.php?ch=en\\_misc&pg=li\\_lossadj&ac=2](http://www.bnm.gov.my/index.php?ch=en_misc&pg=li_lossadj&ac=2)

peraturan sedia ada. PIAM juga bertanggungjawab dalam memberi nasihat dan memberi bantuan kepada ahlinya apabila patut dan perlu selain merapatkan jaringan sosial antara persatuan insurans lain dalam dan luar negara. PIAM juga bertanggungjawab bagi mengadakan perbincangan dengan BNM dalam proses menggubal sebarang undang-undang, peraturan, dan undang-undang kecil berkaitan insurans am.<sup>51</sup> Syarikat-syarikat insurans yang menjadi anggota PIAM antaranya ialah *AmGeneral Insurance*, *AIG Malaysia Insurance Berhad*, dan *Overseas Assurance Corporation (Malaysia) Berhad*.<sup>52</sup>

### **b) Life Insurance Association of Malaysia (LIAM)**

Pertubuhan LIAM dibentuk pada tahun 1974 yang didaftarkan di bawah Akta Pertubuhan 1966 sebagai sebuah persatuan perdagangan.<sup>53</sup> Keahlian LIAM adalah mandatori sebagaimana yang dikehendaki peruntukan dalam Akta Perkhidmatan Kewangan 2013 (Akta 758). Sehingga Julai 2017, LIAM direkodkan mempunyai 16 ahli, di mana 14 adalah syarikat insurans hayat dan 2 syarikat reinsurans hayat. Objektif LIAM adalah untuk mempromosikan industri insurans hayat progresif, meningkatkan pemahaman dan penghargaan awam untuk insurans hayat serta menaik taraf imej dan profesionalisme industri insurans hayat serta menyokong pihak berkuasa dalam pengawalseliaan sektor ekonomi Malaysia. Syarikat-syarikat insurans yang menjadi anggota LIAM antaranya ialah *Allianz Life Insurance Malaysia Berhad*, *AmMetLife Insurance Berhad* dan *Etiqa Insurance Berhad*.<sup>54</sup>

### **c) Association of Malaysian Loss Adjusters (AMLA)**

AMLA merupakan badan persatuan perdagangan yang menaungi majoriti syarikat ajuster berdaftar di Malaysia. Pada masa ini AMLA mempunyai 36 syarikat yang

---

<sup>51</sup> Persatuan Insurans Am Malaysia, "About Us", laman sesawang PIAM, dicapai pada 23 Julai 2017, <http://www.piam.org.my/about-us/>

<sup>52</sup> Persatuan Insurans Am Malaysia, "Company Member", laman sesawang PIAM, dicapai pada 23 Julai 2017, <http://www.piam.org.my/about-us/member-companies/>

<sup>53</sup> Nor Azila Zainal Abidin, *Kerjaya dalam Bidang Insuran*, 33.

<sup>54</sup> Life Insurans Association Malaysia, "About LIAM, Vission & Mission", laman sesawang LIAM, dicapai pada 23 Julai 2017, <https://www.liam.org.my/index.php/home/liam-missionavision>

menjadi anggota. Menyentuh berkenaan syarikat yang menjalankan urusan penyelarasan kerugian (ajuster), tiada rekod atau fakta sahih yang mengesahkan fasa profesion ajuster bermula di Malaysia. Namun dipercayai, syarikat ajuster insurans pertama telah ditubuhkan sejak tahun 1930-an lagi. Beberapa firma yang ada pada masa itu pada dasarnya terlibat dalam tuntutan marin. Tuntutan insurans kelas lain pula diuruskan oleh syarikat insurans tersebut secara bersendirian.<sup>55</sup>

Di Malaysia, syarikat ajuster yang membabitkan kebakaran, motor dan kerugian umum telah berakar pada tahun 1950-an. Pembentukan AMLA telah dicatatkan dalam tempoh ini dan didaftarkan sebagai sebuah persatuan di bawah Akta Persatuan 1966 pada tahun 1981 bagi mewakili ahli-ahlinya dalam hal-hal yang mempengaruhi kepentingan mereka dalam industri insurans.<sup>56</sup>

AMLA berperanan dalam memantau dan mengawal anggotanya untuk mematuhi semua perkara perundangan dan Peraturan Persatuan serta mematuhi peruntukan semua undang-undang di Malaysia, khususnya Akta Perkhidmatan Kewangan 2013 dan Akta Perkhidmatan Kewangan Islam 2013. Perkhidmatan yang disediakan oleh ahli AMLA termasuk tuntutan berkaitan motor dan bukan motor. Peranan ajuster dalam tuntutan motor adalah untuk menyiasat keadaan kerugian dengan tujuan menentukan sama ada kerugian itu berada dalam liputan polisi dan dengan beberapa pihak yang diwakilkan, berunding dan bersetuju dengan kesimpulan tuntutan insurans bagi pihak syarikat insurans.<sup>57</sup>

Sebahagian besar daripada kerja penyesuaian di mana anggota AMLA terlibat berkaitan dengan pemeriksaan dan penilaian kenderaan yang rosak akibat pelanggaran, dan juga penyiasatan terhadap kecurian kenderaan dan liabiliti berkaitan kemalangan

---

<sup>55</sup> Association of Malaysian Loss Adjuster, "About AMLA", laman sesawang AMLA, dicapai pada 23 Julai 2017, [http://www.amlal981.org/?page\\_id=1777](http://www.amlal981.org/?page_id=1777).

<sup>56</sup> Ibid, dicapai pada 23 Julai 2017, [http://www.amlal981.org/?page\\_id=1777](http://www.amlal981.org/?page_id=1777).

<sup>57</sup> Association of Malaysian Loss Adjuster, "Role of Adjuster", laman sesawang AMLA, dicapai pada 23 Julai 2017, [http://www.amlal981.org/?page\\_id=3041](http://www.amlal981.org/?page_id=3041).

jalan raya. Syarikat-syarikat insurans yang menjadi anggota AMLA antaranya ialah Aman Insurance Adjusters & Investigators Sdn. Bhd, Associated Adjusters Sdn. Bhd, dan Alfa Adjusters (M) Sdn. Bhd.<sup>58</sup>

#### **d) Malaysian Insurance and Takaful Brokers Association (MITBA)**

Persatuan Broker Insurans dan Takaful Malaysia (MITBA) merupakan satu-satunya badan kebangsaan Insurans dan Takaful yang telah berdaftar dengan Pendaftar Pertubuhan pada 3 Disember 1974.<sup>59</sup> MITBA berperanan dalam memberi nasihat kepada ahli, pengawal selia, pengguna, persatuan perdagangan dan pihak berkepentingan lain mengenai isu-isu insurans utama. MITBA juga menyediakan latihan, nasihat teknikal, bimbingan mengenai peraturan dan sokongan perniagaan. Peranan MITBA adalah untuk meningkatkan status broker insurans dan takaful menerusi pembangunan profesional dan dengan mewujudkan piawai kelayakan dan amalan etika yang lebih baik.<sup>60</sup>

Ahli MITBA merangkul standard kelakuan, profesionalisme, dan amalan yang ketat. Ini memastikan bahawa mereka mengekalkan piawaian etika tertinggi dan keyakinan yang sangat baik, asas perniagaan insurans, dalam semua kegiatan yang mereka lakukan. Jawatankuasa Eksekutif MITBA, terdiri daripada sembilan (9) wakil rakyat yang dipilih setiap 2 tahun semasa mesyuarat agung tahunan dari keanggotaannya, bermesyuarat setiap bulan untuk memberi arahan dan idea. Sekretariat MITBA menyediakan pentadbiran dan sokongan sehari ke hari ke Persatuan. Syarikat-syarikat insurans yang menjadi anggota MITBA antaranya ialah *Alloy Insurance*

---

<sup>58</sup> Association of Malaysian Loss Adjuster, "Member Companies", laman sesawang AMLA, dicapai pada 23 Julai 2017, [http://www.amlal981.org/?page\\_id=3045](http://www.amlal981.org/?page_id=3045).

<sup>59</sup> The Malaysian Insurance and Takaful Brokers Association, "History of Mitba", laman sesawang MITBA, dicapai pada 23 Julai 2017, <http://www.mitba.org.my/About-MITBA/History-of-MITBA>.

<sup>60</sup> The Malaysian Insurance and Takaful Brokers Association, "About MITBA", laman sesawang MITBA, dicapai pada 23 Julai 2017, <http://www.mitba.org.my/About-MITBA/Our-Vision,-Mission-Objectives>.

*Brokers Sdn Bhd, Anika Insurance Brokers Sdn Bhd dan Antah Insurance Brokers Sdn Bhd.*<sup>61</sup>

#### **4.5.3 Biro Insurans Motor Malaysia (Motor Insurers' Bureau of Malaysia - MIB)**

Biro Insurans Motor Malaysia (*Motor Insurers' Bureau of Malaysia - MIB*) bukanlah sebuah syarikat yang menjalankan urusan niaga insurans. Sebaliknya, badan ini merupakan tabung bagi tujuan dana kenderaan bermotor.<sup>62</sup> Biro ini ditubuhkan berdasarkan Perjanjian Utama pada 15 Januari 1968 dengan Menteri Pengangkutan dan penanggung insurans am yang dibenarkan. Biro ini menyediakan bayaran ganti rugi 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.<sup>63</sup>

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.<sup>64</sup>

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

---

<sup>61</sup> The Malaysian Insurance and Takaful Brokers Association, "About MITBA", laman sesawang MITBA, dicapai pada 23 Julai 2017, <http://www.mitba.org.my/Home>

<sup>62</sup> Tuan Abdullah Ahmad, (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 23 Oktober 2016.

<sup>63</sup> The Malaysian Insurance Institute, *Pre-Contract Examination Insurance Agent*, 130.

<sup>64</sup> The Malaysian Insurance Institute, *Pre-Contract Examination Insurance Agent*, 130.

sahaja kepada mangsa kemalangan motor yang disebabkan oleh pemandu yang tidak diinsuranskan, tanpa perlu mendapatkan penghakiman mahkamah. Pemandu yang tidak diinsuranskan adalah melibatkan individu yang tidak mempunyai insurans yang sah atau memiliki polisi insurans yang telah tamat tempoh. Dalam hal ini, MIB akan membuat bayaran ihsan mengikut budi bicara mutlakanya kepada mangsa kemalangan atau waris, bagi kecederaan atau kematian yang disebabkan oleh penggunaan kenderaan bermotor di jalan awam.<sup>65</sup> Pun begitu, bayaran ihsan ini tidak diperuntukkan ke atas mangsa yang tidak dapat dikenal pasti pesalahnya atau mangsa-mangsa yang terlibat dalam kes langgar lari.

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 (*Financial Mediation Bureau-FMB*), sebuah badan bebas yang ditubuhkan untuk mengadili pertikaian tuntutan.

---

<sup>65</sup> The Malaysian Insurance Institute, *Pre-Contract Examination Insurance Agent*, 131.

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.<sup>66</sup> 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 4.3: Proses Tuntutan dan Tempoh Masa Penyelesaian**

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

Sumber: Ilustrasi penyelidikan berdasarkan The Malaysian Insurance Institute, *Pre-Contract Examination Insurance Agent* (Shah Alam: The Malaysian Insurance Institute, 2014), 134.

#### 4.6 Penutup

Sebagai agensi yang terlantik, syarikat insurans dan pengendali takaful mempunyai tanggungjawab moral dan undang-undang untuk membayar tuntutan dengan segera dan adil. Kewibawaan kedua-dua institusi ini dalam memenuhi kewajipan kontrak akan terserlah melalui keupayaan mengendalikan dengan cekap dan kejayaan menyelesaikan

<sup>66</sup> The Malaysian Insurance Institute, *Pre-Contract Examination Insurance Agent*, 134.



tuntutan. Pihak berkuasa telah mengeluarkan garis panduan mengenai standard minimum dan tempoh masa bagi menyelesaikan tuntutan.<sup>67</sup> Walau bagaimanapun, cabaran bagi syarikat insurans dan pengendali takaful 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.

Mekanisme insurans dan takaful dipercayai mampu mengambil tanggungjawab sebagaimana „*aqilah* dalam kaedah ganti rugi Islam. Konsep asas insurans dan takaful iaitu sebagai sokongan dan jaminan kepada satu risiko dan kerugian yang timbul diserlahkan menerusi peruntukan khusus yang wujud dalam sistem pengurusanannya. Namun demikian, dana tersebut hanya terhad ke atas pemunya 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 Motor Malaysia (MIB). MIB yang merupakan sebuah tabung ihsan juga mempunyai hadnya.<sup>68</sup> Justeru, kaedah tuntutan ganti rugi mengikut model pelaksanaan insurans dan takaful serta pelaksanaannya ke atas semua mangsa kemalangan yang terlibat dibincangkan dengan lebih mendalam dalam bab seterusnya.

---

<sup>67</sup> Peraturan dan Kaedah Lantikan Agensi Insurans Takaful dirujuk menerusi Akta Perkhidmatan Kewangan 2013 (Akta 758) dan AKta Perkhidmatan Kewangan Islam 2013 (Akta 759).

<sup>68</sup> Tuan Razlan Hadri Zulkifli, (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 7 April 2017.

## **BAB LIMA: PROSES PEMBAYARAN GANTI RUGI KE ATAS MANGSA KEMALANGAN JALAN RAYA**

### **5.0 Pendahuluan**

Bab ini menghuraikan kaedah tuntutan ganti rugi oleh pihak mangsa terhadap pihak insurans dan takaful sama ada melalui perintah mahkamah atau tuntutan secara langsung dari pihak mangsa kepada kedua-dua institusi ini. Pembayaran insurans dan takaful ke atas pihak mangsa yang terlibat turut dijelaskan dengan terperinci bersama contoh kes berkaitan. Kesenambungan dibuat bagi meneliti kaedah pemberian ganti rugi ke atas pihak yang tidak dilindungi polisi insurans atau sijil takaful.

Sistem ganti rugi yang diamalkan oleh syarikat insurans dan takaful di Malaysia memegang prinsip indemniti dalam pelaksanaannya iaitu bagi meletakkan orang yang rugi dalam keadaan asalnya sebagaimana sebelum kerugian berlaku. Pun begitu, masih terdapat pihak yang terhalang daripada membuat tuntutan ganti rugi sekali gus menyekat pembayaran ganti rugi ke atas mangsa yang terlibat. Jalan terakhir bagi menuntut ganti rugi selepas terhalang daripada membuat tuntutan insurans ialah melalui Biro Insurans Motor Malaysia (*Motor Insurance Bureau of Malaysia-MIB*). Walau bagaimanapun, MIB tidak berliabiliti seperti syarikat insurans. Masalah masih lagi timbul apabila ganti rugi MIB hanya bersifat gratuit berdasar budi bicara terhadap tuntutan yang dikemukakan oleh mangsa. Golongan mangsa yang bukan pihak ketiga juga tidak termasuk dalam liabiliti MIB. Melalui isu ini, didapati skop tanggungan syarikat insurans, takaful dan MIB tidak melindungi pihak mangsa seluruhnya. Justeru, bab ini membincangkan kaedah tuntutan dan pembayaran ganti rugi oleh pihak insurans, takaful dan MIB, serta peranan ajuster, pegawai aktuari, dan fungsi rujukan kepada kompendium dalam penilaian kadar ganti rugi bagi pihak insurans dan takaful.

## 5.1 Tuntutan Insurans dan Takaful oleh Mangsa Kemalangan Jalan Raya

Polisi insurans/sijil takaful motor menyediakan perlindungan kewangan kepada pemunya polisinya apabila kenderaan terlibat dalam kemalangan jalan raya. Walau bagaimanapun, terdapat had kepada tahap perlindungan kewangan yang disediakan. Had perlindungan bergantung kepada kadar atau nilai yang dibayar dan dicarum kepada penanggung insurans atau pengendali takaful.<sup>1</sup> Oleh sebab itu, penting bagi setiap pemunya polisi untuk memahami skop perlindungan bagi setiap jenis polisi motor yang dicarum.

Terdapat dua jenis tuntutan kemalangan yang boleh dibuat apabila berlaku kemalangan. Hal ini bergantung kepada polisi insurans dan sijil takaful motor yang dimiliki oleh mangsa dan pihak pelaku cuai. Mangsa boleh memilih untuk membuat tuntutan bagi kemalangan diri iaitu tuntutan kepada insurans atau takaful milik mangsa sendiri ataupun tuntutan pihak ketiga iaitu tuntutan insurans atau takaful yang dimiliki oleh pihak yang mengakibatkan kemalangan berlaku. Walau bagaimanapun, tuntutan pihak ketiga lazim dibuat berbanding tuntutan kemalangan diri kerana ia mempengaruhi diskaun tidak menuntut (*No Claim Discount- NCD*).<sup>2</sup>

Tuntutan bagi kemalangan diri bermaksud tuntutan dibuat terhadap polisi insurans atau sijil takaful sendiri sekiranya mangsa diinsuranskan di bawah perlindungan komprehensif. Tuntutan ini menyebabkan pemunya polisi kehilangan diskaun tidak menuntut (NCD). Tuntutan ini biasanya dibuat oleh individu yang terlibat dengan

---

<sup>1</sup> Yuzvovich, *et.al.*, "Vehicle Insurance Financial Mechanism," *Review of European Studies*, vol. 7, no. 3 (2015), 99.

<sup>2</sup> Diskaun Tanpa Tuntutan (*No-Claim Discount-NCD*) boleh diklasifikasikan sebagai insentif kepada pemunya polisi insurans atau sijil takaful kerana tidak membuat sebarang tuntutan sepanjang tempoh penyertaan polisi insurans atau sijil takaful motor. Diskaun diberi mengikut skala tempoh pembaharuan sijil tanpa sebarang tuntutan apabila suatu polisi atau sijil diperbaharui.

kemalangan sendiri atau individu yang mengakibatkan berlakunya kemalangan dan kecederaan pada pihak lain.<sup>3</sup>

Bagi mendapatkan ganti rugi, individu yang terlibat dalam kemalangan perlu memberitahu pihak penanggung insurans atau pengendali takaful berkenaan kemalangan yang berlaku dengan segera. Segala kerosakan melibatkan kenderaan pula perlu dihantar ke bengkel di bawah panel insurans atau takaful yang dilantik. Hal ini bagi mengelakkan daripada berlakunya penipuan (*fraud*) ke atas kerosakan yang dihadapi.<sup>4</sup>

Sebaliknya, tuntutan pihak ketiga pula bermaksud mangsa membuat tuntutan insurans atau takaful kepada penanggung insurans atau pengendali takaful pihak yang mengakibatkan kemalangan. Dalam hal ini, mangsa masih memiliki keistimewaan ke atas diskaun tidak menuntut (NCD).<sup>5</sup>

Terdapat dua kaedah bagi membuat tuntutan pihak ketiga sekiranya kedua-dua mangsa dan pelaku cuai mempunyai penanggung insurans atau pengendali takaful sendiri. Tuntutan boleh dibuat terus kepada penanggung insurans atau pengendali takaful pihak yang bersalah. Walau bagaimanapun, bagi mempercepatkan masa, tuntutan boleh dikemukakan kepada penanggung insurans atau pengendali takaful sendiri sekiranya mangsa memiliki perlindungan komprehensif.<sup>6</sup>

Pihak mangsa juga berhak menuntut Ganti Rugi Masa Pembaikan (*Compensation for Actual Repair Time-CART*) daripada penanggung insurans atau pengendali takaful

---

<sup>3</sup> Tuan Wan Jemizan Wan Deraman, Ketua Unit Syariah Takaful Ikhlas), dalam temu bual bersama penyelidik, 12 Januari 2017.

<sup>4</sup> Tuan Razlan Hadri Zulkifli (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 7 April 2017.

<sup>5</sup> Info Insurans, "Apa yang Anda Perlu Tahu: Insurans Motor", laman sesawang *insuranceinfo*, dicapai pada 27 Ogos 2018, [http://insuranceinfo.com.my/choose\\_your\\_cover/things\\_to\\_note/motor\\_insurance.php](http://insuranceinfo.com.my/choose_your_cover/things_to_note/motor_insurance.php)

<sup>6</sup> Info Insurans, "Apa yang Anda Perlu Tahu: Insurans Motor", [http://insuranceinfo.com.my/choose\\_your\\_cover/things\\_to\\_note/motor\\_insurance.php](http://insuranceinfo.com.my/choose_your_cover/things_to_note/motor_insurance.php)

pihak ketiga. CART pada dasarnya adalah ganti rugi yang dibayar oleh penanggung insurans atau pengendali takaful pihak ketiga di atas kehilangan kegunaan kenderaan pihak mangsa. CART selalunya dianggar berdasarkan jumlah hari yang diperlukan untuk membaik pulih kenderaan mangsa. Kiraan standard CART harian telah digariskan oleh Persatuan Insurans Am Malaysia (PIAM).<sup>7</sup>

Semasa membuat tuntutan insurans atau takaful motor yang melibatkan kecederaan, kematian, atau kerosakan harta benda pihak ketiga, tuntutan boleh dibuat oleh mangsa atau wakilnya secara terus kepada penanggung insurans pihak lain yang terlibat atau melantik peguam untuk bertindak bagi pihak mangsa pada bila-bila masa. Sekiranya mangsa memilih untuk membuat tuntutan secara terus dengan penanggung insurans pihak lain yang terlibat, perlulah dipastikan bahawa ganti rugi yang akan diterima daripada penanggung insurans adalah mencukupi.<sup>8</sup>

Sikap berjaga-jaga dan wujudnya nasihat pakar adalah amat penting dalam mencapai sebarang penyelesaian berhubung ganti rugi dengan penanggung insurans pihak lain yang terlibat memandangkan penyelesaian tersebut adalah muktamad. Sebaliknya, jika pihak mangsa berpendapat bahawa ganti rugi yang ditawarkan kepada mereka tidak mencukupi, rundingan boleh dibuat secara terus dengan penanggung insurans pihak lain yang terlibat atau mendapatkan nasihat guaman. Sekiranya tiada persetujuan dapat dibuat, maka pihak-pihak boleh meneruskan tuntutan melalui proses mahkamah.<sup>9</sup>

Dalam proses mendapatkan tuntutan insurans, beberapa dokumen penting melibatkan pihak-pihak serta maklumat kenderaan terlibat adalah diperlukan. Oleh

---

<sup>7</sup> Info Insurans, “Apa yang Anda Perlu Tahu: Insurans Motor”, [http://insuranceinfo.com.my/choose\\_your\\_cover/things\\_to\\_note/motor\\_insurance.php](http://insuranceinfo.com.my/choose_your_cover/things_to_note/motor_insurance.php)

<sup>8</sup> Tuan Muhammad Zaim Azfar Jalaludin (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 3 Ogos 2016.

<sup>9</sup> Tuan Muhammad Zaim Azfar Jalaludin (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 3 Ogos 2016.

sebab itu, adalah mustahak bagi pihak penuntut untuk mencatatkan seberapa banyak maklumat bagi melancarkan proses tuntutan seterusnya. Catatan tersebut termasuklah berkenaan butiran peribadi pemandu yang terlibat dalam kemalangan jalan raya seperti nama, nombor kad pengenalan, alamat, nombor lesen memandu dan nombor telefon, nama penanggung insurans kenderaan lain, buatan, model dan nombor pendaftaran kenderaan lain yang terlibat dalam kemalangan jalan raya, nombor pendaftaran trak tunda (jika ada).<sup>10</sup>

Pihak yang terlibat juga dinasihatkan untuk melakar gambar rajah ringkas kejadian kemalangan bagi memudahkan mereka untuk membuat laporan polis. Hal ini kerana undang-undang mewajibkan laporan polis dibuat dalam tempoh 24 jam selepas kemalangan berlaku.<sup>11</sup> Pihak penuntut dikehendaki menghubungi terus pihak penanggung insurans sendiri atau merujuk kepada Persatuan Insurans Am Malaysia (PIAM) atau Persatuan Takaful Malaysia (*Malaysian Takaful Association-MTA*) dalam tempoh 7 hari dari tarikh berlakunya kemalangan.<sup>12</sup>

Tuntutan ganti rugi bagi kecederaan pihak ketiga boleh dituntut oleh pihak mangsa yang akan dibayar oleh pihak lain yang terlibat iaitu pemandu yang diinsuranskan oleh syarikat yang didapati telah menyebabkan kemalangan berkenaan. Walau bagaimanapun, sekiranya pihak yang menuntut sendiri didapati bertanggungjawab atas kemalangan tersebut, maka mereka tidak akan menerima apa-apa ganti rugi daripada penanggung insurans pihak lain yang terlibat.<sup>13</sup>

---

<sup>10</sup> Inspektor Roslan Ramlee (Pegawai Penyiasat Trafik IPD Shah Alam), dalam temu bual bersama penyelidik, 4 April 2017.

<sup>11</sup> Kegagalan membuat laporan polis dalam tempoh 24 jam boleh menyebabkan pihak yang terlibat dikenakan saman dan kompaun sebanyak RM300 di bawah seksyen 52(2) APJ atau denda RM 2000 dan penjara tak lebih 6 bulan di bawah seksyen 119 APJ; Mohd Asri Shafie (Pen. Pengarah Bahagian Siasatan/Perundangan IPP Bukit Aman), dalam temu bual bersama penyelidik, 2 Mei 2017.

<sup>12</sup> Inspektor Roslan Ramlee (Pegawai Penyiasat Trafik IPD Shah Alam), dalam temu bual bersama penyelidik, 4 April 2017.

<sup>13</sup> Perbincangan berfokus dalam kumpulan bersama pihak Takaful Ikhlas diketuai Tuan Wan Jemizan Wan Deraman (Ketua Unit Syariah Takaful Ikhlas), dalam temu bual bersama penyelidik, 12 Januari 2017.

Dalam hal lain, sekiranya pihak penuntut didapati melakukan kecuaiian sumbangan yang turut mengakibatkan kemalangan tersebut berlaku, maka jumlah ganti rugi yang diterima mungkin akan berkurangan melihat kepada liabiliti yang ditanggung pihak-pihak. Dalam kes Eirwan Rusli, mahkamah telah membenarkan rayuan defendan atas perintah sampingan iaitu pihak insurans pihak ketiga (pihak pemandu) perlu membayar terus 70% daripada jumlah penghakiman yang diberikan kepada plaintif sebagai penumpang. Defendan hanya bertanggung membayar 30% daripada jumlah penghakiman yang diawardkan oleh Tuan Majistret itu berikutan liabiliti kecuaiian adalah 70%-30%.<sup>14</sup>

Perlu dititikberatkan bahawa terdapat beberapa faktor yang menyebabkan tuntutan ditolak secara total iaitu dalam keadaan apabila cukai jalan atau insurans dan takaful telah tamat tempoh.<sup>15</sup> Setelah tuntutan dibuat, maka proses pembayaran akan dimulakan oleh pihak insurans dan takaful mengikut tempoh yang ditetapkan oleh undang-undang dan diserahkan kepada mangsa.

## **5.2 Pembayaran Ganti Rugi oleh Penanggung Insurans & Pengendali Takaful**

Syarikat penanggung insurans dan pengendali takaful mempunyai tanggungjawab untuk membayar tuntutan dengan adil. Kewibawaan kedua-dua institusi ini dalam memenuhi kewajipan kontrak akan terserlah melalui keupayaan mengendali dan menyelesaikan tuntutan. Pihak berkuasa telah mengeluarkan garis panduan mengenai standard minimum dan tempoh masa bagi menyelesaikan tuntutan.<sup>16</sup> Walau bagaimanapun, antara cabaran yang dihadapi oleh pihak insurans dan takaful ialah memastikan hanya

---

<sup>14</sup> Eirwan Rusli lwn Ropisah Mohamad Yusof [2017] MLJU 1046.

<sup>15</sup> Persatuan Insurans AM Malaysia, *Laporan Tahunan Persatuan Insurans Am Malaysia (PIAM)* (Briecckfields: Kuala Lumpur, 2013), 13.

<sup>16</sup> Peraturan dan Kaedah Lantikan Agensi Insurans dan Takaful Boleh dirujuk menerusi Seksyen 81 Akta Perkhidmatan Kewangan 2013 (Akta 758) dan Seksyen 90 Akta Perkhidmatan Kewangan Islam 2013 (Akta 759).

tuntutan sah yang perlu dibayar dan keupayaan mencegah tuntutan palsu, atau ditokok tambah yang pastinya akan meningkatkan kos tuntutan secara keseluruhan.<sup>17</sup>

Dalam kes Siti Halijah Syed Kamaruddin, mahkamah mendapati wujudnya frod (*fraud*) dalam kes melibatkan kemalangan antara plaintif dan defendan. Hakim Che Mohd Ruzina mengulas bahawa defendan ketiga berjaya membuktikan tuntutan pihak plaintif terlibat dengan frod dibuat berdasarkan fakta dan undang-undang yang betul. Isu liabiliti dan kuantum tidak perlu lagi dipertimbangkan kerana kemalangan tersebut tidak melibatkan motosikal defendan pertama. Dengan itu, pihak insurans tidak bertanggung dalam membayar ganti rugi ke atas plaintif.<sup>18</sup>

Lantaran itu, terdapat beberapa langkah dan proses yang perlu dipatuhi bagi memastikan tuntutan insurans berjalan lancar merangkumi, pemberitahuan kerugian, pendaftaran tuntutan, penyiasatan tuntutan, penilaian kerugian serta tawaran dan penyelesaian. Apabila satu situasi kerugian atau kemalangan berlaku terhadap pemunya polisi, penanggung insurans atau pengendali takaful perlu diberitahu dengan kadar segera.<sup>19</sup> Notis wujudnya kerugian boleh diberi secara lisan atau bertulis merujuk kepada syarat setiap polisi insurans dan sijil takaful masing-masing.

Pihak penuntut dikehendaki memberitahu butiran penuh kerugian, identiti pihak yang menuntut dan sebagainya, beserta dengan borang tuntutan dan lain-lain dokumen sokongan sebagai bukti tuntutan. Semua 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 dan sijil takaful motor yang menyatakan:<sup>20</sup>

---

<sup>17</sup> The Malaysian Insurance Institute, *Pre-Contract Examination Insurance Agent*, 125.

<sup>18</sup> Siti Halijah Syed Kamaruddin dan Satu Lagi Iwn Wan Safaree Mohd Zainudin dan Lain-lain [2018] MLJU 550.

<sup>19</sup> The Malaysian Insurance Institute, *Pre-Contract Examination Insurance Agent*, 125.

<sup>20</sup> The Malaysian Insurance Institute, *Pre-Contract Examination Insurance Agent*, 126.



*“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 dilakukan, pihak mangsa dengan penuh tanggungjawab perlu mengambil tindakan pemulihan segera bagi meminimumkan kerugian setelah tuntutan kerugian dikemukakan. Hal ini termaktub dalam fasal kebanyakan polisi insurans dan sijil takaful motor komprehensif yang disediakan oleh syarikat-syarikat insurans memperuntukkan bahawa pihak yang dilindungi (*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.

Dalam menuntut pembayaran ganti rugi, penanggung insurans atau pengendali takaful yang mewakili pihak bersalah dikehendaki membuat pendaftaran tuntutan. Setiap penanggung insurans dan pengendali takaful dikehendaki menyimpan dan mengemaskini buku daftar tuntutan insurans dan takaful 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.<sup>21</sup>

Selepas membuat pendaftaran tuntutan, pemunya polisi dan sijil dikehendaki membuat pengesahan tuntutan. Prosedur pengesahan tuntutan merangkumi semakan perlindungan iaitu dengan memastikan persoalan berkenaan penguatkuasaan polisi atau sijil dan pembayaran premium atau caruman iaitu sama ada polisi dan sijil masih berkuatkuasa dan premium atau caruman telah dibayar. Pemunya polisi juga perlu memastikan keabsahan tuntutan dengan memastikan pihak yang menuntut sememangnya merupakan pemilik sah dan mempunyai kepentingan yang dibenarkan insurans dan takaful. Pihak insurans dan takaful perlu memastikan sama ada terdapat apa-apa pelanggaran syarat sebelum polisi berliabiliti.

Seterusnya, pihak insurans dan takaful akan menyiasat sebab-sebab kerugian. Tuntutan kecil boleh diselesaikan secara dalaman sebaliknya tuntutan besar memerlukan khidmat pakar, penyelaras kerugian dan malah pakar forensik.<sup>22</sup> 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 atau ajuster tuntutan (*adjuster*) 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.<sup>23</sup>

---

<sup>21</sup> The Malaysian Insurance Institute, *Pre-Contract Examination Insurance Agent*, 126.

<sup>22</sup> The Malaysian Insurance Institute, *Pre-Contract Examination Insurance Agent*, 127.

<sup>23</sup> The Malaysian Insurance Institute, *Pre-Contract Examination Insurance Agent*, 128.

Ajuster memainkan peranan penting dalam menyiasat dan mengenal pasti kerugian. Ajuster juga bertanggungjawab dalam 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 daripada 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; mengenal pasti hak subrogasi untuk membuat tuntutan dari pihak ketiga yang melakukan kecuaiian; mengenalpasti bahagian sumbangan dari dan ke penanggung insurans atau pengendali takaful lain.<sup>24</sup>

Bagi meluluskan bayaran ganti rugi ke atas mangsa, pihak *insurer* (penanggung insurans dan pengendali takaful) hanya berhak mengesahkan pembayaran mengikut nilai dan jumlah yang dinsuranskan atau diambil oleh pemunya polisi insurans dan sijil takaful. Sekiranya seorang individu membeli atau menyertai suatu polisi atau sijil bagi melindungi kerugian atau kerosakan kepada kenderaan, individu tersebut perlu memastikan bahawa kenderaannya telah dilindungi di bawah insurans dan takaful secukupnya kerana ia memberi kesan ke atas jumlah yang boleh dituntut sekiranya berlaku kerugian atau kerosakan.<sup>25</sup>

Bagi kenderaan baru, jumlah perlindungan adalah harga beli manakala bagi kenderaan lain, nilai perlindungan adalah nilai pasaran kenderaan tersebut semasa permohonan polisi insurans atau sijil takaful dibuat. Sekiranya nilai perlindungan yang dimiliki kurang dari nilai pasaran, individu tersebut perlu melindungi sendiri perbezaan

---

<sup>24</sup> The Malaysian Insurance Institute, *Pre-Contract Examination Insurance Agent*, 128.

<sup>25</sup> Sekiranya jumlah perlindungan kurang daripada nilai pasaran, syarat purata akan diguna pakai apabila tuntutan dibuat. Syarat purata merupakan penalti kerana perlindungan terkurang untuk pemilik kenderaan. Perlindungan terkurang bermakna jumlah perlindungan yang diambil kurang daripada nilai pasaran kenderaan *semasa kejadian kerosakan*; Info Insurans, "Apa yang Anda Perlu Tahu: Takaful Motor", laman sesawang *insuranceinfo*, dicapai pada 27 Ogos 2018, [http://www.insuranceinfo.com.my/choose\\_your\\_takaful/protect\\_possessions/motor\\_takaful.php](http://www.insuranceinfo.com.my/choose_your_takaful/protect_possessions/motor_takaful.php)

nilai ganti rugi tersebut. Sebaliknya, jika nilai perlindungan melebihi nilai pasaran, pembayaran ganti rugi yang diperoleh oleh berbentuk nilai pasaran maksimum.<sup>26</sup>

Bagi proses penyelesaian tuntutan dan pembayaran, semua kontrak insurans dan takaful motor adalah termasuk dalam polisi dan sijil am yang merupakan kontrak indemniti. Melainkan insurans kemalangan diri (yang membayar amaun tetap ganti rugi), semua kontrak insurans dan takaful am menyatakan bahawa pihak penanggung insurans dan pengendali takaful bertindak selaku *insurer* yang akan membayar ganti rugi kepada *insured* untuk sebarang kerugian atau kerosakan yang dialami akibat daripada peril atau risiko yang diinsuranskan atau luar jangka.<sup>27</sup>

Kaedah penyelesaian mungkin berbeza-beza mengikut jenis perlindungan insurans dan takaful yang diambil. Pun begitu, secara keseluruhan prinsip indemniti bermatlamat untuk meletakkan kembali *insured* pada kedudukan kewangan yang sama seperti sebelum kerugian berlaku. Pilihan untuk membayar tunai, pembaikan, mengganti atau membaik pulih terletak ditangan *insurer*, berdasarkan kepada keadaan dan tahap kerugian.<sup>28</sup>

### **5.3 Model Pelaksanaan Insurans dan Takaful Motor bagi Tuntutan Kemalangan Jalan Raya**

Insurans adalah pemindahan risiko daripada seorang individu atau organisasi kepada penanggung insurans. Syarikat insurans akan menerima bayaran daripada pemunya polisi dalam bentuk premium dan sekiranya mangsa mengalami sebarang kerugian atau kerosakan, syarikat insurans akan membayar ganti rugi kepada mangsa.<sup>29</sup> Sebaliknya, takaful pula merupakan pelan perlindungan berdasarkan prinsip Syariah. Dengan mencarum sejumlah wang ke dalam dana takaful dalam bentuk caruman penyertaan

<sup>26</sup> The Malaysian Insurance Institute, *Pre-Contract Examination Insurance Agent*, 129.

<sup>27</sup> The Malaysian Insurance Institute, *Pre-Contract Examination Insurance Agent*, 128.

<sup>28</sup> The Malaysian Insurance Institute, *Pre-Contract Examination Insurance Agent*, 129.

<sup>29</sup> Muhammad Yamin Ismail, "Perbandingan kontrak Insurans Islam dan Konvensional", *Jurnal Penyelidikan Islam*, vol. 19 (2006), 57.

untuk kebajikan (*tabarru*), pemunya polisi akan memeterai kontrak (*aqad*) bagi membolehkan mereka menjadi seorang peserta dengan bersetuju untuk saling membantu antara satu sama lain, sekiranya salah seorang peserta mengalami kerugian yang ditetapkan.<sup>30</sup>

Konsep ini mengandungi prinsip kerjasama, saling membantu dan tanggungjawab bersama yang merupakan asas insurans secara Islam atau takaful.<sup>31</sup> Prinsip indemniti pula penting dalam insurans dan takaful. Berdasarkan prinsip ini, perlindungan insurans akan membayar kerugian dengan meletakkan pihak yang berisiko pada keadaan yang sama sebelum mereka mengalami kerugian.<sup>32</sup>

Model pembayaran dan pelaksanaan premium bagi insurans dan takaful motor di Malaysia telah mengalami liberalisasi. Liberalisasi insurans dan takaful motor bermaksud harga produk insurans motor tidak akan lagi ditentukan berdasarkan Tarif Motor (senarai harga yang telah ditetapkan). Sebaliknya, harga produk insurans dan takaful motor akan ditentukan oleh setiap penanggung insurans dan pengendali takaful. Hal ini bermaksud, pengguna boleh menikmati pilihan produk insurans dan takaful motor yang lebih luas pada harga yang kompetitif dengan membuat perbandingan kepada kepelbagaian produk daripada syarikat insurans dan takaful.<sup>33</sup>

Fasa 1 Liberalisasi Tarif Motor dan Tarif Kebakaran telah diperkenalkan pada 1 Julai 2016. Semasa fasa permulaan ini, penanggung insurans dan pengendali takaful diberikan fleksibiliti untuk menawarkan produk baharu motor dan perlindungan

---

<sup>30</sup> Azman Mohd Noorr & Mohamad Asmadi Abdullah, "Takaful (Islamic Insurance) Benefit: Ownership and Distribution Issues in Malaysia", *Journal of Islamic Economics, Banking and Finance*, vol. 5, no. 3 (t.t.), 36.

<sup>31</sup> Joni Tamkin Borhan & Che Zarrina Sa'ari, "The Principle of al-Takaful (Collective Responsibility) in Islam and Its Practice in the Operations of Syarikat Takaful Malaysia Berhad", *Jurnal Usuluddin*, Bil. 17 (2003), 33-56.

<sup>32</sup> Salleh Buang, *Undang-undang Kecuaian di Malaysia*, terj. Asiah Mohd Yusof, 328.

<sup>33</sup> Bank Negara Malaysia, "Liberalisation of Motor Insurance", lawan sesawang Bank Negara Malaysia, dicapai pada 03 Ogos 2017, [http://www.bnm.gov.my/index.php?ch=en\\_announcement&pg=en\\_announcement&ac=529](http://www.bnm.gov.my/index.php?ch=en_announcement&pg=en_announcement&ac=529)

tambahan yang tidak ditetapkan di bawah tarif yang sedia ada. Mulai 1 Julai 2017, liberalisasi kadar premium produk Motor Komprehensif; dan produk Motor Pihak Ketiga Kebakaran dan Kecurian telah mula dilaksanakan dan penetapan harga premium akan ditentukan oleh penanggung insurans dan pengendali takaful masing-masing.<sup>34</sup> Hal ini bermaksud, penanggung insurans dan pengendali takaful boleh mengenakan premium yang berpadanan dengan faktor risiko yang lebih luas yang sedia ada dalam kumpulan pemunya polisi yang dilindungi dan juga menjual produk-produk baharu yang tidak ditetapkan di bawah tarif.<sup>35</sup>

Sebelum konsep liberalisasi insurans dan takaful motor diperkenalkan di Malaysia, model pembayaran premium insurans dan caruman takaful dikira berdasarkan nilai diinsuranskan dan model kenderaan. Selain itu, penanggung insurans dibenarkan menggunakan bebanan premium terhad berdasarkan umur pemandu dan jumlah kemalangan yang pernah dialami. Bergantung pada rekod tuntutan oleh pemandu, premium dan caruman yang dikira untuk dibayar diselaraskan dengan Diskaun Tanpa Tuntutan (*No Claim Discount*). Lazimnya, pemandu yang mempunyai rekod memandu yang baik akan menikmati peratusan NCD yang lebih tinggi sehingga 55%.<sup>36</sup>

Bermula 1 Julai 2017 lebih banyak faktor risiko akan diambil kira untuk menentukan premium dan kadar caruman. Selain nilai diinsuranskan, keupayaan enjin kenderaan, umur kenderaan dan umur pemandu, premium mungkin didorong oleh faktor lain. Faktor-faktor ini mungkin termasuk ciri-ciri keselamatan dalam kenderaan, tempoh kenderaan itu berada di jalan raya, lokasi geografi kenderaan (dalam kawasan yang mengalami insiden kecurian yang tinggi) dan kesalahan lalu lintas yang pernah

---

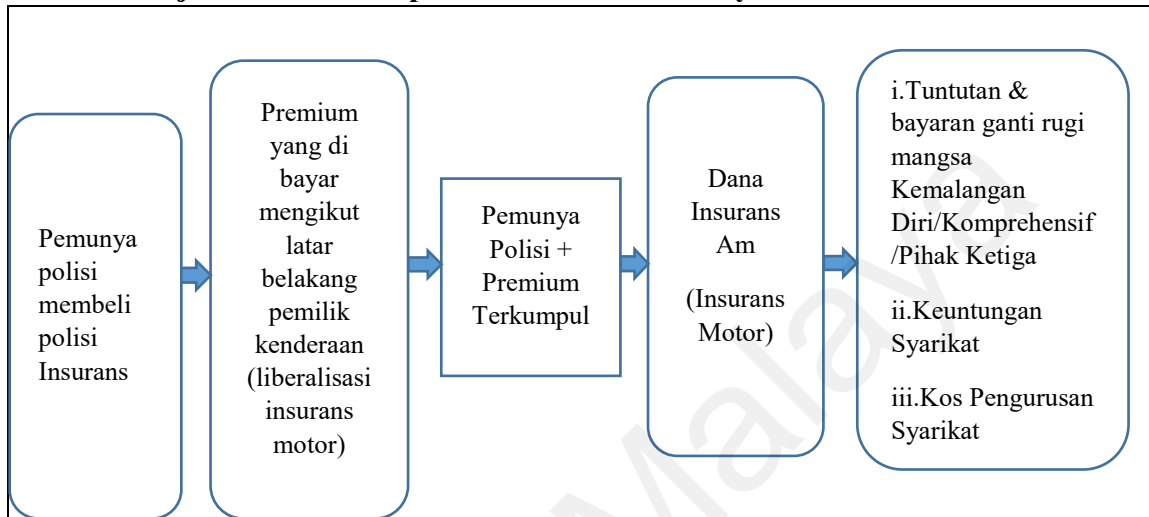
<sup>34</sup> Ibid.

<sup>35</sup> Persatuan Insurans Am Malaysia, "Liberalisasi Tarif Motor", laman sesawang PIAM, dicapai pada 03 Ogos 2017, <http://www.piam.org.my/phased-liberalisation-section/liberalisasi-tarif-motor-soalan-lazim/>

<sup>36</sup> Bank Negara Malaysia, "Liberalisation of Motor Insurance", laman sesawang Bank Negara Malaysia, dicapai pada 03 Ogos 2017, [http://www.bnm.gov.my/index.php?ch=en\\_announcement&pg=en\\_announcement&ac=529](http://www.bnm.gov.my/index.php?ch=en_announcement&pg=en_announcement&ac=529)

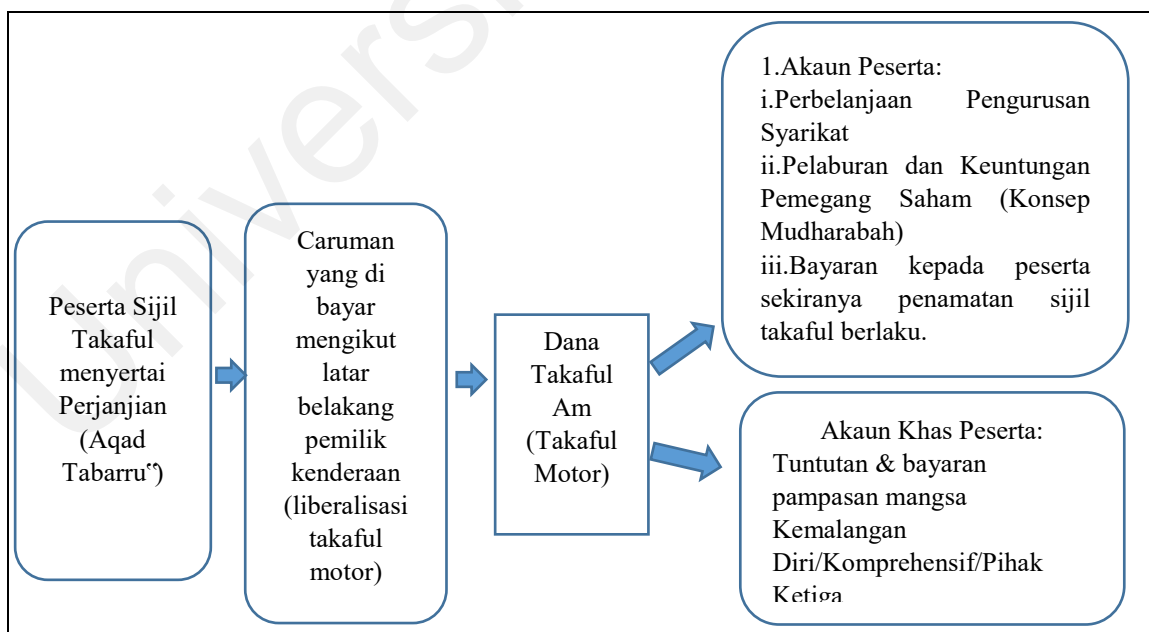
dialami. Faktor-faktor ini menentukan profil risiko kumpulan pemunya polisi yang akan menentukan pula kadar premium. Kadar premium atau caruman pula boleh berbeza antara satu penanggung insurans dengan yang lain sementelah wujudnya perbezaan dalam menentukan profil risiko tersebut.<sup>37</sup>

**Rajah 5.1: Model Operasi Tuntutan dan Bayaran Insurans Motor**



Sumber: Ilustrasi penyelidik berdasarkan penyelidikan Muhammad Hisyam Mohamad, Perbandingan Kontrak Takaful dan Insurans, dalam *Sistem takaful di Malaysia: Isu-isu Kontemporari* (Kuala Lumpur: Penerbit Universiti Malaya, 2016), 19-36.

**Rajah 5.2: Model Operasi Tuntutan dan Bayaran Takaful Motor**



Sumber: Ilustrasi penyelidik berdasarkan penyelidikan Muhammad Hisyam Mohamad, Perbandingan Kontrak Takaful dan Insurans, dalam *Sistem takaful di Malaysia: Isu-isu Kontemporari* (Kuala Lumpur: Penerbit Universiti Malaya, 2016), 19-36.

<sup>37</sup> Persatuan Insurans Am Malaysia, "Liberalisasi Tarif Motor", laman sesawang PIAM, dicapai pada 03 Ogos 2017, <http://www.piam.org.my/phased-liberalisation-section/liberalisasi-tarif-motor-soalan-lazim>

## 5.4 Peranan Ajuster, Pegawai Aktuari dan Fungsi Rujukan Kompendium dalam Industri Insurans dan Takaful

Dalam memastikan kelancaran satu proses tuntutan dan pembayaran ganti rugi dari pihak syarikat insurans atau pengendali takaful, terdapat beberapa entiti bebas yang dilantik oleh pihak insurans dan takaful bagi menilai dan menyelaras kerugian yang timbul akibat kemalangan. Pegawai aktuari yang terdapat dalam institusi insurans dan takaful turut memainkan peranan penting dalam memastikan jumlah ganti rugi yang diterima mangsa berpadanan dengan kerugian yang dialami. Rujukan kepada kompendium pula turut dibuat oleh pihak penanggung insurans dan pengendali takaful sebagai panduan dalam menentukan kadar ganti rugi ke atas mangsa.

