

## Prospek Perluasan Liabiliti Takaful Motor di Malaysia Menurut Perspektif Syariah

### *The Prospect of Expanding the Liability of Motor Takaful in Malaysia from Shariah Perspective*

SHAHIDRA ABDUL KHALIL, ASMAK AB RAHMAN & MUHAMMAD WAFIUDDIN ROSLI

#### ABSTRAK

*Institusi takaful memainkan peranan yang sangat signifikan dalam menjelaskan ganti rugi terhadap mangsa kemalangan jalan raya. Walau bagaimanapun, liabiliti wajib bagi syarikat takaful di Malaysia dalam hal ini adalah tidak menyeluruh kepada semua golongan mangsa. Batasan liabiliti yang dibenarkan oleh undang-undang telah dikritik sebagai suatu ketidakadilan terhadap pembelaan hak mangsa kemalangan jalan raya. Berdasarkan literatur, pelbagai cadangan pembaharuan diutarakan termasuklah perluasan liabiliti syarikat insurans atau takaful. Oleh kerana itu, artikel ini bertujuan membincangkan potensi perluasan liabiliti seperti yang dicadangkan. Persoalan sejauh mana perluasan liabiliti wajar dilaksanakan dibincangkan terlebih dahulu. Rujukan dibuat terhadap amalan pembayaran diyat oleh 'aqilah yang merupakan asas pengoperasian takaful di zaman moden. Data kajian diperolehi melalui kajian perpustakaan dan temu bual separa struktur dengan tiga syarikat takaful motor terpilih. Analisis data pula dilakukan secara tematik dan deskriptif. Kajian mendapati bahawa dalam perundangan Islam, liabiliti pihak 'aqilah dalam menjelaskan diat kepada mangsa juga mempunyai limitasi yang tertentu. Prinsipnya ialah penjagaan masalah pihak mangsa tidak boleh mendatangkan mafsadah pula kepada institusi 'aqilah sebagai penanggung liabiliti beralih. Dalam konteks di Malaysia, walaupun perlindungan yang diwajibkan dalam undang-undang tidak menyeluruh, didapati bahawa syarikat takaful telah menawarkan perlindungan tambahan yang bersifat pilihan bagi mangsa yang tidak dilindungi dalam pelan perlindungan asas. Walau bagaimanapun, kesedaran pemegang polisi terhadap produk ini masih rendah dan perlu dipertingkatkan. Dalam perkembangan semasa, keputusan Bank Negara Malaysia melaksanakan liberalisasi tarif insurans motor telah membuka ruang bagi inovasi produk perlindungan takaful yang lebih menyeluruh buat semua mangsa kemalangan jalan raya di Malaysia.*

*Kata kunci: Takaful motor; pihak ketiga; kemalangan jalan raya; áqilah; liberalisasi tarif*

#### ABSTRACT

*Takaful institution plays a significant role in compensating road accident victim. However, the liability of takaful institutions in Malaysia is not inclusive to all categories of the victim. The limitation of the liability had been criticized as unjust to the victim's right. Based on previous literature, some reformations had been suggested including expansion of the liability of the insurance or takaful company. Therefore, this article aims to study the potential expansion of the liability as recommended. Before that, the arising question namely to what extent is the reasonable expansion is discussed. Reference made to the practice of diyat payment by 'aqilah which had been the foundation of takaful operation in modern time. Data for this study is obtained from library research and semi-structured interviews with three selected motor takaful operators. The data are then analyzed thematically and descriptively. The study finds that the liability of 'aqilah to compensate the victim with diyat in Islamic law has several limitations as well. The principle in securing the victim's interest is it must not to the extent to burden the 'aqilah with great trouble as they bear the liability vicariously. In the Malaysian context, even though the coverage made compulsory by the law is not comprehensive to all categories of the road accident victim, it is found that the motor takaful operators had offered optional additional coverage to the victims who are excluded in the basic policy plan. Nevertheless, the policy holders' awareness of this product is still low and needs to be enhanced. In the current development, the implementation the liberalization of motor insurance tariffs by the Central Bank of Malaysia has paved the way for the innovation of more comprehensive takaful protection products for all road accident victims in Malaysia.*

*Keywords: motor takaful; third party; road accident; áqilah, liberalization of tariff*