### 5.4.1 Ajuster

Akta Perkhidmatan Kewangan 2013 mentakrifkan "ajuster" sebagai seseorang yang menjalankan perniagaan penyesuaian, sementara "perniagaan penyesuaian" bermaksud perniagaan menyiasat sebab dan keadaan kerugian dan menentukan kuantum kerugian berhubung dengan tuntutan insurans atau takaful. Penyelaras kerugian atau ajuster tuntutan (*adjuster*) perlu mendaftar untuk menjalankan perniagaan penyelarasan di Malaysia. Mereka adalah badan profesional bebas yang dilantik oleh *insurer* untuk menyiasat punca dan tahap kerugian serta menentukan kuantum kerugian berhubung dengan tuntutan insurans.<sup>38</sup>

Ajuster memainkan peranan penting dalam menyiasat, mengenal pasti dan memastikan kesahihan kerugian.<sup>39</sup> Tanggungjawab mereka turut merangkumi pemberian nasihat dan rundingan dan bertindak sebagai ejen penyelesaian untuk mencapai resolusi segera demi kebaikan pihak yang menuntut; memelihara kepentingan *insured* dan menawarkan bantuan segera bagi mengelakkan daripada kerosakan yang

---

<sup>38</sup> The Malaysian Insurance Institute, *Pre-Contract Examination Insurance Agent*, 128.

<sup>39</sup> Nor Azila Zainal Abidin, *Kerjaya dalam Bidang Insuran*, 71.



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; mengenal pasti hak subrogasi untuk membuat tuntutan dari pihak ketiga yang melakukan kecuaiian; mengenal pasti bahagian sumbangan dari dan ke *insurer* lain.<sup>40</sup>

Dalam Seksyen 2 Akta Perkhidmatan Kewangan 2013 (Akta 758), istilah ini ditafsirkan sebagai seseorang yang menjalankan perniagaan penyelarasan siasatan sebab-sebab dan keadaan berlakunya sesuatu kerugian, mengenal pasti kuantum atau kadar kerugian, untuk dikemukakan kepada *insurer* atau pemilik polisi atau keduanya. Penyelaras kerugian adalah entiti bebas yang biasanya dilantik oleh *insurer* apabila kerugian berlaku. Selepas menjalankan siasatan, mengenal pasti sebab dan menilai tahap kerugian, penyelaras kerugian akan membuat laporan mengenai fakta-fakta yang diperolehi dan seterusnya mengemukakan cadangan kepada pihak *insurer* atau prinsipal.<sup>41</sup>

Pada kebiasaannya, syarikat insurans dan pengendali takaful yang akan memutuskan sama ada kerugian tersebut dilindungi atau sebaliknya dan amaun indemniti atau jumlah ganti rugi yang perlu dibayar. Khidmat penyelaras kerugian dibayar oleh *insurer* yang melantiknya, berdasarkan caj perkhidmatan yang dikenakan atau tempoh masa siasatan. Penyelaras kerugian perlu dilesenkan dibawah Akta Perkhidmatan Kewangan yang dikeluarkan oleh Bank Negara Malaysia. Sebagai tambahan, Seksyen 14 Akta 758 menyebut, „tiada siapa pun boleh memohon lesen untuk menjalankan perniagaan penyelarasan insurans melainkan sebuah syarikat”.<sup>42</sup> Contoh

---

<sup>40</sup> Jean Pinquet, et.al, 2007, “Selection Bias and Auditing Policies for Insurance Claims”, *The Journal of Risk and Insurance*, vol. 74, no. 2 (2007), 427.

<sup>41</sup> The Malaysian Insurance Institute, *Pre-Contract Examination Insurance Agent*, 61.

<sup>42</sup> The Malaysian Insurance Institute, *Pre-Contract Examination Insurance Agent*, 61.

syarikat penyelaras kerugian di Malaysia adalah Syarikat Penyelaras Borneo Sdn. Bhd, Syarikat Federal Adjustment Sdn. Bhd dan Mestari Adjusters Sdn Bhd.<sup>43</sup>

#### 5.4.2 Pegawai Aktuari

Aktuari merupakan suatu bidang perniagaan profesional yang terlibat dalam kerja-kerja menganalisis risiko dan ketidakpastian serta kesan kewangan yang timbul darinya. Aktuari menggunakan konsep kebarangkalian dan lain-lain teori statistik berkaitan insurans. Fungsi tugasnya meliputi bidang pengkadaran, rizab, dividen dan lain-lain penilaian. Aktuari juga menjalankan kajian perangkaan, membuat laporan dan memberi nasihat mengenai kesolvenan. Seorang aktuari adalah terlatih untuk membuat analisis, menilai dan mengurus maklumat perangkaan. Aktuari menilai rizab firma insurans, menentukan kadar premium, kaedah pengkadaran serta menentukan lain-lain perniagaan dan risiko kewangan.<sup>44</sup>

Kepentingan dan kewajipan melantik pegawai aktuari turut dinyatakan dalam peruntukan undang-undang dengan menyatakan bahawa aktuari yang dilantik bagi maksud undang-undang merupakan aktuari yang dilantik oleh penanggung insurans dan pengendali takaful atau oleh pihak bank.<sup>45</sup> Tiap-tiap penanggung insurans dan pengendali takaful berlesen dikehendaki melantik suatu aktuari berkenaan dengan perniagaan insurans dan takaful motor. Sekiranya gagal berbuat demikian, maka pihak

---

<sup>43</sup> Bank Negara Malaysia, "List of Registered Adjusters", lawan sesawang Bank Negara Malaysia, dicapai pada 25 Julai 2017, [http://www.bnm.gov.my/index.php?ch=en\\_misc&pg=li\\_lossadj&ac=2](http://www.bnm.gov.my/index.php?ch=en_misc&pg=li_lossadj&ac=2).

<sup>44</sup> Haslifah Mohamad Hasim, "Aktuari Sebagai Pegawai Tertinggi Kerajaan Dari Perkspektif Sejarah Dan Era Kemodenan", *Journal of Human Capital Development*, vol. 9, no. 1 (2016), 2.

<sup>45</sup> Sebagaimana yang ditafsirkan oleh Seksyen 2 Akta Perkhidmatan Kewangan 2013 (Akta 758) bahawa "aktuari yang dilantik adalah aktuari yang dilantik oleh penanggung insurans berlesen di bawah subseksyen 74(1) atau oleh Bank di bawah seksyen 75"; Sebagaimana yang ditafsirkan oleh Seksyen 2 Akta Perkhidmatan Kewangan Islam 2013 (Akta 759) bahawa "aktuari yang dilantik adalah aktuari yang dilantik oleh pengendali takaful berlesen di bawah subseksyen 83(1) atau oleh Bank di bawah seksyen 84.

Bank boleh melantik suatu aktuari dengan saraan dan perbelanjaan berhubung dengan pelantikan itu ditanggung oleh pihak insurans dan takaful.<sup>46</sup>

Tugas aktuari dalam insurans atau takaful meliputi perangkaan idea dan reka bentuk polisi insurans atau takaful baharu, mengira kos dan menetapkan kadar premium untuk memenuhi keperluan pembayaran manfaat yang dijangkakan dan mengira status kewangan syarikat. Aktuari juga menjalankan siasatan terperinci mengikut data lepas; seperti menganalisis aset dan perbelanjaan yang lalu dan menganalisis amaun tuntutan untuk pelbagai jenis polisi insurans atau sijil takaful. Jabatan aktuari dalam organisasi takaful atau insurans juga menjalankan tugas-tugas yang berkaitan dengan dokumentasi polisi insurans seperti mereka dan memperkenalkan produk baru, menetapkan kadar premium, pengiraan nilai serahan dan nilai jelas dibayar, kadar bonus untuk polisi berserta keuntungan, peruntukan dan lain-lain nasihat yang berkaitan dengan bidang aktuari.<sup>47</sup>

### 5.4.3 Kompendium

Pada tahun 2010, satu kompendium bagi kecederaan diri telah disusun oleh Jabatan Peguam Negara dan telah diteliti semula pada tahun 2014.<sup>48</sup> Kompendium merupakan satu jadual ganti rugi yang bertujuan memudahkan pihak mahkamah merujuk takat ganti rugi yang optimum untuk suatu kecederaan yang berlaku. Pada dasarnya, amalan di Malaysia menetapkan penilaian kadar ganti rugi dibuat dengan merujuk kepada 3 sumber utama iaitu peruntukan undang-undang, laporan bagi kecederaan peribadi dan kompendium ganti rugi bagi kecederaan peribadi.<sup>49</sup> Walau bagaimanapun, rujukan-

---

<sup>46</sup> Seksyen 74(1) dan Seksyen 75 Akta Perkhidmatan Kewangan 2013 (AKta 758); Seksyen 83(1) dan Seksyen 84 Akta Perkhidmatan Kewangan Islam 2013 (Akta 759).

<sup>47</sup> The Malaysian Insurance Institute, *Pre-Contract Examination Insurance Agent*, 61-64.

<sup>48</sup> Compendium of Personal Injury Awards 2010; Revised Version 2014 disediakan oleh Ahli Jawatankuasa Pelaksana Bar Council Malaysia. Ia merupakan jadual pemberian ganti rugi am yang dikeluarkan oleh Persatuan Guaman Malaysia mengikut bahagian dan jenis anggota yang cedera.

<sup>49</sup> Tuan Abdullah Ahmad (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 23 Oktober 2016.

rujukan ini tidaklah menjadi satu kedah yang tetap dan mengikat melainkan ia hanya berfungsi sebagai panduan sahaja.

Proses tuntutan ganti rugi yang dikendalikan oleh syarikat insurans dan takaful turut menjadikan kompendium ini sebagai rujukan dalam kes-kes melibatkan prosedur mahkamah. Apabila berlakunya kemalangan jalan raya, mahkamah pada kebiasaannya akan memberikan ganti rugi am dan khas. Dalam hal ini, kompendium amat memainkan peranan bagi mengukur takat ganti rugi am. Ganti rugi am merupakan ganti rugi yang diawardkan kerana kesalahan tort telah dilakukan lalu undang-undang mengandaikan bahawa plaintif telah mengalami kerugian yang mungkin berbentuk kewangan atau bukan kewangan.<sup>50</sup> Ganti rugi am bukan berbentuk kewangan boleh terdiri daripada kesakitan dan penderitaan, kehilangan upaya, dan pengurangan jangka hayat hidup.<sup>51</sup> Manakala ganti rugi am berbentuk kewangan pula terhad kepada ganti rugi selepas proses perbicaraan di Mahkamah dilakukan seperti kos penjagaan dan perubatan pada masa hadapan.<sup>52</sup>

Berbeza dengan ganti rugi khas yang bersifat spesifik dan boleh diukur dengan menggunakan dokumen pembuktian berbentuk resit dan invois kewangan, ganti rugi am pula sebaliknya memerlukan kepada satu panduan supaya ganti rugi yang diberi bagi kecederaan yang sama adalah setara atau tidak terlalu jauh kadar penetapannya. Rentetan daripada situasi ini terbit satu inisiatif yang diketengahkan oleh Tan Sri Richard Malanjun pada tahun 2009 beserta beberapa anggota dalam kalangan hakim dan peguam seperti Dato<sup>o</sup> Harminder Singh, Puan Sabariah Othman dan Razlan Hadri Zulkifli dalam menjayakan penerbitan kompendium bagi kecederaan diri yang pertama.

---

<sup>50</sup> Salleh Buang, *Undang-undang Kecuaian di Malaysia*, 329.

<sup>51</sup> Kehilangan konsortium boleh didefinisikan sebagai kehilangan satu bentuk kerjasama antara pasangan suami isteri termasuk kasih sayang, perkhidmatan, hubungan kelamin dan sebagainya; S. Santhana Dass, *Personal Injury Claims*, 48; *Best v Samuel Fox & Co. Ltd* [1952] 2 All ER 394, 396 HL.

<sup>52</sup> R.K. Nathan, *Nathan on Negligence*, 329.

Idea penerbitannya adalah untuk memendekkan proses perjalanan mahkamah dengan mengurangkan isi perbicaraan yang tidak perlu.<sup>53</sup>

Pihak insurans dan takaful yang diwakili oleh peguam mereka bersetuju bahawa dengan adanya rujukan kepada kompendium, maka perjalanan perbicaraan boleh akan lebih mudah sekiranya pihak plaintif turut mengikut panduan yang diberikan.<sup>54</sup> Walau bagaimanapun, dalam kebanyakan situasi, kompendium juga hanya berfungsi sebagai satu panduan tanpa sebarang peraturan yang mengikat atau muktamad.

Malahan, penghakiman dalam kes-kes yang diputuskan juga tidak banyak menyatakan sandaran mereka kepada kompendium ganti rugi ini. Ini memberi kesan kepada keputusan yang dikeluarkan iaitu samaada kuantum yang diberikan terlalu kecil atau terlalu besar.<sup>55</sup> Hal ini sedikit banyak memberi kebimbangan kepada pihak insurans sementelah mereka berpandangan dalam penetapan kadar ganti rugi perlulah ada had yang perlu dipatuhi.<sup>56</sup> Sekiranya tiada had yang ditetapkan, dikhuatiri peranan insurans dan takaful sebagai satu industri yang menjalankan urusanniaga dan memberi jaminan kepada pegang polisinya bakal berhadapan dengan fasa muflis.<sup>57</sup>

---

<sup>53</sup> Tuan Razlan Hadri Zulkifli (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 7 April 2017.

<sup>54</sup> Ibid; Puan Farah Nina Zainal Abidin (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 18 Januari 2017.

<sup>55</sup> Rujuk kes Siti Athirah Mohd Sapuan v Razanatul Ain Hassan & Anor [2015] 6 CLJ.

<sup>56</sup> Puan Farah Nina Zainal Abidin (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 18 Januari 2017.

<sup>57</sup> Kenyataan ini diutarakan oleh Puan Farah Nina Zainal Abidin (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 18 Januari 2017. Hal ini disokong melalui satu sesi Perbincangan Berfokus dalam Kumpulan bersama pihak Takaful Ikhlas diketuai Tuan Wan Jemizan Wan Deraman (Ketua Unit Syariah Takaful Ikhlas), dalam temu bual bersama penyelidik, 12 Januari 2017. Mereka menyatakan bahawa insurans dan takaful merupakan satu industri yang menjalankan urusanniaga, bukan merupakan badan kebajikan. Lantaran itu, tidak mustahil industri ini bakal muflis jika dana kewangannya sentiasa membuat aliran keluar tanpa had dan memiliki aliran masuk yang lambat.

## **5.5 Pembayaran Ganti Rugi Kepada Mangsa yang Tidak Dilindungi Insurans dan Takaful**

Bagi mewujudkan sistem pelaksanaan ganti rugi yang komprehensif mencakupi kesemua mangsa yang terlibat, dua langkah utama yang dikenal pasti dapat mengatasi masalah ini ialah dengan mengukuhkan peranan Biro Insurans Motor Malaysia (*Motor Insurers Bureau of Malaysia-MIB*) dan penubuhan dana kecemasan bagi permotoran Malaysia. Cadangan ini tidak langsung menafikan kepentingan perlindungan insurans dan takaful, malah amat menitikberatkan pengambilan kedua-dua polisi dan sijil tersebut. Pun begitu, dana daripada MIB dan dana permotoran ini dapat disumbangkan kepada mangsa yang terkecuali daripada mendapat perlindungan insurans serta manfaat takaful.

### **5.5.1 Biro Insurans Motor Malaysia**

Biro Insurans Motor (*Motor Insurers Bureau of Malaysia-MIB*) ditubuhkan untuk memberi keadilan sosial dan diwujudkan pada masa itu di bawah Ordinan Lalu Lintas Jalan Raya 1958 (kini Akta Lalulintas Jalan 1987).<sup>58</sup> Asas peruntukan yang disebut dalam ordinan ini adalah untuk membela mangsa kemalangan jalan raya yang tidak mendapat pembelaan bagi menuntut hak mereka. Berdasarkan laporan kes serta pengalaman pengamal undang-undang telah menunjukkan, oleh sebab kesilapan teknikal dari sudut perundangan, mangsa yang tidak bersalah meskipun memenuhi syarat-syarat wajib insurans pihak ketiga, gagal mendapatkan apa-apa ganti rugi.<sup>59</sup>

Biro Penanggung Insurans Motor Malaysia tidak diwujudkan sebagai Syarikat Insurans, tetapi adalah berdasarkan pada perjanjian yang ditandatangani pada 15 Januari

---

<sup>58</sup> *Motor Insurers Bureau of Malaysia*, dalam laman sesawang Malaysia Insurance Online, <http://www.malaysiainsurance.info/motor-insurers-bureau-of-malaysia>, dicapai pada 26 Februari 2017.

<sup>59</sup> Lihat *New Indian Assurance Co Ltd v Simirah* (1966) halaman 2 MLJ 4.

1968, antara semua syarikat insurans, Biro dan Menteri Pengangkutan.<sup>60</sup> Perkara tersebut dinyatakan seperti berikut:

*"... Biro akan, tertakluk kepada peruntukan-peruntukan, bayar atau sebab yang perlu dibayar kepada orang atau orang-orang yang atasnya penghakimannya diberi apa-apa jumlah wang yang kena dibayar atau baki yang kena dibayar di bawahnya berkenaan dengan liabiliti yang disebut terdahulu termasuk kos cukai ... atau memuaskan atau menyebabkan dipenuhi penghakiman sedemikian "*

Perjanjian ini ditandatangani oleh Biro Malaysia mewakili semua Syarikat Insurans Malaysia yang tidak didaftarkan di Singapura dengan Syarikat Insurans Motor Singapura apabila syarikat insurans Malaysia dianggap telah bersetuju untuk terikat dengan Tataurusannya Singapura dan Perjanjian Utama, di setiap sudut dan mematuhi setiap obligasi yang dikenakan ke atas anggota Biro Singapura. Ini memastikan bahawa kenderaan berdaftar di Malaysia yang masuk ke Singapura tidak akan mewujudkan liabiliti kepada pihak biro jika ia menyebabkan kecederaan anggota badan kepada pihak ketiga di sini. Penanggung insurans Malaysia perlu menyelesaikan tuntutan tersebut sebagai Penanggung Prihatin.<sup>61</sup>

Biro Penanggung Insurans Motor juga hanya berliabiliti ke atas tuntutan pihak ketiga pihak yang tidak bersalah dalam situasi pihak yang bersalah tidak memiliki insurans. MIB telah ditubuhkan pada 15 Januari 1968 melalui perjanjian yang dimeterai oleh Kementerian Pengangkutan Malaysia, syarikat-syarikat insurans Am Malaysia dan Biro Penanggung Insurans Motor Malaysia itu sendiri.<sup>62</sup> Tujuan penubuhan Biro Penanggung Insurans Motor Malaysia adalah bagi menyediakan bantuan ganti rugi kewangan kepada mangsa kemalangan (sama ada sebagai pemandu, penumpang atau pejalan kaki), jika dilanggar oleh kenderaan yang tidak memiliki polisi insurans.

---

<sup>60</sup> P. Balan, "Perlindungan Pihak Ketiga dalam Undang-undang Insurans Motor", Dalam *Makalah Undang-undang Menghormati Ahmad Ibrahim* (Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 1988), 97.

<sup>61</sup> Shahidra Abdul Khalil, "Penyelesaian Kes Kemalangan Jalan Raya Menurut Undang-Undang Malaysia dan Perundangan Islam: Kajian Perbandingan," 105.

<sup>62</sup> P. Balan, "Perlindungan Pihak Ketiga dalam Undang-undang Insurans Motor, 98.

Kaedah tuntutan daripada pihak Biro Penanggung Insurans Motor Malaysia perlu dimulakan dengan mangsa atau diwakili peguam yang dilantik. Butiran pihak yang mengakibatkan kemalangan terutama nombor pendaftaran kenderaan adalah sangat mustahak agar siasatan lanjut dapat diteruskan. Tuntutan juga perlu dibuat dalam tempoh 3 tahun dari tarikh kemalangan berlaku. Sekiranya satu tindakan undang-undang dibuat oleh pihak peguam, satu notis perlu dimaklumkan kepada Biro Penanggung Insurans Motor Malaysia terlebih dahulu dalam tempoh 30 hari dari tarikh pemfailan tersebut.<sup>63</sup>

Biro Penanggung Insurans Motor Malaysia hanya memberi ganti rugi bagi kerugian atas kecederaan diri sahaja. Hal ini bermaksud tiada ganti rugi ke atas kenderaan atau harta akan diberi. Jumlah ganti rugi bergantung pada budi bicara dan pertimbangan Biro Penanggung Insurans Motor Malaysia, sesuai dengan sifatnya yang bersifat dana gratuiti.<sup>64</sup> Pemohon perlu menyediakan dokumen-dokumen penting seperti Laporan kemalangan, lakaran dan justifikasi tuntutan. Laporan polis yang disertakan dengan nombor pendaftaran kenderaan serta laporan perubatan juga perlu disertakan. Setelah menerima maklum balas daripada Biro Penanggung Insurans Motor Malaysia, bayaran RM100 akan dikenakan ke atas pemohon bagi memulakan siasatan.<sup>65</sup> Setelah itu, pihak Biro Penanggung Insurans Motor Malaysia 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.

---

<sup>63</sup> Tuan Razlan Hadri Zulkifli (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 7 April 2017; Roszalina Ramli (Pegawai Perubatan di Jabatan Oral dan Pembedahan Maksilofasial), dalam temu bual bersama penyelidik, 8 Jun 2017.

<sup>64</sup> Mohd Asri Shafie (Pen. Pengarah Bahagian Siasatan/Perundangan IPP Bukit Aman), dalam temu bual bersama penyelidik, 2 Mei 2017.

<sup>65</sup> Inspektor Roslan Ramlee (Pegawai Penyiasat Trafik IPD Shah Alam), dalam temu bual bersama penyelidik, 4 April 2017.



### **5.5.2 Dana Kemalangan Motor (*Motor Accident Fund*)**

Bagi langkah jangka panjang, kajian ini mencadangkan penubuhan satu dana permotoran bagi memberi ganti rugi ke atas mangsa jalan raya. Dana permotoran ini perlu dikawal selia dan di letakkan di bawah kelolaan Jabatan Pengangkutan Jalan Malaysia bagi memudahkan dan melancarkan urusan tuntutan dan pembayaran. Pengumpulan dana diambil daripada beberapa peratus cukai jalan yang diwajibkan ke atas semua pemilik kenderaan bermotor.

Tuntutan yang dibuat kepada dana ini turut memerlukan kepada pemberitahuan kerugian, pendaftaran tuntutan, penyiasatan tuntutan, penilaian kerugian serta tawaran dan penyelesaian bagi mengelakkan daripada sebarang penipuan (*fraud*) dan situasi wang mudah (*easy money*). Cadangan penubuhan dana permotoran ini dibuat sementelah terdapat had kepada tahap perlindungan kewangan yang disediakan oleh pihak penanggung insurans dan pengendali takaful.

### **5.6 Penutup**

Setiap mangsa yang terlibat dalam kemalangan jalan raya amat memerlukan bayaran pampasan ganti rugi daripada pihak yang melakukan kecuaiian bagi membolehkan segala kerugian merangkumi kecederaan dan kerosakan dibaik pulih. Lantaran itu, kerajaan melalui peruntukan undang-undang mewajibkan setiap individu yang memiliki kenderaan bermotor agar sekurang-kurangnya memiliki polisi insurans atau sijil takaful pihak ketiga bagi melindungi mereka dari sebarang risiko kerugian. Syarikat insurans dan pengendali takaful pula bertanggungjawab dalam menjalankan proses tuntutan merangkumi proses penyelarasan kerugian serta pembayaran ganti rugi dengan adil mengikut tempoh yang ditetapkan.

Sungguhpun begitu, masih terdapat sebilangan individu yang terhalang daripada membuat tuntutan kepada pihak insurans dan takaful disebabkan oleh polisi atau sijil

yang tidak sah atau terbatal, individu yang tidak tersenarai dalam kalangan pihak ketiga atau individu yang merupakan mangsa langgar lari. Lantaran itu, bagi isu ini, penyelesaian berupa pengukuhan fungsi Biro Insurans Motor (MIB) telah dicadangkan. Bagi pelan penyelesaian yang lebih panjang, penubuhan satu dana permotoran turut diusulkan bagi mendanai mangsa kemalangan, namun perlu kepada pemantauan ketat bagi mengelakkan daripada kes-kes penipuan.

Perbincangan mengenai pelaksanaan ganti rugi bagi kes kemalangan jalan raya dari aspek tuntutan dan pembayaran menurut undang-undang, pihak insurans dan pengendali takaful di Malaysia telah selesai. Penyelidik mengakui terdapat usaha penambahbaikan dalam kaedah pemberian ganti rugi ke atas mangsa kemalangan seperti pelaksanaan *Compendium for Personal Injury Awards*. Pun begitu, ganti rugi dalam kaedah ini masih bersifat anjal sekali gus membuka ruang yang terlalu luas dalam penetapan kuantum ganti rugi bagi setiap kecederaan dan kerugian yang dialami. Lantaran itu, kajian ini mengusulkan diyat sebagai kaedah alternatif penetapan ganti rugi akibat kemalangan jalan raya di Malaysia. Bab seterusnya menghuraikan proses pelaksanaan ganti rugi ke atas mangsa dari aspek perundangan Islam dengan rujukan daripada fiqh-fiqh klasik dan kontemporari serta pelaksanaan semasa di negara Islam.

## BAB ENAM: DIYAT SEBAGAI ALTERNATIF MEDIUM TUNTUTAN GANTI RUGI BAGI KES KEMALANGAN JALAN RAYA

### 6.0 Pendahuluan

Pemberian ganti rugi melalui kaedah sivil didapati belum mampu meletakkan mangsa pada keadaan sekurang-kurangnya sebelum kemalangan berlaku. Hal ini bukan sahaja berikutan wujudnya mangsa yang terhalang daripada membuat tuntutan insurans, tetapi kadar yang ditetapkan mahkamah atau pihak insurans juga lebih rendah berbanding kadar yang diperlukan oleh hayat manusia.<sup>1</sup> Penyelesaian yang dirangka melalui Biro Penanggung Insurans Motor Malaysia pula masih berbentuk cadangan dan terhad kepada golongan mangsa tertentu, tanpa menyeluruh kepada kesemua mangsa terlibat. Lantaran itu, penyelidikan ini mencadangkan mekanisme pembayaran ganti rugi mengikut kaedah perundangan Islam, khususnya diyat.

Risiko kerugian yang boleh berlaku dalam satu kes kemalangan adalah merangkumi kematian, kecederaan dan kerosakan harta. Dalam hal ini, perundangan Islam telah menyediakan satu kaedah ganti rugi yang mencakupi ketiga-tiga jenis kerugian ini. Diyat sebagai mekanisme ganti rugi hanya meliputi kecederaan tubuh badan dan kehilangan nyawa sahaja. Sebaliknya, sebarang risiko kerosakan melibatkan harta benda, ganti rugi berbentuk *dhamān* akan dikenakan. Selain diyat, terdapat juga hukuman lain telah diperuntukkan yang dikenali sebagai *arsh* dan *ḥukūmah al-., adl*<sup>2</sup>

Bab ini menjelaskan persamaan dan perbezaan antara 3 bentuk hukuman ini. Huraian mendalam tentang diyat dari aspek konsep dan historikal merangkumi nilai diyat turut dibincangkan bagi memenuhi objektif yang ketiga. Penerangan ini dibuat dengan meneliti perbincangan dalam kitab fiqh klasik dan amalan perundangan

---

<sup>1</sup> Kes *Mohamed Mat Amin & ORS v Mohd Rabu Ihsan [2012]5 CLJ*, Hakim telah menetapkan ganti rugi sebanyak RM72,000; Disokong dengan kajian yang dilakukan oleh Haslifah Hashim. Pengiraan dibuat melalui kaedah saintifik mendapati nilai sebenar yang sepatutnya dipampas kepada mangsa dalam kes ini ialah sebanyak RM309,044.

<sup>2</sup> Muḥammad Aḥmad Saraj, *Damān al-., Udwān fī al-Fiqh al-Islāmī Dirāsah Fiqhiyyah Muqāranah bi Ahkām al-Mas'ūliyyah al-Taqsīriyyah fī al-Qānūn*, 128.

kontemporari berkaitan pelaksanaan diyat. Penjelasan terperinci berkenaan justifikasi pemilihan diyat untuk diharmonisasikan dengan sistem ganti rugi sedia ada turut disertakan sebagai kaedah pelaksanaan ganti rugi yang efektif di Malaysia.

### 6.1 Kemalangan Jalan Raya di Bawah Skop Perbincangan Perundangan Islam

Kupasan berkenaan kemalangan jalan raya di bawah skop perundangan Islam tidak dibincangkan secara mendalam dalam kitab-kitab fiqh klasik. Aspek kemalangan jalan raya hanya dibincangkan secara umum dan dimasukkan di bawah topik *al-jarimah* atau *al-jinayah* merangkumi kesalahan yang tidak disengajakan atau tersalah (*al-khata*).<sup>3</sup> Terma *al-khata* boleh diertikan sebagai satu daripada aspek kecuiaan. Perbincangan berkenaan aspek *al-khata* dalam kitab fiqh klasik adalah berbentuk umum merangkumi kecederaan dan kematian kerana berburu, kecuiaan sendiri mahupun kecuiaan di jalan awam.

Biarpun kupasan khusus berkenaan kemalangan jalan raya masih belum disusun secara sistematik dalam kitab fiqh klasik, namun bukan bermakna perbincangan tersebut tidak wujud. Sebaliknya, perbincangan dalam aspek ini diletakkan dalam bab yang pelbagai termasuklah dalam *kitab al-jinayah*,<sup>4</sup> *kitab al-jarimah*,<sup>5</sup> *kitab al-diiyat*,<sup>6</sup> mahupun *kitab al-jarah*.<sup>7</sup> Hal ini berikutan, pengetahuan para fuqaha silam masih belum sampai kepada era teknologi kini. Aspek perbincangan dan ijtihad mereka terhadap isu kemalangan jalan raya adalah terhad ke atas mod pengangkutan yang ada

<sup>3</sup> Awdah, Abd al-Qādir, *al-Tashrī, al-Jinā'ī al-Islāmī Muqāranan bi al-Qānūn al-Waḍ,ī* vol. 1 (Bayrūt: Dār al-Kutub al-ʿAzālī, 2008), 67.

<sup>4</sup> Awdah, Abd al-Qādir, *al-Tashrī, al-Jinā'ī al-Islāmī Muqāranan bi al-Qānūn al-Waḍ,ī* vol. 1, 66.

<sup>5</sup> Al-Zuhaylī, Wahbah, *Naẓariyyah al-Ḍamān wa Ahkām al-Mas'ūliyyah al-Madaniyyah wa al-Jinā'iyah fī al-Fiqh al-Islāmī Dirāsah Muqāranah*, 272.

<sup>6</sup> Al-Ramlī, Shams al-Dīn Muḥammad, *Nihāyah al-Muḥtāj Ila Sharḥ al-Minhāj*, vol. 7 (Bayrūt: Dār al-Kutub al-ʿIlmiyyah, 2003), 315.

<sup>7</sup> Al-Ramlī, Shams al-Dīn Muḥammad, *Nihāyah al-Muḥtāj Ila Sharḥ al-Minhāj*, vol. 7, 245.

pada zaman mereka iaitu terdiri daripada haiwan, perkapalan dan kenderaan berteknologi mudah dan ringkas.<sup>8</sup>

Perbincangan berkenaan kemalangan jalan raya di mulai dengan kupasan berkenaan hak-hak di jalan raya serta ganti rugi (*al-dhamān*) berkaitan kerosakan atau gangguan kepada hak individu.<sup>9</sup> Para fuqaha<sup>10</sup> menegaskan bahawa asas apabila timbul suatu kecederaan dan kematian yang disebabkan oleh kecuaiian, maka satu jaminan berbentuk ganti rugi perlu dikeluarkan oleh pihak yang bersalah kepada mangsa iaitu melalui kaedah diyat.<sup>10</sup>

Seterusnya, penentuan berkenaan jenis kesalahan dan pembunuhan pula dihurai mendalam dalam topik *al-jinayat* atau *al-jarimah* yang menyentuh berkenaan *qatl al-amd*, *qatl shibh al-amd* dan *qatl al-khata*.<sup>11</sup> Berdasarkan jenis kesalahan, barulah penentuan hukuman diputuskan iaitu sama ada pihak bersalah akan dikenakan *qiṣāṣ*, diyat atau takzir. Selain dikupas dalam bab *al-qiṣāṣ wa al-diyat wa al-ta'zir*; perbincangan ini turut dihurai dalam bab *al-jir'ah* merangkumi kadar ganti rugi atau hukuman yang boleh dikenakan.<sup>12</sup>

Para sarjana fiqh kontemporari turut meletakkan perbincangan berkenaan kemalangan jalan raya di bawah aspek *maqāṣid al-sharī'ah* iaitu dalam aspek memelihara nyawa yang menjadi tujuan kedua dalam lima *maqāṣid* yang utama.<sup>13</sup> Rangka bagi mewujudkan satu sistem ganti rugi bagi mangsa kemalangan jalan raya secara komprehensif adalah perlu untuk memberikan hak kepada pihak mangsa

<sup>8</sup> Abdul Basir Mohamad, "Tanggungjawab Pemunya dan Pemilik Haiwan dalam Undang-Undang Tort Islam," *Jurnal Islamiyyat*, vol. 20 (1999), 3-19.

<sup>9</sup> Al-Zuhaylī, Wahbah, *Naẓariyyah al-Ḍamān wa Ahkām al-Mas'ūliyyah al-Madaniyyah wa al-Jinā'iyah fī al-Fiqh al-Islāmī Dirāsah Muqāranah*, 235.

<sup>10</sup> Al-Zuhaylī, Wahbah, *Naẓariyyah al-Ḍamān wa Ahkām al-Mas'ūliyyah al-Madaniyyah wa al-Jinā'iyah fī al-Fiqh al-Islāmī Dirāsah Muqāranah*, 213.

<sup>11</sup> Al-Zuhaylī, Wahbah, *Naẓariyyah al-Ḍamān wa Ahkām al-Mas'ūliyyah al-Madaniyyah wa al-Jinā'iyah fī al-Fiqh al-Islāmī Dirāsah Muqāranah*, 217.

<sup>12</sup> Al-Ramlī, Shams al-Dīn Muḥammad, *Nihāyah al-Muḥtāj Ila Sharḥ al-Minhāj*, vol. 7, 247.

<sup>13</sup> Mohd Saad Abdul Rahman, *Kemalangan Jalan Raya Tanggungjawab Siapa? Laman sesawang IKIM*, dicapai 19 Oktober 2016, <http://www.ikim.gov.my/index.php/en/artikel/7360-kemalangan-jalan-rama-tanggungjawab-siapa>.

keseluruhannya. Pelaksanaannya pula terletak di bawah kuasa pemerintah iaitu *khalifah* (pengganti) kepada pemerintahan Nabi SAW yang bertindak mengawal keselamatan dan siasah dunia berpandu kepada Syariah.<sup>14</sup>

Berbeza dengan tuntutan ganti rugi di bawah sivil yang diletakkan di bawah tort kecuai, kemalangan jalan raya di bawah perundangan Islam diletakkan dalam lingkungan jenayah membunuh dan mencederakan. Pihak yang bersalah diwajibkan membayar ganti rugi atas kehilangan nyawa atau kecederaan anggota kepada mangsa atau waris mangsa sekiranya terbukti cuai sehingga mengakibatkan kemalangan berlaku.<sup>15</sup> Kes kecuai sebegini pada kebiasaannya berhubungkait dengan pengabaian peraturan jalan raya seperti memandu melebihi had laju yang dibenarkan atau memandu dalam keadaan mabuk.<sup>16</sup>

Menyentuh berkenaan peraturan jalan raya, hak-hak di jalan raya yang dikupas dalam perbincangan fiqh klasik seperti larangan melalui jalan orang lain tanpa izin, larangan menggali lubang di jalan awam dan sebagainya telah diperluaskan dalam perbincangan fiqh kontemporari. Peraturan jalan raya yang ditetapkan oleh pemerintah melalui badan-badan berwajib negara merupakan satu pendekatan *masalih mursalah*.<sup>17</sup>

Dalam kes seperti ini, kerajaan mempunyai hak untuk menggubal peraturan tertentu mengenai perkara-perkara ini, untuk kepentingan orang awam dan mewajibkan jika keadaan memerlukannya. Sebagai contoh, seseorang boleh berjalan di atas kedua-dua belah pihak, kanan dan kiri. Tiada arahan yang jelas dalam Syariah yang menyatakan arah mana seseorang itu perlu mendahului ketika memandu. Oleh itu,

---

<sup>14</sup> Al-Mawardī, Abī al-Ḥassan, „Alī Ibn Muḥammad, *al-Aḥkām al-Sultāniyyah wa al-Wilāyah al-Dīniyyah* (Kuwait: Maktabah Dār Ibn Qutaybah, 1989), 45.

<sup>15</sup> Mohd Saad Abdul Rahman, *Kemalangan Jalan Raya Tanggungjawab Siapa?* Laman sesawang IKIM, dicapai 19 Oktober 2016, <http://www.ikim.gov.my/index.php/en/artikel/7360-kemalangan-jalan-raya-tanggungjawab-siapa>.

<sup>16</sup> Seksyen 40 Akta Pengangkutan Jalan 1987.

<sup>17</sup> Khalid Saifullah Al Rahmani, *Fiqh of Traffic- Walking and Driving*, Laman Sesawang Islamic Foundation of Toronto, dicapai pada 19 Oktober 2016, [http://www.islamicfoundation.ca/general.aspx/answers/fiqh\\_of\\_traffic\\_-\\_walking\\_and\\_driving](http://www.islamicfoundation.ca/general.aspx/answers/fiqh_of_traffic_-_walking_and_driving).

kerajaan mempunyai hak untuk menandakan arah tertentu atau laluan ketika memandu di jalan raya.<sup>18</sup>

Merujuk kepada hukuman bagi pelaku cuai yang mengakibatkan kemalangan jalan raya, kedua-dua sarjana fiqh klasik dan kontemporari bersetuju bahawa pembayaran ganti rugi bagi kematian dan kecederaan fizikal melalui diyat merupakan kaedah terbaik. Pelaku cuai perlu membayar jumlah ganti rugi mengikut nilai diyat yang telah ditetapkan dalam nas (*diyat al-muqaddarah*) atau mengikut nilai yang tidak ditetapkan dalam nas iaitu melalui pendekatan ijtihad yang digunakan oleh pemerintah (*hukūmah al-,,adh*). Kaedah diyat akan memastikan pihak mangsa mendapat ganti rugi dalam apa jua keadaan kerana terdapat unsur „*aqilah* yang menyokong dana pelaku cuai tersebut.<sup>19</sup>

Menelusuri secara ringkas pengkanunan diyat dalam sistem perundangan bertulis negara Islam, di Arab Saudi, undang-undang jenayah Syariah dan amalannya memperuntukkan ganti rugi nyawa bagi kesalahan tidak sengaja sebanyak SAR 300,000 Riyal bagi seorang lelaki Muslim, iaitu nilai harga bagi 100 ekor unta menurut jenisnya.<sup>20</sup> Bagi seorang wanita Muslim, kadarnya adalah separuh daripada kadar diyat penuh lelaki Muslim.<sup>21</sup>

Di Pakistan pula, pemandu yang memandu dengan cuai sehingga menyebabkan kematian atau kecederaan boleh dihukum dengan diyat dan ditambah dengan takzir yang boleh membawa kepada hukuman penjara sehingga 10 tahun.<sup>22</sup> Undang-undang

---

<sup>18</sup> Khalid Saifullah Al Rahmani, *Fiqh of Traffic- Walking and Driving*, Laman Sesawang Islamic Foundation of Toronto, dicapai pada 19 Oktober 2016, [http://www.islamicfoundation.ca/general.aspx/answers/fiqh\\_of\\_traffic\\_-\\_walking\\_and\\_driving](http://www.islamicfoundation.ca/general.aspx/answers/fiqh_of_traffic_-_walking_and_driving).

<sup>19</sup> Ahmad Muhammad Husni, "The Status of Insurance as an Alternative to *Aqilah* for Diyat Payments Pertaining to Road Accidents", *International Business Management*, vol. 7, no. 1 (2013), 8-13.

<sup>20</sup> Dr Mohd Saad Abdul Rahman, *Kemalangan Jalan Raya Tanggungjawab Siapa?* Laman sesawang IKIM, dicapai 19 Oktober 2016, <http://www.ikim.gov.my/index.php/en/artikel/7360-kemalangan-jalan-rama-tanggungjawab-siapa>.

<sup>21</sup> Part Three, Federal law No. 3 of 1987, Penal Code for the United Arab Emirates.

<sup>22</sup> Part Three, Federal law No. 3 of 1987, Penal Code for the United Arab Emirates.

ini dilaksanakan bersandar kepada nas al-Quran dan matan hadis berkenaan diyat yang telah diringkaskan oleh sarjana-sarjana fiqh klasik dan kontemporari berkenaan kemalangan jalan raya dalam skop perundangan Islam.

## 6.2 Diyat dan Sejarah Pelaksanaannya

Diyat pada awal sejarahnya merupakan satu bentuk bayaran ganti rugi atas kelakuan jenayah yang dilakukan oleh ahli qabilah Arab Jahiliyyah.<sup>23</sup> Oleh itu, tidak salah jika dinyatakan bahawa diyat adalah satu bentuk adat yang diperturunkan melalui satu generasi kepada generasi yang lain melalui pengamalan masyarakatnya. Pelaksanaan hukuman darah dibayar wang merupakan satu bentuk pelaksanaan ganti rugi yang bersifat universal berikutan ia turut diamalkan oleh hampir keseluruhan masyarakat purba termasuk masyarakat Arab Jahiliyyah.<sup>24</sup> Malahan, ia turut menyamai hukuman *wergild (man payment)* dalam perundangan kuno Roman, Jerman dan Anglo-Saxon.<sup>25</sup>

Diyat dari sudut bahasa merupakan hak dalam pembunuhan.<sup>26</sup> Istilah diyat pula merujuk kepada sejumlah harta yang menjadi gantian kepada anggota.<sup>27</sup> Diyat juga boleh merujuk kepada harta yang wajib dibayar atas sebab pertumpahan darah anak adam sebagai ganti kepada darahnya.<sup>28</sup> Diyat menurut etimologinya berasal dari perkataan *wada, yadi* yang bermaksud ganti rugi. Istilah diyat jelas dinyatakan dalam satu hadis riwayat Abī Dāwud, iaitu:

<sup>23</sup> Mohd. Shukri Hanafi, "From Jahiliyyah To Islamic Worldview: In A Search Of An Islamic Educational Philosophy", *International Journal of Humanities and Social Science*, vol. 3, no. 2 (2013), 216; Khan, A., "Human Ignorance (Jahiliyyah): Past & Present", *The Dialogue*, vol. VIII(4) (n.d.), 353.

<sup>24</sup> Siti Zubaidah Ismail, "Kecuaian dan Pampasan Terhadap Kecederaan Fizikal Menurut Undang-undang Tort Islam" (Tesis Kedoktoran, Jabatan Syariah dan Undang-Undang, Akademi Pengajian Islam, Universiti Malaya, Kuala Lumpur, 2005), 132.

<sup>25</sup> Mohammad Ali Heidari, *et.al.*, "Study of Restorative Justice And Distributive Justice From The Perspective Of Islamic Law And Jurisprudence", *New York Science Journal*, 8(6) (2015), 83-84; P. S. Barnwell, "Emperors, Jurists and Kings: Law and Custom in the Late Roman and Early Medieval West", *Oxford Journals: The Past & Present Society*, no. 168 (2000), 19; A. S. Diamond, *Primitive Law. Past and Present* (London: Anthropology and Ethnography Library, 2004), 144.

<sup>26</sup> Ibn Manzūr, Jamāl al-Dīn bin Muḥammad bin Muḥammad, *Lisān al-ʿArab*, vol. 6 (Bayrūt: Dār Ṣādir, 2003), 373.

<sup>27</sup> Muḥammad Amīn, *Radd al-Muḥtār ʿala al-Durr al-Mukhtār Sharḥ Tanwīr al-ʿAbṣar*, vol. 6 (Bayrūt: Dār al-Fikr, 1992), 573.

<sup>28</sup> Ibn Rushd, Abī al-Wālid Aḥmad bin Muḥammad, *Bidāyah al-Mujtahid wa Nihāyah al-Muqtaṣid* (Madīnah al-Nabawiyyah: Dār al-Khuḍayrī, 2017), 409.



لَا يُقْتَلُ مُؤْمِنٌ بِكَافِرٍ، وَمَنْ قَتَلَ مُؤْمِنًا مُتَعَمِّدًا دُفِعَ إِلَىٰ أَوْلِيَاءِ الْمَقْتُولِ فَإِنْ شَاءُوا قَتَلُوهُ وَإِنْ

شَاءُوا أَخَذُوا الدِّيَةَ<sup>29</sup>

Terjemahan: “Tidak dibunuh seorang mu’min dengan (kematian) seorang kafir, barang siapa telah membunuh seorang mu’min dengan sengaja, hendaklah diserahkan kepada waris mangsa. Sekiranya mereka mahu, mereka boleh membunuhnya, sekiranya mereka mahu, mereka boleh mengambil diyat.”

Masyarakat Arab Jahiliyyah yang wujud pada zaman silam 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.<sup>30</sup> 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.<sup>31</sup>

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 mata wang seiring dengan kepesatan ekonomi pada waktu itu. Hal ini turut memberi kesan kepada kaedah hukuman bagi tindakan jenayah antara qabilah. Hukuman melalui kaedah pembayaran ganti rugi yang dikenali sebagai diyat mula dilaksanakan.<sup>32</sup>

Pada awal pelaksanaannya, tidak semua ahli qabilah bersetuju dengan sistem bayaran ganti rugi seperti ini. Sebahagian daripada mereka berpendapat penukaran

<sup>29</sup> Abī Dāwud, Sulayman Ibn al-Ash, ath, *Sunan Abī Dāwud* vol. 3 (Bayrut: Daar al-Kutub al-Ilmiyyah, 1996), 176, “Kitāb al-Diyyah, Bāb Walī al-ʿAmd Yarḍā bi al-Diyyah,” no. hadis 4506.

<sup>30</sup> Mohd. Shukri Hanafi. “From Jahiliyyah To Islamic Worldview: In A Search Of An Islamic Educational Philosophy”, 216; Khan, A., “Human Ignorance (Jahiliyyah): Past & Present”, 353.

<sup>31</sup> Kirazli Sadik, “Conflict and Conflict Resolution in the pre-Islamic Arab Society”, *Journal of Islamic Studies*, 50(1) (2011), 35-36.

<sup>32</sup> Hilāl Faraghī Hilāl, *al-Nizām al-Islāmī fī Taʾwīd al-Maḍrūr min al-Jarīmah* (Riyād: Dār al-Nashr bi al-Markāz al-Gharīb wa al-Tadrīb, 1990), 12.

darah dengan mata wang 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 ganti rugi dibuat mengikut status dan kedudukan ahli qabilah tersebut. Sekiranya qabilah itu kuat dan dipandang tinggi maka kadar ganti ruginya juga adalah tinggi. Sebaliknya, jika qabilah tersebut lemah, maka kadar ganti rugi yang akan dibayar juga adalah rendah.<sup>33</sup>

Kedatangan Islam telah menganjurkan diyat sebagai satu sistem yang diperakui Syariah melalui rujukan kepada wahyu al-Quran dan al-Hadis. Pendalilannya ada dinyatakan menerusi surah an-Nisa<sup>4</sup> ayat 92 yang bermaksud:

Terjemahan: *“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 dimerdekakannya), maka hendaklah ia berpuasa dua bulan berturut-turut; (hukum yang tersebut) datangnya dari Allah untuk menerima taubat (membersihkan diri kamu). Dan (ingatlah) Allah Maha Mengetahui, lagi Maha Bijaksana”.*

Dalil daripada hadis juga ada diriwayatkan oleh Abū Bakr bin „Ubayd Allāh bin „Umar, dari „Umar RA dari Rasulullah SAW bersabda yang bermaksud:<sup>34</sup>

Terjemahan: *“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”.*

<sup>33</sup> Muḥammad Suhayl Toqush, *Tarīkh al-„Arab Qabl al-Islām* (Bayrūt: Dār al-Nafā‘īs, 2009), 159.

<sup>34</sup> Abī Dāwud, *Sunan Abī Dāwud*, 193, “Kitāb al-Diyyah, Bāb al-Diyyah al-„A,ḍā”,” no. hadis 4564.