## PENDAHULUAN

Kemalangan jalan raya merupakan satu isu yang serius di Malaysia. Dari semasa ke semasa, jumlah kes kemalangan jalan raya menunjukkan peningkatan. Peningkatan kes ini dikaitkan antaranya dengan pertambahan bilangan kenderaan. Oleh kerana itu, bandar-bandar merupakan lokasi kejadian kemalangan yang tinggi (Aishah 2013). Kekerapan kejadiannya terutamanya di bandar-bandar telah memberikan imej buruk kepada sistem pengangkutan di negara ini (Muhamad Razuhanafi et al. 2018). Kesan kemalangan jalan raya yang menyebabkan kerugian kepada individu, masyarakat dan juga negara menimbulkan kebimbangan pelbagai pihak. Pelbagai cadangan dikemukakan bagi mengatasinya termasuklah cadangan pembinaan lebuh raya yang sistematik dan efisien bagi melancarkan perjalanan kenderaan (Rosniza & Valentino 2020).

Selain langkah pencegahan, aspek yang turut perlu diberikan perhatian adalah langkah pembelaan hak mangsa selepas kemalangan berlaku. Secara asas, hak mangsa kemalangan jalan raya telah diberikan jaminan perlindungan di Malaysia melalui seksyen 90 Akta Pengangkutan Jalan 1987 (Akta 333) yang mewajibkan semua pemilik kenderaan mengambil polisi insurans terhadap risiko yang mungkin berlaku ke atas pihak ketiga akibat pemanduannya. Dengan polisi insurans atau takaful yang sah, penghakiman mahkamah boleh dikuatkuasakan ke atas insurer. Ini bermaksud segala ganti rugi yang diputuskan buat mangsa termasuk faedah akibat kelewatan menjelaskan ganti rugi dan kos penghakiman akan dijelaskan oleh syarikat insurans atau takaful yang berkenaan. Ini jelas diperuntukkan melalui seksyen 96 akta yang sama.

Walau bagaimanapun, masih terdapat kelemahan dalam perlindungan hak mangsa kemalangan jalan raya yang diperuntukkan melalui Akta 333 ini. Antara kritikan utama yang dibangkitkan adalah batasan yang diperuntukkan oleh undang-undang ini terhadap liabiliti pihak insurans atau takaful dalam menjelaskan ganti rugi kepada mangsa yang terlibat. Justeru, timbul cadangan untuk meluaskan skop liabiliti pihak insurer di Malaysia demi kemaslahatan mangsa kemalangan jalan raya terutamanya ke atas penumpang persendirian. P. Balan (1988) misalnya mencadangkan agar seksyen 91 (1) Akta 333 dipinda untuk mewajibkan perlindungan insurans bagi semua penumpang. Baduyah (1998) pula mencadangkan pindaan terhadap seksyen 95 dengan memperuntukkan bahawa apa-apa terma dan

syarat yang dipersetujui dalam polisi adalah tidak berupaya sama sekali untuk menggugat hak pihak untuk menguatkuasakan penghakiman terhadap insurer berhubung dengan liabiliti yang wajib dilindungi di bawah Akta 333. Ini kerana undang-undang di Malaysia dalam hal ini dilihat ketinggalan berbanding negara jiran iaitu Singapura yang telah mewajibkan perlindungan ke atas penumpang persendirian. Undang-undang di Singapura memperuntukkan bahawa mana-mana penumpang yang sukarela menerima risiko kecuaiannya pemandu dianggap sebagai tidak mengenyahkan haknya untuk membuat tuntutan ganti rugi terhadap pemandu berkenaan. Sebarang persetujuan di antara pemandu dan penumpang yang bertujuan memperuntukkan liabiliti pemandu ke atas penumpang juga adalah tidak efektif (Section 5, Motor Vehicles (Third Party Risks and Compensation) Act The Statutes of The Republic of Singapore).