Berdasarkan nas al-Quran dan matan hadis ini, fuqaha<sup>35</sup> telah mentafsirkan diyat kepada pelbagai takrif yang membawa kepada skop definisi yang sama iaitu ganti rugi atas kehilangan. Imam Shāfi,ī mentakrifkan diyat sebagai harta yang merupakan gantian kepada nyawa.<sup>35</sup> 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.<sup>36</sup> Ulama<sup>37</sup> kontemporari seperti Dr. Abdul Qadir Awdah mendefinisikan diyat sebagai hukuman gantian kepada *qiṣāṣ*, sekiranya ia mengambil tempat kepada hukuman *qiṣāṣ*. Ia juga merupakan hukuman asal sekiranya melibatkan jenayah serupa sengaja atau tersalah.<sup>37</sup>

Berdasarkan takrif ini, secara jelas dapat dikenal pasti bahawa diyat boleh diklasifikasikan kepada dua bahagian. Diyat sebagai hukuman gantian iaitu dalam hal hukuman *qiṣāṣ* yang diberi kemaafan ataupun diyat sebagai hukuman asal iaitu dalam situasi perbuatan salah yang tercuai. Kertas penyelidikan ini mendalami konsep diyat dalam aspek hukuman asal iaitu dalam situasi kecuaiannya yang menjadi penyebab (*tasabbub*) kemalangan jalan raya.<sup>38</sup>

Pada zaman Rasulullah SAW, pembayaran diyat dilaksanakan oleh ahli keluarga pihak yang bersalah yang bertindak selaku „*aqilah* Hal ini ada dinukilkan dalam hadis yang diriwayatkan oleh Abū Hurayrah RA yang bermaksud:

Terjemahan: “*Dua orang wanita dari suku Hudzayl berkelahi, dan salah satu melempar yang lain dengan sebuah batu, sehingga dia dan bayi yang dikandungnya meninggal. Maka keluarganya mengadakan pada Rasulullah SAW. Baginda memutuskan bahawa diyat janinnya adalah membebaskan*

<sup>35</sup> Al-Shāfi,ī, Muḥammad Ibn Idris, *al-Umm* (Manṣūrah: Dār al-Wafā“ wa al-Ṭabā,ah li al-Nashr wa al-Tawzī, 2001), 257, “Kitāb Diyat al-Khatā“”

<sup>36</sup> Al-Shawkanī, Muḥammad Ibn ,Alī, *Nayl al-Awtār Sharḥ Muntaqā al-Akhbar*, 1371.

<sup>37</sup> Paizah Ismail, “Pelaksanaan Diyat Dalam Kerangka Cabaran Fiqh Semasa”, 2.

<sup>38</sup> Siti Zubaidah Ismail, “Kemalangan Maut Jalan Raya Menurut Perspektif Undang-undang Malaysia dan Islam,” *Jurnal Syariah*, vol. 7 (1999), 97.

*seorang hamba lelaki atau wanita, sedangkan keluarga pelaku harus membayar diyat pembunuhan wanita tersebut”.*<sup>39</sup>

Oleh sebab sistem diyat Syariah yang bersumberkan wahyu ini mempunyai asas rujukan yang jelas beserta dengan kadar yang perlu dipampas, maka kajian khusus perlu dijalankan bagi mencari titik harmonisasi antara diyat untuk diimplementasikan ke dalam sistem ganti rugi sedia ada. Pengharmonisasian antara kedua-dua kaedah Islam dan sivil ini mampu menjadi mekanisme pembayaran ganti rugi yang lebih efektif kepada mangsa kemalangan jalan raya di Malaysia.

### **6.3 ‘Aqilah dan Tafsiran Kontemporari**

Tanggungjawab memikul beban hukuman atau pembayaran ganti rugi dalam sistem diyat tidak diletakkan hanya kepada pesalah sahaja. Sebaliknya, wujud satu sistem di belakang pesalah yang bertindak selaku penyokong dan pembantu dalam menyelesaikan pembayaran ganti rugi ke atas mangsa. Sistem sokongan ini tidaklah bermaksud menyokong kecuaihan yang dilakukan pesalah, sebaliknya bagi memastikan ganti rugi yang perlu dibayar sememangnya sampai kepada mangsa dengan jumlah yang sepatutnya.

Dalam diyat, sistem sokongan yang berkewajipan membayar diyat ke atas mangsa dinamakan „*aqilah* „*Aqilah* mengikut tafsiran ulama“ silam merupakan pihak yang saling membantu dalam melangsaikan bayaran ganti rugi atas kecederaan yang dilakukan waris mereka. Sistem „*aqilah* muncul akibat dari semangat kekitaan yang

---

<sup>39</sup> Al-Bukhārī, *Ṣaḥīḥ al-Bukhārī* (Qāhirah: Dār al-Taʿsil, 2018), 45, “Kitāb al-Diyāt, Bāb Janin al-Marʿah wa anna al-ʿAql ala al-Walid wa ʿAṣābah al-Walid la ʿala al-Walid, bahagian 8, no. hadis, 6058.”

sangat kuat antara qabilah Arab. Pada zaman Rasulullah SAW dan sahabat, „*aqilah*” boleh terdiri daripada ahli-ahli qabilah dan ahli-ahli *diwān*.<sup>40</sup>

Unsur asas yang membentuk qabilah ialah persaudaraan nasab dan kekeluargaan. Selain perhubungan nasab, unsur lain yang menyumbang ke arah pembentukan qabilah ialah ahli kandung,<sup>41</sup> ahli yang berpindah dari satu qabilah lain secara sukarela,<sup>42</sup> ahli nasab akibat perkahwinan,<sup>43</sup> hamba yang menebus dirinya ke dalam satu qabilah,<sup>44</sup> hamba yang dibebaskan tuannya dan ingin kekal dalam qabilah tersebut,<sup>45</sup> dan ahli yang dilucutkan keahlian oleh qabilah sebelumnya.<sup>46</sup> Berdasarkan keutamaan unsur qabilah ini, disimpulkan bahawa besarnya qabilah yang terbentuk mampu mempengaruhi kekukuhan institusi „*aqilah*” mereka.

Selain itu, dalam sistem „*aqilah*” turut ditentukan pihak yang diwajibkan membayar diyat. Hal ini bermaksud, tidak semua ahli „*aqilah*” wajib membayar diyat. Sebagai contoh, bagi jenayah pembunuhan, pembayar diyat adalah terdiri daripada ahli yang merdeka, baligh dan berkemampuan. Oleh itu, kanak-kanak, orang tidak siuman dan wanita tidak termasuk dalam kelompok „*aqilah*”. Walau bagaimanapun, Ibn ʿĀbidīn

---

<sup>40</sup> Ahmad Muhammad Husni, “Kedudukan Insurans Sebagai Pengganti „*Aqilah*” bagi Pembayaran Diyat dalam Kes Kemalangan Jalan Raya Menurut Undang-Undang Islam,” 6; Ahli *Diwān* merupakan anggota dalam *diwān* yang telah ditubuhkan semasa pemerintahan Saidina Umar ra, yang disusun mengikut jabatan seperti ketenteraan dan sebagainya. Pada zaman Umar RA, anggota yang tidak mempunyai *diwān*, maka qabilahnya akan bertindak selaku *aqilah*.

<sup>41</sup> (أهل بيوت): Ahli kandung atau ahli sejati merupakan ahli qabilah yang dibina berlandaskan persaudaraan nasab.

<sup>42</sup> (المتخيل): Ahli yang berpindah dari satu qabilah ke satu qabilah lain secara sukarela.

<sup>43</sup> (أهل بيوت حاق): iaitu ketua qabilah mengahwinkan ahli tersebut dengan seorang perempuan merdeka dalam qabilah tersebut dan dinasabkan dengan nasab qabilah.

<sup>44</sup> (أهل بيت): hamba yang menebus dirinya menjadi ahli qabilah tersebut

<sup>45</sup> (أهل حولي): hamba yang dibebaskan Tuannya akan dinasab dengan qabilah sekiranya ingin kekal bersama qabilah.

<sup>46</sup> (الحوار): seseorang yang dilucutkan keahliannya oleh qabilah lain, lantas meminta perlindungan dan berjanji taat setia kepada qabilah baru dalam susah dan senang; rujuk Amīr „Abd al-ʿAzīz, *al-Fiqh al-Jināʿī fī al-Islām: ʿDarb al-Qatī, al-Qiṣāṣ, al-Dīyyat, al-Ḥudūd, al-Taʿzīr, Amthilah wa al-Taṭbīqāt* (Riyāḍ: Dār al-Saām li al-Ṭabāʿah wa al-Nashr wa al-Tawzī, wa al-Tarjamah, 2010), 175; Rujuk juga Lukman Abdul Mutalib, “Diyat Mengikut Realiti Kehartaan dan Kekeluargaan di Malaysia,” (Tesis Kedoktoran, Jabatan Fiqh dan Usul, Bahagian Pengajian Syariah, Akademi Pengajian Islam, Universiti Malaya, Kuala Lumpur, 2004), 218.

berpendangan bahawa mereka termasuk dalam kelompok yang membayar diyat jika mereka menjadi ahli *diwān* dan mereka juga melakukan jenayah pembunuhan.<sup>47</sup>

Muhammad Husni dalam penulisannya mengulas berkenaan pihak yang dipertanggungjawabkan untuk membayar diyat berdasarkan pendapat fuqaha mazhab Ḥanafī dan Mālikī. Beliau menerangkan bahawa, dalam kedua-dua mazhab ini, pesalah yang melakukan jenayah juga termasuk daripada golongan yang wajib membayar diyat bersama-sama dengan *„aqilah*. Pandangan ini disokong oleh laporan dari Umar RA yang berkata kepada Salamah Ibn Nu‘aym yang telah membunuh seorang Islam yang disangkanya orang bukan Islam: “*Ke atas kamu dan kaum kamu diyat.*” Sebaliknya, mazhab Shāfi,ī dan Hanbali mempunyai pandangan berbeza kerana berpendapat pesalah diampunkan daripada membayar diyat.<sup>48</sup>

Dari aspek kecuaiian hingga mengakibatkan kemalangan jalan raya, Ibn Baz telah menghuraikan beberapa situasi berkenaan kewajipan pihak *„aqilah* dalam membayar ganti rugi ke atas mangsa. Dalam situasi pemandu melanggar peraturan jalan raya seperti tidur ketika memandu, tidak mempunyai lesen memandu, berhenti di tempat yang dilarang, lemah penglihatan sehingga menyebabkan kematian atau cuai dalam menyelenggara kenderaan hingga mengakibatkan kemalangan, maka pemandu diwajibkan kafarah atau ta‘zir dan diyat dibayar oleh *„aqilahnya*.<sup>49</sup> Sebaliknya, jika mangsa kemalangan merupakan orang yang cuai sehingga mengakibatkan kecederaan dirinya dan orang lain, maka gantian kerosakan kenderaan perlu diambil dari hartanya

---

<sup>47</sup> Ibn ‘Abidīn, Muḥammad Amīn Ibn ‘Umar, *Radd al-Muḥtār ‘ala al-Durr al-Mukhtār*, vol. 10 (Riyāḍ: Dār al-‘Alim al-Kutub, 2009), 238; Ahmad Muhammad Husni, “Kedudukan Insurans Sebagai Pengganti *Aqilah* Bagi Pembayaran Diyat dalam Kes Kemalangan Jalan Raya Menurut Undang-undang Islam”, 6.

<sup>48</sup> Ahmad Muhammad Husni, “Kedudukan Insurans Sebagai Pengganti *Aqilah* Bagi Pembayaran Diyat dalam Kes Kemalangan Jalan Raya Menurut Undang-undang Islam”, 6.

<sup>49</sup> Ibn baz, Abdul Aziz bin Abdullah, al-Qatī al-Khata‘ fi al-hawadis al-Sayyarah, laman sesawang Fatwa al-Imam Ibn Baz, dicapai pada 2 September 2018, <https://binbaz.org.sa/old/30281>.

dan diyat kematian orang lain yang terlibat dalam kemalangan tersebut dibayar oleh „*aqilahnya*.”<sup>50</sup>

Meneliti 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. Hal ini menyebabkan sistem „*aqilah*” sebagaimana yang wujud pada zaman Nabi SAW dan sahabat seperti hilang fungsinya. Namun demikian, terdapat nafas baru yang diberikan ke atas tafsiran „*aqilah*” dengan melihat kepada kemiripan fungsinya dengan sistem moden, iaitu insurans dan takaful. Kebersamaan prinsip antara „*aqilah*” dan insurans atau takaful yang berpegang atas dasar saling menjamin dan membantu melahirkan tafsiran „*aqilah*” moden iaitu dengan menyatakan bahawa insurans dan takaful adalah bentuk sistem „*aqilah*” kontemporari.

Pada zaman kini, „*aqilah*” boleh ditafsirkan sebagai badan insurans atau takaful yang bertanggungjawab mengeluarkan wang caruman pemunya polisinya untuk membayar ganti rugi kecederaan atau kematian akibat kemalangan jalan raya.<sup>51</sup> 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 harmonisasi antara diyat dan insurans, didapati insurans dan takaful motor merupakan produk insurans dan takaful am yang paling sesuai untuk diaplikasikan sebagai „*aqilah*” dalam sistem diyat.

---

<sup>50</sup> Ibn Baz, Abdul Aziz bin Abdullah, al-Qatl al-Khata” fi al-Hawadis al-Sayyarah, laman sesawang Fatwa al-Imam Ibn Baz, dicapai pada 2 September 2018, <https://binbaz.org.sa/old/30281>; Ahmad Muhammad Husni, “Kedudukan Insurans Sebagai Pengganti *Aqilah* Bagi Pembayaran Diyat dalam Kes Kemalangan Jalan Raya Menurut Undang-undang Islam”, 5-6.

<sup>51</sup> Abdul Basir Mohamad (Ahli Akademik berkepakaran dalam Undang-Undang Tort & Undang-Undang Jenayah Islam), dalam temu bual bersama penyelidik, 16 Julai 2018; Siti Zubaidah Ismail, “the Modern Interpretation of the *Diyat* Formula for the Quantum of Damages: the Case of Homicide and Personal Injuries”, 365; Ahmad Muhammad Husni, “The Status of Insurance as an Alternative to *Aqilah* for *Diyat* Payments Pertaining to Road Accidents”, 8-13; Lukman Abdul Mutalib, “Diyat Mengikuti Realiti Kehartaan dan Kekeluargaan di Malaysia,” 237.

Tidak dinafikan terdapat perbezaan dalam sistem operasi dan gerak kerja antara sistem insurans konvensional dan takaful. Namun, elemen utama yang perlu diberi lebih perhatian ialah wujudnya penglibatan masyarakat dalam kedua-dua institusi ini untuk saling menjamin dan membantu ahlinya yang ditimpa kemalangan supaya ganti rugi sewajarnya mampu dibayar dan dilaksanakan ke atas mangsa terlibat.

Dari sudut pembayaran bagi ganti rugi kematian dan kecederaan fizikal, prinsip dalam kaedah diyat boleh digunapakai. Satu anggota tunggal diberikan bayaran diyat penuh. Bagi anggota berpasangan, kehilangan satu anggotanya diberikan bayaran separuh. Prinsip ini diambil bersandarkan kepada hadis Nabi SAW berkenaan diyat anggota. Bayaran diyat penuh boleh ditetapkan dengan merujuk laporan-laporan perubatan serta laporan bagi kes-kes kecederaan peribadi.

Selain itu, nasihat daripada pakar perubatan juga adalah penting untuk diambil kira bagi menetapkan bayaran ganti rugi setiap anggota tubuh badan. Hal ini kerana wujudnya istilah-istilah baru bagi anggota dan kecederaan yang dialami yang tidak terdapat dalam istilah fiqh klasik. Lantaran itu, sekiranya prinsip diyat yang bersifat tetap dapat diaplikasi dalam menilai kuantum ganti rugi maka pelaksanaan tuntutan ganti rugi bagi kes kemalangan jalan raya kepada mangsa yang terlibat mampu diselesaikan dengan lebih segera.<sup>52</sup>

#### **6.4 Penetapan Nilai Diyat berdasarkan Nas Syarak**

Kadar dan pembahagian bagi ganti rugi berasaskan diyat telah ditetapkan oleh nas syarak. Dalil keharusan diyat secara umum telah dinyatakan dalam Al-Quran surah an-Nisa" ayat 92. Namun perinciannya dijelaskan secara terperinci dalam sumber hadis-hadis yang pelbagai. Selain diyat, pembahagian ganti rugi bagi kecederaan juga dinilai mengikut kadar *arsh*. Kajian ini memperincikan persamaan dan perbezaan antara diyat,

---

<sup>52</sup> Rujukan bagi penapan kuantum ganti rugi sivil iaitu akta undang-undang sivil, kes-kes terdahulu dan kompendium.



*arsh* dan *ḥukūmah al-.,,adl* Sebelum mengulas lanjut berkenaan persamaan dan perbezaan ini, dijelaskan terlebih dahulu berkenaan medium, pembahagian dan kadar pembayaran diyat.

#### 6.4.1 Medium-Medium Diyat

Sebelum perbincangan mengenai kadar diyat dilaksanakan, perkara utama yang perlu diperhatikan terlebih dahulu ialah berkenaan medium yang digunakan untuk membayar diyat. Adakah medium pembayaran ini boleh berbentuk mata wang atau barang-barangan seperti barangan zakat? <sup>53</sup> Pada dasarnya, sebagaimana kebanyakan isu yang menjadi khilaf dalam permasalahan fiqh, medium pembayaran diyat juga mempunyai khilaf dalam kalangan fuqaha". Khilaf ini timbul didasari oleh perbezaan *waqi*" (situasi semasa) dan kefahaman para ulama.

Dari sudut diyat, medium pembayaran diyat yang terlibat ada enam iaitu unta, emas, perak, lembu, kambing dan pakaian. Medium-medium ini boleh diklasifikasi kepada tiga pandangan. Pandangan pertama mewajibkan pembayaran diyat menggunakan medium unta atau emas atau perak. Pandangan ini dipelopori oleh kalangan Mazhab Imam Abū Hanifah dan Imam Malik bersandarkan kepada hadis riwayat Abū Dāwud dalam sahihnya Rasulullah SAW bersabda: bagi jiwa seorang perempuan beriman adalah 100 ekor unta.<sup>54</sup>

Dalil emas dan perak pula sabit disisi Imam Abū Hanifah melalui sebagaimana disebut oleh as-Sarkhasi yang menyatakan peristiwa pada zaman Rasulullah bahawa seorang lelaki yang mencederakan tangan pemuda lain, maka dihukumkan ke atasnya separuh diyat iaitu sebanyak 5000 dirham.<sup>55</sup> Nas ini menjadi dalil keharusan membayar

<sup>53</sup> Medium zakat seperti makanan ruji sesebuah negara seperti beras, gandum, kurma.

<sup>54</sup> Abū Dāwud, *Sunan Abī Dāwud*, 193, "Kitāb al-Diyyah, Bāb al-Diyyah al-A.,ḍā'" no. hadis 4564.

<sup>55</sup> Abū Dāwud, *Sunan Abī Dāwud*, 193, "Kitāb al-Diyyah, Bāb al-Diyyah al-A.,ḍā'" no. hadis 4564.

diyat menggunakan emas atau perak. Maka, ketiga-tiga medium ini menjadi asas bagi Mazhab Ḥanafī dan Mālikī dalam pembayaran diyat ke atas mangsa yang tercedera.<sup>56</sup>

Pendapat kedua hanya membolehkan unta sebagai medium pembayaran diyat. Pendapat ini dipelopori oleh Mazhab Shāfi, dan satu riwayat daripada Imam Ahmad yang menyatakan bahawasanya diyat bagi seseorang Muslim merdeka pada asasnya ialah 100 ekor unta sahaja.<sup>57</sup> Pendapat ini disokong dengan beberapa dalil hadis dan peristiwa pada zaman Rasulullah SAW antaranya hadis riwayat Abū Bakr bin Muhammad bin Amru bin Hazm bahawasanya Rasulullah SAW menulis kepada ahli Yaman yang terkandung dalamnya berkenaan *farā'ūl*, sunnah-sunnah, dan juga diyat. Tulisan tersebut dibacakan kepada penduduk Yaman bahawasanya bagi setiap jiwa itu 100 ekor unta. Maka, hadis ini menunjukkan bahawa asal bagi pembayaran diyat adalah unta kerana hadis telah menukikan perkara tersebut.

Hadis lain yang menjadi sandaran adalah melalui sabda Rasulullah SAW bahawa bagi pembunuhan menyerupai sengaja iaitu menggunakan rotan atau tongkat, diyatnya adalah 100 ekor unta.<sup>58</sup> Melalui hadis ini baginda SAW membezakan antara diyat bagi pembunuhan sengaja dan cuai iaitu dengan menetapkan diyat yang berat bagi sebahagiannya serta diyat yang ringan bagi sebahagian yang lain. Walau bagaimanapun, perbezaan ketetapan kadar diyat tidak langsung dianggar dengan menggunakan selain daripada unta melainkan dengan unta juga.<sup>59</sup>

Peristiwa lain yang mendokong pendapat ini sebagaimana yang diriwayatkan oleh Amru bin Shu,ayb daripada ayah dan datuknya bahawa nilai diyat pada zaman

---

<sup>56</sup> Yāsīn Aḥmad Ibrāhīm, *Miqdar al-Diyah al-Nafs fī al-Sharī,ah al-Islāmiyyah wa Taqdīruha fī al-,Asr al-Hadīr* (Jurdān: Maktabah al-Banīn, 1990), 557.

<sup>57</sup> Yāsīn Aḥmad Ibrāhīm, *Miqdar al-Diyah al-Nafs fī al-Sharī,ah al-Islāmiyyah wa Taqdīruha fī al-,Asr al-Hadīr*, 558.

<sup>58</sup> Yāsīn Aḥmad Ibrāhīm, *Miqdar al-Diyah al-Nafs fī al-Sharī,ah al-Islāmiyyah wa Taqdīruha fī al-,Asr al-Hadīr*, 558.

<sup>59</sup> Yāsīn Aḥmad Ibrāhīm, *Miqdar al-Diyah al-Nafs fī al-Sharī,ah al-Islāmiyyah wa Taqdīruha fī al-,Asr al-Hadīr*, 558-559.

Rasulullah SAW adalah 800 dinar atau 8000 dirham. Keadaan sedemikian berlaku sehinggalah Umar RA dilantik menjadi khalifah. Maka Umar RA melantik seorang khatib dan khatib tersebut berkata sesungguhnya harga unta telah meningkat tinggi. Maka Umar RA berkata: “*bagi orang yang memiliki emas 1000 dinar, pemilik kertas 12,000 dirham, pemilik lembu 2000 ekor lembu, pemilik kambing dua ribu ekor kambing dan pemilik pakaian 200 helai pakaian*”. Situasi ini menunjukkan bahawa Umar tidak memberi nilai sedemikian kepada siapa yang memiliki unta, sebaliknya kadaran tersebut tertakluk kepada mereka yang tidak memilikinya.<sup>60</sup>

Imam Shāfi,ī menegaskan bahawa medium pembayarat diyat pada asasnya dikehendaki dengan menggunakan unta sahaja. Sekiranya situasi pada zaman tersebut menghendaki medium ini berpindah kepada nilai lain seperti emas atau perak, maka nilai tersebut perlu dinisbahkan dengan nilai unta sebagaimana yang berlaku pada zaman Rasulullah SAW dan „Umar RA.<sup>61</sup>

Pendapat ketiga pula mewajibkan pembayaran diyat menggunakan salah satu daripada keenam-enam medium iaitu emas, perak, unta, lembu, kambing dan pakaian. Pendapat ini dipelopori oleh Imam Abū Yusuf dan Muhammad dan satu riwayat daripada Imam Ahmad.<sup>62</sup> Antara hadis yang menjadi sandaran adalah riwayat Atha’ bin Jabir di mana Rasulullah SAW memfardhukan diyat ke atas pemilik unta 100 ekor unta, pemilik lembu 200 ekor lembu, pemilik kambing 1,000 ekor kambing dan pemilik pakaian 2000 helai pakaian.<sup>63</sup> Hadis ini mendokong wajibnya pembayaran diyat dengan menggunakan salah satu daripada medium unta, lembu, kambing, atau pakaian.

---

<sup>60</sup> Al-Banna, Abī „Alī Ḥassan Ibn Aḥmad, *al-Muqni, fī Sharḥ Mukhtaṣṣar al-Khiraqī*, vol. 1 (Riyād: Maktabah al-Rushd, 2012), 1081.

<sup>61</sup> Yāsīn Aḥmad Ibrāhīm, *Miqdar al-Diyah al-Nafs fī al-Sharī,ah al-Islāmiyyah wa Taqdīruha fī al-,Asr al-Hadīr*, 562.

<sup>62</sup> Al-Banna, Abī „Alī Ḥassan Ibn Aḥmad, *al-Muqni, fī Sharḥ Mukhtaṣṣar al-Khiraqī*, vol. 1, 1082.

<sup>63</sup> Al-Banna, Abī „Alī Ḥassan Ibn Aḥmad, *al-Muqni, fī Sharḥ Mukhtaṣṣar al-Khiraqī*, vol. 1, 1081.

Pembayaran diyat dengan menggunakan emas atau perak pula disokong melalui satu peristiwa yang diriwayatkan oleh Ibn Abbas RA bahawa terdapat seorang lelaki daripada Bani A`di terbunuh, maka Nabi SAW menetapkan diyat baginya sebanyak 12,000 dirham. Begitu juga dengan satu peristiwa yang berlaku pada zaman Umar RA apabila beliau menetapkan bagi pemilik emas 1000 dinar melalui riwayat Umar Ibn Hazm dan al-Sya`bi.

Medium pembayaran diyat walau bagaimanapun, boleh ditukarkan kepada nilai mata wang kini yang menjadi transaksi utama urus niaga di dunia. Sebagaimana dalam situasi zakat yang membolehkan pembayaran zakat mengikut nilai beras dengan menggunakan mata wang ringgit Malaysia. Hal ini kerana, pemerintah menghukumkan berfitrah dengan wang sementelah pihak asnaf atau mangsa kemalangan lebih suka menerima wang tunai daripada beras. Selain itu, menyimpan wang diputuskan lebih selamat dan tidak mudah rosak berbanding beras yang memerlukan kos dan tenaga tambahan kepada pihak pemerintah dan pejabat agama serta mudah rosak jika disimpan lama.<sup>64</sup>

Untuk itu, penyelidikan ini mencadangkan penentuan kadar diyat dengan merujuk kepada nilai dinar emas atas sebab nilai harganya yang lebih tinggi dan stabil berbanding kepada perak. Peningkatan nilai ini memberi maksud tingginya nilai nyawa dan anggota tubuh badan yang nilainya tidak akan jatuh bahkan semakin tinggi. Walau bagaimanapun, nilai 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 RM158.48 bagi 1g emas. 4.25 gram emas 916 adalah bersamaan RM 673.54. Oleh itu, ukuran nilai diyat penuh ialah 1000

---

<sup>64</sup> Muzakarah Jawatankuasa Fatwa Kebangsaan Bagi Hal Ehwal Ugama Islam Malaysia Kali Ke-57 Tarikh Keputusan: 10 Jun 2003, Tarikh Muzakarah: 10 Jun 2003 hingga 10 Jun 2003.

dinar emas yang bersamaan RM673,540 Manakala,  $\frac{1}{2}$  daripada nilai diyat penuh ialah RM336,770 dan begitulah seterusnya.<sup>65</sup> Ringkasan pandangan fuqaha mengenai medium pembayaran diyat boleh dirujuk melalui rajah berikut:

**Rajah 6.1: Pandangan Fuqaha Terhadap Medium Pembayaran Diyat**



Sumber: Ilustrasi Penyelidik berdasarkan Rujukan Fiqh Klasik & Kontemporari

#### **6.4.2 Kadar dan Pembahagian Diyat kerana Tersalah Berdasarkan Matan Hadis**

##### **a) Pembahagian Diyat**

Diyat boleh dikategorikan kepada dua jenis mengikut kesalahan iaitu diyat ringan (*mukhaffafah*) dan diyat berat (*mughallazah*). Pembahagian diyat ini penting kerana ia memberi kesan kepada jenis harta yang perlu dikeluarkan. Diyat *mughallazah* merupakan bayaran diyat yang dikenakan ke atas pembunuhan secara sengaja dalam situasi waris memberi kemaafan kepada pelaku.<sup>66</sup> Diyat *mughallazah* turut dikenakan ke atas pembunuhan separa sengaja, pembunuhan yang berlaku di bulan-bulan Haram, pembunuhan yang berlaku di tanah Haram, pembunuhan melibatkan orang yang

<sup>65</sup> Harga Emas Trading, “*Harga Emas Hari Ini*”, laman sesawang Harga Emas Trading Sdn Bhd, dicapai pada 10 Januari 2017, <http://www.hargaemas.com.my/>); pembahagian kadar diyat secara terperinci dinyatakan dalam bab 8.

<sup>66</sup> Dalam situasi ini, diyat berperanan sebagai hukuman ganti kepada hukuman qisas.

memiliki pertalian keluarga atas sebab *muḥrim*, *raḍā,ah* (susuan) atau *musaharah* (perkahwinan).<sup>67</sup>

Diyat *mughallazah* dikira sebagai satu diyat penuh iaitu bersamaan 100 ekor unta yang perlu dibayar *lump sum* tanpa tangguh. Kadar ini bertepatan dengan satu hadis nabi riwayat Tirmidzi yang bermaksud:<sup>68</sup>

Terjemahan: “Rasulullah bersabda: “Barang siapa yang membunuh dengan sengaja (hukumannya) harus menyerahkan diri kepada (keluarga terbunuh) untuk dihukumkan qisas, dan jika mereka menghendaki (tidak mengambil Qishash), maka perlu membayar diyat berupa 30 ekor hiqqah (unta betina berumur 3-4 tahun), 30 ekor jadzaah (unta betina 4-5 tahun), dan 40 ekor Khilfah (unta betina yang bunting).”

Diyat *mukhaffafah* pula dikenakan ke atas pesalah yang melakukan pembunuhan akibat kecuaiannya. Sekiranya pihak pesalah tidak mampu membayar dengan menggunakan unta, maka bayaran dengan mata wang yang senilai dengan harga unta tersebut adalah dibenarkan. Diyat *mukhaffafah* menjadi fokus penyelidikan ini berikutan pembahagian inilah yang terkait dengan pemberian pampasan akibat kecuaiian sehingga mengakibatkan kecederaan atau kematian.

Diyat *mukhaffafah* juga merujuk kepada satu diyat penuh, iaitu bersamaan 100 ekor unta yang dibayar secara beransur-ansur (tangguh) selama tiga tahun dan setiap tempoh masa satu tahun dibayar 1/3 diyat. Kadarnya ialah 100 ekor unta, terdiri dari 20 ekor hiqqah, 20 ekor jadzaah, 20 ekor unta labun (unta jantan berumur lebih dari dua tahun) dan 20 ekor unta makhad (unta betina berumur lebih dari setahun) berdasarkan hadis Nabi SAW yang bermaksud:

Terjemahan: “Diyat Khata” di perincikan kepada lima jenis, iaitu 20 ekor unta dengan umur 4 tahun, 20 ekor unta dengan umur lima tahun, 20 ekor unta betina dengan umur 1 tahun masuk tahun kedua, 20 ekor unta dengan

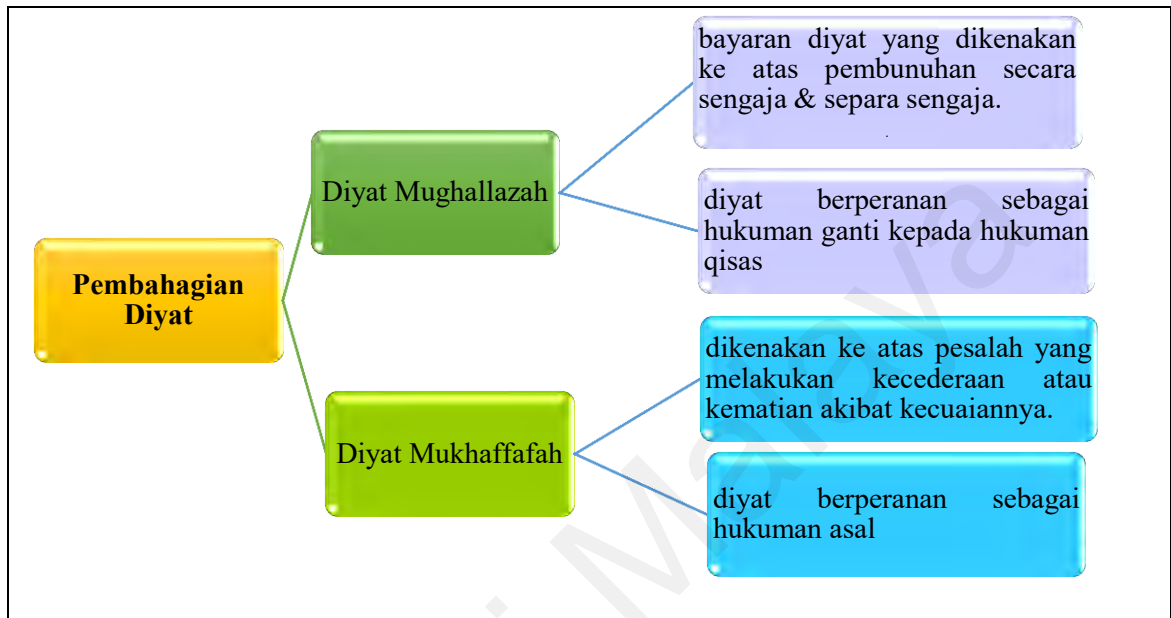
<sup>67</sup> Al-Bukhārī, *Ṣaḥīḥ al-Bukhārī*, 45, “Kitāb al-Diyāt, Bāb Janin al-Mar’ah wa anna al-’Aql ala al-Walid wa ,Aṣābah al-Walid la ,ala al-Walid, bahagian 8, no. hadis, 6058.”

<sup>68</sup> Abī Dāwud, *Sunan Abī Dāwud*, 193, “Kitāb al-Diyyah, Bāb al-Diyyah al-A,,ḍā’,” no. hadis 4564.

umur 2 tahun masuk tahun ke tiga dan 20 ekor unta jantan dengan umur 2 tahun, masuk tahun ketiga.”<sup>69</sup>

Ringkasan berkenaan pembahagian diyat dapat dilihat melalui rajah berikut:

**Rajah 6.2: Pembahagian Diyat**



Sumber: Ilustrasi Penyelidik berdasarkan Rujukan Fiqh Klasik & Kontemporari

#### **b) Kadar Diyat bagi Kehilangan Jiwa**

Kadar diyat dijelaskan dalam kitab-kitab fiqh klasik seperti *al-Umm* dengan melihat kepada beberapa kategori mangsa tersebut iaitu gender sama ada lelaki atau wanita, sifatnya sama ada bebas atau hamba dan juga agamanya, iaitu Islam atau selainnya. Fuqaha<sup>69</sup> bersepakat bahawa kadar diyat bagi seorang lelaki Muslim merdeka yang kehilangan nyawa secara tersalah atau cuai maka kadarnya ialah satu diyat penuh bersamaan 100 ekor unta. Hal ini adalah berdasarkan hadis riwayat Tirmidzi yang bermaksud:

Terjemahan: “Barangsiapa membunuh seorang mukmin yang merdeka, maka perkaranya diserahkan kepada wali korban. Apabila mereka menghendaki, mereka boleh membunuh dan apabila mereka menghendaki, mereka boleh mengambil diyat. Yaitu berupa 30 ekor hiqqah (unta betina berumur tiga tahun masuk empat tahun), 30 ekor jadza<sup>ah</sup> (unta betina berumur empat tahun masuk lima tahun) dan 40 ekor khalifah (unta betina

<sup>69</sup> Abī Dāwud, *Sunan Abī Dāwud*, 193, “Kitāb al-Diyyah, Bāb al-Diyyah al-A,ḍā,” no. hadis 4564.

*yang sedang bunting). Apa yang baik bagi mereka, maka mereka boleh mengambilnya. Yang demikian untuk memberatkan tebusan."*

Asasnya adalah sebagaimana yang disebutkan dalam hadis di atas. Imam Shāfi, ber pandangan sekiranya mangsa adalah hamba, maka diyatnya adalah separuh daripada diyat seorang merdeka. Sekiranya mangsa adalah seorang wanita Muslimah merdeka, maka diyatnya adalah separuh daripada diyat lelaki Muslim yang merdeka, iaitu sebanyak 50 ekor unta. Kewajipan ini merangkumi pembunuhan yang dilakukan oleh pesalah lelaki mahupun wanita.<sup>70</sup> Hal sedemikian juga termaktub ke atas mangsa bukan Islam, maka kadar diyatnya adalah separuh diyat orang Islam berdasarkan satu peristiwa yang diceritakan oleh Isa bin Ahmad dari ayahnya Amru bin Shu, ayb dari datuknya bahawa Rasulullah SAW bersabda:<sup>71</sup>

*"Orang mukmin tidak dibunuh kerana membunuh orang kafir."*

Dengan sanad yang sama juga diriwayatkan dari Nabi SAW, baginda bersabda:

*"Diyat orang kafir adalah setengah diyat orang mukmin."*

### **c) Kadar Diyat bagi Kehilangan dan Kecederaan Anggota**

Kadar diyat bagi anggota yang tercedera, hilang atau tidak berfungsi dinilai melalui bilangan anggota tersebut sama ada tunggal atau berpasangan. Bagi anggota tunggal seperti hidung yang menyebabkan hilang upaya untuk menghidu, atau lidah yang menyebabkan hilang upaya untuk bertutur atau zakar yang menyebabkan hilang keupayaan bersetubuh atau lumpuh seluruh badan, maka kadarnya ialah satu diyat penuh bagi satu anggota tersebut iaitu bersamaan seratus ekor unta. Kadar ini dirujuk melalui hadis Rasulullah SAW yang bermaksud:

---

<sup>70</sup> Paizah Ismail, "Asas Perbezaan Kadar Diyat antara Lelaki dan Wanita Menurut Undang-undang Islam", 231.

<sup>71</sup> Abī Dāwud, *Sunan Abī Dāwud*, 198, "Kitāb al-Diyyah, Bāb fi al-Diyyah al-Dhimmī," no. hadis 4583.



Terjemahan: “Adapun pada jiwa diyatnya 100 ekor unta, pada hidung apabila patah seluruhnya dikenakan diyat penuh, pada lidah diyat penuh, pada dua mulut diyat penuh, pada dua buah zakar diyat penuh, pada dzakar diyat penuh.”<sup>72</sup>

„Umar al-Khattāb RA dalam tempoh pemerintahannya turut mengenakan diyat penuh bagi anggota yang masih wujud, namun kehilangan fungsinya. Hal ini dirujuk melalui satu peristiwa yang diceritakan oleh „Auf rahimahullah yang berkata:

Terjemahan: “Aku mendengar ada seorang datuk telah bertingkah aneh, maka orang ramai menyatakan bahawa itu adalah Abul Muhallab, Pak Cik dari Abū Qilabah.” Perawi berkata, „Seseorang melempar kepalanya dengan sebuah batu, lalu hilanglah pendengaran, fungsi lidah, akal, dan fungsi kemaluannya sehingga tidak bisa (berhubungan dengan) wanita. Lalu „Umar RA memutuskan agar pelaku membayar empat kali diyat”<sup>73</sup>”.

Seterusnya, kadar diyat bagi anggota berpasangan seperti mata, tangan, kaki dan selainnya diyatnya adalah sebanyak 50 ekor unta. Sekiranya kecederaan melibatkan kedua-dua anggota berpasangan ini maka diyatnya adalah 100 ekor unta. Hal ini dirujuk bersandarkan hadis riwayat Abū Bakr bin „Ubayd Allāh bin „Umar, dari „Umar RA dari Rasulullah SAW bahawa beliau bersabda:

Terjemahan: “Pada hidung apabila patah seluruhnya dikenakan diyat 100 unta, pada satu tangan 50 ekor, satu kaki 50 ekor, satu mata 50 ekor”.<sup>74</sup>

Selain kehilangan anggota, diyat juga diperuntukkan bagi kecederaan berbentuk luka geseran atau koyakan yang boleh dikenali dengan pelbagai istilah tertentu sebagaimana yang disebut dalam hadis Rasulullah SAW. Kecederaan jenis ini adalah termasuk dalam diyat *syijaj* iaitu luka pada kepala atau wajah.

Bagi luka yang sampai ke dalam bahagian otak (*al-Ma'muumah*), dan luka yang sampai ke selaput kepala (*al-dāmighah*), diyatnya adalah 33 ekor unta (1/3 diyat). Bagi

<sup>72</sup> Abī Dāwud, *Sunan Abī Dāwud*, 193, “Kitāb al-Diyyah, Bāb al-Diyyah al-A,ḍā” no. hadis 4564.

<sup>73</sup> Al-Kūfī, Ibn Shaybah „Abd Allāh bin Muḥammad, *al-Kitāb al-Muṣannaḥ fī al-Aḥādīth wa al-Athār*, vol. 5 (Bayrūt: Dār al-Tāj, 1989), 292, no. hadis 26892.

<sup>74</sup> Abī Dāwud, *Sunan Abī Dāwud*, 193, “Kitāb al-Diyyah, Bāb al-Diyyah al-A,ḍā” no. hadis 4564.

luka yang membuat tulang terlihat diyatnya ialah 5 ekor unta, luka yang meremukkan tulang 10 ekor unta dan kecederaan yang memindahkan serta mematahkan tulang sehingga tergeser dari tempat asalnya, 15 ekor unta, kecederaan bagi anggota berpasangan yang memiliki kelopak seperti empat kelopak mata 25 ekor unta, kecederaan bagi anggota yang mempunyai sendi atau bahagian seperti jari tangan dan kaki, kadar diyatnya ialah 1/10 diyat bagi satu sendi.

Terdapat juga kecederaan lain yang tidak diperuntukkan diyat dalamnya iaitu luka yang melukai kulit namun tidak mengeluarkan darah (*al-kharisah*), luka yang mengeluarkan darah (*al-dāmighah*), luka yang merobek daging dengan sobekan besar (*al-ba“dhiyah*), luka yang menembusi daging (*al-mutalahimah*), dan luka yang hampir menembusi tulang (*al-simhāq*). Kadar diyat bagi kecederaan anggota ini ditetapkan berdasarkan hadis yang diriwayatkan oleh Abū Bakr bin „Ubayd Allāh bin „Umar, dari „Umar RA dari Rasulullah SAW bahawa beliau bersabda yang maksudnya:

Terjemahan: “*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.*”<sup>75</sup>

Satu peristiwa lain turut menyatakan berkenaan kadar diyat iaitu melalui Abū Bakr bin Muhammad bin „Amr bin Hazm daripada ayahnya dan datuknya RA menyatakan perihal Nabi SAW, bahawasanya beliau menulis surat untuk penduduk Yaman, dalamnya tertulis tentang kewajipan-kewajipan, hal-hal yang sunnah serta pendalilan diyat. Kadar diyat dan *arsh* bagi kehilangan dan kecederaan anggota berdasarkan hadis Rasulullah SAW diringkaskan sebagaimana jadual berikut:

---

<sup>75</sup> Al-Dāruquṭnī, Ali Ibn Umar, *Sunan al-Dāruquṭnī* (Bayrut: Daar Ibn Hazm, 2011), 757-758, “Kitāb al-Ḥudūd wa al-Diyyah wa Ghayrih, Bāb al-Ḥudūd wa al-Diyyah wa Ghayrih, no. hadis, 357.”

**Jadual 6.1: Kadar Diyat dan *Arsh* bagi Kehilangan dan Kecederaan Anggota**

| Bil.      | Jenis anggota/kecederaan/kehilangan  | Nilai diyat berasaskan unta  |
|-----------|--|--|
| A.        | Kehilangan nyawa   | Diyat penuh (100 ekor unta)  |
| <b>B.</b> | <b>Kehilangan/Kecederaan Anggota</b>   |  |
|           | <b>i. Anggota Tunggal</b>  |  |
|           | Hidung<br>lidah<br>zakar ( <i>penis</i> )<br>tulang belakang   | Diyat penuh (100 ekor unta)  |
|           | <b>ii. Anggota Berpasangan Dua</b>   |  |
|           | dua telinga<br>dua dua tangan<br>dua kaki<br>dua buah zakar<br>dua payudara dan dua puting<br>dua papan punggung<br>dua tulang rahang ( <i>al-lihayin</i> )<br>dua bibir | Kehilangan anggota/fungsi kedua-dua belah tangan:<br>diyat penuh (100 ekor unta).<br><br>Kehilangan sebelah tangan: ½ diyat (50 ekor unta) |
|           | <b>iii. Anggota berpasangan empat</b>  |  |
|           | Kelopak mata ( <i>al-ajfan</i> ) dan bulu mata ( <i>al-ahdab</i> )   | ¼ diyat bagi setiap bahagian (25 ekor unta)<br><br>Hilang keempat-empat bahagian: diyat penuh (100 ekor unta)                              |
|           | <b>iv. Anggota berpasangan sepuluh atau lebih</b>  |  |
|           | Jari tangan<br>Jari kaki<br>Gigi   | 1/10 diyat bagi setiap bahagian (10 ekor unta)<br><br>Hilang keseluruhan bahagian: diyat penuh (100 ekor unta)                             |
|           | <b>Lain-lain Kecederaan dan Kehilangan Anggota</b>   |  |
|           | Deria rasa dan bau<br><br>Kotak suara  | Kehilangan fungsi anggota:<br><br>diyat penuh (100 ekor unta).   |
|           | Termasuk dalam <i>as-syijaj</i> iaitu luka pada wajah dan kepala:  |  |
|           | - <i>dāmighah</i> dan <i>ma'mūmah</i><br>- <i>munqilah</i><br>- <i>hāshimah</i><br>- <i>muwaḍḍihah</i>   | 1/3 diyat (33 ekor unta)<br>3/20 diyat (15 ekor unta)<br>1/10 diyat (10 ekor unta)<br>1/20 diyat (5 ekor unta)                             |
|           | <i>Jā'ifah</i> - luka yang menembusi rongga badan seperti dada, mulut, perut dan dubur.  | 1/3 diyat (33 ekor unta)   |

Sumber: Ilustrasi Penyelidik berdasarkan Rujukan Fiqh Klasik & Kontemporari

#### d) Kadar bagi Pertindihan Kecederaan dan Kehilangan Anggota

Dalam satu situasi kemalangan, terdapat beberapa kes yang melibatkan pelbagai jenis kecederaan untuk anggota yang sama. Sebagai contoh, mangsa mengalami kecederaan pada bahagian seluruh kepala hingga mengakibatkan kehilangan penglihatan. Kecederaan ini melibatkan nilai ganti rugi berdasarkan *arsh* dan juga diyat. Dalam hal ini, nilai ganti rugi boleh disatukan mengikut kaedah *al-tadakhul* iaitu menyatukan dua nilai ganti rugi kecederaan ke dalam satu nilai sahaja bagi anggota yang sama.<sup>76</sup> Penyatuan ini boleh dilaksanakan merujuk kepada satu kaedah fiqh, iaitu:<sup>77</sup>

إذا اجتمع أمران من جنس واحد، ولم يختلف مقصودهما، دخل أحدهما في الآخر غالباً

Terjemahan: “Apabila berkumpul dua perkara daripada jenis yang sama, dan tidak bercanggah maksud tujuannya, digabungkan salah satu daripadanya ke dalam satu lagi mengikut kebiasaannya”.

Dalam hal ini, al-Sarakhsi memberi contoh berkenaan kecederaan berbentuk luka yang menimpa kepala dan kerosakan kulit yang mengakibatkan botak kekal. Luka yang menimpa kepala merupakan bentuk *arsh* (*muwaḍḍiḥah*). Sebaliknya, kerosakan kulit hingga mengakibatkan botak kekal merupakan diyat. Maka, nilai ganti rugi boleh ditentukan dengan menggabungkan *arsh* ke dalam diyat tersebut.<sup>78</sup>

Sungguhpun begitu, dalam menggunakan kaedah pertindihan ini, para fuqaha menetapkan beberapa syarat iaitu kecederaan tersebut wujud akibat dari perbuatan, masa, tempat, mangsa, dan pelaku yang sama. Sekiranya kecederaan atau kehilangan manfaat akibat kemalangan jalan raya berlaku, maka kaedah ini boleh dilakukan

<sup>76</sup> Al-Kashlan, Khālīd bin Saʿād, *al-Tadākhul bayn al-Aḥkām fī al-Fiqh al-Islāmī*, vol. 1 (Riyād: Dār al-Ishbiliyya li an-Nashr wa al-Tawzīʿ, 1999), 49.

<sup>77</sup> Al-Qudah, Zakariyya, “Ijtīmāʿ al-Uqūbah al-Muqaddarah fī al-Fiqh al-Islāmī”, *Majallah al-Sharīʿah wa al-Dirāsah al-Islāmiyyah*, vol. 4, no. 8 (1987), 127.