Walau bagaimanapun, cadangan untuk meluaskan perlindungan wajib terhadap mangsa kemalangan jalan raya ini dijangka akan menyebabkan kenaikan premium insurans atau sumbangan takaful. Ini kerana ia menyebabkan pertambahan liabiliti ke atas syarikat berkenaan. Dalam konteks industri takaful, perniagaan takaful motor adalah satu bentuk perniagaan yang mencabar kerana liabiliti yang ditanggung oleh pihak syarikat adalah tidak terhad. Penghakiman mahkamah bagi satu kes kemalangan jalan raya boleh mencecah jutaan ringgit bergantung kepada bentuk kecederaan yang dialami, umur mangsa dan ganti rugi yang dituntut. Kaedah penetapan mahkamah yang mengambil kira inflasi dan nilai mata wang semasa (Appalamy a/l Bodoyah v Lee Mon Seng [1996] 3 CLJ 71) juga boleh menyebabkan berlaku pertambahan kadar ganti rugi yang ditetapkan oleh mahkamah dari tahun ke tahun (Azami bin Ahmad dan satu lagi lwn Mohd Yunan bin Che Ya [2009] 9 MLJ 767). Malangnya, pertambahan tersebut tidak mengambil kira pertambahan tabungan pengendali takaful motor itu sendiri. Dengan dasar baru Bank Negara Malaysia yang menetapkan bahawa lesen pengendali takaful bagi Takaful Keluarga dan Takaful Am adalah dipisahkan, adakah pengendali Takaful Am mempunyai kapasiti untuk memenuhi tanggungjawab liabiliti tersebut kerana dana risiko menghadapi cabaran dari segi tahap keupayaannya memenuhi tuntutan-tuntutan dari peserta takaful?

Artikel ini bertujuan meneliti konsep takaful sebagai sebuah kaedah pengurusan risiko moden yang bersumberkan prinsip-prinsip Islam. Justeru,

bagi menentukan sejauh mana liabiliti yang wajar ditanggungkan ke atasnya, konsep tanggungan liabiliti beralih menurut perpektif Islam dijadikan sebagai kayu ukur. Dalam hal ini, batasan liabiliti bagi institusi 'aqilah yang merupakan konsep asas kepada pembentukan institusi takaful di zaman moden dibincangkan. Seterusnya, amalan tanggungan liabiliti syarikat takaful di Malaysia dalam kes kemalangan jalan raya dinilai dan potensi perluasan liabiliti syarikat takaful ini ke atas golongan mangsa kemalangan jalan raya yang tidak dilindungi secara wajib di Malaysia dikenalpasti.

## METODOLOGI KAJIAN

Data bagi kajian ini diperolehi melalui kajian kepustakaan yang merangkumi sumber primer seperti teks perundangan, laman sesawang dan dokumen-dokumen rasmi syarikat takaful yang dikaji. Data mengenai operasi umum pengendalian Takaful Motor di Malaysia diperolehi daripada Helaiian Pendedahan Produk dan Sijil Polisi. Perbandingan secara menyeluruh bagi kesemua produk tidak dilakukan kerana produk yang ditawarkan oleh setiap pengendali Takaful Motor adalah berbeza di antara satu sama lain dan tidak menjadi fokus kepada kajian. Selain itu, data sekunder seperti buku, artikel ilmiah dan kertas kerja persidangan juga dirujuk. Data-data ini kemudiannya dianalisis menggunakan kaedah tematik dan deskriptif.

Bagi mendapatkan data mengenai amalan semasa tanggungan liabiliti syarikat takaful di Malaysia, temu bual secara separa berstruktur telah dijalankan. Tiga daripada lima syarikat takaful yang menjalankan perniagaan takaful motor di Malaysia dan dianggap sebagai peneraju dalam industri ini telah dipilih. Temu bual telah dijalankan di antara Februari sehingga November 2018. Informan terdiri daripada pegawai bahagian *underwriting*, aktuari, dan operasi. Temubual ini telah mengambil masa selama 1 jam dan telah direkodkan. Bagi menghormati dan menjaga maklumat informan, nama sebenar syarikat dan informan tidak didedahkan.

## TAKAFUL MOTOR SEBAGAI ALTERNATIF 'AQILAH DI ZAMAN MODEN

Kepentingan pengurusan risiko tidak dapat dinafikan lagi. Dalam dunia moden, pengurusan risiko bagi kemalangan jalan raya yang melibatkan kenderaan bermotor ditangani melalui insurans. Kewajipan

pembelian insurans bagi kenderaan bermotor bermula di England pada tahun 1930 (Baduyah 1995). Fungsinya adalah bagi memastikan wujud tabungan dana untuk diberikan sebagai ganti rugi kepada mangsa yang terbunuh atau tercedera dalam kemalangan jalan raya akibat perbuatan pemandu yang cuai (Mahinder 1997). Undang-undang ini kemudiannya dilaksanakan secara meluas di seluruh dunia termasuk di Malaysia.