<sup>78</sup> Al-Sarakhsī, Shams al-Dīn, *al-Mabsūṭ*, vol. 26 (Bayrūt: Dār al-Maʿrifah, 2009), 97-98.

sekiranya kecederaan berlaku pada anggota yang sama dan pelaku yang sama pada waktu kemalangan terjadi.<sup>79</sup>

Penyelidik menyedari hakikat bahawa penilaian yang lebih kompleks mungkin berlaku dalam menetapkan nilai *diyāt*, *arsh* dan *ḥukūmah al-ʿadl* mengikut kecederaan anggota dan kehilangan manfaat anggota yang pelbagai dengan istilah saintifik dan anatomi tubuh manusia hari ini. Lantaran itu, rujukan pakar khususnya dalam bidang perubatan amat diperlukan sebagai panduan dalam menetapkan kuantum ganti rugi ke atas mangsa.<sup>80</sup>

### 6.5 Justifikasi Dīyat Sebagai Alternatif Kaedah Pemberian Ganti Rugi

Sistem pemberian ganti rugi di Malaysia berusaha menetapkan ganti rugi seadilnya ke atas pihak mangsa yang terlibat. Pindaan undang-undang, penubuhan jawatankuasa penilai ganti rugi dan pelaksanaan rujukan kepada *Compendium for Personal Injury Awards* antara bukti bahawa Malaysia komited ke arah sistem pampasan yang lebih adil. Walau bagaimanapun, penetapan ganti rugi sedia ada masih bersifat anjal dan memberi ruang terbuka yang luas dalam menetapkan suatu kuantum ganti rugi. Hal ini membawa kepada tuntutan dan rayuan berpanjangan bagi sesetengah kes.

Dalam hal ini, penyelidik berpandangan perlunya ganti rugi yang bersifat tetap khusus bagi kecederaan-kecederaan fizikal. Hal ini bukan saja memastikan keadilan bagi pihak mangsa, tetapi juga kepada pihak yang bertanggungjawab untuk mengeluarkan pampasan. Ruang bagi kecederaan fizikal adalah sangat kecil iaitu melibatkan kecederaan anggota fizikal sahaja. Namun, penyelesaian kes melibatkan kes sebegini

<sup>79</sup> Al-Sarakhsī, Shams al-Dīn, *al-Mabsūt*, vol. 26, 98.

<sup>80</sup> Muḥammad Rashīd al-ʿUmar, *Uṣūl al-Taḥqīq al-Jināʿī fī al-Sharīʿah al-Islāmiyyah* (Dimashq: Dār al-Nawādir, 2008), 161; sebagaimana yang dilakukan oleh Abu Bakr al-Siddiq dalam memutuskan satu kes berkenaan kecederaan dan kehilangan anggota yang dialami seorang mangsa akibat dipotong telinganya. Dalam memutuskan sama ada wajib dijatuhkan ke atas pesalah hukuman berbentuk qisas atau memadai dengan diyat, Abu Bakar RA telah meminta pandangan seorang pakar dalam hal kecederaan.

boleh memakan masa kerana ketiadaan persetujuan antara kedua-dua belah pihak mangsa dan pesalah.

Sekiranya ruang penetapan ganti rugi bagi kecederaan fizikal ini diselesaikan melalui kaedah diyat, maka hal ini akan lebih menjimatkan masa pertikaian serta memudahkan mahkamah memberi tumpuan kepada aspek kerugian yang lain. Tambahan pula, penyelidik melihat pelaksanaan diyat telah mampu dijalankan dengan cemerlang di beberapa negara Islam khususnya negara Kesultanan Oman yang dikupas mendalam dalam bab ketujuh. Lantaran itu, kaedah diyat diusulkan sebagai alternatif pemberian dan pelaksanaan ganti rugi ke atas mangsa kemalangan jalan raya untuk diharmonisasikan dengan kaedah sedia ada atas beberapa justifikasi iaitu:

#### 6.5.1 Diyat Bersifat Tetap

Diyat bersifat tetap. Nilainya tetap untuk kecederaan yang sememangnya wujud, fizikal, dan bukan sekadar jangkaan. Kematian dan kecederaan anggota untuk tubuh badan setiap insan dinilai setara tanpa mengira perbezaan latar belakang. Ini amat memudahkan pengiraan dan pentaksiran ganti rugi dilakukan. Pun begitu, bagi kerugian-kerugian lain yang bersifat mendatang atau *non-material*, pembahagian ganti rugi bagi kecederaan diri dan kehilangan nyawa dalam Islam boleh juga dirujuk kepada beberapa istilah lain, iaitu *arsh* dan *ḥukūmah al-,adl*.

Perbezaan istilah diyat, *arsh* dan *ḥukūmah al-,adl* adalah merujuk kepada perbezaan konsep dan kaedah penetapan kadarnya. Diyat dan *arsh* merupakan ganti rugi yang ditetapkan kadarnya oleh Syarak, sebaliknya *ḥukūmah al-,adl* tidak ditetapkan kadarnya, namun diserahkan kepada keadilan pemerintah.<sup>81</sup> Dari aspek kecederaan anggota pula, diyat merujuk kepada kehilangan sepenuhnya anggota sebaliknya *arsh*

---

<sup>81</sup> Contoh-contoh kecederaan yang boleh diserahkan kepada *ḥukūmah al-,adl* ialah lebam, kesan calar, kehilangan anggota yang sudah tidak berfungsi seperti mata yang sedia buta serta kesakitan yang tidak dapat dilihat dengan fizikal seperti saraf dan sebagainya; Al-,Aysawī, Najm ,Abd Allāh Ibrāhīm, *al-Jināyah ,ala al-Atraf fī al-Fiqh al-Islāmī* (Dubai: Dār al-Buḥūth li al-Dirāsah al-Islāmiyyah wa Iḥyā' al-Turāth, 2002), 244-247.

dan *ḥukūmah al-‘adl* merujuk kepada kecederaan dan kehilangan sebahagian anggota sahaja.<sup>82</sup>

**Jadual 6.2: Perbezaan Istilah Diyat, Arsh dan *Ḥukūmah al-‘Adl***

| Istilah                 | Diyat                  | Arsh                                  | <i>Ḥukūmah al-‘Adl</i>                |
|-------------------------|------------------------|---------------------------------------|---------------------------------------|
| <b>Kadar Bayaran</b>    | Ditetapkan Syarak      | Ditetapkan Syarak                     | Ditetapkan oleh pemerintah            |
| <b>Kadar Kecederaan</b> | Hilang sepenuh anggota | Hilang atau cedera sebahagian anggota | Hilang atau cedera sebahagian anggota |

Sumber: Ilustrasi Penyelidik berdasarkan Rujukan Fiqh Klasik & Kontemporari

### 6.5.2 Kesamaan Antara Prinsip Diyat dan Keadilan Restoratif

Kajian ini mengambil pendekatan diyat sebagai medium penyelesaian di luar mahkamah berikutan terkandung dalamnya satu bentuk keadilan restoratif.<sup>83</sup> Walaupun diyat seringkali dianggap sebagai wang darah “*blood money*”, namun terma yang paling dekat bagi menggambarkan diyat ialah ganti rugi atau pengembalian. Hal ini merujuk kepada wang yang dipampas atau dikembalikan kepada mangsa atau waris kerana wujudnya kerugian yang disebabkan oleh pihak lain.

Diyat dalam maksud keadilan restoratif mengutamakan kebajikan mangsa berbanding tumpuan hukuman ke atas pesalah sebagaimana yang diamalkan dalam sistem hari ini. 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.”<sup>84</sup> Walaupun terdapat pelbagai tafsiran „*aqilah* yang diberi oleh fuqaha”, namun nyatanya „*aqilah* adalah penglibatan ahli masyarakat yang menyerupai sistem keadilan restoratif.

<sup>82</sup> Muḥammad Aḥmad Saraj, *Ḍamān al-‘Udwān fī al-Fiqh al-Islāmī Dirāsah Fiqhiyyah Muqāranah bi Ahkām al-Mas’ūliyyah al-Taḡṣīriyyah fī al-Qānūn*, 439.

<sup>83</sup> Keadilan restoratif seringkali dikaitkan dengan undang-undang berbentuk pemulihan, iaitu memulihkan kembali kerugian yang dialami pihak-pihak.

<sup>84</sup> Muḥammad Aḥmad Saraj, *Ḍamān al-‘Udwān fī al-Fiqh al-Islāmī Dirāsah Fiqhiyyah Muqāranah bi Ahkām al-Mas’ūliyyah al-Taḡṣīriyyah fī al-Qānūn*, 192.

### 6.5.3 Human Life Value Factor (HLVF)

Faktor Nilai Hidup Manusia (HLVF) merupakan kaedah pengiraan saintifik bagi mengukur kadar kewangan sebenar yang diperlukan oleh insurans hayat manusia. Kajian berkenaan kaedah ini dijalankan oleh Haslifah Hashim dan David Service dalam artikel bertajuk *Modelling the Life Insurance Needs Using the Human Life Value Revision Method*. Haslifah Hashim dalam kajiannya mendapati bahawa kadar ganti rugi yang ditetapkan mahkamah atau pihak insurans adalah jauh lebih rendah berbanding kadar yang diperlukan oleh hayat manusia.

Hal ini dibuktikan melalui beberapa kes terpilih sebagai contoh dalam kes *Mohamed Mat Amin & ORS v Mohd Rabu Ihsan*<sup>85</sup> Hakim telah menetapkan ganti rugi ganti rugi sebanyak RM72,000 namun nilai sebenar setelah kaedah saintifik ini digunakan ialah sebanyak RM109,044. Pengiraan berdasarkan kaedah diyat berdasarkan penilaian emas memperuntukkan ganti rugi yang besar daripada itu. Apatah lagi ia melibatkan kemalangan jiwa, diyat yang diperuntukkan ialah diyat penuh, iaitu bersamaan RM615,000.<sup>86</sup>

Begitu juga dalam kes *Azman Kasri & Anor v. Md. Isa Endut & Government of Malaysia*.<sup>87</sup> Mangsa dalam kes ini telah mengalami kecederaan parah dan perlu dipotong di bahagian kaki kiri (lutut ke bawah) yang mengakibatkan kecacatan kekal. Hakim memutuskan kadar ganti rugi bagi kecederaan yang dialami plaintif ialah sebanyak RM171,480.<sup>88</sup> Sebaliknya kaedah diyat memperuntukkan kadar ganti rugi ½ diyat akibat kehilangan satu dari dua anggota, iaitu sebanyak RM307,500. Meneliti kepada perbezaan kadar ganti rugi ini, penyelidik berpandangan kaedah diyat

---

<sup>85</sup> Mohamed Mat Amin & ORS v Mohd Rabu Ihsan [2002]5 CLJ

<sup>86</sup> Harga Emas Trading, „Harga Emas Hari Ini“, laman sesawang *Harga Emas Trading Sdn Bhd*, <http://www.hargaemas.com.my/>, dicapai pada 25 Jun 2018.

<sup>87</sup> Azman Kasri & Anor v. Md. Isa Endut & Government of Malaysia [1988] 1 CLJ

<sup>88</sup> Haslifah Hashim & David Service, „Modelling the Life Insurance Needs Using the Human Life Value Revision Method“, *Journal of Physics: Conference Series* (2013): 1-10.



merupakan kaedah paling sesuai untuk dilaksanakan disebabkan penetapan nilai setiap anggota yang tinggi dan lebih mudah untuk dirujuk serta diikuti oleh mahkamah.

#### **6.5.4 Diyat Sebahagian Daripada Tort**

Diyat merupakan kaedah pemberian ganti rugi yang diberikan kepada pihak yang mengalami kerugian. Sekiranya dibuat perbandingan dengan undang-undang Sivil, maka didapati kaedah diyat diletakkan di bawah undang-undang Tort, bukan undang-undang Jenayah. Klasifikasi ini, biarpun enteng dan mudah tetap memberi impak dalam proses memperkenalkan kaedah ini kepada masyarakat.

Penyelidik berpandangan kaedah diyat yang merupakan sebahagian daripada undang-undang tort tidak akan menjadi isu atau polemik yang sebegitu besar sebagaimana yang berlaku kepada hukuman hudud. Kaedah ini barangkali agak janggal untuk diketengahkan kepada masyarakat pada awalnya namun akan mudah diterima dan dilaksanakan sebagaimana yang berlaku dalam sistem perbankan Islam di Malaysia.

#### **6.6 Penutup**

Amalan sistem perundangan konvensional yang dilaksanakan di Malaysia hari ini didasari oleh sistem keadilan retributif yang lebih memfokuskan kepada aspek pelaksanaan hukuman ke atas pesalah. Hal ini adalah berbeza dengan kaedah ganti rugi Islam yang bersifat restoratif. Dalam sistem retributif, apabila berlaku salah laku dan timbul kerosakan, aspek utama yang diberi penekanan ialah siapakah yang bersalah dan apakah hukuman yang setimpal kepada pelakunya. Ganti rugi kepada mangsa pula jatuh pada kedudukan selepasnya.

Berbeza dengan pelaksanaan ganti rugi Islam, perkara utama yang perlu ditentukan dalam sistem diyat ialah siapakah yang menjadi mangsa, apakah kerugian yang timbul serta apakah solusi terbaik bagi membuat pampasan kerugian tersebut. Selain itu, sistem diyat yang menentang kadar ganti rugi bersifat tetap namun

mempunyai ruang lain bagi budi bicara hakim, amat penting dalam menyeimbangkan keadilan antara mangsa dan pihak yang mengeluarkan ganti rugi. Lantaran itu, penyelidik positif bahawa pelaksanaan diyat sebagai medium tuntutan ganti rugi bagi kes kemalangan jalan raya merupakan alternatif yang lebih efektif untuk diharmonisasikan dengan kaedah sedia ada dan dilaksanakan di Malaysia. Bab seterusnya membincangkan pelaksanaan diyat semasa di beberapa negara Islam khususnya Oman.

Universiti Malaya

## **BAB TUJUH: REALITI PELAKSANAAN DIYAT DALAM KONTEKS SEMASA**

### **7.0 Pendahuluan**

Bab ini mengkaji pembelaan hak mangsa kemalangan jalan raya berasaskan pelaksanaan diyat. Huraian bab merupakan kesinambungan daripada perbincangan bab enam yang memperincikan aspek diyat dari sudut konsep dan sejarah kemunculannya. Bab ini menghuraikan objektif ketiga dengan meneliti amalan perundangan kontemporari merangkumi contoh pengkanunan diyat dalam undang-undang negara Islam serta pelaksanaan diyat di negara Islam terpilih iaitu Oman. Penjelasan lebih terperinci dalam bab ini diteruskan di samping menyentuh berkenaan keselarasan diyat dengan undang-undang restoratif.

Pemilihan undang-undang negara Islam ini dipilih fokus kepada tiga negara yang memiliki peruntukan mengenai diyat dalam kanun perundangan mereka. Namun, huraian bagi contoh pelaksanaan diyat lebih tertumpu kepada negara Islam Kesultanan Oman. Peruntukan undang-undang Arab Saudi, Kesatuan Emiriyyah Arab Bersatu (UAE) dan Kesultanan Oman diteliti dengan memberi fokus kepada peruntukan penguatkuasaan diyat serta kaedah pelaksanaannya. Bagi mengukuhkan lagi data, kajian lapangan telah dijalankan di Oman. Temu bual mendalam bersama pegawai insurans, mufti dan pegawai polis telah dilaksanakan.

### **7.1 Pengkanunan Diyat dalam Undang-undang Negara Islam**

Kaedah pemberian ganti rugi bagi pampasan kerugian yang dialami mangsa kemalangan jalan raya berpandukan sistem diyat telah pun dikanunkan dan dilaksanakan dalam sistem perundangan beberapa negara Islam terutama di negara-negara teluk Arab.<sup>1</sup> Kajian ini mendatangkan dua contoh negara iaitu Arab Saudi dan Kesatuan Emiriyyah Arab Bersatu (UAE) yang mengkanunkan diyat dalam sistem perundangan bertulis

---

<sup>1</sup> Negara-negara teluk yang melaksanakan diyat seperti Kuwait, Bahrain dan Yaman.

mereka untuk dilaksanakan ke atas pihak-pihak yang terlibat dalam kemalangan jalan raya.

### 7.1.1 Arab Saudi

Arab Saudi berada di kedudukan kedua dalam kalangan negara-negara Arab dan ke-23 di peringkat global dari segi kematian akibat kemalangan jalan raya.<sup>2</sup> Menurut statistik *World Health Organization (WHO)*, kemalangan jalan raya berlaku setiap saat, manakala 17 orang terbunuh dalam kemalangan setiap hari secara purata di negara itu. Punca-punca biasa kemalangan termasuklah penggunaan telefon bimbit semasa memandu, pengabaian lampu isyarat dan memotong dari bahagian yang salah. Laporan *WHO* menyatakan bahawa kemalangan jalan raya meragut nyawa lebih 1.2 juta setahun, dan 90 peratus daripadanya berlaku di negara-negara membangun walaupun pada hakikatnya ia mengandungi hanya 54 peratus daripada jumlah bilangan kereta di dunia.<sup>3</sup>

Statistik kemalangan jalan raya yang tinggi memerlukan kawalan undang-undang dan sistem ganti rugi yang efektif dilaksanakan. Di Arab Saudi, kawalan lalu lintas dikawal selia melalui undang-undang jalan raya dikenali sebagai *Nizham al-Murur wa al-Laihah Al-tanfiziaah Lahu* (Sistem Lalu Lintas dan Peraturan-peraturannya).<sup>4</sup> Peraturan jalan raya ini mengandungi lapan bab merangkumi istilah perundangan, pendaftaran kenderaan bermotor, panduan bagi kenderaan berat, etika dan tatacara pemanduan, kemalangan-kemalangan dan panduan isyarat jalan raya.<sup>5</sup> Peruntukan berkenaan kemalangan jalan raya dinyatakan di bawah bab 6 Peraturan Lalu Lintas

---

<sup>2</sup> Global Status Report on Road Safety 2013, Supporting a Decade of Action. Geneva: World Health Organization; dicapai 7 September 2017, [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/) 2013.

<sup>3</sup> Global Status Report on Road Safety 2013, Supporting a Decade of Action. Geneva: World Health Organization; dicapai 7 September 2017, [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/) 2013.

<sup>4</sup> Wizarah al-Dakhiliyyah al-Idarah al-Ammah li al-Murur, *Nizham al-Murur wa al-Laihah al-Tanfiziaah Lahu*, al-Mamlakah al-Arabiyyah al-Saudiyyah, 1429 H.

<sup>5</sup> Wizarah al-Dakhiliyyah al-Idarah al-Ammah li al-Murur, *Nizham al-Murur wa al-Laihah al-Tanfiziaah Lahu*, al-Mamlakah al-Arabiyyah al-Saudiyyah, 1429 H.

Arab Saudi. Perkara 59 Peraturan berkenaan dengan jelas mengklasifikasikan kemalangan kepada 2 kategori iaitu kemalangan ringan dan kemalangan parah.<sup>6</sup>

Kemalangan ringan merupakan kemalangan yang mengakibatkan kerugian harta benda peribadi atau awam kurang daripada SAR 5,000 Riyal serta mengakibatkan kesakitan yang tidak memerlukan pihak-pihak dihantar ke hospital.<sup>7</sup> Kemalangan parah pula ditakrifkan bagi situasi kemalangan yang melibatkan kematian seorang atau ramai mangsa; atau tiada kematian berlaku namun wujudnya kecederaan yang menghendaki mangsa di bawa ke hospital dan dirawat; atau mengakibatkan kerugian harta peribadi atau awam dengan kos kerugian melebihi SAR 5,000 Riyal.<sup>8</sup>

Perkara 62 Peraturan yang sama menyatakan berkenaan hukuman bagi pihak yang didapati bersalah menyebabkan kematian atau kecederaan pihak lain iaitu penjara tidak melebihi tempoh satu tahun dan denda tidak melebihi SAR 10,000 Riyal atau salah satu daripada dua hukuman ini.<sup>9</sup>

Penyelesaian kes kemalangan jalan raya di Arab Saudi turut melibatkan pihak polis dan institusi insurans. Dalam hal melibatkan pegawai polis, sekiranya pihak-pihak terlibat dengan kemalangan, mereka dikehendaki menghentikan kenderaan di tempat kemalangan berlaku. Kenderaan tersebut tidak boleh dialihkan melainkan atas arahan pihak polis yang berada di tempat kejadian. Sekiranya hal ini diingkari, pihak yang terlibat boleh didenda SAR 3,000 Riyal dan dipenjarakan selama tiga bulan.<sup>10</sup> Aduan kepada pihak polis ataupun syarikat insurans perlu segera dibuat oleh mangsa atau saksi kejadian.

---

<sup>6</sup> Bab 6, Perkara 59, Peraturan Lalu Lintas Arab Saudi.

<sup>7</sup> Bab 6, Perkara 59(2), Peraturan Lalu Lintas Arab Saudi.

<sup>8</sup> Bab 6, Perkara 61, Peraturan Lalu Lintas Arab Saudi.

<sup>9</sup> Bab 6, Perkara 62, Peraturan Lalu Lintas Arab Saudi.

<sup>10</sup> Bab 6, Perkara 62, Peraturan Lalu Lintas Arab Saudi.

Tuntutan ganti rugi pula boleh dibuat setelah aduan kepada pihak polis dilakukan. Perkhidmatan insurans di Arab Saudi pada kebiasaannya dikelolai oleh Syarikat Insurans an-Najm. Syarikat insurans akan menerima dokumen yang telah disahkan oleh pihak polis bagi menentukan liabiliti dan kuantum ganti rugi yang berhak diperolehi mangsa. Kadar ganti rugi bagi kecederaan akibat kemalangan jalan raya di Arab Saudi turut diberi berdasarkan kaedah diyat yang dinyatakan dalam Kanun Keseksaan mereka. Kadar ini ditetapkan berdasarkan nilai harga 100 ekor unta.<sup>11</sup>

Diyat penuh bagi pembunuhan yang tidak disengajakan ialah sebanyak SAR 300,000 Riyal bagi seorang lelaki Muslim. Bagi seorang wanita Muslim, kadarnya adalah separuh daripada kadar diyat penuh lelaki Muslim iaitu sebanyak SAR 150,000.<sup>12</sup> Pemberian ganti rugi di Arab Saudi turut menggunakan kaedah diyat dalam menetapkan kadarnya. Dalam sesetengah keadaan yang melibatkan ketidakupayaan kekal, kadar ganti rugi ini boleh mencecah jutaan riyal iaitu sehingga SAR 5,000,000 Riyal.<sup>13</sup>

### **7.1.2 Kesatuan Emiriyyah Arab Bersatu (UAE)**

Di UAE, peruntukan berkenaan diyat tidaklah diletakkan secara khusus sebagai undang-undang diyat namun, dinyatakan dalam bahagian tiga Kanun Keseksaan UAE.<sup>14</sup> Bahagian memperincikan tentang ganti rugi ke atas kehilangan atau kecederaan yang dialami seseorang yang layak untuk dipampas dengan diyat mengikut kadar kerugian tersebut. UAE menetapkan kadar diyat penuh dengan nilai 100 ekor unta dengan dinisbahkan dengan kadar mata wang semasa negara itu.<sup>15</sup>

---

<sup>11</sup> Katerina Nikolas, *Saudi Arabia Approves an Increase in Blood Money Payments*, Laman Sesawang Digital Journal, dicapai pada 4 September 2018, <http://www.digitaljournal.com/article/311266>

<sup>12</sup> Experts Want Demand for Excessive diya outlawed, Laman Sesawang Arab News, dicapai pada 4 September 2018, <http://www.arabnews.com/saudi-arabia/news/711396>

<sup>13</sup> Part Three, Federal law No. 3 of 1987, Penal Code for the United Arab Emirates.

<sup>14</sup> Article 2, Federal law No. 3 of 1987, Penal Code for the United Arab Emirates.

<sup>15</sup> Article 3, Federal law No. 3 of 1987, Penal Code for the United Arab Emirates.

Pemberian diyat juga diperuntukkan kepada mana-mana mangsa yang terlibat dalam pembunuhan atau kecederaan dengan sengaja, pembunuhan atau kecederaan serupa sengaja dan tersalah, atau pembunuhan atau kecederaan yang dilakukan oleh kanak-kanak atau orang yang tidak mumayyiz.<sup>16</sup> Diyat wajib dikeluarkan mengikut keutamaan susunan dimulai dengan pihak yang tertuduh, waris dalam kalangan nasabah perwarisan harta, atau jika tiada kedua-duanya, dikeluarkan oleh pihak pemerintah.<sup>17</sup>

Peruntukan berkenaan diyat diletakkan di bawah kanun keseksaan berikutan undang-undang negara ini menetapkan diyat bukan sebagai satu ganti rugi ganti rugi, sebaliknya sebagai satu hukuman disebabkan terdapat kematian atau kecederaan. Kadarnya penuh diyat ditetapkan sebanyak Dh 200,000 nisbah kepada 100 ekor unta yang diberi atas kehilangan nyawa dengan syarat mangsa tidak menyumbang kepada kemalangan tersebut.<sup>18</sup>

Pelaksanaan diyat juga perlu dibezakan dengan *arsh*. Berdasarkan undang-undang UAE, sekiranya mangsa telah dipampas dengan bayaran *arsh*, maka beliau tidak layak untuk menerima diyat. Kaedah ini merujuk kepada pertindihan ganti rugi bagi kecederaan pada anggota yang sama (*al-tadakhul*) iaitu sekiranya terdapat dua kecederaan pada anggota yang sama, maka perlu dipilih satu daripada nilai ganti rugi.<sup>19</sup>

Dari sudut amalan, pemberian kadar diyat pada kebiasaannya adalah lebih tinggi daripada wang *arsh*. Hal ini kerana, pelaksanaan ganti rugi di UAE memperuntukkan pemberian diyat perlu diputuskan bersama *hukūmah al-ʿadl* daripada Hakim dengan mengambil kira ganti rugi fizikal, ganti rugi moral dan kehilangan kewangan.<sup>20</sup>

Beberapa faktor juga diambil kira sekali gus meningkatkan jumlah ganti rugi yang

<sup>16</sup> Article 4, Federal law No. 3 of 1987, Penal Code for the United Arab Emirates.

<sup>17</sup> Article 5, Federal law No. 3 of 1987, Penal Code for the United Arab Emirates.

<sup>18</sup> Gulf News, *Blood Money in Islamic Law*, dicapai pada 26 february 2017, <http://gulfnews.com/blood-money-in-islamic-law-1.442003>

<sup>19</sup> Al-Kashlan, Khālid bin Saʿad, *al-Tadākhul bayn al-Aḥkām fī al-Fiqh al-Islāmī*, vol. 1, 49. Rujuk juga perbincangan berkenaan kadar bagi pertindihan dan kecederaan anggota di halaman 171.

<sup>20</sup> Al-ʿAysawī, Najm, Abd Allāh Ibrāhīm, *al-Jināyah ʿala al-Atraf fī al-Fiqh al-Islāmī*, 244-247.

diterima mangsa seperti usia, tahap keterukan kecederaan dan tanggungan mangsa. Sebaliknya, *arsh* merupakan kerugian atas kecederaan atau kelukaan sebahagian anggota fizikal sahaja.<sup>21</sup>

## **7.2 Pengkanunan Diyat dalam Undang-undang Negara Islam Kesultanan Oman dan Pelaksanaannya**

Negara Kesultanan Oman merupakan sebuah negara Islam yang mempunyai penduduk berbilang bangsa dan menganuti pelbagai agama. Atas dasar ini, penyelidik memfokuskan Oman sebagai skop kajian bagi menjadi contoh pelaksanaan diyat untuk diharmonisasikan ke dalam undang-undang Malaysia. Selain itu, justifikasi utama pemilihan Oman dibuat adalah disebabkan oleh pengkanunan diyat dalam undang-undang bertulisnya dinyatakan dalam satu akta khusus dinamakan undang-undang diyat.

Lantaran itu, subtopik ini menumpukan perbincangan berkaitan tuntutan ganti rugi kemalangan jalan raya berdasarkan kaedah diyat di negara Oman merangkumi prosedur setelah berlaku kemalangan serta tuntutan ganti rugi melalui pihak insurans. Gambaran ringkas negara Oman di samping huraian berkenaan prosedur selepas berlaku kemalangan turut dijelaskan sebagai pengenalan kepada subtopik penulisan ini.

### **7.2.1 Prosedur Tuntutan Ganti Rugi bagi Kes Kemalangan Jalan Raya di Oman**

Kesultanan Oman merupakan sebuah negara Arab yang terletak di Asia Barat Daya di pesisir tenggara kepulauan Arab. Kesultanan Oman berjiranan dengan Kesatuan Arab Bersatu (UAE) di bahagian barat laut, Arab Saudi di sebelah barat dan Yaman di Barat Daya. Ibu negara Oman adalah Muskat yang berkeluasan 3,500 KM dengan populasi

---

<sup>21</sup> Muḥammad Aḥmad Saraj, *Ḍamān al-ʿUdwān fī al-Fiqh al-Islāmī Dirāsah Fiqhiyyah Muqāranah bi Ahkām al-Masʿūliyyah al-Taḡṣīriyyah fī al-Qānūn*, 439.



seramai 4.425 juta penduduk merangkumi 54 peratus penduduk tempatan dan baki 46 peratus adalah para ekspatriat yang bekerja di sekitar wilayah besar Oman.<sup>22</sup>

Populasi penduduk Oman sebagai sebuah negara Islam yang memiliki latar belakang masyarakat dan agama yang pelbagai merupakan antara justifikasi negara ini dipilih sebagai negara contoh dalam usaha mengharmonisasikan kaedah diyat dengan sistem perundangan negara. Kebanyakan masyarakat Oman menganut agama Ibadiyah dan Islam Sunni manakala selebihnya ialah Syiah, Hindu dan Kristian. Bahasa yang menjadi pertuturan seharian penduduk Oman adalah bahasa rasmi Arab, bahasa Inggeris sebagai bahasa kedua. Penduduk Oman terdiri daripada pelbagai suku antaranya ialah Arab, Baluchi (Asia Tengah), Asia Selatan dan Afrika.<sup>23</sup>

Tinjauan ke atas keadaan lalu lintas di Oman pula mendapati kesesakan juga berlaku pada waktu-waktu puncak terutama di awal pagi dan lewat petang iaitu waktu utama untuk keluar dan pulang ke destinasi masing-masing.<sup>24</sup> Hal ini disokong dengan satu kajian oleh Revenio C. Jalagat yang menyatakan bahawa bilangan kereta yang berada di jalan raya hampir sama dengan jumlah penduduk di sekitarnya dan setiap pemandu ini menggunakan jalan raya pada waktu yang lebih kurang sama iaitu pada pagi hari dan lewat petang.<sup>25</sup> Keadaan ini sekali gus membawa perubahan dalam aspek peningkatan kes kemalangan jalan raya di Oman.<sup>26</sup>

---

<sup>22</sup> U.S. Department of State, "Oman: 2015 Investment Climate Statement (Bureau of Economic and Business Affairs)", laman sesawang *U.S. Department of State Diplomacy in Action*, dicapai 7 September 2017, <https://www.state.gov/documents/organization/241903.pdf>

<sup>23</sup> U.S. Department of State, "Oman: Bureau of Democracy, Human Rights, and Labor", laman sesawang *U.S. Department of State Diplomacy in Action*, dicapai 7 September 2017, <https://www.state.gov/documents/organization/171742.pdf>

<sup>24</sup> Pemerhatian melalui kajian lapangan di Oman di laksanakan sekitar Muskat, Matrah dan Nizwa pada 16 April 2017 hingga 22 April 2017.

<sup>25</sup> Revenio C. Jalagat & Almalinda M. Jalagat, "Causes and Effects of Traffic Jam in Muscat City, Sultanate of Oman", *International Journal of Science and Research*, 5:12 (2016), 785.

<sup>26</sup> M. Mazharul Islam & Ahmed Y. S. Al Hadrhrami, "Increased Motorization and Road Traffic Accidents in Oman," *Journal of Emerging Trends in Economics and Management Sciences*, vol. 3, no. 6 (2012), 907.

Dari aspek pemberian ganti rugi bagi mangsa kemalangan jalan raya di Oman, siasatan dan penetapan ganti rugi perlu melalui beberapa prosedur yang melibatkan pihak berkuasa polis, syarikat insurans dan mahkamah. Bahagian Siasatan Trafik Polis Diraja Oman (*Royal Oman Police*) mula berkuatkuasa pada 4 September 1970. Bahagian ini mula mengambil alih tanggungjawab pelesenan kenderaan bermotor yang dahulunya terletak di bawah majlis Perbandaran yang berpusat di Muskat dan Mutrah. Pihak polis memainkan peranan penting bagi membuat aduan dan memulakan siasatan kes kemalangan jalan raya.

Peruntukan undang-undang bagi kawalan lalu lintas merangkumi prosedur dan hukuman bagi pesalah trafik ada dinyatakan dalam Undang-undang Jalan Raya Oman 2016 (no. 38). Undang-undang ini dikeluarkan melalui pihak berkuasa Polis Diraja Oman melalui persetujuan pemerintah utama mereka iaitu Sultan Qabus Ibn Said. Undang-undang Jalan Raya Oman mengandungi 7 Bab merangkumi tafsiran istilah, kewajipan mendaftarkan kenderaan, etika pemanduan di jalan raya, kewajipan mengambil perlindungan insurans, prosedur pentadbiran dan hukuman. Selain itu, Kesultanan Oman juga merupakan satu-satunya negara Islam yang memiliki undang-undang diyat khusus dan berasingan dengan kanun keseksaan negara itu.

Selain itu, syarikat insurans dan institusi keadilan di Oman memainkan peranan penting dalam proses penentuan liabiliti dan kuantum ganti rugi kepada pihak-pihak terlibat. Pemberian ganti rugi bagi kes kemalangan jalan raya di Oman dikawal oleh agensi insurans mereka. Pengurusan sistem ganti rugi bagi kemalangan jalan raya di Oman lebih mengutamakan penyelesaian luar mahkamah sekiranya masing-masing pihak bersetuju dan tiada pertikaian berlaku.

Perlindungan insurans kenderaan juga diwajibkan ke atas pemilik kenderaan di Oman.<sup>27</sup> Berbeza dengan Malaysia, sektor insurans di Oman dikawal selia oleh Pihak Berkuasa Permodalan Pasaran (*Capital Market Authority-CMA*) melalui unit peraturan operasi insurans yang menyelia setiap aspek berkaitan insurans seperti terma, risiko, premium dan perundangan mereka.<sup>28</sup> Hal ini berdasarkan arahan diraja no. 90/2004 yang dikeluarkan pada 3 Ogos 2004 yang memerintahkan supaya kecekapan kawal selia insurans dipindahkan daripada Kementerian Perdagangan dan Industri kepada Pihak Berkuasa Permodalan Pasaran (*Central Market Authority-CMA*).<sup>29</sup>

Dalam situasi melibatkan kes kemalangan jalan raya di Oman, sebahagian besar proses penyelesaiannya ditangani oleh pihak polis dan syarikat insurans Oman. Apabila satu kemalangan berlaku, pihak mangsa atau saksi kejadian perlu mengenal pasti dan memutuskan sama ada kemalangan tersebut berada dalam kategori minor, sederhana atau major. Kemalangan kategori minor adalah kemalangan kecil yang hanya melibatkan kerosakan kenderaan atau pemilikan tanpa kecederaan dan kematian. Bagi kemalangan jenis ini, mangsa dikehendaki membuat laporan terus ke syarikat insurans yang menjadi panel bagi mengisi kertas laporan kemalangan.<sup>30</sup>

Kertas laporan ini mengandungi bahagian yang perlu diisi oleh mangsa dan pihak yang disyaki bersalah. Berdasarkan keterangan dan fakta yang dikemukakan, pihak insurans sendiri akan mengenal pasti dan memutuskan pihak yang bersalah tanpa melibatkan pihak polis atau mahkamah. Ganti rugi akan diberi mengikut kadar jaminan

---

<sup>27</sup> Peruntukan Perkara 62 Royal Oman Police; Elyas al-Rawahi (Penolong Pengurus Bahagian Tuntutan al-Madina Takaful), dalam temu bual bersama penyelidik, 18 April 2017.

<sup>28</sup> Pentadbiran insurans dan takaful di Malaysia dikawal selia oleh bank Negara Malaysia melalui penguatkuasaan Akta Perkhidmatan Kewangan 2013 (Akta 758) dan Akta Perkhidmatan Kewangan Islam 2013 (Akta 759).

<sup>29</sup> Capital market Authority, *Establishment of the CMA*, laman sesawang Capital Market Authority, dicapai pada 4 September 2018, <https://www.cma.gov.om/Home/Page/InstitutionalPrinciples>

<sup>30</sup> Kertas laporan ini dikeluarkan oleh *Capital Market Authority* dan diedarkan kepada semua 25 buah syarikat insurans di Oman.

bagi ganti rugi harta (*ad-dhamān*).<sup>31</sup> Pemberian ganti rugi akan diberi dalam kadar segera iaitu dalam tempoh 24-48 jam dari masa laporan dibuat.<sup>32</sup>

Kemalangan jalan raya yang melibatkan kategori sederhana dan major perlu melibatkan tindakan pihak berkuasa polis. Kemalangan jenis sederhana melibatkan gabungan kerosakan harta dan kecederaan diri yang ringan seperti luka atau patah tulang jari sebaliknya kemalangan major pula melibatkan kecederaan parah dan kematian. Apabila kemalangan kategori ini berlaku, pihak polis akan segera ke tempat kejadian setelah menerima aduan daripada mangsa atau saksi terlibat.

Berdasarkan fakta kejadian, keterangan pihak-pihak dan dokumen sakongan berupa gambar serta lakaran, pihak polis akan mengenal pasti dan memutuskan pihak yang bersalah. Kertas laporan yang dikeluarkan oleh pihak polis perlu dibawa kepada syarikat insurans yang berkenaan bagi tujuan tuntutan ganti rugi. Perlu dimaklumi, keputusan yang dikeluarkan oleh pihak polis adalah muktamad. Sekiranya wujud pihak yang masih tidak bersetuju akan keputusan tersebut, pemfailan kes di mahkamah boleh dilakukan.<sup>33</sup>

Penyelesaian kes tuntutan ganti rugi melalui prosedur mahkamah adalah lebih kecil berbanding penyelesaian terus ke pihak polis atau syarikat insurans di Oman. Kebanyakan pihak-pihak yang terlibat lebih akur dengan keputusan yang dikeluarkan oleh pihak insurans mahupun polis. Hal ini berikutan kos guaman yang mahal perlu

---

<sup>31</sup> Dikeluarkan oleh *Capital Market Authority of Sultanate Oman*; Siham al-Busaidi (Timbalan Pengurus Bahagian Jualan Langsung al-Madina Takaful); Elyas al-Rawahi (Penolong Pengurus Bahagian Tuntutan al-Madina Takaful), dalam temu bual bersama penyelidik, 18 April 2017.

<sup>32</sup> M. Mazharul Islam & Ahmed Y. S. Al Hadhrami, "Increased Motorization and Road Traffic Accidents in Oman," 908.

<sup>33</sup> Siham al-Busaidi (Timbalan Pengurus Bahagian Jualan Langsung al-Madina Takaful); Elyas al-Rawahi (Penolong Pengurus Bahagian Tuntutan al-Madina Takaful), dalam temu bual bersama penyelidik, 18 April 2017.

dikeluarkan serta tempoh penyelesaian yang panjang yang mengambil masa sehingga tiga ke empat tahun bagi satu kes.<sup>34</sup>

Situasi ini bukanlah satu fenomena yang menghairankan berikutan jadual perbicaraan akan dihentikan pada waktu panas kemuncak iaitu dalam bulan Jun sehingga September. Mahkamah masih dibuka untuk pendaftaran kes, namun kebanyakan Hakim akan bercuti atau tiada perbicaraan dijalankan dalam tempoh tersebut. Hal ini bermakud, kesemua perbicaraan kes hanya akan dilakukan pada lapan bulan berbaki yang lain menyebabkan tuntutan ganti rugi luar mahkamah lebih menjadi pilihan.<sup>35</sup> Ganti rugi bagi kecederaan anggota dan kematian di Oman diberi mengikut kadar diyat sebagaimana yang dinyatakan dalam hadis Rasulullah SAW. Kadar diyat penuh di Oman adalah sebanyak OMR15, 000.<sup>36</sup> Kadar diyat Oman ditetapkan oleh bahagian CMA dengan merujuk nilai dan pembahagian diyat sebagai panduan dan diselaraskan dengan pendapatan individu rakyat negara mereka secara purata kasar.<sup>37</sup>

Pembahagian diyat dibuat mengikut peratus kecederaan bagi bagi memudahkan pembahagian diyat dilaksanakan. Pembahagian ini dibuat setara dengan pembahagian yang dinyatakan dalam hadis Rasulullah SAW. Sebagai contoh kehilangan sebelah anggota berpasangan dipampas dengan 50% diyat, kehilangan satu jari dipampas dengan 10% diyat, kecederaan otak (*al-dāmighah*) dipampas dengan 33.3% diyat dan sebagainya.<sup>38</sup> Pembahagian diyat turut berbeza mengikut jantina lelaki atau wanita serta mengikut anutan agama sama ada Islam atau bukan Islam.<sup>39</sup> Penetapan kadar diyat ini

---

<sup>34</sup> Siham al-Busaidi (Timbalan Pengurus Bahagian Jualan Langsung al-Madina Takaful); Elyas al-Rawahi (Penolong Pengurus Bahagian Tuntutan al-Madina Takaful), dalam temu bual bersama penyelidik, 18 April 2017.

<sup>35</sup> Hilal Salim al-Rashidi (Pengurus Perkhidmatan al-Madina Takaful), dalam temu bual bersama penyelidik, 18 April 2017.

<sup>36</sup> 15000 OMR = 164,383.17 MYR pada 7 September 2017.

<sup>37</sup> Siham al-Busaidi (Timbalan Pengurus Bahagian Jualan Langsung al-Madina Takaful); Elyas al-Rawahi (Penolong Pengurus Bahagian Tuntutan al-Madina Takaful), dalam temu bual bersama penyelidik, 18 April 2017.

<sup>38</sup> Capital Market Authority, *The Unified Motor Vehicles Insurance Policy*, Capital Market Authority the Sultanate of Oman, 3<sup>rd</sup> ed. (Ruwi: Capital Market Authority, 2016), 35.

<sup>39</sup> Kadar diyat wanita ialah ½ daripada kadar diyat lelaki. Kadar diyat bukan Muslim adalah ½ Muslim.

dipatuhi oleh setiap pemunya polisi kerana bersifat tetap serta dimaklumi dan dipersetujui oleh setiap pemunya polisi insurans berkenaan.

Perkara berkenaan kemalangan jalan raya serta kadarnya turut difatwakan oleh Mufti Oman, Sheikh Ahmad Ibn Muhammad al-Khalili. Bahkan apabila dibangkitkan berkenaan kemunasabahan perbezaan kadar lelaki dan perempuan masa kini pun, pihak mufti memaklumi akan terdapat khilaf dan pandangan baru sebagai contoh pandangan yang dikeluarkan oleh Sheikh al-Qaradhawi. Mereka menghormati pandangan itu dan menambah bahawa inilah (perbezaan kadar diyat mengikut agama dan jantina) Fatwa yang dikeluarkan Oman dengan berpandukan kepada hadis sahih. Inilah yang dipegang oleh pemerintahan Oman dan dipatuhi rakyatnya.<sup>40</sup>

### **7.2.2 Pembayaran Diyat: Amalan di Al-Madina Takaful**

Kadar diyat secara terperinci ada dinyatakan dalam buku peraturan polisi insurans motor Oman (*The Unified Motor Vehicles Insurance Policy*). Buku peraturan polisi ini mengikat pihak insurans atau takaful (*insurer*) dan pemunya polisi (*insured*) untuk mematuhi.<sup>41</sup> Berbeza dengan operasi dan gerak kerja insurans dan takaful Malaysia, pentadbiran insurans dalam buku peraturan ini digubal dan diterbitkan oleh pihak *Capital Market Authority the Sultanate of Oman (CMA)*.

CMA ditubuhkan oleh Suruhanraya Diraja 80/98, diumumkan pada 9 November 1998 dan memulakan tugasnya pada 9 Januari 1999. CMA merupakan sebuah badan kerajaan berteraskan keadilan yang mentadbir hal kewangan secara bebas. Hal ini termasuklah bertanggungjawab dalam mengawal dan menyelia isu kewangan,

---

<sup>40</sup> Majid Mohammed al-Kindi (Ameen Fatwa, Kementerian Wakaf dan Hal Ehwal Agama), dalam temu bual beliau bersama penyelidik pada 19 April 2017.

<sup>41</sup> Capital Market Authority, *The Unified Motor Vehicles Insurance Policy*, *Capital Market Authority the Sultanate of Oman*, 35.

memastikan kecekapan dan ketelusan dalam transaksi sekuriti dan insurans termasuk penzahiran penuh maklumat dan transaksi yang berkaitan kepada orang awam.<sup>42</sup>

Setiap pemunya polisi insurans atau sijil takaful menerima buku peraturan ini secara percuma pada sesi pertama perjanjian ditanda tangani. Buku ini memperuntukkan ruangan berkenaan butiran peribadi pemunya polisi, perincian berkenaan perlindungan insurans atau takaful yang dimiliki serta syarat-syarat lain berkenaan polisi insurans. Sehingga ke hari ini, kadar ganti rugi berteraskan diyat dipatuhi oleh setiap pemunya polisi kerana nilainya yang tinggi dan setara bagi memulihkan kembali risiko kerugian yang diterima mangsa. Selain itu, kadar ganti rugi ini adalah bersifat tetap serta telah dimaklumi dan dipersetujui oleh setiap pemunya polisi insurans berkenaan.

Segala pembahagian dan nilai diyat serta *arsh* mengikut kecederaan dan kehilangan anggota dinyatakan secara terperinci dalam penerangan berbentuk jadual yang disertakan dengan jenis kecederaan dan peratusan ganti rugi yang patut diterima ini. Sebagai contoh, kehilangan satu daripada dua anggota berpasangan, maka 50% daripada diyat penuh akan diberikan. Begitu juga kecederaan yang kurang dari nilai diyat seperti luka di bahagian muka (*al-hāshimah*) dan luka yang dalam di bahagian rongga terbuka (*al-jā'ifah*), masing-masing ditetapkan sebanyak 20% dan 66.6% daripada nilai diyat penuh.<sup>43</sup>

Melihat kepada amalan pemberian ganti rugi di Oman, didapati bahawa prosedur yang perlu dipatuhi setelah terlibat dengan kemalangan jalan raya adalah lebih ringkas, kurang litigasi sivil di mahkamah dan pemberian ganti rugi yang lebih pantas dan efisien. Pihak mangsa sendiri lebih memilih untuk membuat tuntutan terus kepada pihak insurans disebabkan tempoh dan prosedur yang lebih lama sekiranya tuntutan

---

<sup>42</sup> Capital market Authority, *Establishment of the CMA*, laman sesawang Capital Market Authority, dicapai pada 4 September 2018, <https://www.cma.gov.om/Home/Page/InstitutionalPrinciples>.

<sup>43</sup> Capital Market Authority, *The Unified Motor Vehicles Insurance Policy*, Capital Market Authority the Sultanate of Oman, 35.

dibuat melalui pihak mahkamah. Hal ini disebabkan wujudnya tempoh cuti musim panas yang panjang bagi warga mahkamah termasuk hakim sepanjang bulan Sya‘ban, Ramadhan dan Syawwal.<sup>44</sup> Kenyataan ini turut disokong oleh Encik Elyas, Pegawai Insurans di al-Madina Takaful sebagaimana berkata:<sup>45</sup>

*“... They don’t want to go to court because it takes long process. And because we have holiday for our court. For summer they don’t go for about 3 months. The court process is in charge by the legal department...”*

Dari sudut perlindungan insurans, caruman dan bayaran polisi insurans atau sijil takaful di Oman ditawarkan dengan melihat kepada risiko setiap individu secara berasingan, tanpa hanya fokus kepada jenis enjin kenderaan. Kaedah penetapan bayaran ini tidak berbeza sebagaimana yang dilaksanakan oleh sistem insurans dan takaful motor Malaysia yang menggunakan kaedah liberalisasi insurans dan takaful motor bermula Januari 2017.

Selain itu, didapati tidak banyak syarikat insurans yang muflis walaupun kadar ganti rugi yang tinggi turut dikeluarkan.<sup>46</sup> Catatan kadar ganti rugi tertinggi di Syarikat al-Madina Takaful adalah sebanyak OMR 200,000. Manakala syarikat insurans lain pernah mengeluarkan ganti rugi sebanyak OMR 400,000. Sepanjang hampir 40 tahun penglibatan insurans di Oman, hanya terdapat sebuah syarikat insurans yang muflis. Namun bukan kerana faktor aliran keluar wang ganti rugi yang menyebabkan mereka muflis, tetapi kaedah pengurusan dan pemasaran polisi mereka yang menyediakan

---

<sup>44</sup> Hilal Salim al-Rashidi (Pengurus Perkhidmatan al-Madina Takaful), dalam temu bual bersama penyelidik, 18 April 2017.