Walaupun insurans pihak ketiga diwujudkan atas tujuan yang baik, ia dihukumkan haram oleh majoriti fuqaha kerana tidak menepati syariat. Ini kerana operasi syarikat insurans mengandungi unsur-unsur yang dilarang oleh syariat seperti riba dan ketidakpastian dalam aqad (*gharar*) (Wan Marhaini et al. 2008). Sebagai alternatif, sistem insurans Islam telah diperkenalkan pada tahun 1979 melalui penubuhan sebuah syarikat insurans yang berasaskan kepada prinsip-prinsip Islam di Sudan (Mohd Ma'sum 2003). Perkembangan ini diikuti dengan penubuhan syarikat seumpamanya di beberapa buah negara dan akhirnya di Malaysia melalui penubuhan Syarikat Takaful Malaysia Berhad pada tahun 1984 (Mohd Ma'sum 2003). Sehingga kini, secara keseluruhannya terdapat 15 institusi pengendali takaful di Malaysia (Bank Negara Malaysia 2019). Namun, hanya empat daripadanya yang menjalankan perniagaan takaful motor pada 2019 iaitu Etiqa General Takaful Berhad, Syarikat Takaful Malaysia Am Berhad, Takaful Ikhlas General Berhad, Zurich General Takaful Malaysia Berhad (Malaysian Takaful Association 2021).

Takaful menepati syariat kerana bebas daripada unsur-unsur yang diharamkan. Berbeza dengan insurans, kontrak asas yang digunakan dalam takaful di antara peserta dan syarikat adalah *wakalah* atau *mudarabah* atau gabungan keduanya (*hybrid*) (Tobias & Younes 2010). Manakala kontrak di antara peserta sesama peserta pula adalah *tabarru'* yang bermaksud derma ikhlas tanpa meminta imbalan. Caruman daripada peserta yang diberikan sebagai derma, dikumpul dalam dana risiko yang akan digunakan untuk memberikan bantuan kewangan kepada peserta lain yang ditimpa musibah akibat risiko yang telah dipersetujui bersama.

Elemen utama dalam operasi takaful yang membezakannya dengan insurans adalah ia berjalan atas konsep saling tolong-menolong (*al-tanasur*) di antara peserta. Dengan menyertai takaful, peserta bersetuju untuk menyumbangkan sejumlah wang ke dalam tabungan sebagai bantuan kewangan apabila berlakunya musibah dalam kalangan mereka pada

masa hadapan. Dalam erti kata lain, risiko daripada musibah tersebut dikongsi bersama oleh para peserta yang berfungsi sebagai pihak yang memberikan perlindungan (*insurer*) dan dalam masa yang sama merupakan pihak yang dilindungi (*insured*). Syarikat takaful pada hakikatnya hanya merupakan pengurus kepada tabungan tersebut (Safinar et al., 2014). Dalam operasi insurans pula, bantuan kewangan ketika musibah diberikan oleh pihak syarikat insurans kepada pemegang polisi yang telah membeli perlindungan. Sebagai imbalannya, risiko tersebut dipindahkan kepada syarikat insurans tersebut (Muhammad Hisyam 2016).

Konsep tolong-menolong dalam operasi takaful ini bersumber daripada amalan tanggungan liabiliti beralih oleh institusi '*aqilah*' yang wujud dalam budaya Arab dan diperakui oleh Nabi s.a.w (Mohd Ma'sum 2003). Dalam perundangan Islam, peranan menjelaskan diat iaitu sejumlah bayaran ganti rugi kepada pihak mangsa yang kehilangan nyawa mahupun anggota atau cedera akibat perbuatan tidak sengaja, ditanggungkan ke atas '*aqilah*' pelaku. '*Aqilah*' seseorang dalam konteks masyarakat Arab merujuk kepada kabilahnya. Oleh kerana hubungan kekerabatan yang longgar dan semangat tolong-menolong dalam kalangan keluarga yang semakin pudar di zaman ini, alternatif terbaik kepada institusi '*aqilah*' terutamanya bagi risiko melibatkan kemalangan jalan raya adalah institusi takaful (Siti Zubaidah 2017).

#### BATASAN TANGGUNGAN LIABILITI 'AQILAH MENURUT PERSPEKTIF ISLAM

Secara umumnya, tanggungjawab jenayah dalam perundangan Islam perlu ditanggung oleh pelaku perbuatan sendiri. Ini dinamakan sebagai tanggungan personal. Walau bagaimanapun, bagi kesalahan menghilangkan nyawa atau mencederakan secara tidak sengaja, kaedah umum ini dikecualikan. Sebaliknya, kaedah yang digunakan adalah tanggungan liabiliti beralih iaitu kesalahan pelaku yang mengakibatkan kerugian ke atas orang ketiga ditanggungkan ke atas seseorang yang lain (Abdul Basir 2002). Konsepnya tidak disebut dalam penulisan kitab-kitab fiqh terdahulu secara spesifik. Walau bagaimanapun kewujudan tanggungan liabiliti beralih dalam perundangan Islam dapat dikesan melalui hadith-hadith yang memikulkan tanggungan liabiliti ini ke atas '*aqilah*'.

Tanggungan liabiliti beralih ke atas '*aqilah*' bertujuan memastikan hak mangsa terjamin

melalui pembayaran diat oleh institusi yang lebih berkemampuan, berbanding seorang pelaku salah secara persendirian (Siti Zubaidah 2017). Ini kerana nilai diat adalah besar dan sukar untuk dijelaskan secara berseorangan oleh pelaku terutamanya bagi pelaku yang miskin. Islam amat menitik beratkan kehormatan nyawa, tubuh badan serta harta benda manusia, justeru memberikan pengecualian kepada kaedah tanggungan persendirian agar keadilan bagi pihak mangsa dapat ditegakkan. Dalam perbincangan maqasid al-shariah, tanggungan liabiliti beralih bagi kesalahan menghilangkan nyawa, anggota serta mencederakan tidak sengaja ini merupakan masalah *hajiyyah* (Rosli & Mohd Fikri 2007). Masalah *hajiyyah* adalah kepentingan yang diperlukan oleh manusia untuk memberi kemudahan dan menghapuskan kesulitan daripada mereka. Ia merupakan pelengkap bagi pencapaian objektif syariat yang lebih besar iaitu masalah *dharuriyyah*. Dalam hal ini, masalah *dharuriyyah* yang ingin dicapai adalah pemeliharaan nyawa manusia melalui pensyariatkan bayaran diat kepada mangsa (Rosli & Mohd Fikri 2007).

Walaupun tanggungan ke atas '*aqilah*' bertujuan mencapai objektif syariah yang utama iaitu pemeliharaan nyawa dan bersifat menghapuskan kesulitan daripada pihak pelaku dan pihak mangsa, ia tidak disyariatkan sehingga memudaratkan '*aqilah*' yang tidak bersalah secara langsung. Batas-batas tertentu ditetapkan untuk menyeimbangkan pencapaian masalah ke atas mangsa dan menolak mafsadah daripada '*aqilah*'. Syariat telah menetapkan syarat-syarat tertentu dalam tanggungan liabiliti beralih ke atas '*aqilah*'. Syarat pertama adalah perbuatan salah yang menyebabkan tanggungan liabiliti beralih berlaku mestilah secara tidak sengaja. Ini dapat difahami melalui hadith Nabi s.a.w berikut yang bermaksud:

Terjemahan: "'*Aqilah*' tidak menanggung (diyat) bagi perbuatan yang dilakukan secara sengaja, perlakuan hamba, diat yang diputuskan melalui perdamaian dan pengakuan salah."

(al-Daraqutni 2001)

Daripada hadith di atas, dapat difahami bahawa '*aqilah*' tidak ditanggungkan liabiliti menjelaskan diat bagi perbuatan yang dilakukan secara sengaja, perlakuan hamba, diat yang diputuskan melalui perdamaian dan pengakuan salah. Seterusnya, syarat kedua bagi tanggungan beralih adalah kemampuan '*aqilah*' untuk menjelaskan diat. Ini kerana diat hanya ditanggungkan ke atas '*aqilah*' yang berkemampuan sahaja dengan kadar yang

tidak membebankan mereka. Golongan yang tidak berkemampuan seperti wanita, kanak-kanak, orang miskin dan penghutang tegar dikecualikan daripada tanggungan. Sekiranya golongan ini berkemampuan setelah pengagihan tanggungan diat dibahagikan ke atas anggota '*aqilah*, mereka tetap tidak perlu memikul diat tersebut. Contohnya yang miskin telah menjadi kaya, kanak-kanak menjadi baligh, gila menjadi siuman dan khunsa menjadi lelaki (Muhammad Ahmad Saraj 1990).