<sup>45</sup> Elyas al-Rawahi (Penolong Pengurus Bahagian Tuntutan al-Madina Takaful), dalam temu bual bersama penyelidik, 18 April 2017.

<sup>46</sup> Siham al-Busaidi (Timbalan Pengurus Bahagian Jualan Langsung al-Madina Takaful); Elyas al-Rawahi (Penolong Pengurus Bahagian Tuntutan al-Madina Takaful), dalam temu bual bersama penyelidik, 18 April, 2017.



premium terlalu kecil bagi menarik pelanggan tanpa melihat latar belakang dan risiko individu.<sup>47</sup>

Walau bagaimanapun, disebalik kelancaran sistem insurans dan takaful Oman, masih terdapat banyak halangan dari sudut persepsi masyarakat beragama Islam untuk menerima insurans Islam atau takaful. Segelintir rakyat Oman masih ragu-ragu dan menganggap polisi insurans adalah haram kerana terlalu banyak *gharar* dan riba sebagaimana yang terkandung dalam insurans konvensional. Terdapat 25 buah syarikat insurans yang beroperasi di Oman merangkumi 23 syarikat insurans konvensional dan 2 buah syarikat takaful. Penggunaan terma takaful juga sering disalah erti oleh banyak pihak dengan menganggap syarikat takaful sebagai sebuah badan kebajikan.

Pemberian kadar ganti rugi berteraskan prinsip diyat yang bersifat menetap sebagaimana yang dilaksanakan di Oman mampu menyeimbangkan keadilan antara pihak mangsa dan pesalah yang diwakili insurans. Prinsip asas diyat ialah indemniti iaitu berusaha meletakkan pihak mangsa dalam posisi sepertimana sewaktu kemalangan tidak berlaku. Malahan, pihak mangsa yang terlepas daripada perlindungan insurans juga akan disokong dengan bantuan dana daripada Bayt al-Mal yang dikelolai oleh Kementerian Wakaf dan Hal Ehwal Agama Oman.<sup>48</sup>

Pun begitu, latar belakang Oman yang sangat berbeza dari sudut kepelbagaian kaum dan agama, dan jumlah rakyat yang jauh berbeza menyebabkan nilai ganti rugi berteraskan diyat di Oman perlu diubahsuai dengan melihat kepada cara hidup rakyat Malaysia. Pandangan Sheikh Yusof al-Qaradhawi berkenaan kesamarataan kadar diyat

---

<sup>47</sup> Siham al-Busaidi (Timbalan Pengurus Bahagian Jualan Langsung al-Madina Takaful); Elyas al-Rawahi (Penolong Pengurus Bahagian Tuntutan al-Madina Takaful), dalam temu bual bersama penyelidik, 18 April, 2017.

<sup>48</sup> Majid Mohammed al-Kindi (Ameen Fatwa, Kementerian Wakaf dan Hal Ehwal Agama), dalam temu bual beliau bersama penyelidik pada 19 April 2017; Usama al-Barwani (Ketua Pegawai Eksekutif al-Madina Takaful), dalam temu bual bersama penyelidik, 18 April, 2017.

tanpa mengikut jantina dan agama boleh menjadi teras dalam menetapkan kuantum ganti rugi berteraskan diyat yang baru di Malaysia.<sup>49</sup>

**Jadual 7.1: Kadar Pemberian Pampasan berdasarkan Penetapan CMA**

| Bil. | Jenis Kecederaan  | Peratus Pampasan |
|------|---|------------------|
| 1.   | Kematian atau ketidakupayaan kekal secara total   | 100%             |
| 2.   | Kehilangan anggota tunggal atau fungsinya   | 100%             |
| 3.   | Kehilangan anggota berpasangan/kehilangan anggota tunggal yang menyebabkan hilang fungsi anggota lain | 100%             |
| 4.   | Kehilangan mana-mana anggota berpasangan atau fungsinya yang tidak disebut dalam jadual ini           | 100%             |
| 5.   | Kehilangan semua jari tangan atau kesemua jari kaki atau fungsinya                                    | 100%             |
| 6.   | Kehilangan keupayaan seksual atau keupayaan reproduksi bagi lelaki atau wanita                        | 100%             |
| 7.   | Kehilangan mana-mana deria (rasa, sentuh, dengar, lihat, hidu)  | 100%             |
| 8.   | Kehilangan fungsi otak  | 100%             |
| 9.   | Kehilangan semua gigi   | 100%             |
| 10.  | Janin yang dilahirkan hidup kemudian mati   | 100%             |
| 11.  | Janin yang keguguran  | 100%             |
| 12.  | Kehilangan satu tangan atau kaki atau fungsinya   | 50%              |
| 13.  | Kehilangan mana-mana jari tangan atau kaki atau fungsinya   | 10%              |
| 14.  | Pemotongan distal phalanx bagi ibu jari tangan atau ibu jari kaki atau kehilangan fungsinya           | 5%               |
| 15.  | Pemotongan distal phalanx bagi jari telunjuk tangan atau jari kaki atau kehilangan fungsinya          | 3.3%             |
| 16.  | Kehilangan gigi   | 5%               |
| 17.  | <i>Jā'ifah</i> <sup>50</sup> (luka dalam) yang tidak menembusi bahagian lain                          | 33.3%            |
| 18.  | <i>Jā'ifah</i> (luka dalam) yang menembusi bahagian lain  | 66.6%            |
| 19.  | <i>Nathifah</i> <sup>51</sup>   | 33.3%            |
| 20.  | <i>Alamah</i> <sup>52</sup>   | 33.3%            |
| 21.  | <i>Al-Dāmighah</i> <sup>53</sup>  | 33.3%            |
| 22.  | <i>Al-Hāshimah</i> <sup>54</sup> (bahagian selain muka)   | 10%              |
| 23.  | <i>Al-Hāshimah</i> (bahagian muka)  | 20%              |
| 24.  | <i>Al-Munqilah</i> <sup>55</sup> (terkehel)   | 15%              |
| 25.  | <i>Al-Muwadhihah</i> (luka yang menampakkan tulang selain muka)                                       | 5%               |
| 26.  | <i>Al-Muwadhihah</i> (luka yang menampakkan tulang di bahagian muka)                                  | 10%              |
| 27.  | Ghamyah (Koma)  | 1%               |
| 28.  | Ketidakupayaan sementara (akan dipampas mengikut kiraan per minggu tidak lebih dari 26 minggu)        | 0.5%             |

Sumber: Ilustrasi Penyelidik berdasarkan *The Unified Motor Vehicles Insurance Policy*

<sup>49</sup> Perbezaan kadar diyat antara jantina berlaku mengikut uruf dan waqi masa dan tempat. Dalam situasi Malaysia hari ini, kedua-dua lelaki dan wanita memainkan peranan sama penting dalam hal ekonomi malah turut sama menyertai polisi insurans dan takaful sebagai jaminan atas risiko kerugian yang mungkin berlaku.

<sup>50</sup> Luka pada organ yang berongga.

<sup>51</sup> Luka pada organ yang tidak berongga.

<sup>52</sup> Luka pada endokranium atau berhampiran.

<sup>53</sup> Luka pada otak atau berhampiran.

<sup>54</sup> Retak pada tulang tanpa terkehel.

<sup>55</sup> Retak pada tulang dan terkehel.

### 7.3 Pelaksanaan Kaedah Diyat Selaras dengan Prinsip Undang-undang Restoratif

Dalam bab sebelumnya telah dinyatakan bahawa antara justifikasi pemilihan diyat sebagai alternatif untuk diharmonisasikan dengan kaedah sedia ada adalah disebabkan prinsipnya yang mengutamakan pemulihan kepada mangsa (*restorative*).<sup>56</sup> Subtopik ini mengulas lanjut dan menegaskan kerelevanan undang-undang restoratif untuk dikaitkan dengan diyat dalam usaha untuk mengharmonisasikannya dengan undang-undang sedia ada. Lantaran itu, kajian ini mengambil pendekatan diyat sebagai medium penetapan kuantum ganti rugi berikutan terkandung dalamnya satu bentuk keadilan restoratif.<sup>57</sup>

Walaupun diyat seringkali dianggap sebagai wang darah "*blood money*", namun terma yang paling dekat bagi menggambarkan diyat ialah ganti rugi atau pengembalian. Hal ini merujuk kepada wang yang dipampas atau dikembalikan kepada mangsa atau waris kerana wujudnya kerugian yang disebabkan oleh pihak lain. Selain itu, terma "*blood money*" juga membawa konotasi atau idea negatif kepada masyarakat. Ia menggambarkan imej samseng, pemberontak, dan pengkhianat yang sanggup membunuh demi wang.<sup>58</sup>

Sebaliknya, wang diyat diberi dalam kerangka sebagai pampasan kepada mangsa yang tercedera dan meletakkannya dalam keadaan sebelum kerugian berlaku. Diyat dalam maksud keadilan restoratif mengutamakan kebajikan mangsa berbanding tumpuan hukuman ke atas pesalah (*retributive*) 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-

<sup>56</sup> Rujuk bab 6 halaman 173 berkenaan Kesamaan Antara Prinsip Diyat dan Keadilan Restoratif.

<sup>57</sup> Keadilan restoratif seringkali dikaitkan dengan undang-undang berbentuk pemulihan, iaitu memulihkan kembali kerugian yang dialami pihak-pihak.

<sup>58</sup> Susan C. Hascall, *Restorative Justice in Islam: Should Qisas Be Considered a Form of Restorative Justice?*, *Berkeley Journal. Middle East. & Islamic Law*, vol. 4 (2011), 35.

undang restoratif. Konsep undang-undang restoratif bukanlah satu doktrin asing dalam mata perundangan.<sup>59</sup> Terma “*Restorative Justice*” yang membawa maksud undang-undang pemulihan telah muncul dalam sumber undang-undang bertulis sejak separuh abad pertama sembilan belas.<sup>60</sup>

Istilah ini dipercayai dicipta oleh Albert Eglash pada tahun 1977 yang telah membezakan tiga pendekatan untuk mencapai keadilan iaitu *Retributive Justice*<sup>61</sup>, *Distributive Justice*<sup>62</sup> dan *Restorative Justice*.<sup>63</sup> Pada separuh abad kedua sembilan belas, ungkapan *Restorative Justice* menjadi semakin popular dan dikenali serta diterima pakai pelaksanaannya menjelang tahun 2006.<sup>64</sup> Perkembangannya telah menarik minat banyak lapisan masyarakat merangkumi pegawai polis, hakim, ahli politik, guru, ibu bapa, agensi keadilan juvena serta agensi-agensi bukan kerajaan yang banyak membantu mangsa.<sup>65</sup>

Keadilan Restoratif 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.<sup>66</sup> Proses penyelesaian yang menggunakan pendekatan luar mahkamah ini membabitkan pengakuan mangsa dan rasa tanggungjawab mereka untuk secara sukarela turut serta dalam membaikpulih kerugian mangsa akibat salah laku mereka. Apabila

---

<sup>59</sup> Ramizah Wan Muhammad, “Restorative Justice in Islamic Criminal Legal System”, *Journal of Islamic Law Review*, vol. 12, no. 2 (2012), 191.

<sup>60</sup> Gade, C.B.N., “Restorative Justice and the South African Truth and Reconciliation Process”, *South African Journal of Philosophy*, vol. 32, no. 1 (2013), 13.

<sup>61</sup> Mutaz M. Qafisheh, “Restorative Justice in the Islamic Penal Law: A Contribution to the Global System”, *International Journal of Criminal Justice Sciences*, vol. 7, no. 1 (2012), 487.

<sup>62</sup> Mohammad Ali Heidari, et.al., “Study of Restorative Justice And Distributive Justice From The Perspective Of Islamic Law And Jurisprudence, 83-84.

<sup>63</sup> Van Ness, et.al., *Restoring Justice: An Introduction to Restorative Justice* (New Province, : Matthew Bender & Co., 2010), edisi 4, 21-22.

<sup>64</sup> Johnstone Gerry, et.al., *Handbook of Restorative Justice*. (Devon, UK: Willan Publishing, 2007), 76-77.

<sup>65</sup> Johnstone Gerry, et.al., *Handbook of Restorative Justice*, 77.

<sup>66</sup> T. F. Marshall, *Restorative Justice: An Overview* (London: Home Office Research Development and Statistics Directorate, 1999), 5.

pertikaian berjaya diselesaikan serta kedudukan mangsa diletakkan kembali dalam situasi seperti sebelum berlakunya kesalahan, maka pihak yang bersalah bebas untuk bercampur dengan masyarakat seperti sediakala tanpa ada sekatan tertentu.<sup>67</sup>

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.<sup>68</sup> 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*).<sup>69</sup> 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.<sup>70</sup>

Dalam kes-kes tort melibatkan tuntutan ganti rugi, pihak mangsa dan pesalah turut

---

<sup>67</sup> Ramizah Wan Muhammad, “Restorative Justice in Islamic Criminal Legal System”, 191.

<sup>68</sup> Ramizah Wan Muhammad, “Restorative Justice in Islamic Criminal Legal System”, 192.

<sup>69</sup> Albert W. Dzur., “Restorative Justice and Democracy: Fostering Public Accountability for Criminal Justice”, *Contemporary Justice Review: Issues in Criminal, Social, and Restorative Justice*, vol. 14, no. 4 (2011), 368.

<sup>70</sup> Albert W. Dzur., “Restorative Justice and Democracy: Fostering Public Accountability for Criminal Justice”, 370.

dianjurkan berunding dengan penglibatan masyarakat yang dilantik sebagai orang tengah.

Terdapat tiga prinsip utama yang perlu dipegang dalam melaksanakan keadilan restoratif. Prinsip utama dalam keadilan restoratif adalah:<sup>71</sup>

- i) Keadilan diperlukan bagi memulihkan kerosakan yang berlaku akibat perlakuan jenayah. Pemulihan ini memerlukan campur tangan mangsa, pesalah dan ahli masyarakat yang terjejas dengan jenayah tersebut. Hal ini juga menjadi prinsip utama dalam kaedah diyat dan sivil.
- ii) Mangsa, pesalah dan ahli masyarakat perlu diberi keizinan untuk melibatkan diri secara aktif dan sah dalam proses perdamaian dalam tempoh yang dibenarkan.<sup>72</sup> Hal ini terkandung dalam sistem ganti rugi Islam melibatkan mangsa, pesalah dan „*aqilah* sebagai penjamin. Setelah ganti rugi berjaya dipampas kepada mangsa, permasalahan antara mangsa dan pesalah selesai tanpa hukuman lain.
- 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.<sup>73</sup>

Apabila penelitian mendalam dibuat ke atas prinsip-prinsip ini, didapati amat dekat dan sejajar dengan sistem diyat dalam Islam. Sistem diyat bukanlah semata-mata hukuman 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

---

<sup>71</sup> Abdurrahman Raden Aji Haqqi, “Criminal Punishment and Pursuit Justice in Islamic Law”, *International Journal of Technical Research and Applications*, Special Issue 15 (2015), 5.

<sup>72</sup> Abdurrahman Raden Aji Haqqi, “Criminal Punishment and Pursuit Justice in Islamic Law,” 5.

<sup>73</sup> Abdurrahman Raden Aji Haqqi, “Criminal Punishment and Pursuit Justice in Islamic Law,” 6.

atas mangsa. Nyatanya, walaupun terdapat elemen hukuman dalam diyat, ia bukanlah bersifat fizikal melainkan hanya dalam bentuk material dan perasaan berbentuk penyesalan dan rasa tanggungjawab pesalah untuk memberikan pampasan mangsa kerana kecuaiannya.

Selain terdapatnya prinsip keadilan restoratif dalam sistem diyat, cadangan sistem ini sebagai medium tuntutan ganti rugi juga tidak memerlukan pesalah untuk diberi hukuman tambahan seperti hukuman penjara. Hukuman penjara adalah perlu sebagai *ta'zir* di bawah *ḥukūmah al-ʿadl* sekiranya pesalah memandu dalam keadaan mabuk, di bawah pengaruh dadah atau alkohol dan sebagainya sehingga mengakibatkan kemalangan berlaku. Pun demikian, pihak pesalah yang mengakibatkan kemalangan semata-mata atas kecuaiannya seperti terjatuh, jalan raya yang licin dan sebagainya, penyelidik berpandangan penetapan nilai diyat sudah cukup menjadi hukuman ke atas mereka.

Tambahan lagi, selain mampu menyelesaikan masalah kesesakan dalam penjara, bebanan kerajaan dalam menguruskan kos banduan dan penyelenggaraan penjara juga mampu dikurangkan. Kos penyelenggaraan penjara yang bukan sedikit merangkumi pemasangan televisyen litar tertutup (CCTV), makan harian bagi banduan yang mencecah RM40 seorang untuk sehari dan sebagainya sudah tentu berkurangan apabila kerajaan melaksanakan sistem diyat dalam pemberian ganti rugi di Malaysia.<sup>74</sup>

Selain itu, hukuman penjara seperti yang diamalkan oleh sistem perundangan sekarang tidak dinafikan memberi impak ke atas pesalah yang cuai mengakibatkan kemalangan.<sup>75</sup> Namun demikian, impak tersebut bukan hanya dirasakan oleh pesalah tetapi juga tanggungan mereka. Hal ini mengakibatkan rangkaian pihak yang perlu diberi

---

<sup>74</sup> Wan Roslili Abd. Majid & Najibah Mohd Zain, "Isu dalam Penahanan dan Pemulihan Banduan di Malaysia," *Kanun: Jurnal Undang-Undang Malaysia*, vol. 27, no. 1 (2015), 165.

<sup>75</sup> Seksyen 43 Akta Pengangkutan Jalan 1987 sebagai contoh mensabitkan hukuman penjara selama tempoh tidak lebih 12 bulan bagi kesalahan memandu dengan tidak cermat.

perhatian semakin panjang. Sekiranya pesalah ialah ketua keluarga atau orang yang memberi sumbangan dalam keluarga, hukuman penjara ke atas mereka sudah tentu memberi impak negatif kepada waris atau tanggungan. Hal ini menyebabkan fokus dan matlamat utama ganti rugi ke atas mangsa sedikit lari apabila ada kelompok lain yang terjejas iaitu pihak yang ditanggung pesalah.

Oleh sebab itu, fokus utama dalam pelaksanaan sistem diyat ialah memberi keadilan ke atas mangsa, bukan menghukum pesalah. Oleh sebab prinsip sistem diyat adalah sejajar dengan prinsip yang dibawa oleh sistem keadilan restoratif, maka penyelidik berpandangan bahawa pelaksanaannya bukanlah sekadar imaginasi, namun mampu untuk direalisasikan. Keadilan restoratif adalah paradigm baru yang perlu ditonjolkan dan dilaksanakan dalam sistem perundangan negara.

Tambahan lagi, terdapat asas dan kerangka model diyat yang prinsipnya menyerupai keadilan restoratif serta lebih dekat dengan masyarakat. Pelaksanaannya boleh dilakukan melalui pertemuan dua muka mangsa dan pesalah serta melibatkan ahli masyarakat yang terjejas. Tinggal lagi, kerangka diyat yang didasari al-Quran dan al-Hadis ini perlu dikembangkan sesuai dengan nilai dan maslahat masyarakat hari ini.

#### **7.4 Penutup**

Penjelasan berkenaan kaedah pelaksanaan diyat sebagaimana yang ditonjolkan dalam undang-undang negara Islam merupakan realiti pelaksanaan terkini sebagaimana yang dianjurkan dalam hadis Nabi SAW. Walau bagaimanapun, pelaksanaan ini telah disesuaikan dengan sistem keadilan semasa dalam usaha menetapkan liabiliti dan kadar ganti rugi bagi ganti rugi mengikut nilai diyat, *arsh* dan *ḥukūmah al-., adl*

Kaedah pelaksanaan pada zaman Nabi SAW dan sahabat diakui bersifat tradisional kerana dibina berdasarkan *waqi*” dan keperluan pada masa itu. Namun, hal demikian tidaklah menjadi halangan untuk diperbaharui dengan beberapa instrumen



perundangan Islam yang lain seperti penglibatan insurans dan takaful bagi menjadikannya fleksibel dan dinamik dalam menghadapi isu-isu semasa. Hal ini berikutan kaedah pelaksanaan diyat itu sendiri dibentuk melalui ijtihad para sahabat Nabi SAW mengikut peredaran zaman.

Selain itu, kaedah diyat juga masih relevan untuk dilaksanakan bukan saja kerana menyamai prinsip dalam undang-undang restoratif, namun lebih penting lagi asas kepada diyat adalah Syariah yang bersifat universal. Hal ini bermaksud, pengharmonisasian sistem diyat dengan kaedah sedia ada masih relevan untuk dilaksanakan ke atas seluruh rakyat berbilang kaum dan agama di Malaysia. Justeru, keadaan ini menjustifikasikan keperluan pemberian ganti rugi melalui pendekatan harmonisasi diyat dan undang-undang di Malaysia yang berpotensi menjadi satu alternatif kepada kaedah pemberian ganti rugi sedia ada.

Perbincangan mengenai penyelesaian kes kemalangan jalan raya menurut kaedah diyat dan undang-undang Malaysia telah selesai. Bab seterusnya menghuraikan potensi diyat untuk diharmonisasikan ke dalam undang-undang Malaysia dalam aspek pemberian ganti rugi kepada mangsa kemalangan jalan raya.

## **BAB LAPAN: POTENSI HARMONISASI DIYAT KE DALAM SISTEM PELAKSANAAN GANTI RUGI DI MALAYSIA**

### **8.0 Pendahuluan**

Bagi mencapai objektif keempat yang merupakan objektif terakhir kajian, bab ini akan mencadangkan model kuantum ganti rugi yang munasabah bagi kes kemalangan dengan membandingkan kaedah penyelesaian sedia ada. Penjelasan terperinci dibuat bagi menetapkan kaedah penetapan kuantum ganti rugi terbaik dengan melihat nilai emas semasa dalam usaha mencari ruang memposisikan diyat dalam undang-undang sedia ada.

Secara khusus, huraian bab ini turut menjawab persoalan apakah model pemberian ganti rugi yang boleh dirangka dalam mengharmonisasikan diyat ke atas undang-undang pemberian ganti rugi sedia ada di Malaysia. Sebelum cadangan kuantum ganti rugi dihurai, satu analisis berkaitan perbandingan antara tuntutan ganti rugi menurut kaedah diyat dengan undang-undang Malaysia dijelaskan bagi melihat aspek persamaan dan perbezaan antara kedua-duanya. Hal ini bagi menjelaskan lagi huraian objektif awal yang membawa kepada hasil dapatan objektif keempat iaitu model kuantum ganti rugi kemalangan jalan raya berasaskan diyat.

### **8.1 Ruang Harmonisasi Diyat ke dalam Undang-Undang Malaysia**

Dalam subtopik ini, beberapa material berkenaan ruang bagi harmonisasi diyat dan sivil dihuraikan dengan meneliti aspek-aspek persamaan dan perbezaan antara kaedah ganti rugi berasaskan diyat dan sivil. Persamaan antara kedua-dua kaedah ini didapati wujud menerusi prosedur tuntutan ganti rugi iaitu sama ada melalui litigasi undang-undang di mahkamah atau penyelesaian antara pihak-pihak bertikai di luar prosedur mahkamah dan persamaan dalam kaedah pembuktian bagi menetapkan kuantum ganti rugi.

Perbezaan antara kaedah diyat dan sivil pula didapati wujud dari aspek rujukan penetapan ganti rugi dan jenis-jenis ganti rugi yang boleh dituntut. Perbezaan rujukan dan ganti rugi yang berbeza membawa kepada penetapan nilai ganti rugi yang berbeza. Pun begitu, penyelidik berpandangan melalui perbezaan inilah ruang harmonisasi antara kaedah ganti rugi Islam dan sivil boleh dilaksanakan. Persamaan dikekalkan, perbezaan disesuaikan dengan proses harmonisasi antara kedua-dua kaedah bagi menghasilkan sistem pembayaran ganti rugi yang efektif ke atas mangsa kemalangan jalan raya di Malaysia.

Penguatkuasaan undang-undang kaedah ini masih dikuatkuasakan di bahagian persekutuan iaitu dengan kerjasama dan kawal selia Jabatan Pengangkutan Jalan, syarikat insurans atau pengendali takaful. Nilai ganti rugi tetap boleh dinyatakan secara terus melalui polisi insurans atau sijil takaful setiap syarikat insurans dan pengendali takaful.<sup>1</sup>

Pun begitu, penguatkuasaan ini tidak dapat dilaksanakan tanpa sebarang pindaan undang-undang berkaitan, terutamanya Akta Undang-undang Sivil 1956 (Akta 67). Lantaran itu, cadangan berkenaan pindaan perundangan undang-undang berkaitan akan penyelidik usulkan dalam bab seterusnya. Bab ini merupakan pemula ke arah pelaksanaan kaedah pemberian ganti rugi melalui pengharmonisasian diyat dan sivil.

### **8.1.1 Aspek Persamaan Menurut Kaedah Diyat dengan Undang-Undang Malaysia**

#### **a) Kaedah Pembuktian dan Tuntutan Ganti Rugi**

Dalam kedua-dua kaedah, diyat Islam dan sivil, asas utama bagi membuat tuntutan ganti rugi adalah dengan membuktikan bahawa wujudnya pencerobohan hak dan kerugian yang dialami mangsa. Hal ini bermaksud, pihak mangsa perlu membuktikan bahawa

---

<sup>1</sup> Sebagaimana yang dilaksanakan oleh pihak Capital Market Authority Oman ke atas semua syarikat insurans; Capital Market Authority, *The Unified Motor Vehicles Insurance Policy*, Capital Market Authority the Sultanate of Oman, 35.

wujudnya kecuaiannya di pihak satu lagi yang membawa kepada kecederaan peribadi yang dialami. Pembuktian dan kaedah tuntutan pula boleh dilaksanakan di hadapan seorang pengadil sebagai Hakim atau melalui rundingan antara kedua-dua pihak yang bertikai.

Punca utama timbulnya tuntutan bagi kecederaan peribadi adalah wujudnya kerugian akibat perlakuan satu pihak atau lebih yang bertindak cuai. Kecuaian pada dasarnya boleh berlaku apabila seseorang itu bertindak atau tidak melakukan kewajipan yang jatuh di bawah piawaian penjagaan seseorang yang munasabah. Kecuaian juga boleh berlaku apabila suatu tindakan atau peninggalan menyebabkan kerosakan kepada orang lain.<sup>2</sup>

Bagi membuktikan terdapat kecuaiannya yang membawa kepada penanggungannya liabiliti, maka pihak yang tercedera perlu membuktikan wujudnya apa-apa kewajipan yang gagal dilakukan oleh pihak defendan kepada plaintif. Antara kecuaiannya yang dimaksudkan adalah seperti keluar simpang secara melulu, tidak memberi lampu isyarat, tidak berjaga-jaga dengan keadaan sekeliling sehingga dengan cuai melanggar mangsa dan sebagainya.<sup>3</sup> Pihak mangsa juga perlu membuktikan wujudnya pelanggaran undang-undang seperti memandu melebihi had laju yang dibenarkan, memandu sambil memandangi telefon bimbit dan sebagainya.<sup>4</sup>

Pihak mangsa perlu membuktikan bahawa defendan adalah penyebab kepada kecederaan yang dialami mangsa. Pembuktian melalui kaedah ini pada kebiasaannya menjadi bukti yang cukup jelas bagi meletakkan defendan dalam posisi berliabiliti bagi kebanyakan kes kecederaan.<sup>5</sup> Sebagai contoh dalam kes melibatkan pelanggaran

---

<sup>2</sup> David Goguen, J.D. *Determining Fault in a Personal Injury Case*, <http://www.alllaw.com/articles/nolo/personal-injury/determining-fault.html>.

<sup>3</sup> David Goguen, J.D. *Determining Fault in a Personal Injury Case*, <http://www.alllaw.com/articles/nolo/personal-injury/determining-fault.html>.

<sup>4</sup> David Goguen, J.D. *Determining Fault in a Personal Injury Case*, <http://www.alllaw.com/articles/nolo/personal-injury/determining-fault.html>.

<sup>5</sup> David Goguen, J.D. *Determining Fault in a Personal Injury Case*, <http://www.alllaw.com/articles/nolo/personal-injury/determining-fault.html>.

kereta, kereta defendan yang benar-benar berada di belakang kereta mangsa sudah tentu menjadi penyebab yang jelas kepada punca berlakunya kemalangan dan tidak perlu dipersoalkan lagi.<sup>6</sup>

Plaintif juga perlu membuktikan terdapat kerosakan dan kerugian yang timbul kesan daripada kemalangan seperti perbelanjaan perubatan, perbelanjaan bagi rawatan, kerosakan harta benda dan sebagainya. Kaedah pembuktian bagi menentukan liabiliti ini pada dasarnya adalah selari dengan perundangan Syariah. Para sarjana fiqh kontemporari mensyaratkan dua elemen utama yang perlu dibuktikan dalam menentukan liabiliti seseorang iaitu wujudnya pencerobohan hak dan kerosakan.<sup>7</sup>

Dalam kes tuntutan melibatkan kecederaan peribadi, fakta dan dokumen perlu dibawa dan dibuktikan kesahannya oleh plaintif. Pihak defendan pula secara amalnya akan menimbulkan sebarang keraguan berkenaan kesahan fakta dan dokumen yang didatangkan di hadapannya. Keraguan tersebut boleh timbul dari sudut fakta yang bercanggah, dokumen yang tidak benar atau wujudnya kecuaiian sumbangan daripada pihak mangsa.<sup>8</sup>

Pihak defendan akan berusaha menimbulkan sebarang kecuaiian sumbangan bagi merendahkan peratusan ganti rugi atau paling tidak meletakkan kedua-dua pihak pada kedudukan seimbang. Hal ini merupakan satu kaedah pertahanan untuk membela dirinya daripada sebarang liabiliti atau paling tidak meminimumkan kuantum ganti rugi yang perlu dibayar.<sup>9</sup>

---

<sup>6</sup> David Goguen, J.D. *Determining Fault in a Personal Injury Case*, <http://www.alllaw.com/articles/nolo/personal-injury/determining-fault.html>.

<sup>7</sup> Al-Zuhaylī, Wahbah, *Naẓariyyah al-Ḍamān wa Ahkām al-Mas'ūliyyah al-Madaniyyah wa al-Jinā'iyah fī al-Fiqh al-Islāmī Dirāsah Muqāranah*, 237.

<sup>8</sup> David Goguen, J.D. *Determining Fault in a Personal Injury Case*, <http://www.alllaw.com/articles/nolo/personal-injury/determining-fault.html>.

<sup>9</sup> David Goguen, J.D. *Determining Fault in a Personal Injury Case*, <http://www.alllaw.com/articles/nolo/personal-injury/determining-fault.html>.

Dalam mana-mana tuntutan melibatkan kecederaan peribadi dan kematian bagi kes kemalangan jalan raya, antara soalan utama yang penting untuk dikemukakan ialah pihak manakah yang bertanggungjawab? Hal ini kerana, penentuan pihak yang bersalah sudah tentu dapat memastikan pihak yang berliabiliti bagi membayar ganti rugi kepada mangsa. Penentuan ini juga mempengaruhi kuantum ganti rugi yang akan ditetapkan sekiranya terdapatkan kecuaiannya oleh pihak mangsa. Penyelesaian kes ini pula boleh terlaksana melalui penyelesaian di luar Mahkamah mahupun melalui perintah Mahkamah bergantung kepada kerjasama dan persetujuan pihak-pihak.<sup>10</sup>

Siapakah pihak yang berhak untuk menentukan liabiliti tergantung kepada latar belakang sesuatu kes. Pada asasnya, sekiranya penyelesaian kes dijalankan di luar Mahkamah, pihak mangsa yang diwakili oleh peguamnya boleh mengharapkan peguam mereka untuk menyiasat kes itu. Pihak peguam akan mengumpul semua bukti merangkumi laporan polis, laporan perubatan, keterangan-keterangan bergambar serta dokumen lain yang berpotensi meletakkan liabiliti ke atas pihak yang cuai sebelum suatu liabiliti ditentukan dan dipersetujui pihak-pihak.<sup>11</sup>

Pihak yang berkemungkinan menanggung liabiliti bagi suatu tuntutan pada kebiasaannya memiliki liabiliti insurans. Risiko yang ditanggung oleh klien mereka akan dipindahkan kepada syarikat insurans. Seterusnya, pihak insurans akan menjalankan siasatan mereka sendiri seterusnya membuat keputusan liabiliti bebas. Dalam keadaan ini, pihak-pihak sudah memiliki penentuan liabiliti mereka masing-masing.

Sekiranya pihak-pihak yang terlibat bersetuju dengan penentuan mereka, maka penyelesaian kes boleh diteruskan secara baik tanpa melibatkan prosiding Mahkamah.

---

<sup>10</sup> Tuan Muhammad Zaim Azfar Jalaludin (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 3 Ogos 2016.

<sup>11</sup> Tuan Abdullah Ahmad (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 23 Oktober 2016.

Sebaliknya, jika persetujuan tidak mampu dicapai maka pihak mangsa boleh memfailkan tuntutan di mahkamah untuk memberi kuasa kepada Yang Arif Hakim menentukan pihak yang berliabiliti seterusnya menentukan kuantum ganti rugi.<sup>12</sup>

Proses penentuan liabiliti dari sudut perundangan Islam adalah berasaskan kepada kaedah fiqh *al-bayyinah ala al-muddaie, wa al-yamin ala man ankara*.<sup>13</sup> Kaedah ini mengeluarkan prinsip bahawa pihak penuntut yang merupakan mangsa dikehendaki mendatangkan segala keterangan yang membuktikan pihak defendan adalah berliabiliti. Walaupun asas kaedah ini banyak digunakan dalam kes-kes mal, namun dalam kes-kes jenayah ia turut digunapakai. Pihak yang menuntut perlu membuktikan terdapat pencerobohan hak (*al-i'tida'*) dan kerosakan (*al-darar*) bagi mensabitkan liabiliti ke atas pihak yang cuai.<sup>14</sup>

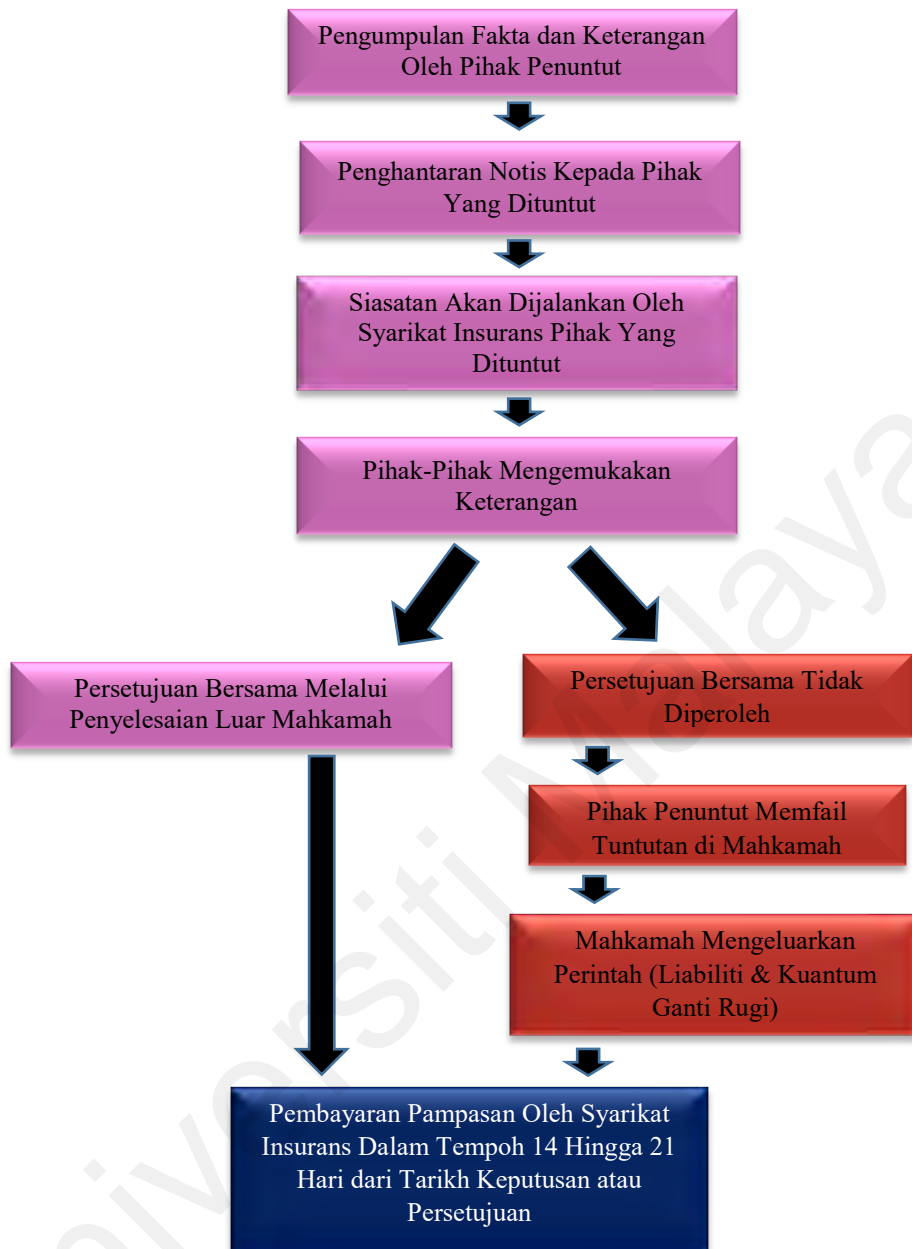
---

<sup>12</sup> Tuan Abdullah Ahmad (Peguam Berdaftar Berpengalaman Mengendali Kes Tuntutan Kemalangan Jalan Raya), dalam temu bual bersama penyelidik, 23 Oktober 2016.

<sup>13</sup> Al-Suyūṭī, Jalāl al-Dīn, 'Abd al-Raḥmān, *al-Ashbah wa al-Nazā'ir fī Qawā'id wa Furū'*, *Fiqh al-Shāfi'*, i (Bayrut: Dar al-Kutub al-'Ilmiyyah, 2015), 509; al-Bayhaqī, Ahmad Ibn al-Husayn, *Sunan al-Bayhaqī al-Ṣughrā* (Kartasyi: Jāmi'a'h al-Dirāsāt al-Islamiyyah, 2012), 188, no. hadis 4329.

<sup>14</sup> Muḥammad Aḥmad Saraj, *Ḍamān al-Udwān fī al-Fiqh al-Islāmī Dirāsah Fiqhiyyah Muqāranah bi Ahkām al-Mas'ūliyyah al-Taqṣīriyyah fī al-Qānūn*, 128.

**Rajah 8.1: Ringkasan Proses Pembuktian dan Penentuan Liabiliti**



Sumber: Ilustrasi Penyelidik berdasarkan dapatan temu bual.

### 8.1.2 Aspek Perbezaan Menurut Kaedah Diyat dengan Undang-Undang Malaysia

#### a) Rujukan Penetapan Ganti Rugi

Pemberian ganti rugi dalam sistem perundangan sivil menjadikan lima statut perundangan sebagai rujukan utama yang mengawal dan menjadi garis panduan dalam melaksanakan pemberian ganti rugi ke atas mangsa kemalangan jalan raya. Undang-undang tersebut ialah Akta Had Masa 1953 (Akta 254), Akta Pengangkutan Jalan 1987,



Akta Undang-undang Sivil 1956, Akta Perkhidmatan Kewangan 2013 dan Akta Perkhidmatan Kewangan Islam 2013. Berbeza dengan sistem diyat, arahnya diturunkan jelas dalam al-Quran sebagai satu perintah pembayaran ganti rugi ke atas pihak yang terjejas oleh pihak yang melakukan kecuaiian. Prinsip dan nilainya diambil berdasarkan hadis Rasulullah SAW dan dirujuk melalui sejarah dan pengamalan para sahabat.

#### **b) Hal-hal yang Boleh Dituntut serta Kaedah Pentaksiran**

Tuntutan ganti rugi bagi kematian akibat kemalangan jalan raya boleh dirujuk melalui Seksyen 7 Akta 67. Akta tersebut menyatakan bahawa waris si mati berhak mendapat ganti rugi apabila wujudnya elemen kehilangan sumbangan pendapatan si mati, kedukacitaan, dan ganti rugi bagi ganti rugi khas.<sup>15</sup> Tuntutan ganti rugi bagi kecederaan diri akibat kemalangan jalan raya boleh dirujuk berdasarkan seksyen 28A Akta 67. Bagi memudahkan tuntutan dibuat, ganti rugi bagi kecederaan diri boleh diklasifikasikan kepada dua elemen iaitu ganti rugi am dan ganti rugi khas.

Ganti rugi am ialah ganti rugi yang diawardkan kerana kesalahan tort telah dilakukan lalu undang-undang mengandaikan bahawa plaintif telah mengalami kerugian yang mungkin berbentuk kewangan atau bukan kewangan.<sup>16</sup> Ganti rugi khas pula ialah ganti rugi yang dapat dikira dengan nilai ringgit dan sen pada tarikh perbicaraan. Hal ini merangkumi kos perbelanjaan perubatan, lawatan ibu/bapa atau suami/isteri, kos rawatan pesakit luar, perjalanan membaiki kenderaan, kos anggota palsu, dan perkara lain seperti kos bagi makanan berkhasiat.<sup>17</sup>

---

<sup>15</sup> Seksyen 7(3A) namun tertakluk kepada subseksyen (3D) Akta Undang-undang Sivil 1956.

<sup>16</sup> Ganti rugi am bukan berbentuk kewangan terdiri daripada kesakitan dan penderitaan, kehilangan upaya, pengurangan jangka hayat hidup, kerugian dari sudut prospek perijodohan dan kehilangan konsortium. Ganti rugi am berbentuk kewangan 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.

<sup>17</sup> Salleh Buang, *Undang-undang Kecuaian di Malaysia*, 380.

Dalam perundangan Islam pula, Syariah memperuntukkan diyat sebagai mekanisme ganti rugi yang hanya meliputi kecederaan tubuh badan dan kehilangan nyawa sahaja. Kerugian yang boleh dituntut oleh mangsa pula adalah kerugian yang sudah dipastikan berlaku dan bukan bersifat jangkaan (*darar maḍī*). Namun, Wahbah dalam hal kerosakan pada masa hadapan berpandangan bahawa tuntutan ganti rugi tetap diharuskan dengan syarat jangkaan kerosakan tersebut dapat dipastikan dan dilihat akan berlaku (*foreseeability*).<sup>18</sup> Sebaliknya, sebarang risiko kerosakan melibatkan harta benda, ganti rugi berbentuk *dhamān* akan dikenakan.

Penaksiran dan penetapan ganti rugi pada dibuat berdasarkan peruntukan undang-undang sebagai rujukan utama. Terdapat tiga jenis tuntutan ganti rugi kematian yang boleh dituntut oleh waris-waris mangsa mengikut kepada situasi. Bagi ganti rugi kesedihan dan kedukacitaan, penilaian kuantumnya diawardkan oleh mahkamah secara tetap iaitu sebanyak RM10,000 sahaja. Hal ini dirujuk kepada peruntukan seksyen 7 (3A) Akta 67 yang menetapkan jumlah yang akan diawardkan sebagai ganti rugi di bawah subseksyen ini ialah RM10,000.<sup>19</sup> Subseksyen ini perlu dibaca bersama-sama dengan subseksyen 3B iaitu perihal waris yang sah untuk menuntut ganti rugi merangkumi pasangan suami/isteri atau ibu/bapa mangsa yang belum dewasa dan telah tidak berkahwin.<sup>20</sup>

Bagi tuntutan ganti rugi khas iaitu perbelanjaan pengurusan jenazah, pengkebumian dan kenduri, kuantum ganti rugi dinilai secara tetap sekiranya terdapat keterangan dokumen dan pembuktian lain seperti resit, bil pembiayaan kenderaan jenazah, perbelanjaan kenduri dan lain-lain. Walau bagaimanapun, tuntutan ini masih mempunyai had dan tidak semua perkara berkenaannya dibenarkan untuk dibuat

---

<sup>18</sup> Al-Zuhaylī, Wahbah, *Naẓariyyah al-Ḍamān wa Ahkām al-Mas'ūliyyah al-Madaniyyah wa al-Jinā'iyah fī al-Fiqh al-Islāmī Dirāsah Muqāranah*, 96.

<sup>19</sup> Seksyen 7(3(A)) Akta Undang-undang Sivil 1956 (Akta 67).

<sup>20</sup> Seksyen 7(3(B)) Akta Undang-undang Sivil 1956 (Akta 67).

tuntutan.<sup>21</sup> Sebagai contoh, perbelanjaan untuk tujuan perkabungan seperti baju hitam, tirai atau batu peringatan si mati termasuk dalam perkara yang tidak boleh dituntut.<sup>22</sup>

Kaedah penaksiran ganti rugi bagi kehilangan sumbangan pendapatan si mati boleh dirujuk melalui peruntukan seksyen 7 (3(iv)). Seksyen tersebut menetapkan bahawa jika si mati pada masa kematiannya berumur 30 tahun dan ke bawah, kaedah pendaraban adalah menggunakan nilai 16. Sebaliknya, jika si mati telah mencapai umur lingkungan 31-54 tahun pada masa kematiannya, kaedah pendaraban yang ditetapkan adalah menggunakan nilai 55.

Bagi ganti rugi kecederaan pula, penaksiran kuantum ganti rugi lebih mudah di buat mengikut jenisnya iaitu sama ada dalam kategori am atau khas. Bagi taksiran ganti rugi khas, ia lebih mudah diukur berikutan terdapat keterangan nyata berdasarkan dokumen seperti resit, bil perubatan dan sebagainya. Kesulitan berlaku apabila melibatkan taksiran bagi ganti rugi am yang bersifat abstrak dan sukar diukur.

Berbeza dengan kaedah penaksiran dalam sistem diyat, penetapan ganti rugi adalah bersifat tetap, iaitu mengikut keadaan mangsa sama ada meninggal dunia atau tercedera. Sekiranya mangsa meninggal dunia, maka kadar diyatnya adalah diyat penuh. Kadar diyat bagi anggota yang tercedera, hilang atau tidak berfungsi dinilai melalui bilangan anggota tersebut sama ada tunggal atau berpasangan.

Bagi anggota tunggal seperti hidung yang menyebabkan hilang upaya untuk menghidu, atau lidah yang menyebabkan hilang upaya untuk bertutur atau zakar yang menyebabkan hilang keupayaan bersetubuh atau lumpuh seluruh badan, maka kadarnya ialah satu diyat penuh bagi satu anggota tersebut. Seterusnya, kadar diyat bagi anggota

---

<sup>21</sup> S. Santhana Dass, *Personal Injury Claims*, 152.

<sup>22</sup> Hart Iwn Griffith-Jones [1948] 2 All ER 729.

berpasangan seperti mata, tangan, kaki dan selainnya diyatnya adalah sebanyak separuh daripada diyat penuh.

Perbincangan berkenaan aspek persamaan dan perbezaan antara tuntutan papasan sivil dan diyat telah dihurai. Asasnya, diyat hanya membenarkan tuntutan ganti rugi bersifat fizikal seperti kecederaan dan kematian yang sememangnya telah dipastikan berlaku.<sup>23</sup> Sebaliknya, kerugian bersifat jangkaan dan kehartaan boleh dituntut berdasarkan *hukūmah al-., adl* sekiranya perlu. Pernyataan ini penting bagi menjelaskan lagi skop yang boleh dipampas di bawah diyat bagi membolehkan model kuantum ganti rugi berasaskan diyat dibina.

Profesor Emeritus Datuk Dr. Mahmood Zuhdi Abd. Majid dalam Muzakarah (1) Jenayah Syariah Kebangsaan 2014 dipetik sebagai berkata:<sup>24</sup>

*“Islam sudah lama 'menghapuskan' hukuman bunuh seperti yang diamalkan di Barat, tetapi dengan cara yang jauh lebih baik iaitu dengan menawarkan diyat kepada keluarga mangsa yang terlibat”.*

Kenyataan beliau menjadi indikator bahawa perlunya kajian perundangan yang menyentuh aspek diyat dan sistem ganti rugi sivil dilaksanakan. Walaupun begitu, Penyelidikan ini realistik dan sedar bahawa pelaksanaan diyat tidak boleh dilaksanakan selagi tidak wujud peruntukan undang-undang mengenainya dikuatkuasakan. Oleh sebab itu, satu jadual kuantum ganti rugi boleh dirangka dan diletakkan di bawah undang-undang persekutuan dengan menambah baik kadar ganti rugi dan kaedah pelaksanaannya.

---

<sup>23</sup> Wahbah dalam hal kerosakan pada masa hadapan berpandangan bahawa tuntutan ganti rugi tetap diharuskan dengan syarat jangkaan kerosakan tersebut dapat dipastikan dan dilihat akan berlaku (*foreseeability*); Al-Zuhaylī, Wahbah, *Nazariyyah al-Ḍamān wa Ahkām al-Mas'ūliyyah al-Madaniyyah wa al-Jinā'iyah fī al-Fiqh al-Islāmī Dirāsah Muqāranah*, 96.

<sup>24</sup> Program Dakwah Negara, “Muzakarah Jawatankuasa Jenayah Syariah Kebangsaan 2014”, laman sesawang Yayasan Dakwah Islamiah Malaysia, dicapai pada 27 Februari 2018, [http://www.yadim.com.my/dakwahnegara/?page\\_id=123](http://www.yadim.com.my/dakwahnegara/?page_id=123)

Penetapan kuantum ganti rugi perlu mengambil kira nilai diyat dari sudut ganti rugi maut atau kecederaan. Perangkaan model ganti rugi baru dengan nilai diyat juga dilakukan dengan mengambil rujukan kecederaan anggota berdasarkan *Compendium for Personal Injury Awards* dan nasihat daripada pegawai perubatan.

Penyelidikan ini mencadangkan nilai diyat dinisbahkan kepada kadar harga emas. Walaupun nilai unta menjadi asas dalam penetapan kadar diyat pada zaman Rasulullah SAW, namun *athar* „Umar al-Khattāb RA dan amalan sahabat yang berjihad menggunakan kadar dinar dan dirham menjadi justifikasi utama harusnya menggunakan nilai emas bagi menetapkan kuantum diyat.<sup>25</sup>

Keringanan dibenarkan dalam melunaskan pembayaran diyat iaitu peralihan daripada penggunaan unta kepada kaedah lain bersesuaian dengan *urf* masyarakat kini. Sistem kewangan dunia semasa juga tidak lagi menjadikan unta sebagai subjek tukaran mata wang dalam sesuatu transaksi. Oleh itu, bagi memenuhi sistem perundangan Islam dan perubahan semasa, maka pembayaran diyat wajar beralih kepada penggunaan nilai emas.<sup>26</sup>

Rujukan kepada harga pasaran emas di Malaysia pada masa kini mendapati nilai emas sering berubah mengikut harga pasaran dunia.<sup>27</sup> Punca perubahan dikenal pasti melalui perubahan ekonomi global yang dipengaruhi pelbagai faktor seperti peperangan, inflasi dan sekatan ekonomi. Namun perubahan dalam pasaran emas tidaklah begitu ketara berbanding perubahan kadar mata wang. Nilai emas lebih stabil dan tinggi lantas menjadi indikator kepada berharganya nilai diri individu. Pihak yang cuai perlu mengeluarkan ganti rugi yang tinggi jika mencederakan atau menyebabkan kematian.

---

<sup>25</sup> Muhammad Hilmi Musa, “Penggunaan Emas dan Perak dalam Menentukan Nilai Pampasan Diyat: Suatu Analisis ke Atas Nilai Pertukaran Matawang Semasa”, 22.

<sup>26</sup> Muhammad Hilmi Musa, “Penggunaan Emas dan Perak dalam Menentukan Nilai Pampasan Diyat: Suatu Analisis ke Atas Nilai Pertukaran Matawang Semasa”, 23.

<sup>27</sup> Harga Emas Trading, “*Harga Emas Hari Ini*”, laman sesawang Harga Emas Trading Sdn Bhd, dicapai pada 27 Februari 2018, <http://www.hargaemas.com.my/>

Namun nilai ini masih munasabah dan mampu dibayar oleh pihak yang bersalah sama ada secara *lump sum* atau ansuran.

Pembayaran diyat perlu dilakukan dengan kerjasama insurans dan takaful. Insurans dan takaful aktif wajib dimiliki setiap penunggang kenderaan bermotor dengan polisi minimum insurans atau takaful pihak ketiga. Hal ini kerana, sekiranya ganti rugi diyat dikeluarkan oleh orang perseorangan, bayaran ini amat membebankan, berisiko muflis malah mustahil untuk dibayar oleh sebahagian individu berpendapatan bawah RM3,000 berdasarkan pendapatan isi rumah perkapita rakyat Malaysia.<sup>28</sup> Oleh sebab itu, peranan dan kerjasama syarikat insurans dan takaful sebagai „*aqilah* kontemporari bagi sistem diyat amat signifikan. Perbincangan diteruskan berkenaan kuantum ganti rugi berasaskan diyat.

### 8.1.3 Rumusan Harmonisasi

Pengharmonisasian antara kaedah ganti rugi sivil sedia ada dan juga kaedah diyat Islam boleh difokuskan pada metod penetapan ganti rugi ke atas mangsa kemalangan. Prinsip diyat merangkumi diyat bersifat tetap (*muqaddarah*) dan tidak tetap (*ghayr muqaddarah*) boleh diaplikasikan bagi kecederaan dan kerugian dalam ganti rugi am dan khas. Bagi kecederaan-kecederaan anggota sebagaimana yang dinyatakan dalam diyat, maka kadarnya boleh ditetapkan sejak awal secara tetap. Sebaliknya, bagi kerugian-kerugian yang melibatkan kecederaan mendatang atau melibatkan kecederaan yang tidak dinyatakan dalam diyat, maka penetapan ganti rugi boleh diserahkan kepada justifikasi dan keadilan mahkamah (*hukūmah al-, ad*).

---

<sup>28</sup> Pendapatan isi rumah per kapita rakyat Malaysia pada tahun 2017 dijangka meningkat sebanyak RM39,656 berbanding 2016 sebanyak RM37,738. Walaupun begitu, purata ini masih kecil berbanding nilai pampasan yang perlu dibayar oleh individu sekiranya mengakibatkan kecederaan atau kematian; Bank Negara Malaysia, “*Laporan Perkembangan Ekonomi pada Tahun 2016*”, lawan sesawang Bank Negara Malaysia, dicapai pada 27 Februari 2018 <https://www.bnm.gov.my/files/publication/ar/bm/2016/cp01.pdf>

Pemberian ganti rugi merangkumi penetapan kuantum yang tetap dan anjal amat memudahkan proses perbicaraan dalam mahkamah. Pihak-pihak yang terlibat boleh terus memfokuskan pertikaian pada ganti rugi yang bersifat anjal seperti ganti rugi kesakitan, kehilangan prospek perijodohan dan sebagainya. Pentingnya penetapan ganti rugi tetap sebagaimana yang terdapat dalam prinsip diyat juga bagi memastikan pihak insurans dan takaful mempunyai had dalam menanggung kerugian mangsa. Hal ini kerana pihak insurans dan takaful adalah badan yang menjalankan perniagaan insurans dan takaful motor. Institusi ini tertakluk kepada keuntungan dan kerugian dalam menjalankan perniagaan mereka. Sekiranya tuntutan ganti rugi boleh dituntut tanpa had, dikhuatiri badan-badan ini tidak lagi mampu menanggung bebanan kerugian tersebut atau lebih teruk lagi, mengalami muflis. Akibatnya, hak mangsa kemalangan turut terjejas.

Proses pengharmonisasian antara penetapan ganti rugi sivil dengan prinsip diyat mempengaruhi peruntukan undang-undang yang terdapat dalam seksyen 7 dan seksyen 28A Akta Undang-undang Sivil 1956 (Akta 67). Akta 67 ini memperuntukkan khusus berkenaan kadar ganti rugi dan kaedah pentaksirannya. Cadangan pindaan seksyen ini kepada peruntukan ganti rugi yang lebih relevan telah dibincangkan.<sup>29</sup> Bagi lain-lain rujukan undang-undang berkaitan, penyelidik berpandangan tiada pindaan perlu dilakukan bagi maksud harmonisasi sivil dan diyat sementelah undang-undang tersebut merupakan peruntukan yang menyentuh perihal prosedur dan had masa tuntutan.<sup>30</sup>

Bagi ganti rugi kecederaan anggota, satu jadual kuantum ganti rugi sebagaimana kompendium boleh dirangka dan dilaksanakan sebagai rujukan yang mengikat dapat berfungsi semaksimanya kepada pihak-pihak yang terlibat. Hal ini sekali gus

---

<sup>29</sup> Perbincangan dilakukan dalam bab ketiga kajian.

<sup>30</sup> Undang-undang lain yang menjadi rujukan ialah Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Akta 333), Akta Had Masa 1953 (Akta 254), Akta Perkhidmatan Kewangan 2013 (Akta 758) dan Akta Perkhidmatan Kewangan Islam 2013 (AKta 759).

mengurangkan skop pertikaian, menjimatkan masa dan memudahkan pihak mahkamah dalam memutuskan penghakiman. Lantaran itu, dalam analisis dan perbincangan seterusnya, penyelidik telah mencadangkan model pembayaran ganti rugi mengikut nilai diyat dan dengan perbandingan kepada nilai kompendium.

## **8.2 Model Pembayaran Ganti Rugi Kepada Pihak Mangsa Kemalangan Jalan Raya**

Sebelum membentuk cadangan model pembayaran ganti rugi kepada pihak mangsa, penyelidik telah meneliti terlebih dahulu berkenaan pandangan pihak yang terlibat dalam mengusahakan tuntutan ganti rugi mangsa kemalangan di Malaysia. Hal ini berikutan, dalam usaha mengharmonisasikan kaedah diyat di bawah perundangan Islam dengan kaedah ganti rugi sivil sedia ada, penyelidik sedar bahawa proses harmonisasi tidak hanya sekadar menggabungkan dua kaedah yang berasingan. Sebaliknya usaha ini memerlukan proses yang lebih daripada itu. Hal ini bermaksud, persetujuan dan kerjasama daripada pelbagai pihak amat diperlukan seperti Jabatan Pengangkutan Jalan, syarikat insurans dan pengendali takaful, Bank Negara Malaysia dan Jabatan Peguam Negara, dalam usaha ke arah mengharmonisasikan kaedah diyat dan sivil ini.

Melalui pengumpulan data yang dijalankan, penyelidik mendapati terdapat pelbagai pandangan berkenaan penetapan kuantum ganti rugi bersifat tetap sebagaimana yang terdapat dalam diyat telah diutarakan oleh para informan terpilih. Namun perlu ambil maklum bahawa majoriti dalam kalangan informan masih belum mempunyai pendedahan terperinci berkenaan kaedah ganti rugi Islam khususnya diyat. Dalam usaha mendapatkan pandangan berkenaan diyat, penyelidik telah menemu bual beberapa orang informan yang terdiri daripada pihak hakim, pegawai perubatan, pihak peguam



yang mewakili plaintif dan defendan,<sup>31</sup> pihak takaful dan pegawai daripada Bank Negara Malaysia.

Dalam mengutarakan pendapat berkenaan ganti rugi bersifat tetap, pegawai perubatan daripada hospital Universiti Kebangsaan Malaysia berpandangan penetapan diyat menurut hadis lebih jelas dan terperinci melalui kenyataannya:

*“Saya punya pendapat, saya tengok hadis tu lagi munasabah. Lagi detail. Sebab saya baca ni (kompendium) kan mula-mula, oh ni simple je. Bagi saya ni simple. Hadis tu lagi detail”.*

*RR/08.06.17/Temu bual*

Hal ini disokong dengan kenyataan Professor dari Jabatan Syariah Universiti Kebangsaan Malaysia yang berpandangan skop diyat lebih meluas dan adil. Terdapat ganti rugi yang bersifat tetap iaitu diyat dan *arsh* dan bersifat anjal iaitu dengan ijhtihad hakim berdasarkan *hukūmah al-., adl*

*“Sama ikut kes juga. Ini lagi adil diyat. Sebab ada muqaddarah ada ghair muqaddarah.”*

*ABM/16.07.18/Temu bual*

Pihak peguam mewakili firma Dass, Jenab & Associates berpandangan positif berkenaan ganti rugi bersifat tetap melalui kenyataan beliau:

*“Yes. So we can have uniformity. At least the personal injury part can be resolved”.*

*SSD/11.08.16/Temu bual*

Pandangan ini sememangnya mencerminkan fungsi diyat, iaitu memberikan pampasan ganti rugi bagi kecederaan dan kehilangan anggota sekali gus menjimatkan masa dan melancarkan proses tuntutan pihak-pihak bertikai. Tumpuan dan ijhtihad hakim

---

<sup>31</sup> Pihak peguam yang mewakili mangsa pada kebiasaannya yang memulakan tuntutan dan bertindak selaku pihak plaintif, sebaliknya pihak Peguam yang mewakili pihak yang bersalah atau pihak insurans dan takaful bertindak sebagai pihak defendan.

boleh difokuskan kepada ganti rugi lain seperti kos perubatan, ganti rugi kehilangan pendapatan dan sebagainya yang turut memerlukan pemerhatian rapi daripada pihak mahkamah.

Seorang lagi peguam mewakili firma yang sama menyatakan berpandangan dari sudut pandang seorang plaintif dan defendan. Beliau menyatakan bahawa:

*“Itu nanti akan open for argument bagi pihak yang menuntut sebab dia akan kata, kan diorang akan tengok pada kadar inflasi, kadar mata wang, dan situasi keadaan terkini semua semua tu. Tetapi, kalau kita tengok dari segi pandangan yang mengeluarkan duit ni kan sebab dia... dia... ada satu case law kan dia kata compensation ni bukan untuk tujuan kita nak beri untuk luxury macm tu. Kita cuma nak restore. jadi sebenarnya memang perlu guidelines ni tapi kene ada titik noktah dia. macam contoh, sebab tu saya kata benda ni kene melibatkan semua pihak. bank negara. insurans, semua. jadi kita memang kene ada stop. Macam contoh even. katalah radius patah normal. 12-15-18 k. even kalau kitau tengok pada masa hadapan pun kan. kalau lah, pada pandangan saya ia tetap munasabah sebab kita kadang2 tak boleh nak ambil kira macam oo dia cedera, kene bagi bagi bagi sampai... macam mana saya nak cakap, mmm, nilai kecederaan orang tu kita tak boleh sangat nak ukur wang ringgit sangat2 betul2, cumanya kita tetap nak beri dia ganti rugi, tapi ganti rugi yang orang kata yes, this is ur ganti rugi”.*

FNZA/18.01.17/Temu bual

Pihak takaful ikhlas sebagai pengeluar ganti rugi dalam mengutarakan pandangannya turut menyatakan:

*“Maksudnya dia ada fixed amoun. Selagi dia ada amoun yang kita boleh limitkan dan sincronize dengan contribution kepada kita maka itu baik lah... Sebab tu saya kata kalau kita ada kind of fixed compensation, in away bagus sebab ratioa compensaton akan jadi konsisten la. Kita punya aktuari buat study dalam graf macam tu kebanyakan nya below 100k tapi aka nada few cases yang jadi million. Salah satu sebabnya compendium kita takdak fixed amount. Contoh patah tangan tiap residual bagi lain pulak compensation. Sebab tu kenapa ada compendium as a guidelines when u akan award based on case law previous year? Itu dah jadi macam kewajipan pulak kita kat sini bila ada 1 kes tahun 35, tahun depan naik 40. Contoh accident happen 2/3 years ago tapi file matter 4 years after that jadi keputusan akan ikut the latest case. Kalau every year naik macam ni, simpanan ASB kita pon tak banyak gini. Tahun ni msih untuk bodily injury 8%. Other than bodily injury interst 4% means ada 2 interest kat situ.”*

IMH/12.01.17/Temu bual

Walau bagaimanapun, terdapat juga beberapa informan yang tidak bersetuju dengan ganti rugi tetap. Mereka berpandangan, ganti rugi perlu diberikan mengikut kesesuaian kes dan kecederaan serta latar belakang yang dialami oleh mangsa.

Pegum mewakili plaintif menyatakan:

*“Lebih pada budi bicara mahkamah. Sebab hakim akan tengok keadaan mangsa tu, contoh patah tangan apa efek pada mangsa. Tengok pekerjaan dia, A patah tangan, masih boleh bekerja, B patah tangan, tukang masak, dah tentu B dapat lagi tinggi”.*

AA/20.10.16/Temu bual

Temu bual bertulis yang dijalankan bersama pegawai BNM turut bersetuju bahawa ganti rugi tetap amat memudahkan proses penetapannya. Pun begitu, mereka kurang bersetuju dengan prinsip keseragaman ini:

*“Ganti rugi tetap untuk mangsa kemalangan boleh memberi kepastian dan memudahkan pembayaran ganti rugi oleh pengendali takaful dan syarikat insurans kepada mangsa kemalangan. Walau bagaimanapun, penetapan kadar ganti rugi/ganti rugi daripada awal adalah tidak relevan kerana ia seharusnya bergantung kepada tahap kecederaan yang dialami. Sewajarnya, jumlah ganti rugi bergantung kepada kos perubatan dan ia berbeza-beza mengikut tahap kecederaan yang dialami”.*

AA/03.05.18/Temu bual

Yang Amat Arif Hakim Mahkamah Sivil KL juga berpandangan bahawa kadar ganti rugi perlu berubah mengikut situasi.

*“Kadar kena berubah-ubah. So maknanya kita tak boleh hukum fixed la”.*

NMZ/22.05.17/Temu bual

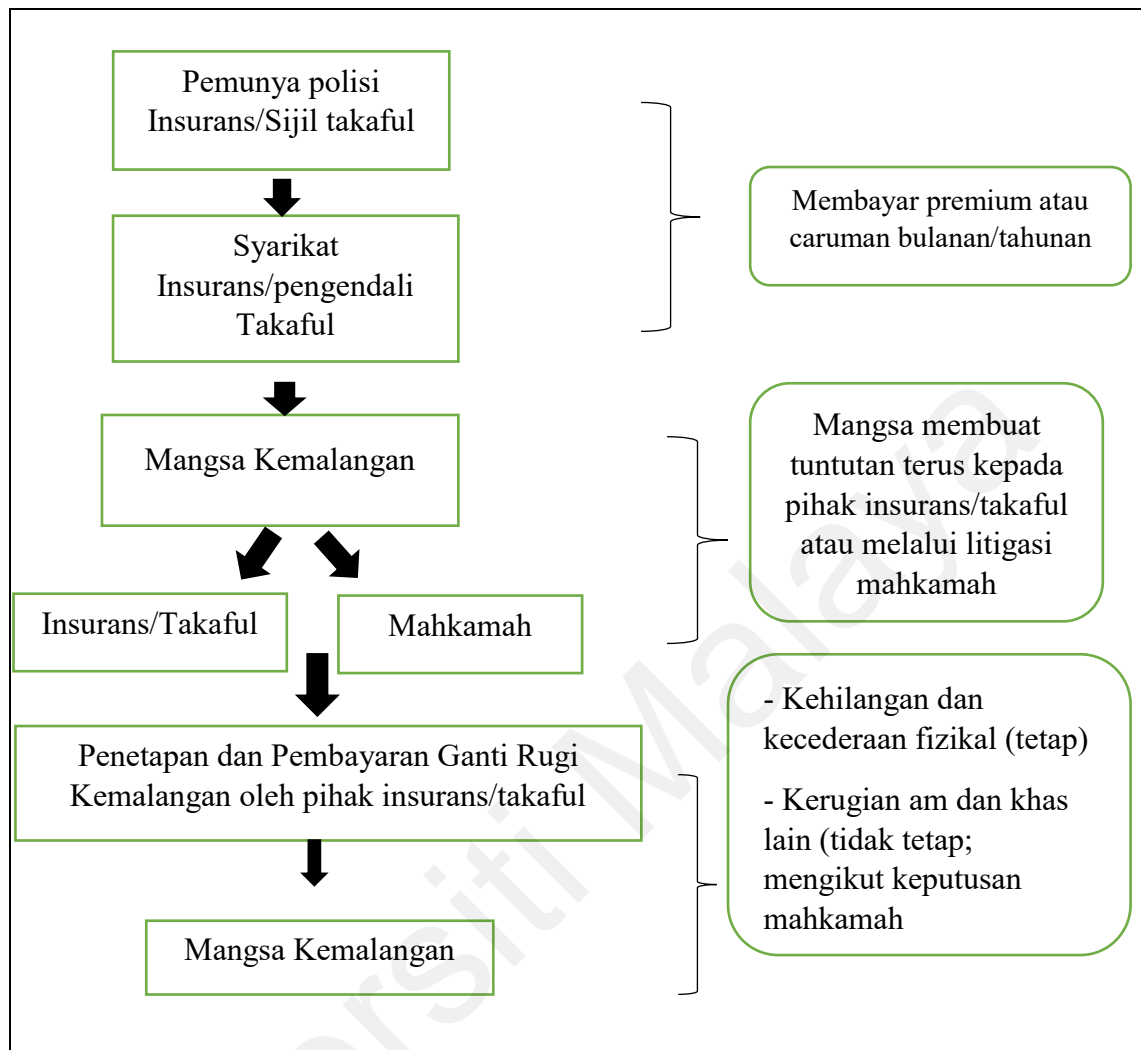
Dalam hal berkenaan perbezaan pandangan terhadap diyat, penyelidik berpandangan bahawa hal ini terjadi berikutan belum ada pendedahan mendalam berkenaan diyat disalurkan kepada pihak yang terlibat dalam menyelesaikan tuntutan ganti rugi di Malaysia. Lantaran itu, banyak dalam kalangan mereka beranggapan

bahawa ganti rugi bersifat tetap sebagaimana yang diusulkan dalam kaedah diyat adalah merangkumi semua kerugian sama ada am dan khas. Sebaliknya, yang dimaksudkan tetap di sini ialah dalam skop ganti rugi kehilangan dan kecederaan anggota sahaja.

Selain itu, pihak Jabatan Peguam Negara juga sebenarnya amat positif tentang cadangan ini dengan justifikasi bahawa ia akan memudahkan proses mahkamah dan mempercepatkan proses tuntutan kepada pihak mangsa yang terlibat. Lantaran itu, satu model pembayaran ganti rugi dibina sebagai gambaran awal berkenaan proses gerak kerja mekanisma pembayaran ganti rugi berasaskan diyat.

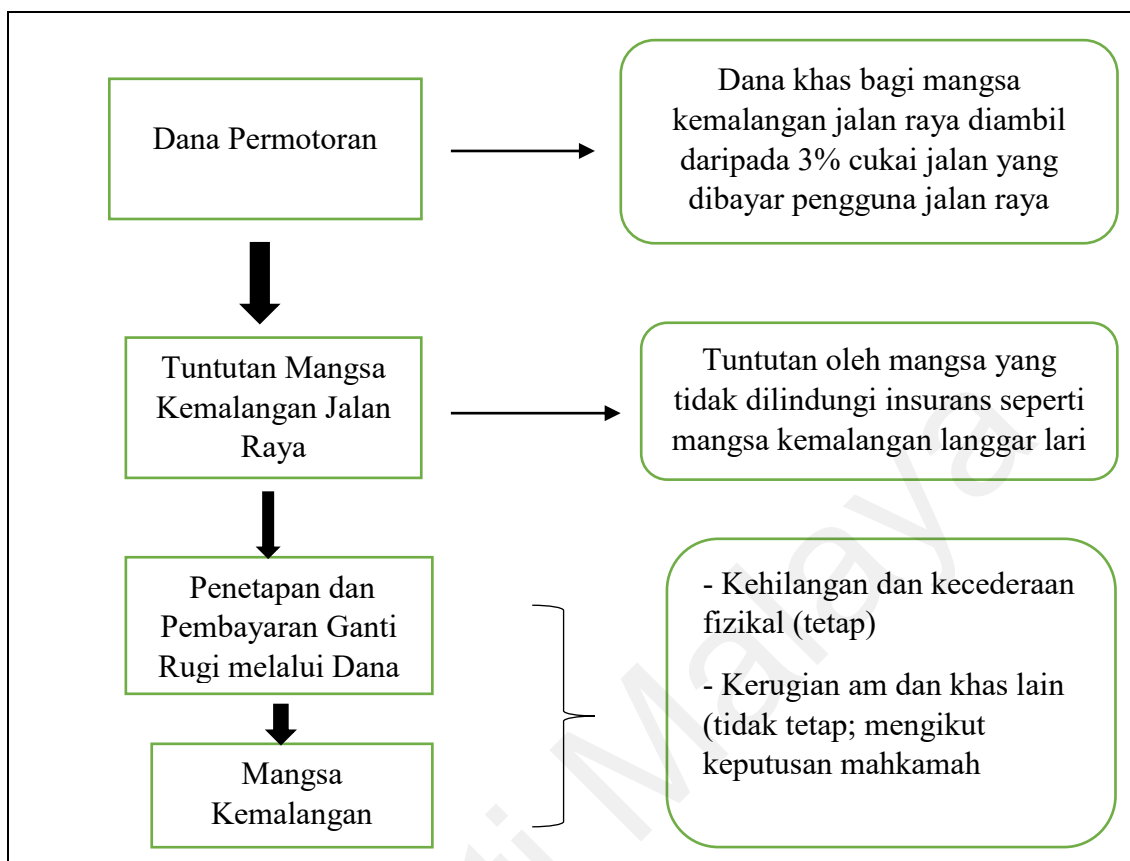
Pandangan dan penerimaan positif berkenaan pengharmonisasian diyat ke dalam kaedah pemberian ganti rugi sedia ada menjadi pemangkin kepada pembinaan model tuntutan ganti rugi yang lebih realistik. Pada asasnya, tiada perbezaan berkenaan kaedah pembayaran berikutan pihak pengeluar ganti rugi juga terdiri daripada pihak insurans dan takaful yang berperanan sebagai „*aqilah*” Perbezaan timbul dari sudut penetapan kuantum ganti rugi yang akan diperincikan dalam jadual kuantum ganti rugi berasaskan diyat dalam subtopik seterusnya. Cadangan model pembayaran ganti rugi boleh kepada pihak mangsa kemalangan boleh dirujuk berdasarkan rajah berikut:

**Rajah 8.2: Model Pembayaran Ganti Rugi Mangsa Melalui Perlindungan Insurans dan Takaful**



Sumber: Ilustrasi Penyelidik

**Rajah 8.3: Model Pembayaran Ganti Rugi Mangsa Melalui Cadangan Dana Permotoran**



Sumber: Ilustrasi Penyelidik

### 8.3 Kuantum Ganti Rugi Kemalangan Berasaskan Penggabungan Kompendium dan Diyat

Subtopik ini meneliti perbandingan kadar kehilangan nyawa dan kecederaan anggota berdasarkan penetapan nilai diyat yang dinisbahkan dengan nilai emas semasa dan kompendium yang menjadi rujukan mahkamah. Anggota-anggota yang dipampas telah diperincikan mengikut anggota yang terdapat dalam kompendium.

Kajian ini menggunakan nilai emas semasa di Malaysia dalam membentuk ganti rugi bersifat tetap bagi kecederaan fizikal sebagaimana yang terdapat dalam prinsip diyat.<sup>32</sup> Pun begitu, penyelidik menyedari hakikat tingginya nilai ganti rugi yang didasari oleh nilai emas ini yang mungkin menyebabkan timbulnya kesukaran dan

<sup>32</sup> Lembaga Zakat Selangor, “*Harga Emas dan Perak Semasa*”, laman sesawang Lembaga Zakat Selangor, dicapai pada 15 Oktober 2018, <http://www.zakatselangor.com.my/jenis-jenis-zakat/zakat-harta/zakat-emas-perak/harga-emas-perak-harian/>

risiko kepada pihak pengeluar ganti rugi iaitu penanggung insurans dan pengendali takaful. Lantaran itu, kajian lanjut berkenaan kadar ganti rugi kecederaan perlu dijalankan dengan mengambil kira aspek ijtihad mengikut status kewangan dan kemampuan ekonomi negara.<sup>33</sup> Dalam kajian ini, bagi maksud visualisasi kuantum ganti rugi bersifat tetap sebagaimana prinsip diyat, maka penyelidik meneruskan perkadaran dengan menggunakan nilai emas.

Jadual kuantum ganti rugi ini ditetapkan berdasarkan nilai satu dinar emas yang bersamaan dengan 4.25 gram emas 916 (22k) dengan harga belian RM158.48 bagi 1g emas. 4.25 gram emas 916 adalah bersamaan RM 673.54, Oleh itu, ukuran 1 nilai diyat penuh ialah 1,000 dinar emas yang bersamaan RM673,540.

**Jadual 8.1: Perbandingan Kadar Kehilangan Nyawa dan Kecederaan Anggota berdasarkan Nilai Diyat Silam, Nilai Emas Semasa dan Kompendium (Setakat April 2017)**

| Bil. | Jenis anggota/kecederaan/kehilangan                                   | Nilai diyat silam/unta      | Nilai diyat semasa/emas <sup>34</sup> (RM) | Kompendium bagi Ganti Rugi Kecederaan Peribadi 2014 <sup>35</sup> (RM) |
|------|---|-----------------------------|--|--|
| A.   | <b>Kehilangan nyawa*</b>  | Diyat penuh (100 ekor unta) | RM673,540.00                               | tiada <sup>36</sup>  |
| B    | <b>Kehilangan/Kecederaan Anggota Ortopedik dan Dalaman:</b>           |                             |  |  |
|      | <b>i. Anggota Tunggal</b>   |                             |  |  |
| 1    | Hidung*   |                             | RM673,540                                  | Tulang Nasal: 6,500-11,000   |
| 2    | Lidah*  |                             |  | tiada <sup>37</sup>  |
| 3    | Zakar* ( <i>penis</i> )   |                             |  | 66,000-88,000  |
| 4    | Tulang belakang   |                             |  | tiada <sup>38</sup>  |
| 5    | <b>Tengkorak kepala (Cranium):*</b><br>i.Parietal/Temporal/Frontal/Oc |                             | RM673,540                                  | 11,000-16,500  |

<sup>33</sup> Cadangan dan saranan ini telah dinyatakan dalam bahagian rumusan dan cadangan kajian ini.

<sup>34</sup> Berdasarkan perkadaran diyat, nilai 1 dinar emas ialah bersamaan dengan 4.25 gram emas 916 (22k) iaitu dengan harga belian RM158.48 bagi 1g emas. 4.25 gram emas 916 adalah bersamaan RM 673.54. Oleh itu, ukuran nilai diyat penuh ialah 1000 dinar emas yang bersamaan RM673,540; Lembaga Zakat Selangor, "*Harga Emas dan Perak Semasa*", laman sesawang Lembaga Zakat Selangor, dicapai pada 15 Oktober 2018, <http://www.zakatselangor.com.my/jenis-jenis-zakat/zakat-harta/zakat-emas-perak/harga-emas-perak-harian/>

<sup>35</sup> Compendium for Personal Injury Awards 2014 merupakan panduan pemberian ganti rugi am yang dikeluarkan oleh Persatuan Guaman Malaysia mengikut bahagian dan jenis anggota yang tercedera.

<sup>36</sup> Ganti rugi bagi kehilangan nyawa dirujuk kepada Akta Undang-undang Sivill 1956 seksyen 7.

<sup>37</sup> Ganti rugi diberikan kepada kehilangan fungsi untuk merasa sama ada hilang keseluruhan atau separa.

<sup>38</sup> Ganti rugi diberikan dengan merujuk ganti rugi kes terdahulu dan kos perubatan.

|                                    |  |  |  |  |
|------------------------------------|--|--|--|--|
|                                    | cipital/Spenoid bone atau dasar tulang tengkorak   | Diyat penuh (100 ekor unta)  |  |  |
|                                    | ii. Mastid dan/atau styloid processes*   |  | RM673,540  | 8,500-13,000   |
|                                    | iii. mana-mana tulang di atas yang patah dan memerlukan pembedahan cranioplasty.   |  |  | 16,500-27,500  |
|                                    | Termasuk dalam <i>as-syijāj</i> *<br>iaitu luka pada wajah dan kepala:<br><br>- <i>dāmighah</i> dan <i>ma'mūmah</i><br><br>- <i>munqilah</i><br><br>- <i>hāshimah</i><br><br>- <i>muwaḍḍīhah</i> | 1/3 diyat (33 ekor unta)<br><br>3/20 diyat (15 ekor unta)<br><br>1/10 diyat (10 ekor unta)<br><br>1/20 diyat (5 ekor unta)   | RM224,513<br><br>RM101,031<br><br>RM67,354<br><br>RM33,677 |  |
| 6                                  | <b>Tulang Muka:</b><br><br>- Mandible*<br>- Maxilla, Le Fort I, II, atau III<br>- Zygoma<br>- Orbit<br>- Alveolus<br>- Tulang Nasal (tulang pada hidung)   | Termasuk dalam diyat <i>as-syijāj</i> yang perlu dikenal pasti kecederaannya sama ada <i>dāmighah</i> , <i>ma'mūmah</i> , <i>munqilah</i> , <i>hāshimah</i> atau <i>muwaḍḍīhah</i> . |  | 13,000-27,500<br>13,000-27,500<br>8000-11,000<br>6,500-8,500<br>6,500-11,000<br>6,500-11,000 |
| <b>ii. Anggota berpasangan dua</b> |  |  |  |  |
| 1                                  | <b>Dua mata*</b>   |  |  |  |
|                                    | Haematoma pada mata  |  |  | 2,500-3,500  |
|                                    | Hilang pandangan peripheral  |  |  | 11,000-22,000  |
|                                    | Hilangan pandangan diplopia  | Kehilangan anggota/fungsi kedua-dua belah mata:  | Kehilangan anggota/fungsi kedua-dua belah mata:            | 11,000-22,000  |
|                                    | Katarak  |  |  | 5,500-8,500  |
|                                    | 20-50% hilang penglihatan pada sebelah mata  | diyat penuh (100 ekor unta).   | Diyat penuh 673,540  | 22,000-33,000  |
|                                    | 20-50% hilang penglihatan pada kedua-dua belah mata  |  |  | 38,500-77,000  |
|                                    | 50-80% hilang penglihatan pada sebelah mata  |  |  | 27,500-66,000  |
|                                    | 50-80% hilang penglihatan pada sebelah mata  | Kehilangan sebelah mata: ½ diyat (50 ekor unta)  | Kehilangan sebelah mata: ½ diyat 336,770                   | 55,000-132,000   |
|                                    | Buta sebelah mata  |  |  | 77,000-82,500  |
|                                    | Buta kedua-dua belah mata  |  |  | 192,500-198,000  |
|                                    | Hilang sebelah mata  |  |  | 88,000-93,500  |



|                        |   |   |  |   |
|------------------------|---|---|--|---|
|                        | Hilang kedua-dua belah mata   |   |  | 198,000-209,000                                   |
| <b>BAHAGIAN TANGAN</b> |   |   |  |   |
| <b>2</b>               | <b>Dua tangan*</b>  |   |  |   |
|                        | Humerus   | Kehilangan anggota/fungsi kedua-dua belah tangan:<br><br>diyat penuh (100 ekor unta). | Kehilangan anggota/fungsi kedua-dua belah tangan:<br><br>Diyat penuh 673,540 | 11,000-25,000                                     |
|                        | Olecranon   |   |  | 11,000-27,500                                     |
|                        | Radius  |   |  | 11,000-27,500                                     |
|                        | Ulna  |   |  | 8,500-25,000                                      |
|                        | Radius and ulna   |   |  | 19,500-33,000                                     |
|                        | Carpal (scaphoid/lunate/pisiform)   |   |  | Kehilangan sebelah tangan: ½ diyat (50 ekor unta) |
|                        | Metacarpal (tapak tangan)   |   |  | 3,500-13,000                                      |
|                        | Bahagian Clavicle dan bahu: Scapula   |   |  | 11,000-19,500                                     |
|                        | Clavicle  |   |  | 11,000-27,500                                     |
|                        | Pergeseran sendi acromio-clavicular   | Kehilangan anggota kedua-dua belah tangan:  | Kehilangan anggota kedua-dua belah tangan:                                   | 11,000-19,500                                     |
|                        | Pemotongan ( <i>amputation</i> ) keseluruhan tangan pada pergelangan sendi tangan | diyat penuh (100 ekor unta).  | Diyat penuh 673,640  | 38,500-55,000                                     |
|                        | Pemotongan ( <i>amputation</i> ) pada sendi siku                                  | Kehilangan sebelah tangan: ½ diyat (50 ekor unta)                                     | Kehilangan sebelah tangan: ½ diyat 336,710                                   | 49,500-55,000                                     |
|                        | Pemotongan ( <i>amputation</i> ) pada pertengahan atas lengan                     |   |  | 66,000-77,000                                     |
|                        | Pemotongan ( <i>amputation</i> ) pada bahu  |   |  | 82,500-88,000                                     |
| <b>BAHAGIAN KAKI</b>   |   |   |  |   |
| <b>3</b>               | <b>Dua kaki*</b>  |   |  |   |
|                        | Femur   | Kehilangan anggota/fungsi kedua-dua belah kaki:<br><br>diyat penuh (100 ekor unta).   | Kehilangan anggota/fungsi kedua-dua belah tangan:<br><br>Diyat penuh 673,540 | 19,500-44,000                                     |
|                        | Patella   |   |  | 13,000-16,500                                     |
|                        | Ligamen lutut   |   |  | 16,500-27,500                                     |
|                        | Tibia (patah ringan)  |   |  | 16,500-27,500                                     |
|                        | Fibula  |   |  | 11,000-13,000                                     |
|                        | Tibia dan Fibula  |   |  | 19,500-38,500                                     |
|                        | Femur/Tibia dan fibula (dengan kependekan)  |   |  | 33,000-55,000                                     |
|                        | Femur (dengan kependekan)   |   |  | 33,000-55,000                                     |
|                        | Tibia dan Fibula (dengan kependekan)  |   |  | 33,000-55,000                                     |

|                         |   |   |   |   |
|-------------------------|---|---|---|---|
|                         | Medial/Lateral Malleoli   | Kehilangan anggota/fungsi sebelah kaki: ½ diyat (50 ekor unta)  | Kehilangan anggota/fungsi sebelah kaki: ½ diyat 336,710   | 13,000-24,000                                   |
|                         | Tarsal (Navicular, Cuneiform, Cuboid)                               |   |   | 8,500-13,000                                    |
|                         | Metatarsal  |   |   | 6,500-11,000                                    |
|                         | Phalange  |   |   | 3,500-6,500                                     |
|                         | Calcaneum   |   |   | 11,000-16,500                                   |
|                         | Hilang tumit kaki   |   |   | 11,000-27,500                                   |
|                         | Pemotongan ( <i>amputation</i> ) sebelah kaki bahagian tapak        |   |   | Kehilangan sebelah kaki: ½ diyat (50 ekor unta) |
|                         | Pemotongan ( <i>amputation</i> ) sebelah kaki pada buku lali        | 49,500-55,000   |   |   |
|                         | Pemotongan ( <i>amputation</i> ) sebelah kaki di bawah lutut        | 60,500-71,500   |   |   |
|                         | Pemotongan ( <i>amputation</i> ) sebelah kaki melalui sendi lutut   | 71,500-77,000   |   |   |
|                         | Pemotongan ( <i>amputation</i> ) sebelah kaki atas lutut            | 77,000-82,500   |   |   |
|                         | Pemotongan ( <i>amputation</i> ) sebelah kaki di bahagian pinggul   | 110,000-132,000   |   |   |
|                         | Pemotongan ( <i>amputation</i> ) dua belah kaki pada buku lali      | Kehilangan anggota kedua-dua belah kaki: diyat penuh (100 ekor unta).   | Kehilangan anggota kedua-dua belah kaki: Diyat penuh 673,540  |   |
|                         | Pemotongan ( <i>amputation</i> ) dua belah kaki di bawah lutut      |   |   | 120,000-130,000                                 |
|                         | Pemotongan ( <i>amputation</i> ) dua belah kaki melalui sendi lutut |   |   | 140,000-150,000                                 |
|                         | Pemotongan ( <i>amputation</i> ) dua belah kaki atas lutut          |   |   | 160,000-180,000                                 |
|                         | Pemotongan ( <i>amputation</i> ) dua belah kaki di bahagian pinggul |   |   | 230,000-280,000                                 |
| <b>BAHAGIAN TELINGA</b> |   |   |   |   |
| <b>4</b>                | <b>Dua telinga</b>  | Kehilangan anggota/fungsi kedua-dua belah telinga: diyat penuh (100 ekor unta).<br><br>Kehilangan sebelah telinga: ½ diyat (50 ekor unta) | Kehilangan anggota/fungsi kedua-dua belah tangan: Diyat penuh 673,540<br><br>Kehilangan sebelah tangan: ½ diyat 336,710 |   |
|                         | Koyakan pada telinga  |   |   | 5,500-16,500                                    |
|                         | Hilang separa pendengaran pada sebelah telinga                      |   |   | 11,000-22,000                                   |
|                         | Hilang pendengaran total pada sebelah telinga                       |   |   | 38,500-44,000                                   |
|                         | Hilang separa pendengaran pada kedua-dua belah telinga              |   |   | 33,000-49,500                                   |
|                         | Hilang pendengaran total pada kedua-dua belah telinga               |   |   | 99,000-110,000                                  |
|                         | Tinnitus (keadaan di mangsa menghadapi bunyi bingit secara tetap)   |   |   | Tiada   |
| <b>ANGGOTA SEKSUAL</b>  |   |   |   |   |
| <b>5</b>                | <b>Dua buah zakar*</b>  | Kehilangan kedua-dua anggota: diyat penuh (100 ekor unta).<br><br>Kehilangan sebelah anggota: ½ diyat (50 ekor unta)                      | Kehilangan kedua-dua anggota: Diyat penuh 673,540<br><br>Kehilangan sebelah anggota: ½ diyat                            |   |
|                         | Hilang satu biji zakar (testicle)                                   |   |   | 16,500-27,500                                   |
|                         | Hilang dua biji zakar   |   |   | 66,000-88,000                                   |
|                         | Kecederaan pada kulit zakar (scrotum/perineum)                      |   |   | 6,500-8,500                                     |
|                         | Hilang satu bahagian Rahim (ovary)                                  |   |   | 16,500-44,000                                   |
|                         | Hilang dua bahagian Rahim   |   |   | 66,000-88,000                                   |

|   |  |   |  |                              |
|---|--|---|--|------------------------------|
|   | (ovaries)  |   | 336,710  |                              |
|   | Organ seksual gagal berfungsi  |   |  | 22,000-55,000                |
|   | Dua labia/bibir faraj ( <i>al-syafrain</i> )   |   |  | tiada                        |
| <b>ANGGOTA BERPASANGAN DUA LAIN</b>               |  |   |  |                              |
| <b>5</b>  | <b>Dua bibir*</b>  | Kehilangan kedua-dua anggota:   | Kehilangan kedua-dua anggota:  | Tiada                        |
| <b>6</b>  | <b>Dua payudara dan dua puting*</b>  | diyat penuh (100 ekor unta).  | Diyat penuh 673,540  | Tiada                        |
| <b>8</b>  | <b>Dua papan punggung*</b>   |   |  | Iliac crescent: 8,500-13,000 |
| <b>10</b>   | <b>Dua tulang rahang (<i>al-lihyain</i>)</b>   | Kehilangan sebelah telinga: ½ diyat (50 ekor unta)  | Kehilangan sebelah anggota: ½ diyat 336,710                                      | Mandible: 13,000-27,500      |
| <b>v. Anggota berpasangan empat</b>               |  |   |  |                              |
| 1.  | Kelopak mata ( <i>al-ajfan</i> ) dan bulu mata ( <i>al-ahdab</i> )                               | ¼ diyat bagi setiap bahagian (25 ekor unta)<br><br>Hilang keempat-empat bahagian: diyat penuh (100 ekor unta) | Satu bahagian: 158,000<br><br>Hilang keempat-empat bahagian: diyat penuh 673,540 | tiada                        |
| <b>vi. Anggota berpasangan sepuluh atau lebih</b> |  |   |  |                              |
| 1.  | <b>Jari tangan</b>   |   |  |                              |
|   | Cedera bahagian <i>phalange</i> (bahagian jari)  |   |  | 3,500-13,000                 |
|   | Pemotongan ( <i>amputation</i> ) mana-mana satu jari di bahagian <i>proximal phalange</i>        | 1/10 diyat bagi setiap bahagian (10 ekor unta)  | Satu bahagian: 67,354  | 11,000-16,500                |
|   | Pemotongan ( <i>amputation</i> ) mana-mana satu jari di bahagian <i>distal phalange</i>          | Hilang keseluruhan bahagian: diyat penuh (100 ekor unta)  | Hilang keseluruhan bahagian: diyat penuh 673,640                                 | 8,500-11,000                 |
|   | Pemotongan ( <i>amputation</i> ) jari tengah dan jari manis di bahagian <i>proximal phalange</i> |   |  | 19,500-22,000                |
|   | Pemotongan ( <i>amputation</i> ) jari tengah dan jari manis di bahagian <i>distal phalange</i>   |   |  | 13,000-15,500                |
|   | Pemotongan ( <i>amputation</i> ) 3-4 jari  |   |  | 22,000-33,000                |
|   | Pemotongan ( <i>amputation</i> ) ibu jari bahagian <i>proximal phalange</i>                      |   |  | 16,500-22,000                |
|   | Pemotongan ( <i>amputation</i> ) ibu jari di bahagian <i>distal phalange</i>                     |   |  | 13,000-16,500                |
|   | Pemotongan ( <i>amputation</i> ) semua jari dan ibu jari   |   |  | 33,000-49,500                |

|   |   |   |  |               |
|---|---|---|--|---------------|
| <b>2.</b>   | <b>Jari kaki</b>  | 1/10 diyat bagi setiap bahagian (10 ekor unta)  | Satu bahagian: 67,354                            |               |
|   | Ibu jari kaki   |   |  | 11,000-13,000 |
|   | Satu daripada mana-mana bahagian jari kaki  |   |  | 6,500-8,500   |
|   | 2-4 jari  | Hilang keseluruhan bahagian: diyat penuh (100 ekor unta)                                  | Hilang keseluruhan bahagian: diyat penuh 673,540 | 13,000-27,500 |
|   | Kesemua jari kaki   |   |  | 19,500-33,000 |
| <b>3.</b>   | <b>Gigi</b>   | 1/10 diyat bagi setiap bahagian (10 ekor unta)  | Satu bahagian: 67,354                            |               |
|   | Rosak/patah gigi  |   |  | 2000-2,500    |
|   | Hilang satu gigi  |   |  | 2,500-3,000   |
|   | 1-5 gigi  | Hilang keseluruhan bahagian: diyat penuh (100 ekor unta).                                 | Hilang keseluruhan bahagian: diyat penuh 673,540 | 2,500-11,000  |
|   | 5-10 gigi   |   |  | 11,000-19,500 |
|   | 10-20 gigi  |   |  | 19,500-33,000 |
| <b>LAIN-LAIN KECEDEeraan DAN KEHILANGAN ANGGOTA</b> |   |   |  |               |
| 1.  | <b>Jā'ifah</b> - luka yang menembusi rongga badan seperti dada, mulut, perut dan dubur.                     | 1/3 diyat (33 ekor unta)  | 224,513  | tiada         |
| 2.  | <b>Diyat bagi Janin:</b><br>- Bayi yang telah dilahirkan hidup kemudian meninggal akibat kecuaiannya ibunya | Diyat penuh 100 ekor unta   | 673,540  | tiada         |
|   | - Bayi dilahirkan mati akibat kecuaiannya ibunya  | Ghurrah: 1/20 diyat- 5 ekor unta  | 33,677   |               |
|   | - Ibu meninggal dunia bersama janin yang dikandung akibat kecederaan yang dialami ibu                       | Tiada diyat bagi janin kerana kematian berlaku akibat kematian ibu. Diyat penuh bagi ibu. | 673,540  |               |
| <b>3.</b>   | <b>Tulang rusuk (<i>rib cage</i>)</b>   |   |  |               |
|   | Satu bahagian rusuk   | 1/10 diyat bagi setiap bahagian (10 ekor unta)  | Satu bahagian: 67,354                            | 3,500-4,500   |
|   |   | Hilang keseluruhan bahagian: diyat penuh (100 ekor unta).                                 | Hilang keseluruhan bahagian: diyat penuh 673,540 |               |
|   | Sternum   | Diyat penuh 100 ekor unta   |  | 8,500-11,000  |
| <b>4.</b>   | <b>Pelvis</b>   | Diyat penuh bagi anggota pelvis tunggal.<br>½ diyat bagi anggota pelvis yang berpasangan. |  |               |
|   | Iliac crescent  |   |  | 8,500-13,000  |
|   | Sendi Sacro iliac   |   |  | 8,500-11,000  |
|   | Superior atau inferior pubic rami   |   |  | 13,000-19,500 |
|   | Diasthesis symphysis pubis  |   |  | 11,000-22,000 |
|   | Bilateral fractures of Iliac/Pubic rami   |   |  | 16,500-27,500 |
|   | Sacrum  |   |  | 11,000-13,000 |
|   | Acetabulum  | 22,000-33,000   |  |               |

|            |  |  |  |                 |
|------------|--|--|--|-----------------|
|            | Patah tulang punggung berganda dengan yang mengakibatkan ketidakupayaan punggung |  |  | 38,500-66,000   |
| <b>5.</b>  | <b>Patah ringan pada rangka vertebrae</b>  | 1/10 diyat bagi setiap bahagian (10 ekor unta)               | Satu bahagian: 67,354                                  | 13,000-16,500   |
|            | Patah 2-5 vertebrae  |  |  | 19,500-38,500   |
|            | Patah vertebra hingga menyebabkan sakit pada leher dan belakang                  |  |  | 19,500-38,500   |
|            | Patah vertebra hingga mengakibatkan quadraplegia                                 | Hilang keseluruhan bahagian: diyat penuh (100 ekor unta).    | Hilang keseluruhan bahagian: diyat penuh 673,540       | 275,000-385,000 |
|            | Patah vertebra hingga mengakibatkan paraplegia                                   |  |  | 198,000-275,000 |
|            | Kecederaan <i>brachial plexus</i> (sakit saraf) pada bahagian atas anggota badan |  | Tiada  | 44,000-71,500   |
|            | <i>Whiplash injury</i>   |  | Tiada  | 8,000-3,000     |
| <b>6.</b>  | <b>Otak</b>  | Diyat penuh 100 ekor unta                                    | Diyat penuh 673,540                                    |                 |
|            | Gegaran otak/ hilang kesedaran   |  |  | 5,500           |
|            | Sub dural haematoma (burr hole craniotomy)                                       |  |  | 16,500-27,500   |
|            | Perubahan perilaku   |  | Tiada.   | 22,000-44,000   |
|            | Kemerosotan memori   |  | Dinilai berdasarkan <i>hukūmah al-,adl</i>             | 22,000-49,500   |
|            | Kemerosotan intelek  |  |  | 55,000-165,000  |
|            | Kemerosotan pada hemiplegia yang mengakibatkan anggota menjadi lemah             |  |  | 44,000-71,500   |
|            | Lumpuh   |  |  | 275,000-385,000 |
|            | Koma   |  |  | 165,000-220,000 |
| <b>7.</b>  | <b>Deria rasa dan bau</b>  | Kehilangan fungsi anggota:                                   | Kehilangan fungsi anggota:                             |                 |
|            | Hilang deria bau keseluruhan   |  |  | 38,500-44,000   |
|            | Hilang deria bau separa  | diyat penuh (100 ekor unta).                                 | diyat penuh 673,540                                    | 11,000-33,000   |
|            | Hilang deria rasa keseluruhan  |  |  | 38,500-44,000   |
|            | Hilang deria rasa separa   |  |  | 11,000-33,000   |
| <b>8.</b>  | <b>Kotak suara (<i>larynx</i>)</b>   |  |  |                 |
|            | Volume suara menjadi kecil dan serak (hoariness)                                 | Kehilangan anggota atau fungsinya: Diyat penuh 100 ekor unta | Kehilangan anggota atau fungsinya: Diyat penuh 673,540 | 11,000-27,500   |
|            | Volume suara menjadi kecil seakan berbisik (whisper)                             |  |  | 22,000-38,500   |
|            | Hilang suara   |  |  | 88,000-132,000  |
| <b>9.</b>  | <b>Paru-paru</b>   |  |  |                 |
|            | Kegagalan paru-paru (puncture)   | Kehilangan anggota atau fungsinya: Diyat penuh 100 ekor unta | Kehilangan anggota atau fungsinya: Diyat penuh 673,540 | 5,500-6,500     |
|            | Kerosakan diaphragm  |  |  | 16,500-19,500   |
|            | Haemopneumothorax  |  |  | 5,500-6,500     |
| <b>10.</b> | <b>Abdomen</b>   |  |  |                 |
|            | <i>Laporotomy</i> (pembedahan membelah abdomen)                                  |  | Tiada  |                 |

|            |  |  |  |                 |
|------------|--|--|--|-----------------|
|            | Buang limpa  | Kehilangan anggota tunggal:<br>diyat penuh (100 ekor unta).<br><br>Kehilangan anggota berpasangan:<br>½ diyat setiap bahagian (50 ekor unta) | Kehilangan anggota tunggal:<br><br>diyat penuh:<br>673,540<br><br>Kehilangan anggota berpasangan:<br>½ diyat setiap bahagian (336,770) | 11,000-13,000   |
|            | Buang 1 bahagian buah pinggang                       |  |  | 33,000-38,500   |
|            | Buang 2 bahagian buah pinggang                       |  |  | 110,000-132,000 |
|            | Buang sebahagian hati                                |  |  | 16,500-27,500   |
|            | Buang sebahagian usus kecil                          |  |  | 16,500-44,000   |
|            | Buang sebahagian kolon                               |  |  | 22,000-44,000   |
|            | Pecah pundi kencing                                  |  |  | 16,500-22,000   |
|            | Pecah ureter/urethra                                 |  |  | 11,000-16,500   |
|            | Luka pada hati                                       |  |  | 11,000-16,500   |
| <b>11.</b> | <b>Kecederaan luar</b>                               | Tiada.<br>Dinilai berdasarkan <i>hukūmah al-,adl</i>   |  |                 |
|            | Koyakan teruk pada tisu kaki (degloving)             |  |  | 11,000-22,000   |
|            | Koyakan teruk pada tisu tangan                       |  |  | 13,000-27,500   |
|            | Luka terbelah sama ada satu atau lebih (lacerations) |  |  | 2,000-8,500     |
|            | Luka goresan sama ada satu atau lebih (abrasions)    |  |  | 1,100-4,500     |
|            | Parut kecil pada kaki                                |  |  | 1,100-3,000     |
|            | Parut kecil pada lengan                              |  |  | 2000-3,500      |
|            | Parut besar pada kaki                                |  |  | 8,500-16,500    |
|            | Parut besar pada lengan                              |  |  | 11,000-22,000   |
|            | Parut pada muka                                      |  |  | 5,500-33,000    |
|            | Parut pembedahan                                     |  |  | 2,500-11,000    |
|            | Haematoma  |  |  | 1,100-2,500     |
|            | Tampalan tisu kulit (skin gfarthing)                 |  |  | 11,000-27,500   |

Catatan: bertanda (\*) merupakan anggota yang disebut secara sarif dalam hadis.

Sumber: Ilustrasi Penyelidik berdasarkan Rujukan Fiqh dan Kompendium Kecederaan Peribadi

## 8.4 Contoh Perbandingan Kadar Ganti Rugi menurut Sivil dan Diyat berdasarkan Laporan Kes

### 8.4.1 Kes Muhammad Nur Akmal Yahya [2017] 5 LNS 1

#### Fakta Kes

Motosikal plaintif telah dipandu dari arah Bulatan Abang Kipali Kuching menuju ke arah DUN Petra Jaya. Defendan pertama turut menaiki motosikalnya dalam arah yang sama dengan plaintif, iaitu dengan kedudukan bergerak di belakang motosikal plaintif. Perlanggaran berlaku apabila motosikal defendan bertembung dengan belakang motosikal plaintif yang mengakibatkan kemalangan dan kecederaan parah di bahagian muka dan kepala pihak plaintif. Liabiliti 100% dipertanggungjawabkan ke atas defendan pertama.

#### Kecederaan dan Ganti Rugi:

| Jenis kecederaan   | Kuantum Ganti Rugi Sivil | Kuantum Ganti Rugi Diyat   |
|--|--------------------------|--|
| Retak tempurung kepala bahagian kanan temporal dengan <i>pneumocranium</i> dan <i>extraduralhaetoma</i> (pendarahan) | RM150,000                | $\frac{1}{4}$ diyat (4 bahagian tulang tempurung kepala) = RM168,385         |
| Cedera mengakibatkan hilang deria mendengar telinga sebelah kiri   | RM20,000                 | $\frac{1}{2}$ diyat (hilang fungsi 1 daripada 2 anggota telinga) = RM336,770 |
| Hilang sebelah deria penglihatan   | RM60,000                 | $\frac{1}{2}$ diyat (hilang fungsi 1 daripada 2 anggota mata) = RM336,770    |
| Retak tulang Zygoma belah kanan  | RM8,000                  | ( <i>muwaḍḍiḥah</i> ) = $\frac{1}{20}$ diyat = RM33,677                      |
| Parut luka sepanjang 1 cm di bahagian belah kanan muka   | RM1,000                  | RM1,000; serah kepada <i>ḥukūmah al-„adl</i>                                 |
| <b>JUMLAH</b>  | <b>RM547,000</b>         | <b>RM876,602</b>   |

Sumber: Ilustrasi Penyelidik berdasarkan Laporan Kes di *Malayan Law Journal*.

#### 8.4.2 Kes Hashim Ali Lwn Yahya Abdullah [2016] 1 LNS 767

##### Fakta Kes

Secara ringkasnya dalam Pernyataan Tuntutan bertarikh 2-12-2014, plaintif yang menunggang motosikal bernombor pendaftaran BKQ 3521 dari Sungai Lang menghala ke Pasir Panjang, Sekinchan. Apabila sampai berhampiran Simpang 3, Jalan Teluk Rhu, tiba-tiba defendan yang memandu kereta bernombor pendaftaran WMT 181 tanpa apa-apa isyarat atau amaran telah keluar dari Simpang Tiga Parit Baru, di sebelah kiri plaintif dan cuba membuat pusingan U untuk menghala balik ke Sungai Lang, Parit Baru lalu memotong arah perjalanan plaintif. Tindakan defendan ini mengakibatkan pelanggaran dengan plaintif. Plaintif memegang kepada doktrin *res ipsa loquitur*. Plaintif mengalami kecederaan dan kerugian sepertimana yang dituntut. Plaintif menjelaskan bahawa pelanggaran ini adalah disebabkan oleh kecuaiannya defendan, manakala defendan dalam pembelaannya mengakui terlibat dalam kemalangan tetapi menyatakan bahawa pelanggaran tersebut diakibatkan sepenuhnya atau pun disumbangkan oleh kecuaiannya plaintif. Liabiliti 90% defendan/responden dan 10% plaintif/perayu.

##### Kecederaan dan Ganti Rugi:

| Jenis ganti Rugi/Kecederaan  | Kuantum Ganti Rugi Sivil | Kuantum Ganti Rugi Diyat                         | Ganti                                   |
|--|--------------------------|--|---|
| <b>Ganti Rugi Khas:<br/>Kos rawatan jagaan bagi tempoh sebulan</b> | RM800                    | RM800  | sebulan<br>( <i>hukūmah al-., adl</i> ) |
| <b>Ganti Rugi Am:</b>  |                          |  |   |
| i. <b>Kepatahan 5 daripada 10 tulang rusuk</b>                     | RM40,000                 | Kepatahan tulang rusuk= 5/10<br>diyat= RM336,770 |   |
| ii. <b>Kecederaan sebelah tulang pelvik</b>                        | RM100,000                | Sebelah tulang pelvik =1/2<br>diyat=RM336,770.   |   |
| iii. <b>kecederaan di bahagian saraf kaki</b>                      | RM40,000                 | RM40,000<br>ditetapkan                           |   |



|        |   |                  |  |
|--------|---|------------------|--|
|        | kiri menyebabkan lumpuh total dari buku lali ke bawah.  |                  | berdasarkan <i>ḥukūmah al-., adl</i>                     |
| iv.    | tulang siku belah kiri <i>dislocate</i>   | RM55,000         | <i>al-Munqilah</i> (3/20 diyat)= 101,031                 |
| v.     | <i>Open fracture left 4th and 5th metacarpal bones; left palm laceration with torn palmar aponeurosis</i> (ketidakupayaan untuk menggenggam tangan dan tidak boleh untuk meluruskan jari) | RM15,000         | Kecederaan tangan bahagian kiri: 1/2 diyat=RM336,770     |
| vi.    | Parut-parut   | RM5,000.00       | RM5,000; ditetapkan berdasarkan <i>ḥukūmah al-., adl</i> |
| Jumlah |   | <b>RM255,800</b> | <b>RM1,157,141</b>                                       |

Sumber: Ilustrasi Penyelidik berdasarkan Laporan Kes oleh *Malayan Law Journal*.

#### 8.4.3 Kes Noorhisham Mohamad Lwn Mahussien Musa [2015] 1 LNS 1004

##### Fakta Kes

Pada atau sekitar jam 9.00 malam pada 23 Januari 2013, plaintif/responden adalah menunggang motosikal Modena Kriss yang mengandungi no. BLG 3055 di sepanjang lorong kiri (darurat) Damasara Puchong lebuhraya. Pada titik berhampiran tol 14 mil, perayu/defendan yang telah menunggang motosikal bantalan motosikal Suzuki no. WGT 2245 tanpa lampu berlanggar dengan ketua responden/plaintif. Hasilnya, Responden/plaintif mengalami banyak kecederaan termasuk keretakan di wajahnya, lutut dan betis dan dimasukkan ke hospital rawatan. Liabiliti pada 50%: 50%.

##### Kecederaan dan Ganti Rugi: (tajuk jadual)

| Jenis kecederaan  | Kuantum Ganti Rugi Sivil | Kuantum Ganti Rugi Diyat                |
|---|--------------------------|---|
| Patah bahagian kiri tulang tibial dengan <i>ligamen cruciat posterior</i> | RM 40,000                | <i>al-hāshimah</i> (1/10 diyat)= 67,354 |

|  |                  |   |
|--|------------------|---|
| Luka pada dorsum kaki kiri   | RM 2,000         | RM2,000; ditetapkan berdasarkan <i>ḥukūmah al-,,adl</i>   |
| Luka lelasan di pergelangan kaki kiri  | RM 2,000         | RM 2,000; ditetapkan berdasarkan <i>ḥukūmah al-,,adl</i>  |
| Luka pada dagu   | RM 3,000         | RM 3,000; ditetapkan berdasarkan <i>ḥukūmah al-,,adl</i>  |
| Membuang otot yang rosak   | RM 3,000         | RM 3,000; ditetapkan berdasarkan <i>ḥukūmah al-,,adl</i>  |
| Kecederaan gigi  | RM 5,000         | 1/10 diyat bagi setiap bahagian gigi= RM67,354.           |
| Kehilangan kesedaran   | RM 5,000         | RM 5,000; ditetapkan berdasarkan <i>ḥukūmah al-,,adl</i>  |
| <i>Hematoma periorbital</i> dua hala dengan <i>echymosis subconjunction</i> (pendarahan) | RM 5,000         | RM 5,000; ditetapkan berdasarkan <i>ḥukūmah al-,,adl</i>  |
| Parut-parut  | RM4,000          | RM4,000 ditetapkan berdasarkan <i>ḥukūmah al-,,adl</i>    |
| Kemerosotan tahap III PCL lutut kiri   | RM 20,000        | RM 20,000; ditetapkan berdasarkan <i>ḥukūmah al-,,adl</i> |
| Patah tulang rahang <i>mandible</i>  | RM50,000.        | <i>dāmighah</i> (1/3 diyat)= RM224,513                    |
| <b>Jumlah</b>  | <b>RM139,000</b> | <b>RM403,221</b>  |

Sumber: Ilustrasi Penyelidik berdasarkan Laporan Kes oleh *Malayan Law Journal*.

## 8.5 Penutup

Pendekatan pemberian ganti rugi berdasarkan kaedah diyat kelihatan masih asing di Malaysia. Terma diyat yang menggambarkan pemberian ganti rugi dengan nilai tetap ke atas mangsa kemalangan belum dimaklumi dengan baik oleh kebanyakan pihak pelaksana ganti rugi sivil. Pun begitu, majoriti daripada mereka berpandangan

pelaksanaan sistem pemberian ganti rugi dengan pengharmonisasian antara kaedah diyat Islam dan kaedah sedia ada sesuai untuk diaplikasikan di Malaysia sekali gus memberi nilai tambah yang positif dalam usaha menegakkan keadilan ke atas mangsa kemalangan.

Walaupun diyat hanya memberikan pampasan kerugian yang sudah dipastikan berlaku dan bukan bersifat jangkaan (*ḍarar maḍī*), namun kadar yang diberikan adalah tinggi mengikut nilai emas. Hal ini secara tidak langsung mencakupi kesemua ganti rugi am dan khas yang terdapat dalam Akta Undang-undang Sivil 1956. Berbeza dengan kadar kompendium yang perlu dikaji secara berkala mengikut kesesuaian taraf hidup rakyat Malaysia, kadar ganti rugi diyat tidak memerlukan kajian dan ubah suai manual kerana pihak terlibat hanya perlu merujuk kadar naik turun nilai emas semasa. Sekiranya penetapan ganti rugi diyat ditetapkan berdasarkan ijtihad sekalipun, kadarnya adalah bersifat tetap. Hal ini secara tidak langsung amat memudahkan pengurusan pihak jawatan kuasa pelaksana serta menjimatkan masa, tenaga dan wang. Ganti rugi bagi kecederaan bukan fizikal atau kehartaan pula boleh ditetapkan oleh mahkamah mengikut kebijaksanaan hakim melalui penetapan berdasarkan *arsh* atau budi bicara hakim (*ḥukūmah al-, adl*).

Walau bagaimanapun, penyelidik tidak menafikan perlunya pendedahan meluas berkenaan kaedah pemberian ganti rugi menurut Islam khususnya diyat untuk disampaikan kepada pengamal undang-undang dan pihak-pihak lain yang terlibat. Pendedahan ini boleh dilakukan melalui pendekatan dialog, seminar, persidangan dan sebagainya bagi memberi kefahaman mendalam berkenaan ruang lingkup diyat dan bagaimana sistem ini beroperasi. Hal ini bagi memberi kefahaman mendalam kepada pihak yang terlibat sekali gus mewujudkan satu sistem pemberian ganti rugi dengan pengharmonisasian diyat dan sivil yang memberi impak positif kepada mangsa kemalangan jalan raya keseluruhannya.

## **BAB SEMBILAN: RUMUSAN, IMPLIKASI DAN CADANGAN**

### **9.0 Pendahuluan**

Bab ini membuat rumusan berdasarkan empat objektif kajian bagi memastikan keseluruhan objektif tercapai. Secara ringkas, objektif kajian ini adalah; 1) Meneliti undang-undang pemberian ganti rugi mangsa kemalangan jalan raya di Malaysia; 2) Mengkaji pembelaan hak mangsa kemalangan jalan raya berasaskan diyat; 3) Menganalisis risiko-risiko yang dilindungi oleh pihak insurans; 4) Mencadangkan kuantum ganti rugi bagi kes kemalangan dengan membandingkan kaedah penyelesaian sedia ada.

Bab ini juga menjawab kesemua lima soalan kajian yang diringkaskan seperti berikut. Pertama; Apakah faktor-faktor yang membolehkan mangsa kemalangan jalan raya membuat tuntutan ganti rugi? Kedua; Apakah perlindungan yang disediakan oleh syarikat insurans atau pengendali takaful bagi pemilik kenderaan? Ketiga; Apakah konsep ganti rugi dalam Islam yang terdapat dalam pelaksanaan kaedah diyat? Keempat; Di manakah ruang untuk memposisikan diyat Islam dalam undang-undang sedia ada? Kelima; Apakah model pemberian ganti rugi yang boleh dirangka dalam mengharmonisasikan diyat ke atas undang-undang pemberian ganti rugi sedia ada di Malaysia? Kesemua lima persoalan ini disimpulkan bagi memastikan kesemua empat objektif kajian ini tercapai.

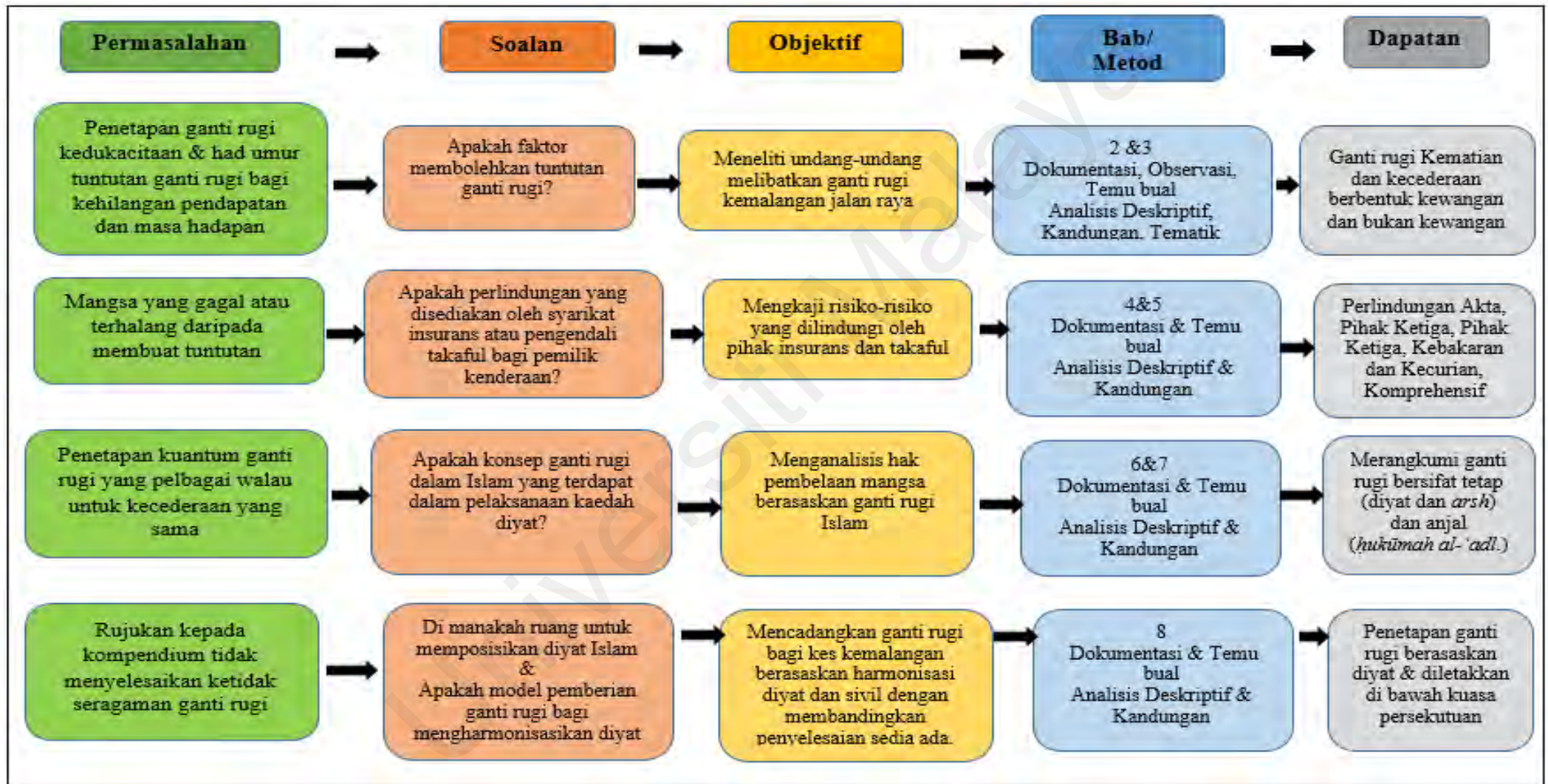
Seterusnya bab ini turut menyimpulkan inisiatif awal yang wujud ke arah pengharmonisasian kaedah pembayaran ganti rugi yang telah pun dilaksanakan di Malaysia melalui organisasi-organisasi Islam dalam mengenal pasti potensi pelaksanaan dan perkembangannya. Pemilihan dibuat berdasarkan kepakaran masing-masing dalam hal ehwal perundangan Islam untuk dipromosikan kepada semua pihak. Pengalaman

institusi-institusi ini dinilai bagi menilai implikasi kajian ini dalam usaha mengharmonisasikan diyat ke dalam sistem perundangan di Malaysia.

Seterusnya cadangan memperkasakan kajian dalam bidang ini turut diberikan berserta cadangan kajian pada masa akan datang. Secara keseluruhan, kerangka kajian diringkaskan dalam rajah berikut:

Universiti Malaya

Rajah 9.1: Rumusan dan Dapatan Kajian



Sumber: Ilustrasi Penyelidik.

## **9.1 Rumusan**

### **9.1.1 Rumusan daripada Objektif Pertama**

Objektif pertama penyelidikan ini membincangkan berkenaan undang-undang yang menjadi garis panduan dalam penetapan dan pemberian ganti rugi ke atas mangsa kemalangan jalan raya di Malaysia. Melalui penyelidikan ini, penelitian ke atas statut perundangan mendapati terdapat lima undang-undang utama yang menjadi rujukan dalam keseluruhan proses penyelesaian kemalangan jalan raya dan pelaksanaan tuntutan ganti rugi akibat kemalangan di Malaysia. Pertama, Akta Had Masa 1953 (Akta 254); menjadi rujukan dan garis panduan dalam menentukan kesahan masa tuntutan ganti rugi akibat kemalangan. Suatu tuntutan melibatkan kematian hanya sah dituntut dalam tempoh tiga tahun selepas tarikh kematian manakala tuntutan melibatkan kecederaan hanya sah dituntut dalam tempoh enam tahun selepas kecederaan akibat kemalangan berlaku.

Kedua, Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Akta 333); merupakan akta kawalan lalu lintas yang turut mempengaruhi penentuan liabiliti dan kuantum ganti rugi melibatkan pihak-pihak bertikai. Akta 333 memperuntukkan tafsiran berkenaan jalan dan kenderaan bermotor yang amat signifikan dalam menentukan kesahan suatu tuntutan kemalangan jalan raya di mahkamah. Akta 333 turut memperuntukkan kewajipan pihak yang terlibat dalam kemalangan untuk membuat laporan polis yang kemudiannya akan menjadi antara dokumen utama dalam membuat tuntutan ganti rugi kemalangan di mahkamah. Selain memperuntukkan kewajipan kepada pemilik kenderaan motor agar memiliki perlindungan insurans atau takaful, Akta 333 turut mewajibkan pembayaran insurans atau takaful kepada pihak ketiga yang terlibat dalam kemalangan jalan raya.

Ketiga, Akta Perkhidmatan Kewangan 2013 (Akta 758) dan Akta Perkhidmatan Kewangan Islam 2013 (Akta 759); kedua-dua akta ini merupakan satu statut umum

berkenaan garis panduan sistem kewangan negara. Hal kewangan tersebut turut melibatkan sistem gerak kerja syarikat insurans dan pengendali takaful. Berdasarkan Akta 758 dan 759, kedua-duanya menyatakan secara terperinci berkenaan kumpulan wang insurans dan takaful, pengambilalihan risiko kerugian serta pembayaran wang polisi di bawah polisi kemalangan diri.

Keempat, Akta Undang-undang Sivil 1956 (Akta 67); merupakan rujukan induk yang menjadi garis panduan yang mengikat pengamal undang-undang terutamanya Hakim dalam menentukan jenis kerugian dan kadar yang layak diperoleh. Akta 67 memperuntukkan senarai ganti rugi yang boleh dituntut oleh pihak mangsa, pihak yang layak membuat dan menerima ganti rugi tersebut, kaedah penaksiran serta amaun tetap bagi ganti rugi kecederaan akibat kematian dalam kemalangan jalan raya. Akta ini turut memperuntukkan syarat umur 55 tahun ke bawah bagi ganti rugi kehilangan pendapatan dan kehilangan upaya mendapatkan pendapatan pada masa hadapan dituntut di mahkamah. Pun begitu, sewaktu penyelidikan ini dijalankan, suatu Rang Undang-undang D.R 3/2018 bernama *Suatu Akta untuk meminda Akta Undang-undang Sivil 1956* sedang diadakan bagi meminda had umur daripada 55 tahun kepada 60 tahun sejajar dengan usia persaraan.

Rang undang-undang ini merupakan antara usaha para penyelidik dan pengamal undang-undang dalam memastikan undang-undang induk dalam penentuan ganti rugi ini terus relevan untuk digunapakai. Namun demikian, realiti yang dihadapi adalah kesukaran dalam membuat pindaan ke atas undang-undang berkaitan berikutan prosesnya yang memerlukan campur tangan banyak pihak. Lantaran itu, diharapkan dengan penyelidikan ini mampu memberi gesaan kepada pihak-pihak terlibat untuk lebih pantas dalam membuat pindaan yang diperlukan sekali gus memberi keadilan optimum ke atas mangsa.



Penelitian ke atas satu perundangan amat penting bagi mengkaji faktor yang membolehkan ganti rugi dituntut. Tuntutan ganti rugi pula boleh dibuat melalui litigasi mahkamah atau prosedur luar mahkamah iaitu secara langsung kepada pihak penanggung liabiliti dan pengeluar pampasan. Pemberian ganti rugi hanya boleh dilaksanakan apabila pihak yang terlibat dapat membuktikan wujudnya kerugian dari aspek kecederaan diri atau kematian akibat kemalangan telah berlaku. Jenis ganti rugi yang boleh dituntut pula telah diklasifikasikan kepada ganti rugi berbentuk kewangan dan bukan kewangan. Kesemua faktor dan jenis kerugian ini dirujuk berdasarkan Akta Undang-undang Sivil 1956 (Akta 67).

Secara keseluruhan, penelitian yang dijalankan ke atas statut perundangan melibatkan perihal kemalangan jalan raya amat signifikan dalam memberi informasi kepada penyelidik sendiri khasnya dan semua pengamal undang-undang dalam mengenal pasti kewujudan lakuna dalam peruntukan berkaitan. Hal ini sekali gus memberi peluang kepada penyelidik bagi memperkasakan lagi undang-undang dan kaedah sedia ada melalui harmonisasi dan implementasi undang-undang Syariah dan sivil.

### **9.1.2 Rumusan daripada Objektif Kedua**

Objektif kedua penyelidikan ini membincangkan risiko dan kerugian yang dilindungi oleh syarikat insurans dan pengendali takaful. Risiko dan kerugian yang dilindungi ini dapat ditentukan melalui polisi yang ditawarkan oleh syarikat insurans dan takaful berlesen yang dilantik. Segala tuntutan ganti rugi yang dibuat kepada pihak insurans atau takaful perlu mendapat respon segera oleh kedua-dua pihak mengikut tempoh tuntutan dan bayaran yang ditetapkan oleh undang-undang. Garis panduan dan gerak kerja syarikat insurans dan takaful adalah mengikut Akta 333, Akta 758 dan 759 serta dipantau oleh bahagian insurans Bank Negara Malaysia.

Pada dasarnya, terdapat empat jenis perlindungan yang ditawarkan di bawah polisi insurans dan sijil takaful motor iaitu perlindungan akta, perlindungan pihak ketiga, perlindungan pihak ketiga, kebakaran dan kecurian serta perlindungan komprehensif. Pertama, Perlindungan Akta; merupakan perlindungan insurans dan takaful paling minimum yang ditetapkan di bawah Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Akta 333). Di Malaysia, Perlindungan Akta tidak dijual sebagai polisi asas tetapi ditawarkan bersama-sama dengan insurans pihak ketiga yang merangkumi liabiliti kerosakan harta benda.

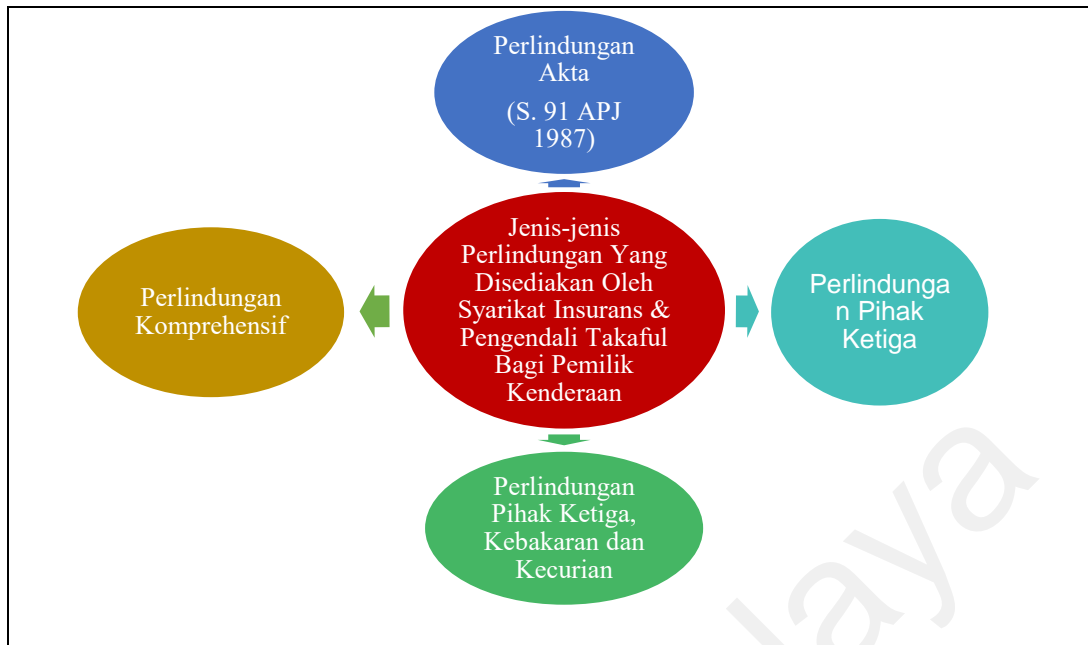
Kedua, Perlindungan Pihak Ketiga; menawarkan perlindungan liabiliti kerosakan harta, sebagai tambahan kepada liabiliti kematian atau kecederaan anggota badan pihak ketiga, yang timbul daripada penggunaan kenderaan motor di jalan raya. Sungguhpun premium polisi insurans atau caruman sijil takaful pihak ketiga adalah lebih tinggi daripada Perlindungan Akta, ia masih rendah berbanding dengan polisi komprehensif. Ketiga, 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. Komprehensif; sebagaimana istilahnya, polisi insurans dan sijil takaful ini menawarkan perlindungan yang lebih meluas dan memenuhi keperluan perlindungan bagi kenderaan baru, khususnya kenderaan di bawah skim sewa beli atau pembiayaan. Polisi ini merangkumi dua bahagian: melindungi kerugian atau kerosakan kenderaan milik pemunya polisi atau insured, dan perlindungan yang merangkumi liabiliti pihak ketiga yang timbul daripada penggunaan kenderaan tersebut.

Berdasarkan penelitian yang dibuat ke atas perlindungan polisi insurans dan sijil takaful, disimpulkan bahawa sistem insurans dan takaful amat membantu dalam proses penyediaan dana yang diperlukan untuk membayar ganti rugi kepada mangsa kemalangan jalan raya. Walau bagaimanapun, masih terdapat kelompongan yang perlu diisi bagi memantapkan lagi pelaksanaan sistem insurans ini. Kajian yang dibuat

mendapati terdapat beberapa pengecualian am di bawah perlindungan polisi insurans dan sijil takaful motor. Pengecualian tersebut menyatakan bahawa polisi insurans dan sijil takaful yang standard tidak melindungi sesetengah kerugian, seperti tuntutan langgar lari, kematian atau kecederaan anggota diri sendiri akibat kemalangan motor dan liabiliti terhadap tuntutan daripada penumpang- penumpang dalam kenderaan. Pengukuhan Biro Penanggung Insurans Motor serta penubuhan dana kemalangan motor telah dicadangkan bagi mengatasi kelompongan ini.

Lantaran itu, pengharmonisasian prinsip diyat untuk diaplikasi ke dalam sistem insurans dan takaful perlu dilaksanakan bagi melindungi kerugian yang timbul akibat kemalangan jalan raya secara optimum. Hal ini signifikan bagi menghubungkan peranan pihak penanggung insurans dan pengendali takaful dengan penyelesaian kes-kes kemalangan jalanraya di Malaysia dalam aspek pemberian ganti rugi kepada mangsa melalui perangkaan semula konsep ganti rugi menurut Islam dan sivil mengikut keperluan semasa. Rumusan berkenaan risiko yang dilindungi syarikat insurans dan pengendali takaful boleh dirujuk melalui ringkasan perlindungan yang disediakan di bawah.

## Rajah 9.2: Perlindungan oleh Syarikat Insurans dan Pengendali Takaful



Sumber: Ilustrasi Penyelidik berdasarkan The Malaysian Insurance Institute, *Pre-Contract Examination Insurance Agent* (Shah Alam: The Malaysian Insurance Institute, 2014), 85-86.

### 9.1.3 Rumusan daripada Objektif Ketiga

Objektif ketiga penyelidikan ini membuat analisis berkenaan pembelaan hak mangsa kemalangan yang terkandung dalam perundangan Islam khususnya diyat. Konsep ganti rugi berasaskan diyat menghuraikan bahawa kerugian yang boleh dituntut oleh mangsa adalah kerugian yang sudah dipastikan berlaku dan bukan bersifat jangkaan (*ḍarar maḍī*). Walau bagaimanapun, ulama kontemporari seperti Wahbah al-Zuhayli menyatakan dalam hal kerosakan pada masa hadapan berpandangan bahawa tuntutan ganti rugi tetap diharuskan dengan syarat jangkaan kerosakan tersebut dapat dipastikan dan dilihat akan berlaku (*foreseeability*).

Pihak berwajib membayar diyat ke atas mangsa dinamakan „*aqilah* Fungsi „*aqilah* sebagai pihak penanggung liabiliti yang bertanggung mengeluarkan pampasan untuk dibayar kepada mangsa boleh dilihat sebagai pihak insurans dan takaful. Selain itu, diyat juga mempunyai prinsip penetapan ganti rugi yang bersifat tetap. Hal ini

bermaksud, kadar ganti rugi bagi kecederaan dan kehilangan anggota yang dialami adalah tetap untuk kesemua mangsa yang terlibat dan mengalami kerugian yang sama.

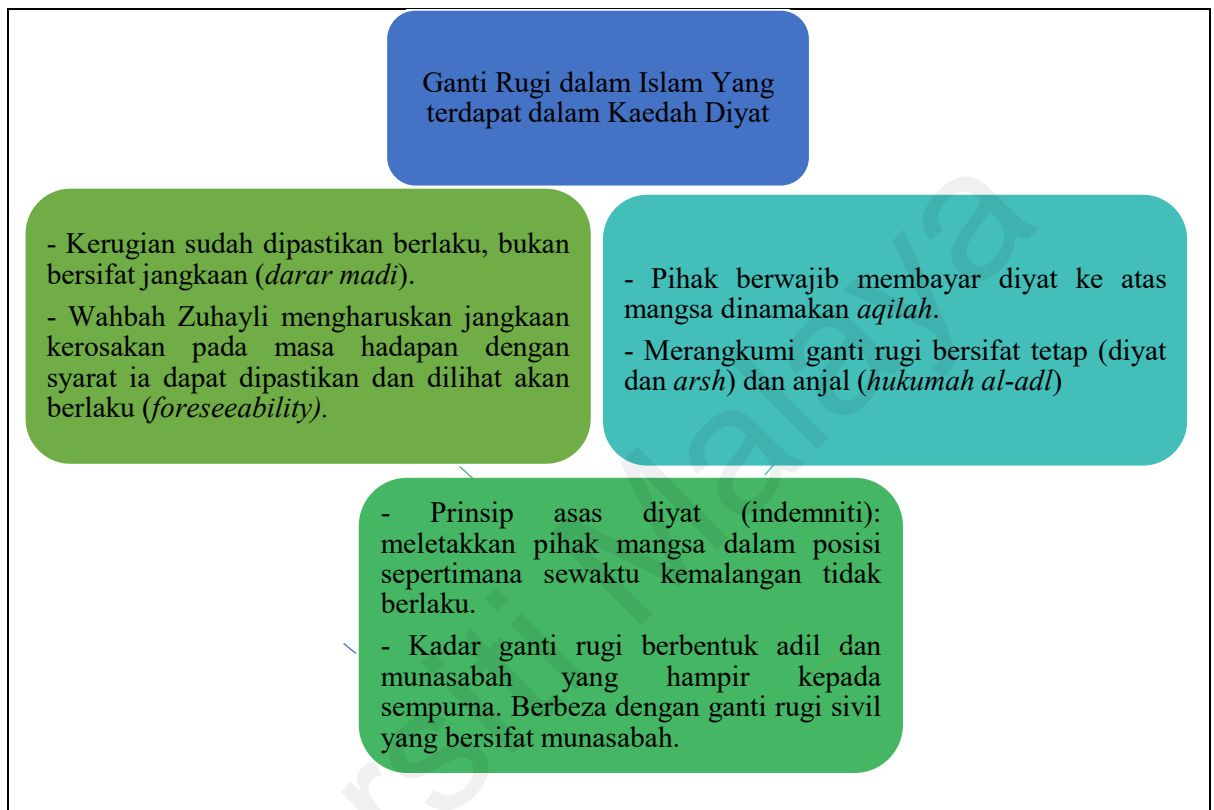
Kematian dan kecederaan anggota untuk tubuh badan setiap individu dinilai setara tanpa mengira perbezaan latar belakang. Pun begitu, bagi kerugian-kerugian lain yang bersifat mendatang atau *non material*, pembahagian ganti rugi bagi kecederaan diri dan kehilangan nyawa dalam Islam boleh juga dirujuk kepada beberapa istilah lain iaitu *arsh* dan *ḥukūmah al-, adl*. Dapat disimpulkan bahawa konsep ganti rugi dalam Islam adalah sangat komprehensif merangkumi ganti rugi bersifat tetap (diyat dan *arsh*) dan anjal (*ḥukūmah al-, adl*). Perbezaan istilah diyat, *arsh* dan *ḥukūmah al-, adl* adalah merujuk kepada perbezaan konsep dan kaedah penetapan kadarnya. Diyat dan *arsh* merupakan ganti rugi yang ditetapkan kadarnya oleh Syarak, sebaliknya *ḥukūmah al-, adl* tidak ditetapkan kadarnya, namun diserahkan kepada keadilan pemerintah.

Pelaksanaan diyat pada zaman kini adalah tidak mustahil untuk dilaksanakan kerana realitinya terdapat beberapa negara Islam lain yang telah mengamalkan pemberian ganti rugi berasaskan diyat. Penyelidikan ini mengambil sampel pelaksanaan diyat di Kesultanan Oman sebagai contoh realiti semasa. Prinsip pembahagian diyat dilakukan sebagaimana yang dinyatakan dalam hadis Rasulullah SAW. Pun demikian, nilai dan kadar ganti rugi ditetapkan mengikut ijtihad pemimpin negara tersebut sesuai dengan status kewangan dan ekonomi negara Oman. Kadar tersebut juga dipatuhi oleh setiap pemunya polisi serta dimaklumi dan dipersetujui oleh setiap pemunya polisi insurans berkenaan. Kadar diyat Oman ditetapkan oleh bahagian CMA dengan merujuk nilai dan pembahagian diyat sebagai panduan dan diselaraskan dengan pendapatan individu rakyat negara mereka secara purata kasar.

Analisis berkenaan hak mangsa kemalangan dalam perundangan Islam amat signifikan bagi mengenal pasti persamaan dan perbezaan yang wujud dalam

pelaksanaan diyat dengan pelaksanaan ganti rugi sivil berdasarkan kepada sumber perundangan sedia ada dan pelaksanaan oleh negara-negara Islam. Ringkasan berkenaan konsep ganti rugi dalam Islam boleh dirujuk melalui rajah berikut:

**Rajah 9.3: Konsep Ganti Rugi Kematian dan Kecederaan dalam Islam**



Sumber: Ilustrasi Penyelidik.

#### 9.1.4 Rumusan daripada Objektif Keempat

Objektif keempat penyelidikan ini mencadangkan kuantum ganti rugi yang munasabah bagi kes kemalangan berdasarkan pembahagian diyat mengikut nilai semasa emas dengan membandingkan kaedah penyelesaian sedia ada. Nilai ganti rugi yang tinggi cukup untuk menjadi hukuman dan memberi pengajaran yang setimpal kepada para pemandu yang cuai sehingga mengakibatkan kemalangan.

Ruang bagi memposisikan diyat Islam pula masih diletakkan di bawah kuasa undang-undang persekutuan. Penyelidikan ini mendapati wujud persamaan dan perbezaan antara kedua-dua kaedah diyat Islam dan ganti rugi sivil dalam proses penetapan ganti rugi ke atas mangsa kemalangan jalan raya. Persamaan antara kedua-

dua kaedah ini wujud menerusi prosedur tuntutan ganti rugi iaitu sama ada melalui litigasi undang-undang di mahkamah atau penyelesaian antara pihak-pihak bertikai di luar prosedur mahkamah, serta persamaan dalam membuktikan keterangan di mahkamah.

Perbezaan antara kaedah diyat dan sivil pula didapati wujud dari aspek rujukan penetapan ganti rugi dan jenis-jenis ganti rugi yang boleh dituntut. Perbezaan rujukan dan ganti rugi yang berbeza membawa kepada penetapan nilai ganti rugi yang berbeza. Pun begitu, penyelidik berpandangan melalui perbezaan inilah ruang pengharmonisasian antara kaedah ganti rugi Islam dan sivil dapat dilaksanakan. Persamaan dikekalkan, perbezaan disesuaikan dengan harmonisasi kedua-dua kaedah bagi menghasilkan sistem pembayaran ganti rugi yang efektif ke atas mangsa kemalangan jalan raya di Malaysia.

Model pemberian ganti rugi dirangka berdasarkan nilai diyat dari sudut ganti rugi maut atau kecederaan dengan mengambil rujukan kecederaan anggota berdasarkan *Compendium for Personal Injury Awards* dan nasihat daripada pegawai perubatan. Lantaran itu, penyelidikan ini mencadangkan jadual kuantum pampasan ganti rugi kemalangan berasaskan diyat dengan merujuk kecederaan anggota dalam kompendium. Cadangan pengharmonisasian kedua-dua kaedah ini penting bagi membekalkan informasi berkaitan implementasi dan harmonisasi skim ganti rugi Islam dan sivil kepada pihak yang memerlukan seperti Jabatan Peguam Negara (JPN), Jabatan Pengangkutan Jalan (JPJ), dan Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya (MIROS) dan Yayasan Dakwah Islam Malaysia (YADIM), dalam usaha menambahbaik undang-undang kemalangan jalan raya.

## 9.2 Implikasi Kajian

### 9.2.1 Implikasi Pendekatan Pembayaran Ganti Rugi Berasaskan Diyat Terhadap Sistem Pentadbiran Ganti Rugi

Pembayaran ganti rugi berasaskan prinsip diyat yang diawali dengan kajian ini memberi impak dan sumbangan dalam mengisi kelompongan peruntukan undang-undang yang ada. Selain itu, diyat merupakan kaedah pemberian ganti rugi yang diberikan kepada pihak yang mengalami kerugian. Sekiranya dibuat perbandingan dengan undang-undang Sivil, didapati kaedah diyat akan terletak di bawah undang-undang Tort, bukan undang-undang Jenayah. Lantaran itu, penyelidik berpandangan kaedah diyat yang merupakan sebahagian daripada undang-undang tort tidak akan menjadi isu atau polemik yang sebegitu besar sebagaimana yang berlaku kepada hukuman hudud. Kaedah ini barangkali agak janggal untuk diketengahkan kepada masyarakat pada awalnya namun akan mudah diterima dan dilaksanakan sebagaimana yang berlaku dalam sistem perbankan Islam di Malaysia.

Dari sudut pentadbiran, sistem pemberian ganti rugi yang diharmonisasikan antara diyat dengan sivil ini masih diletakkan di bawah undang-undang persekutuan dengan pemantauan daripada kerajaan yang memerintah. Selain itu, kadar ganti rugi dan kaedah pelaksanaan dengan akan mengalami perubahan dan penambahbaikan dengan mengambil kira nilai diyat dari sudut ganti rugi maut atau kecederaan. Perangkaan model ganti rugi baru akan dilaksanakan berdasarkan nilai diyat dengan mengambil rujukan kecederaan anggota berdasarkan *Compendium for Personal Injury Awards* dan nasihat daripada pegawai perubatan. Penyelidik amat positif bahawa pelaksanaan ganti rugi dengan mengambil kira prinsip diyat amat membantu pihak mahkamah khususnya para Hakim dalam membuat keputusan.



### **9.2.2 Inisiatif Badan-Badan Agama Islam Dalam Mempromosikan Diyat**

Subtopik ini menilai apakah inisiatif yang telah pun dilaksanakan di Malaysia dalam mengenal pasti potensi pelaksanaan dan perkembangan diyat. Institusi Islam yang dipilih adalah Majlis Dakwah Negara di bawah Yayasan Dakwah Islam Malaysia. Pemilihan dilakukan atas dasar inisiatif pro-aktif institusi ini dalam menubuhkan kumpulan kerja khas berkenaan diyat bagi menjalankan penyelidikan seterusnya mempromosikan kaedah pemberian ganti rugi menerusi pendekatan Islam.

Badan Agama Islam di Malaysia seperti Yayasan Dakwah Islam Malaysia (YADIM) memainkan peranan yang amat penting bagi tujuan penyelidikan dan pemasaran kaedah diyat dalam sistem perundangan Negara. Prof Emeritus Datuk Dr Mahmood Zuhdi Abd Majid selaku Pengerusi Majlis Dakwah Negara (MDN) yang terletak di bawah kelolaan YADIM menyatakan bahawa undang-undang jenayah Islam (diyat) akan dibawa kepada pihak kerajaan untuk membolehkan hukuman itu dilaksanakan di negara ini.

Sejarah penubuhan YADIM bermula apabila Kongres Ekonomi Islam Ke-2 yang bersidang pada 7-9 April 1972 di Fakulti Islam Universiti Kebangsaan Malaysia. Kongres ini anjuran Kementerian Pembangunan Negara Dan Luar Bandar. Kongres ini telah merumuskan untuk menubuhkan sebuah Yayasan yang dinamakan Yayasan Sebaran Islam (*Islamic Missionary Trust*) dengan tujuan menjalankan dakwah Islamiah dan menjalankan usaha-usaha kebajikan di seluruh Malaysia. Pada masa kini YADIM diletakkan di bawah Kementerian Hal Ehwal Islam.

#### **9.2.2.1 Majlis Dakwah Negara (MDN)**

MDN adalah Badan Khas yang ditubuhkan YADIM pada bulan Oktober tahun 2013 di era kepimpinan YB Senator Dato Dr Asyraf Wajdi Dusuki. Badan Khas ini di bawah pengawasan Lembaga Pemegang Amanah YADIM. MDN dianggotai oleh cendekiawan

yang menyumbang idea dan kepakaran dalam pelbagai bidang ke arah pengukuhan misi dan agenda dakwah di Malaysia. Visi MDN menjadi pusat pengembangan sumber manusia dan keilmuan umat Islam sekali gus mewujudkan suatu mekanisme ke arah perpaduan ummah yang dianggotai oleh organisasi dan individu dari pelbagai latar belakang dan lapangan. Kepakaran mereka sama ada dalam bidang perbankan, pendidikan, politik, ekonomi atau sebagainya yang dapat melaksanakan prinsip-prinsip Islam (Laporan Program Sepanjang Tahun 2014: 16).

Peranan MDN adalah mendokong dan merealisasikan peranan YADIM dalam memperkasakan dakwah di Malaysia terutama aspek penyelarasan dakwah. MDN juga mewujudkan kumpulan kerja yang terdiri daripada individu-individu yang mempunyai kepakaran dalam pelbagai bidang ke arah pengukuhan misi dan agenda dakwah di Malaysia. Pelantikan individu-individu ini bagi menyumbang idea bagi kumpulan kerja yang dibentuk, antaranya ialah kumpulan kerja yang menggerakkan penyelidikan khas berkaitan diyat.

Kumpulan kerja ini telah mengadakan pertemuan, perbincangan dan program-program bagi mempromosikan dan memberikan kefahaman kepada masyarakat berkenaan diyat. Selain itu, MDN terus bergerak pro-aktif dengan menubuhkan Sekretariat Perpaduan Ummah yang dianggotai seramai 70 orang Panel Perunding Perpaduan Ummah (PPPU). Para panel merupakan tokoh-tokoh intelektual dalam pelbagai bidang bagi memperkukuh agenda perpaduan ummah di negara ini.

Antara program yang telah dilaksanakan ialah Multaqa Perpaduan Ummah<sup>1</sup> dan Majlis Wacana Intelektual bertajuk *Diyat Sebagai Satu Agenda Pelaksanaan Undang-*

---

<sup>1</sup> Program Multaqa Perpaduan Ummah dilaksanakan pada 18 Mei 2016 di Institut Latihan Islam Malaysia, Bandar Baru Bangi.

*Undang Jenayah Islam di Malaysia dalam Kes Kemalangan Jalan Raya*<sup>2</sup> dengan kerjasama Wacana Ilmuan Malaysia (WIM), Majlis Agama Islam Wilayah Persekutuan (MAIWP), Jabatan Kemajuan Islam Malaysia (JAKIM), Persatuan Ulama Malaysia (PUM), Persatuan Bekas Mahasiswa Islam Timur Tengah (PBMITT) dan Majalis Alumni Pengajian Islam Kebangsaan (MAPIK). Selain itu, wacana khas diyat kumpulan kerja ini telah mengadakan mesyuarat, persidangan meja bulat dan program-program mengikut kumpulan kerja masing-masing bagi membincangkan isu dan pelaksanaan diyat dalam usaha untuk mengharmonisasikan kaedah ganti rugi Islam itu di negara ini.

Secara keseluruhannya, program-program pengenalan berkenaan diyat hanyalah bersifat seminar kelompok dan diskusi antara jawatan kuasa pemikir. Namun, tidak pula inisiatif ini mencapai ke tahap aplikasi prinsip diyat dalam undang-undang sedia ada. Lantaran itu, badan-badan agama perlu memulakan langkah bagi mendedahkan kaedah pelaksanaan diyat kepada semua pihak yang terlibat dalam gerak kerja pelaksanaan ganti rugi ke atas mangsa k Kemalangan jalan raya. Kajian ini boleh menjadi perintis kepada bermulanya kolaborasi antara badan agama dengan badan perundangan di Malaysia.

### **9.3 Cadangan**

#### **9.3.1 Pindaan Akta Undang-undang Sivil 1956 (Pindaan 1984)**

##### **a) Pindaan seksyen 7(3A) ganti rugi kedukacitaan**

Bagi ganti kedukacitaan, penilaian kuantumnya diawardkan oleh mahkamah secara tetap, iaitu sebanyak RM10,000 sahaja. Hal ini dirujuk kepada peruntukan seksyen 7 (3A) Akta 67 yang menetapkan jumlah yang akan diawardkan ssebagai ganti rugi di

---

<sup>2</sup> Program Majlis Wacana Intelektual dilaksanakan pada 20 Jun 2015 di Akademi Pengajian Islam, Universiti Malaya.

bawah subseksyen ini ialah RM10,000.<sup>3</sup> Penetapan kadar dalam peruntukan Akta 67 ini diputuskan sewaktu penggubalannya pada tahun 1956 dan masih tidak berubah setelah 30 dekad dari tarikh penggubalan tersebut. Kos sara hidup yang semakin meningkat memerlukan kuantum ganti rugi bagi elemen kedukacitaan ini diberi penilaian semula dan perlu kepada pindaan kerana tidak memadai bagi menampung perbelanjaan waris yang semakin meningkat.

#### **b) Pindaan Seksyen S.7(3)(iv(a)) dan S. 28A (2)(ci) ganti rugi kehilangan pendapatan dan pendapatan masa hadapan**

Kaedah tetap pengiraan kuantum ganti rugi bagi kehilangan pendapatan dan kehilangan pendapatan pada masa hadapan ini juga perlu mengambil kira had umur mangsa. Sekiranya mangsa pada masa kematian atau kecederaan telah mencapai umur 55 tahun dan ke atas, ganti rugi bagi elemen ini tidak layak diperoleh.<sup>4</sup> Had umur 55 tahun perlu diberi penilaian semula dan disesuaikan dengan status ekonomi negara hari ini memandangkan had umur persaraan minimum juga telah dipinda kepada 60 tahun. Malahan, terdapat beberapa sektor pekerjaan dan industri swasta yang mewajarkan pekerjaannya untuk berkhidmat sehingga mencapai umur 70 tahun. Oleh sebab itu, jika pindaan umur tidak dilakukan, maka kebajikan pihak mangsa akan terabai berikutan hilangnya punca pendapatan yang sepatutnya dimiliki dalam tempoh kemalangan sehingga tarikh persaraan.

#### **9.3.2 Pemeraksanaan Penguatkuasaan**

Cadangan pelaksanaan di atas hanya bersifat teori sekiranya beberapa kekangan tidak diselesaikan. Kekangan tersebut melibatkan kekangan dari aspek perundangan yang perlu dipinda sebagaimana yang telah diselidik cadangan, begitu juga kekangan dari

---

<sup>3</sup> Seksyen 7(3(A)) Akta 67.

<sup>4</sup> Seksyen 7(3)(iv)(a) dan AKta 28A(2)(c)(i) Akta Undang-undang Sipil 1956.

sudut pentadbiran serta penguatkuasaan merangkumi pihak Bank Negara Malaysia, Jabatan peguam Negara dan pihak insurans serta takaful.

Pihak insurans perlu bekerjasama dengan pihak Polis Diraja Malaysia dalam memelihara kepentingan memiliki polisi dan penguatkuasaan insurans kenderaan bermotor. Pihak insurans dan takaful khususnya perlu lebih agresif dalam mewar-warkan kepentingan polisi mereka dengan mengkhabarkan kepelbagaian polisi daripada nilai terendah mengikut kemampuan pemilik kenderaan bermotor.

#### **a) Pengharmonisasian antara Kaedah Ganti rugi Sivil dan Diyat**

Membentuk satu model kuantum ganti rugi mengikut nilai diyat yang bersifat tetap. Bayaran ganti rugi dikeluarkan oleh „*aqilah* „*Aqilah* boleh ditafsirkan sebagai pihak insurans dan takaful dengan merujuk kepada persamaan tugas kedua-dua institusi ini dalam konteks menanggung bayaran ganti rugi ke atas mangsa bagi pihak pesalah. Peranan insurans akan menggantikan „*aqilah* dan wujudnya *motor accident fund*, namun aspek pentadbiran dan pelaksanaannya perlu dipantau bagi mengelakkan daripada berlakunya gejala *easy money*. Rujukan kecederaan anggota perlu dibuat berdasarkan *Compendium for Personal Injury Awards* dan nasihat daripada pegawai perubatan.

#### **b) Memperkenalkan Penasihat Syariah**

Penasihat Syariah perlu diperkenalkan di bahagian insurans konvensional bagi memberi pendedahan berkenaan ganti rugi diyat kepada pemunya polisi yang memilih untuk mencarum dalam syarikan insurans berbanding takaful, khususnya kepada pihak yang bukan beragama Islam.

#### **c) Menggalakkan Penglibatan Institusi Islam dan Ketua-ketua Agama Negeri**

Yayasan Dakwah Islam Malaysia boleh mengetuai usaha dalam menganjurkan bengkel gerak kerja dan seminar kefahaman berkenaan diyat. Usaha berterusan dan tindakan proaktif perlu lebih giat dilaksanakan dengan menjemput institusi Islam dan ketua

agama setiap negeri bagi memberi pendedahan kepada masyarakat berkenaan pelaksanaan diyat.

#### **9.4 Cadangan Kajian Masa Hadapan**

Berhubung limitasi dan skop kajian, beberapa kajian lanjutan perlu dilaksanakan menerusi kajian ini melibatkan kajian terperinci berkenaan anggota diyat dengan memasukkan nama saintifik merujuk kepada anatomi tubuh manusia. Kajian mendalam tentang nilai diyat melalui medium emas, perak atau medium-medium lain juga dicadangkan untuk dipelopori oleh penyelidik seterusnya bagi meneliti kerelevanannya dengan merujuk kepada status ekonomi negara.

Kajian yang memfokuskan berkenaan perluasan liabiliti yang patut dipikul oleh pihak insurans dan takaful juga perlu dilaksanakan. Kajian sedemikian adalah mustahak bagi menentukan keboleh upayaan syarikat insurans dan takaful untuk sebagai wakil yang dilantik untuk terus stabil dalam membayar ganti rugi kepada mangsa kemalangan jalan raya.

Kajian berkaitan penerimaan dan kesediaan pentadbiran negara termasuk perundangan dan penguatkuasaan serta kesanggupan pihak insurans dan takaful untuk melaksanakan diyat juga boleh dikupas dengan lebih mendalam. Kajian campuran melalui metod kualitatif dan kuantitatif berkenaan prospek keadilan dari sudut kecukupan kadar ganti rugi ke atas mangsa turut dicadangkan.

#### **9.5 Penutup**

Penyelidikan ini membincangkan model pembayaran ganti rugi bagi kes kemalangan jalan raya di Malaysia dengan mengusulkan kaedah alternatif berteraskan diyat Islam. Kajian mendapati kaedah penilaian dan penetapan ganti rugi di Malaysia tidak lengkap sekiranya berdiri secara tunggal tetapi akan menjadi lebih efektif sekiranya digabung jalin melalui pengharmonisian sistem diyat Islam dengan kaedah sedia ada.

Pemakaian perundangan bagi ganti rugi kecederaan dan kematian yang timbul akibat kemalangan asalnya dipatenkan dari Akta Kemalangan Maut 1846 dan Akta Pembaharuan Undang-Undang (Peruntukan Pelbagai) 1934 di England. Rujukan kepada Undang-undang Sivil 1956 dan pindaan 1984 pula sudah terlalu lama tanpa ada pindaan baru yang relevan sekali gus belum mampu menyelesaikan lakuna perundangan dan kelompongan sedia ada. Justeru, pengembangan konsep dan cadangan model kuantum ganti rugi dalam penyelidikan ini diharap mampu membantu para pengamal undang-undang dalam usaha memaksimumkan keadilan ke atas mangsa melalui penetapan ganti rugi yang efektif.

Universiti Malaysia

## BIBLIOGRAFI

- „Awdah, „Abd al-Qādir, *al-Tashrī, al-Jinā'ī al-Islāmī Muqāranan bi al-Qānūn al-Wad,ī* vol. 1 (Bayrūt: Dār al-Kutub al-„Azalī, 2008).
- Al-„Aysawī, Najm „Abd Allāh Ibrāhīm, *al-Jināyah „ala al-Atraf fī al-Fiqh al-Islāmī* (Dubai: Dār al-Buḥūth li al-Dirāsah al-Islāmiyyah wa Iḥyā“ al-Turāth, 2002).
- A. S. Diamond, *Primitive Law. Past and Present* (London: Anthropology and Ethnography Library, 2004).
- Abdul Basir Mohamad, “Tanggungjawab Pemunya dan Pemilik Haiwan dalam Undang-Undang Tort Islam,” *Jurnal Islamiyyat*, vol. 20 (1999), 3-19.
- Abdul Basir Mohamad, *Penerokaan Undang-undang Tort Islam* (Bangi: Penerbit UKM, 2013).
- Abdul Basir Mohamad, *Undang-undang Tort Islam* (Kuala Lumpur, Dewan Bahasa dan Pustaka, 2009).
- Abdurrahman Raden Aji Haqqi, “Criminal Punishment and Pursuit Justice in Islamic Law”, *International Journal of Technical Research and Applications*, Special Issue 15 (2015), 1-10.
- Abī Dāwud, Sulayman Ibn al-Ash,ath, *Sunan Abī Dāwud*, vol. 3 (Bayrut: Dar al-Kutub al-„Ilmiyyah, 1996).
- Ahmad Muhammad Husni, “Kedudukan Insurans Sebagai Pengganti „*Aqilah* bagi Pembayaran Diyat dalam Kes Kemalangan Jalan Raya Menurut Undang-Undang Islam,” *International Journal of West Asian Studies*, vol. 4, no. 1 (2012), 1-12.
- Ahmad Muhammad Husni, “The Status of Insurance as an Alternative to *Aqilah* for Diyat Payments Pertaining to Road Accidents”, *International Business Management*, vol. 7, no. 1 (2013), 8-13.
- Albert W. Dzur., “Restorative Justice and Democracy: Fostering Public Accountability for Criminal Justice”, *Contemporary Justice Review: Issues in Criminal, Social, and Restorative Justice*, vol. 14, no. 4 (2011), 367-381.
- Amīr „Abd al-„Azīz, *al-Fiqh al-Jinā'īfī al-Islām: Ḍarb al-Qatl, al-Qiṣāṣ, al-Diyyat, al-Ḥudūd, al-Ta,zīr, Amthilah wa al-Taṭbīqāt* (Riyād: Dār al-Saām li al-Ṭabā,,ah wa al-Nashr wa al-Tawzī“ wa al-Tarjamah, 2010).
- André Tunc, “Traffic Accident Compensation in France: The Present Law and A Controversial Proposal”, *Harvard Law Review*, vol. 79, no. 7 (1966), 1409-1433.
- Ani Munirah Mohamad, *Literature Review & Qualitative Analysis using ATLAS.ti 7* dalam Bengkel Sehari Analisis Data Kualitatif Menggunakan Atas.ti pada 3 November 2017 dianjurkan oleh Malaysian Postgraduate Workshop di MPWS Training Centre, Bandar Baru Bangi (2017), Selangor.



- Asmak Ab Rahman *et.al.*, “Perbandingan Kontrak Takaful dan Insurans,” dalam *Sistem Takaful di Malaysia: Isu-isu Kontemporari* (Kuala Lumpur: Penerbit Universiti Malaya, 2016).
- Association of Malaysian Loss Adjuster, “About AMLA”, laman sesawang AMLA, dicapai pada 23 Julai 2017, [http://www.amlal981.org/?page\\_id=1777](http://www.amlal981.org/?page_id=1777)
- Association of Malaysian Loss Adjuster, “Member Companies”, laman sesawang AMLA, dicapai pada 23 Julai 2017, [http://www.amlal981.org/?page\\_id=3045](http://www.amlal981.org/?page_id=3045)
- Association of Malaysian Loss Adjuster, “Role of Adjuster”, laman sesawang AMLA, dicapai pada 23 Julai 2017, [http://www.amlal981.org/?page\\_id=3041](http://www.amlal981.org/?page_id=3041)
- Azizah Hamzah, “Kaedah Kualitatif dalam Penyelidikan Sosiobudaya,” *Jurnal Pengajian Media Malaysia*, vol. 6, no. 1 (2010), 1-10.
- Azman Anuar, “Malaysia Pegang Rekod Kematian Jalan Raya”, laman sesawang *Utusan Online*, dicapai 19 September 2016, <http://ww1.utusan.com.my/utusan/info.asp?y=2010&dt=100>
- Azman Mohd Noorr & Mohamad Asmadi Abdullah, “Takaful (Islamic Insurance) Benefit: Ownership and Distribution Issues in Malaysia”, *Journal of Islamic Economics, Banking and Finance*, vol. 5, no. 3 (t.t.), 35-48.
- Bank Negara Malaysia, “Kestabilan Kewangan: Penyeliaan”, laman sesawang Bank Negara Malaysia, dicapai pada 21 Julai 2017, [http://www.bnm.gov.my/index.php?ch=fs&pg=fs\\_spv&ac=395&lang=bm](http://www.bnm.gov.my/index.php?ch=fs&pg=fs_spv&ac=395&lang=bm)
- Bank Negara Malaysia, “Licensed Insurance Companies & Takaful Operators”, laman sesawang Bank Negara Malaysia, dicapai pada 21 Julai 2017 <http://www.bnm.gov.my/index.php?ch=li&cat=insurance&type=TKF&fund=0&u=0>
- Bank Negara Malaysia, “*Laporan Perkembangan Ekonomi pada Tahun 2016*”, laman sesawang Bank Negara Malaysia, dicapai pada 27 Februari 2018 <https://www.bnm.gov.my/files/publication/ar/bm/2016/cp01.pdf>
- Bank Negara Malaysia, “Liberalisation of Motor Insurance”, laman sesawang Bank Negara Malaysia, dicapai pada 03 Ogos 2017, [http://www.bnm.gov.my/index.php?ch=en\\_announcement&pg=en\\_announcement&ac=529](http://www.bnm.gov.my/index.php?ch=en_announcement&pg=en_announcement&ac=529)
- Bank Negara Malaysia, “List of Registered Adjusters”, laman sesawang Bank Negara Malaysia, dicapai pada 25 Julai 2017, [http://www.bnm.gov.my/index.php?ch=en\\_misc&pg=li\\_lossadj&ac=2](http://www.bnm.gov.my/index.php?ch=en_misc&pg=li_lossadj&ac=2).
- Al-Banna, Abī ḥ, Alī Ḥassan Ibn Aḥmad, *al-Muqni*, *fī Sharḥ Mukhtaṣṣar al-Khiraqī*, vol. 1 (Riyād: Maktabah al-Rushd, 2012).
- Al-Bayhaqī, Ahmad Ibn al-Husayn, *Sunan al-Bayhaqī al-Ṣuḡhrā* (Kartasyi: Jāmi‘ah al-Dirāsāt al-Islamiyyah, 2012).
- Boyatzis, Richard E., *Transforming Qualitative Information: Thematic Analysis and Code Development* (United Kingdom: Sage Publication, 1998).

- Bruce L. Berg, *Qualitative Research Methods for the Social Sciences*, ed. 5 (USA: Pearson Education, 2004).
- Al-Bukhārī, Muḥammad Ibn Ismāʿīl, *Ṣaḥīḥ al-Bukhārī* (Qāhirah: Dār al-Taʿsīl, 2018).
- Capital market Authority, *Establishment of the CMA*, laman sesawang Capital Market Authority, dicapai pada 4 September 2018, <https://www.cma.gov.om/Home/Page/InstitutionalPrinciples>
- Capital Market Authority, *The Unified Motor Vehicles Insurance Policy, Capital Market Authority the Sultanate of Oman*, 3<sup>rd</sup> ed. (Ruwi: Capital Market Authority 2016).
- Chan Shick Chin, *Personal Injury, Law, Practice and Precedents* (Kuala Lumpur: Malayan Law Journal, 2003).
- Charles Nicholse & Naemah Amin, “Reforming Motor Accident Compensation Scheme: A No-Fault Liability Option for Malaysia”, *Malayan Law Journal Articles*, vol. 4, 2013.
- Chua Yan Piaw, *Mastering Research Methods* (Shah Alam: McGraw Hill Education (Malaysia), 2016).
- Compendium of Personal Injury Awards 2010; Revised Version 2014* disediakan oleh Ahli Jawatankuasa Pelaksana Bar Council Malaysia.
- CR Kothari, *Research Methodology: Methods & Techniques* (New Delhi: New Age International 9P) Limited Publisher, 2004).
- Al-Dāruqutnī, Ali Ibn Umar, *Sunan al-Dāruqutnī* (Bayrut: Daar Ibn Hazm, 2011).
- David Goguen, J.D. *Determining Fault in a Personal Injury Case*, <http://www.alllaw.com/articles/nolo/personal-injury/determining-fault.html>
- G.B. Kjersti, “Valuing the Risk and Social Costs of Road Traffic Accidents – Seasonal Variation and the Significance of Delay Costs”, *Transport Policy*, vol. 57 (2017), 10-19.
- Gade, C.B.N., “Restorative Justice and the South African Truth and Reconciliation Process”, *South African Journal of Philosophy*, vol. 32, no. 1 (2013), 10-35.
- Global Status Report on Road Safety 2013, Supporting a Decade of Action. Geneva: World Health Organization; dicapai 7 September 2017, [http://www.who.int/violence\\_injury\\_prevention/road\\_safety\\_status/2013/en/](http://www.who.int/violence_injury_prevention/road_safety_status/2013/en/) 2013.
- Guidelines for the Assessment of General Damages in Personal Injury Cases in Northern Ireland, laman sesawang *Judicial Studies Board for Northern Ireland*, dicapai 17 November 2016, <http://www.jsbni.com/Publications/personal-injury-guide/Documents/Green%20Book.pdf>
- Gulf News, *Blood Money in Islamic Law*, dicapai pada 26 february 2017, <http://gulfnews.com/blood-money-in-islamic-law-1.44200>

- Harga Emas Trading, „Harga Emas Hari Ini“, *laman sesawang Harga Emas Trading Sdn Bhd*, <http://www.hargaemas.com.my/>, dicapai pada 25 Jun 2018.
- Haslifah Hashim & David Service, „Modelling the Life Insurance Needs Using the Human Life Value Revision Method“, *Journal of Physics: Conference Series* (2013), 1-10.
- Haslifah Mohamad Hasim, “Aktuari Sebagai Pegawai Tertinggi Kerajaan Dari Perpektif Sejarah Dan Era Kemodenan”, *Journal of Human Capital Development*, vol. 9, no. 1 (2016), 1-12.
- Hassan, M Kabir, “An Economics Analysis of Personal Injury Cases for the Purpose of Out of Court Settlement”, *Thoughts on Economics*, vol. 5, no. 182 (2015), 32-40.
- Hilāl Faraghlī Hilāl, *al-Nizām al-Islāmī fī Ta’wīḍ al-Maḍrūr min al-Jarīmah* (Riyād: Dār al-Nashr bi al-Markāz al-Gharīb wa al-Tadrīb, 1990).
- Ibn ‘Abidīn, Muḥammad Amīn Ibn ‘Umar, *Radd al-Muḥtār ‘ala al-Durr al-Mukhtār*, vol. 10 (Riyād: Dār al-‘Alim al-Kutub, 2009).
- Ibn Baz, Abdul Aziz bin Abdullah, al-Qatl al-Khata” fi al-hawadis al-Sayyarah, laman sesawang Fatwa al-Imam Ibn Baz, dicapai pada 2 September 2018, <https://binbaz.org.sa/old/30281>
- Ibn Manzūr, Jamāl al-Dīn bin Muḥammad bin Muḥammad, *Lisān al-‘Arab*, vol. 6 (Bayrūt: Dār Ṣādir, 2003).
- Ibn Rushd, Abī al-Wālid Aḥmad bin Muḥammad, *Bidāyah al-Mujtahid wa Nihāyah al-Muqtaṣid* (Madīnah al-Nabawīyah: Dār al-Khuḍayrī, 2017).
- Ibrahim Ismail, “Judicial Certainty and Creativity: An Evaluation of Stare Decisis”, *Jurnal Undang-undang dan Masyarakat*, vol. 8 (2004), 79-103.
- Idris Awang, *Kaedah Penyelidikan: Suatu Sorotan* (Kuala Lumpur: Akademi Pengajian Islam Universiti Malaya, 2001).
- Info Insurans, “Apa yang Anda Perlu Tahu: Insurans Motor”, laman sesawang *insuranceinfo*, dicapai pada 27 Ogos 2018, [http://insuranceinfo.com.my/choose\\_your\\_cover/things\\_to\\_note/motor\\_insurance.php](http://insuranceinfo.com.my/choose_your_cover/things_to_note/motor_insurance.php)
- Info Insurans, “Memahami Insurans dan Takaful”, laman sesawang Program Pendidikan Bank Negara Malaysia, dicapai pada 9 November 2016. [http://www.insuranceinfo.com.my/\\_system/media/downloadables/insurans\\_motor.pdf](http://www.insuranceinfo.com.my/_system/media/downloadables/insurans_motor.pdf)
- Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya Malaysia (MIROS), “Data Am Kemalangan Jalan Raya di Malaysia”, laman sesawang Fakta Jalan raya, dicapai pada 26 Disember 2017, <https://www.miros.gov.my/1/page.php?id=17>.
- Islamic Research Institute, International Islamic University, Islamabad, Pakistan Ordinance on Qiṣāṣ And Diyah, *Islamic Studies*, vol. 29, no. 4 (2015), 397-430.

- James Reason, *Managing the Risks of Organizational Accidents* (London: Taylor & Francis, 2016).
- Janet O'Sullivan & Jonathan Hilliard, *The Law of Contract* (United Kingdom, Oxford University Press, 2014).
- Jean Pinquet, et.al, 2007, "Selection Bias and Auditing Policies for Insurance Claims", *The Journal of Risk and Insurance*, vol. 74, no. 2 (2007), 425-440.
- Johnstone Gerry, et.al., *Handbook of Restorative Justice*. (Devon, UK: Willan Publishing, 2007).
- Joni Tamkin Borhan & Che Zarrina Sa'ari, "The Principle of al-Takaful (Collective Responsibility) in Islam and Its Practice in the Operations of Syarikat Takaful Malaysia Berhad", *Jurnal Usuluddin*, vol. 17 (2003), 33-56.
- K.S. Dass, *Quantum of Damages in Personal Injury* (Klang: Legal Circle Books Sdn. Bhd., 2015).
- K.S. Dass, *Quantum of Damages in Personal Injury: Parliament v Common Law: A Critical Examinaton of the Effects of the 1984 Amendments to the Civil Law Act 1956* (Selangor: Legal Circle Book Sdn. Bhd., 2002).
- Kamal Halili Hassan, "Akta Umur Persaraan Minimum 2012 (Akta 753): Ulasan Perundangan," *Kanun: Jurnal Undang-Undang Malaysia*, vol. 26, no. 2 (2014), 297-300.
- Kamarul Azmi Jasmi, "Penyelidikan Kualitatif dalam Sains Sosial," (Kertas Kerja, Kursus Penyelidikan Kualitatif Siri 1, Puteri Resort Melaka, anjuran Institut Pendidikan Guru Malaysia Kampus Temenggong Ibrahim, Johor Bahru, 28-29 Mac 2012).
- Al-Kashlan, Khālid bin Sa,,ad, *al-Tadākhul bayn al-Ahkām fī al-Fiqh al-Islāmī*, vol. 1 (Riyāḍ: Dār al-Ishbiliyya li an-Nashr wa al-Tawzī,, 1999).
- Kementerian Pengangkutan Malaysia, "Bahagian Logistik dan Pengangkutan Darat", laman sesawang *Portal Rasmi Kementerian Pengangkutan Malaysia*, dicapai 23 Januari 2018, <http://www.mot.gov.my/my/mengenai-mot/bahagian-unit/bahagian-darat>
- Kementerian Pengangkutan Malaysia, "Indeks Kematian Akibat Kemalangan Jalan Raya", laman sesawang *Keselamatan Jalan Raya*, dicapai pada 15 Februari 2016, <http://www.mot.gov.my/my/darat/keselamatan-jalan-raja/perangkaan-kemalangan-jalan-raja-indeks-kematian>
- Khalid Saifullah Al Rahmani, *Fiqh of Traffic- Walking and Driving*, Laman Sesawang Islamic Foundation of Toronto, dicapai pada 19 Oktober 2016, [http://www.islamicfoundation.ca/general.aspx/answers/fiqh\\_of\\_traffic\\_-\\_walking\\_and\\_driving](http://www.islamicfoundation.ca/general.aspx/answers/fiqh_of_traffic_-_walking_and_driving)
- Khan, A., "Human Ignorance (Jahiliyyah): Past & Present", *The Dialogue*, vol. VIII(4) (n.d.).

- Kirazli Sadik, "Conflict and Conflict Resolution in the pre-Islamic Arab Society", *Journal of Islamic Studies*, vol. 50, no. 1 (2011), 25-53.
- Al-Kūfī, Ibn Shaybah „Abd Allāh bin Muḥammad, *al-Kitāb al-Muṣannaf fī al-Aḥādīth wa al-Athār*, vol. 5 (Bayrūt: Dār al-Tāj, 1989).
- Life Insurans Association Malaysia, "About LIAM, Vission & Mission", laman sesawang LIAM, dicapai pada 23 Julai 2017, <https://www.liam.org.my/index.php/home/liam-missionavision>
- Lukman Abdul Mutalib, "Diyat Mengikuti Realiti Kehartaan dan Kekeluargaan di Malaysia," (Tesis Kedoktoran, Jabatan Fiqh dan Usul, Bahagian Pengajian Syariah, Akademi Pengajian Islam, Universiti Malaya, Kuala Lumpur, 2004).
- Lukman Abdul Mutalib, "Kaedah Pelaksanaan Sistem Diyat dalam Kes-Kes Kemalangan Jalanraya Di Malaysia; Satu Tinjauan Awal", *Malaysian Journal of Syariah and Law*, vol. 6 (2017), 194-213.
- M. Mazharul Islam & Ahmed Y. S. Al Hadhrami, "Increased Motorization and Road Traffic Accidents in Oman," *Journal of Emerging Trends in Economics and Management Sciences*, vol. 3, no. 6 (2012), 907-914.
- M.R. Bambach, "Estimating the Human Recovery Costs of Seriously Injured Road Crash Casualties", *Accident Analysis and Prevention*, vol. 85 (2015), 177-185.
- Majdah Zawawi, "Forgiving the Enemy: A Comparative Analysis of The Concept of Forgiveness in Shari'ah and Malaysian Law", *Pertanika J. Soc. Sci. & Hum*, vol. 23 (2015), 43-54.
- Al-Mawardī, Abī al-Ḥassan „Alī Ibn Muḥammad, *al-Aḥkām al-Sultāniyyah wa al-Wilāyah al-Dīniyyah* (Kuwait: Maktabah Dār Ibn Qutaybah, 1989).
- Mohammad Ali Heidari, *et.al.*, "Study of Restorative Justice And Distributive Justice From The Perspective of Islamic Law And Jurisprudence", *New York Science Journal*, vol. 8, no. 6 (2015), 80-85.
- Mohd Saad Abdul Rahman, Kemalangan Jalan Raya Tanggungjawab Siapa? Laman sesawang IKIM, dicapai 19 Oktober 2016, <http://www.ikim.gov.my/index.php/en/artikel/7360-kemalangan-jalan-raya-tanggungjawab-siapa> Muzakarah Jawatankuasa Fatwa Majlis Kebangsaan Bagi Hal Ehwal Ugama Islam Malaysia Kali Ke-80 bersidang pada 1 - 3 Februari 2008, laman Web rasmi Pejabat Mufti Wilayah Persekutuan, Kajian Hukum Insurans Am, lawan sesawang e-Fatwa JAKIM, dicapai pada 16 Ogos 2018 <http://efatwa.muftiwp.gov.my/fatwa/9a61a96a401c93a1bd57ea40f6aad529>
- Mohd. Ma'sum Billah, *Quantum of Damages in Insurance* (Petaling Jaya: Ilmiah Publisher, 2013).
- Mohd. Sadad Mahmud & Radiah Abd.Kader, "Perkembangan Takaful Di Malaysia : Satu Kajian Undang-Undang Kewangan Islam", *Kanun Jurnal Undang-Undang Malaysia*, vol. 24, no. 2 (2012), 240-261.

- Mohd. Shukri Hanafi, "From Jahiliyyah To Islamic Worldview : In A Search Of An Islamic Educational Philosophy", *International Journal of Humanities and Social Science*, vol. 3, no. 2 (2013), 213-221.
- Motor *Insurers Bureau of Malaysia*, dalam laman sesawang Malaysia Insurance Online, <http://www.malaysiainsurance.info/motor-insurers-bureau-of-malaysia>, dicapai pada 26 Februari 2017.
- Muhaizam Ismail, "Determinants of Financial Performance: The Case of General Takaful and Insurance Companies in Malaysia", *International Review of Business Research Papers*, vol. 9, no. 6 (2013), 111-130.
- Muhammad Ahmad Saraj, *Ḍamān al-., Uḍwān fī al-Fiqh al-Islāmī Dirāsah Fiqhiyyah Muqāranah bi Ahkām al-Mas'ūliyyah al-Taqsīriyyah fī al-Qānūn* (Qāhirah: Dār al-Thaqafah li al-Nashr wa al-Tawzī,, 1990).
- Muhammad Amīn, *Radd al-Muhtār ., ala al-Durr al-Mukhtār Sharḥ Tanwīr al-Abṣar*, vol. 6 (Bayrūt: Dār al-Fikr, 1992).
- Muhammad Hilmi Musa, "Penggunaan Emas dan Perak dalam Menentukan Nilai Pampasan Diyat: Suatu Analisis ke Atas Nilai Pertukaran Matawang Semasa," *Jurnal Undang-undang dan Masyarakat*. vol. 19 (2015), 17-28.
- Muhammad Rashīd al-., Umar, *Uṣūl al-Taḥqīq al-Jinā'ī fī al-Sharī., ah al-Islāmiyyah* (Dimashq: Dār al-Nawādir, 2008).
- Muhammad Shahidul Islam, *et.al.*, "Compensation of Road Accidents in Islamic Law: An Analysis", *Journal of Islam, Law and Judiciary*, vol. 1, no. 4 (2015), 19-34.
- Muhammad Suḥayl Toqush, *Tarīkh al-., Arab Qabl al-Islām* (Bayrūt: Dār al-Nafā'is, 2009).
- Muhammad Yamin Ismail, "Perbandingan Kontrak Insurans Islam dan Konvensional", *Jurnal Penyelidikan Islam*, vol. 19 (2006), 55-70.
- Mutaz M. Qafisheh, "Restorative Justice in the Islamic Penal Law: A Contribution to the Global System", *International Journal of Criminal Justice Sciences*, vol 7, no. 1 (2012), 487-507.
- Muzakarah Jawatankuasa Fatwa Kebangsaan Bagi Hal Ehwal Ugama Islam Malaysia Kali Ke-57, Tarikh Keputusan: 10 Jun 2003, Tarikh Muzakarah: 10 Jun 2003 hingga 10 Jun 2003 Terbitan Jabatan Kemajuan Islam Malaysia.
- Al-Nasā'ī, Ahmad Ibn Shu.,ayb, *Sunan al-Nasā'ī al-Ṣuḡhrā*, vol. 1 (Riyadh: Daar al-Muḥadharah li asy-Syaari" wa al-Tawzīi", 2015).
- Nathan, R.K., *Quantum of Damages* (Kuala Lumpur: Malayan Law Journal, 1991).
- Nazli Mahdzir, *The Effects Of The Cla 1956 On Judicial Discretion, Quantum Of Damages And Interest On Damages In Personal Injury And Fatal Accident Claims Arising Out Of Motor Vehicle Accidents : A Critical Appraisal*, Institute Of Graduate Studies University Of Malaya Kuala Lumpur 2014.

- Nor Azila Zainal Abidin, *Kerjaya dalam Bidang Insuran* (Batu Caves: PTS Publication, 2008).
- Norman K. Denzin, *the SAGE Handbook of Qualitative Research* (United Kingdom: SAGE Publications Ltd., 2011).
- P. Balan, “Perlindungan Pihak Ketiga dalam Undang-undang Insurans Motor”, dalam *Makalah Undang-undang Menghormati Ahmad Ibrahim* (Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 1988), 96-113.
- P. S. Barnwell, “Emperors, Jurists and Kings: Law and Custom in the Late Roman and Early Medieval West”, *Oxford Journals: The Past & Present Society*, no. 168 (2000), 6-29.
- P. Vasudavan, *Fahami Had Masa Untuk Membawa Kes Ke Mahkamah*, dalam laman sesawang KonsumerKINI, <http://www.konsumerkini.net.my/v1/index.php/berita-terkini/keselamatan/321-fahami-had-masa-untuk-membawa-kes-ke-mahkamah>, dicapai pada 25 Julai 2018
- Paizah Ismail, “Asas Perbezaan Kadar Diyat antara Lelaki dan Wanita Menurut Undang undang Islam,” *Jurnal Syariah*, vol. 5, no. 2 (1997), 229-237.
- Paizah Ismail, “Pelaksanaan Diyat dalam Kerangka Cabaran Fiqh Semasa”, *Jurnal Fiqh*, vol. 9, no. 9 (2012), 1-20.
- Paramjeet Cheema et al., *Personal Injury Reports* (Subang Jaya: Thomson, Sweet & Maxwell Asia, 2008).
- Paulius Cerka, “Liability for Damages Caused by Artificial Intelligence”, *Computer Law & Security Review*, vol. 31 (2015), 376-389.
- Persatuan Insurans Am Malaysia, “About Us”, laman sesawang PIAM, dicapai pada 23 Julai 2017, <http://www.piam.org.my/about-us/>
- Persatuan Insurans Am Malaysia, “Company Member”, laman sesawang PIAM, dicapai pada 23 Julai 2017, <http://www.piam.org.my/about-us/member-companies/>
- Persatuan Insurans Am Malaysia, “Liberalisasi Tarif Motor”, laman sesawang PIAM, dicapai pada 03 Ogos 2017, <http://www.piam.org.my/phased-liberalisation-section/liberalisasi-tarif-motor-soalan-lazim/>
- Persatuan Insurans AM Malaysia, *Laporan Tahunan Persatuan Insurans Am Malaysia (PIAM)* (Briekfields: Kuala Lumpur, 2013).
- Peter Bartrip, “No-Fault Compensation on the Roads in Twentieth Century Britain”, *the Cambridge Law Journal*, vol. 69, no. 2 (2010), 263-286.
- Polis Diraja Malaysia, “Pelancaran Ops Selamat 01/12, PDRM Tingkatkan Keselamatan”, laman sesawang *Portal Rasmi Polis Diraja Malaysia*, dicapai 23 Januari 2018, <https://rmp.gov.my/news-detail/2014/06/12/pelancaran-ops-selamat-01-12-pdrm-tingkatkan-keselamatan>

- Portal Rasmi Kementerian Kewangan Malaysia, “Laporan Ekonomi 2016/2017”, laman sesawang Kementerian Kewangan Malaysia, dicapai pada 22 Julai 2017, <http://www.treasury.gov.my/pdf/ekonomi/le/1617/bab5.pdf>
- Program Dakwah Negara, “Muzakarah Jawatankuasa Jenayah Syariah Kebangsaan 2014”, laman sesawang Yayasan Dakwah Islamiah Malaysia, dicapai pada 27 Februari 2018, [http://www.yadim.com.my/dakwahnegara/?page\\_id=123](http://www.yadim.com.my/dakwahnegara/?page_id=123)
- Al-Qudah, Zakariyya, “Ijtimā” al-„Uqūbah al-Muqaddarah fī al-Fiqh al-Islāmī”, *Majallah al-Sharī,,ah wa al-Dirāsah al-Islāmiyyah*, vol. 4, no. 8 (1987), 117-152.
- R.K. Nathan, *Nathan on Negligence*, (Kuala Lumpur: Malayan Law Journal, 1998).
- R.K. Nathan, *Quantum of Damages* (Kuala Lumpur: Malayan Law Journal, 1991).
- Ramizah Wan Muhammad, “Restorative Justice in Islamic Criminal Legal System”, *Journal of Islamic Law Review*, vol. 12, no. 2 (2012), 191-213.
- Al-Ramlī, Shams al-Dīn Muḥammad, *Nihāyah al-Muḥtāj Ila Sharḥ al-Minhāj*, vol. 7 (Bayrūt: Dār al-Kutub al-„Ilmiyyah, 2003).
- Revenio C. Jalagat & Almalinda M. Jalagat, “Causes and Effects of Traffic Jam in Muscat City, Sultanate of Oman”, *International Journal of Science and Research*, 5:12 (2016), 785-787.
- Rong-Chang Jou, “The Amount of Consolation Compensation in Road Traffic Accidents”, *Accident Analysis and Prevention*, vol. 67 (2014), 21-29.
- Rong-Chang Jou, “The Willingness to Pay of Parties to Traffic Accidents for Loss of Productivity and Consolation Compensation”, *Accident Analysis and Prevention*, vol. 85 (2015), 1-12.
- S. Santhana Dass, *Personal Injury Claims* (Petaling Jaya: Alpha Sigma Sdn Bhd, 2001).
- Sabitha Marican, *Kaedah Penyelidikan Sains Sosial* (Petaling Jaya: Pearson Malaysia Sdn. Bhd., 2005).
- Salleh Buang, *Undang-undang Kecuaian di Malaysia*, terj. Asiah Mohd Yusof (Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, 1999).
- Al-Sarakhsī, Shams al-Dīn, *al-Mabsūṭ*, vol. 26 (Bayrūt: Dār al-Ma„rifah, 2009).
- Al-Shāfi„, Muḥammad Ibn Idris, *al-Umm* (Manṣūrah: Dār al-Wafā“ wa al-Ṭabā„ah li al-Nashr wa al-Tawzī„, 2001).
- Shahidra Abdul Khalil, “Penyelesaian Kes Kemalangan Jalan Raya Menurut Undang-Undang Malaysia dan Perundangan Islam: Kajian Perbandingan,” (Tesis Kedoktoran, Jabatan Syariah dan Undang-Undang, Akademi Pengajian Islam, Universiti Malaya, Kuala Lumpur, 2015).
- Al-Shawkanī, Muḥammad Ibn „Alī, *Nayl al-Awṭār Sharḥ Muntaqā al-Akhbar* (Bayrūt: Bayt al-Afkar al-Dawliyyah, 2004).
- Shazia Qureshi, Research Methodology in Law and Its Application to Women’s Human Rights Law, *Journal of Political Studies*, vol. 22, no. 2 (2015), 629-643.



- Silverman, D., *Doing Qualitative Research: A Practical Handbook* (Thousand Oak: Sage, 2000).
- Siti Zubaidah Ismail, “Kecuaian dan Pampasan Terhadap Kecederaan Fizikal Menurut Undang-undang Tort Islam” (Tesis Kedoktoran, Jabatan Syariah dan Undang-Undang, Akademi Pengajian Islam, Universiti Malaya, Kuala Lumpur, 2005).
- Siti Zubaidah Ismail, “Kemalangan Maut Jalan Raya Menurut Perspektif Undang-undang Malaysia dan Islam,” *Jurnal Syariah*, vol. 7 (1999), 91-106.
- Siti Zubaidah Ismail, the Modern Interpretation of the *Diyat* Formula for the Quantum of Damages: the Case of Homicide and Personal Injuries, *Arab Law Quarterly*, vol. 26 (2012), 361-379.
- Susan C. Hascall, Restorative Justice in Islam: Should Qisas Be Considered a Form of Restorative Justice?, *Berkeley Journal. Middle East. & Islamic Law*, vol. 4 (2011), 35-78.
- Al-Şuyūṭī, Jalāl al-Dīn „Abd al-Raḥmān, *al-Ashbah wa al-Nazā’ir fī Qawā’id wa Furū’i, Fiqh al-Shāfi’i*, (Bayrut: Dar al-Kutub al-’Imiyyah, 2015).
- T. F. Marshall, *Restorative Justice: An Overview* (London: Home Office Research Development and Statistics Directorate, 1999).
- Terence, G. Inson, The Politics of Reform in Personal Injury Compensation, *The University of Toronto Law Journal*, vol. 27, no. 4 (1977), 385-402.
- The Malaysian Insurance and Takaful Brokers Association, “About MITBA”, laman sesawang MITBA, dicapai pada 23 Julai 2017, <http://www.mitba.org.my/About-MITBA/Our-Vision,-Mission-Objectives>.
- The Malaysian Insurance and Takaful Brokers Association, “About MITBA”, laman sesawang MITBA, dicapai pada 23 Julai 2017, <http://www.mitba.org.my/Home>
- The Malaysian Insurance and Takaful Brokers Association, “History of Mitba”, laman sesawang MITBA, dicapai pada 23 Julai 2017, <http://www.mitba.org.my/About-MITBA/History-of-MITBA>.
- The Malaysian Insurance Institute, *Pre-Contract Examination Insurance Agent* (Shah Alam: The Malaysian Insurance Institute, 2014).
- Tomeski, Boban, “Development of Motor Third Party Liability Insurance Market in Terms of Changing Regulation.” *Procedia - Social and Behavioral Sciences*, vol. 44 (2012), 200-209.
- Tuckman, Bruce W., *Conducting Educational Research* (Lanham: Rowman & Littlefield Publishers, 2012).
- U.S. Department of State, “Oman: 2015 Investment Climate Statement (Bureau of Economic and Business Affairs)”, laman sesawang *U.S. Department of State Diplomacy in Action*, dicapai 7 September 2017, <https://www.state.gov/documents/organization/241903.pdf>

- U.S. Department of State, “Oman: Bureau of Democracy, Human Rights, and Labor”, laman sesawang *U.S. Department of State Diplomacy in Action*, dicapai 7 September 2017, <https://www.state.gov/documents/organization/171742.pdf>
- Utusan Malaysia, “Kaki Pelajar Hancur Digilis Lori”, laman sesawang *Utusan Online*, dicapai 23 Januari 2018, <http://www.utusan.com.my/berita/nahas-bencana/kaki-pelajar-hancur-digilis-lori-1.181155>
- Utusan Malaysia, “Kematian Akibat Kemalangan Jalan Raya Membimbangkan”, laman sesawang *Utusan Online*, dicapai 26 Disember 2017, <http://www.utusan.com.my/mobile/berita/nasional/kematian-akibat-kemalangan-jalan-raya-membimbangkan-1.525784>
- Utusan Malaysia, “Perbezaan Utama Takaful dan Insurans”, laman sesawang *Utusan Online*, dicapai 27 Ogos 2018, [http://www1.utusan.com.my/utusan/info.asp?y=2005&dt=0422&pub=Utusan\\_Malaysia&sec=Bicara\\_Agama&pg=ba\\_03.htm#ixzz5PLXUo1DF](http://www1.utusan.com.my/utusan/info.asp?y=2005&dt=0422&pub=Utusan_Malaysia&sec=Bicara_Agama&pg=ba_03.htm#ixzz5PLXUo1DF)
- Van Ness, *et.al.*, *Restoring Justice: An Introduction to Restorative Justice* (New Province: Matthew Bender & Co., 2010).
- Viaene & Mercedes Ayuso *et.al.*, “Strategies for Detecting Fraudulent Claims in the Automobile Insurance Industry”, *European Journal of Operational Research*, vol. 176, no. 1 (2007), 565-583.
- Wan Roslili Abd. Majid & Najibah Mohd Zain, “Isu dalam Penahanan dan Pemulihan Banduan di Malaysia,” *Kanun: Jurnal Undang-Undang Malaysia*, vol. 27, no. 1 (2015), 143-168.
- William P. Jennings *et.al.*, “Fundamentals of Risk and Insurance”, *The Journal of Risk and Insurance*, vol. 57, no. 1 (1990), 166-167.
- Wing Hoi Chui, *Research Methods for Law* (Edinburgh: Edinburgh University Press, 2007).
- Yāsīn Aḥmad Ibrāhīm, *Miqdar al-Diyah al-Nafs fī al-Sharī, ah al-Islāmiyyah wa Taqdīruha fī al-, Ar al-Hadīr* (Jurdān: Maktabah al-Banīn, 1990).
- Yuzvovich, *et.al.*, “Vehicle Insurance Financial Mechanism,” *Review of European Studies*, vol. 7, no. 3 (2015), 99-112.
- Al-Zuhaylī, Wahbah, *Nazariyyah al-Ḍamān wa Aḥkām al-Mas“ūliyyah al-Madaniyyah wa al-Jinā“iyyah fī al-Fiqh al-Islāmī Dirāsah Muqāranah* (Dimashq: Dār al-Fikr, 1998).