Untuk tidak membebankan '*aqilah*, bayaran diat boleh dibuat secara ansuran selama tiga tahun pada setiap akhir tahun. Malah, jika berlaku kematian, kemiskinan atau kehilangan akal kepada mana-mana anggota '*aqilah* yang menanggung, kewajipannya gugur dan tidak menjadi hutang ('Awdah 2000). Seterusnya, agihan kadar pembayaran yang dikenakan ke atas '*aqilah* juga dibezakan sesuai dengan status kewangan masing-masing. Dalam mazhab Syafie dan Hanbali misalnya, kadar bagi golongan yang kaya adalah setengah *mithqal*, manakala bagi golongan pertengahan pula hanya suku *mithqal* ('Awdah 2000). Dalam mazhab Hanafi pula, kadar yang dikenakan ke atas setiap anggota '*aqilah* pada setiap tahun mestilah tidak melebihi satu dirham atau satu suku dirham. Ini menjadikan nilai tanggungan setiap anggota '*aqilah* tidak melebihi tiga atau empat dirham bagi tiga tahun pembayaran diat tersebut.

Syarat ketiga bagi tanggungan beralih adalah nilai diat yang dikenakan mencapai kadar tertentu. Ini merupakan pandangan majoriti fuqaha. Dalam Mazhab Hanafi, tanggungan diat hanya akan beralih kepada '*aqilah* sekiranya nilai diat mencapai 1/20. Ini diqiyaskan kepada nilai *ghurrah* janin bayi yang diputuskan oleh Nabi s.a.w ditanggung oleh '*aqilah* pelaku. Diat yang kurang daripada 1/20 pula ditanggung ke atas pelaku sendiri (al- 'Aisawi 2002). Mazhab Maliki dan Hanbali pula menetapkan kadar minimum 1/3 diat untuk membolehkan tanggungan beralih ke atas '*aqilah*. Pandangan ini bersandarkan kepada hadith mursal yang disokong dengan athar Umar r.a. dan uruf yang berlaku dalam masyarakat Arab berkenaan tanggungan diat. Mereka juga berhujah bahawa tanggungan sebenar

diat adalah ke atas pelaku. Pengecualian diberikan melalui tanggungan beralih hanya apabila nilai diat banyak iaitu mencapai 1/3. Had ini diqiyaskan kepada had dalam urusan wasiat (al- 'Aisawi 2002).

Walau bagaimanapun, mazhab Syafie tidak mensyaratkan nilai tertentu. Sebaliknya menetapkan bahawa '*aqilah* memikul tanggungan diat, sama ada sedikit atau banyak. Hujah mereka adalah diat kehilangan nyawa yang besar jumlahnya ditanggung ke atas '*aqilah* oleh Nabi s.a.w. Maka mereka mengqiyaskan bahawa diat yang kecil juga ditanggung ke atas '*aqilah*. Tanggungan ke atas '*aqilah* bagi perbuatan tidak sengaja ini, diqiyaskan juga dengan diat akibat perbuatan sengaja yang ditanggung ke atas pelaku sendiri sama ada banyak atau sedikit nilainya (al- 'Aisawi 2002).

#### BATASAN LIABILITI TAKAFUL MOTOR DI MALAYSIA DAN ISU BERBANGKIT

Perlindungan terhadap mangsa kemalangan jalan raya di Malaysia dijamin melalui kewajipan ke atas semua pemilik kenderaan untuk membeli skim insurans atau menyertai skim takaful yang berkaitan. Kewajipan ini diperuntukkan di dalam Seksyen 91(1) Akta Pengangkutan Jalan 1987 seperti berikut:

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

Perlindungan bagi mangsa atau pihak ketiga terhadap risiko yang berbangkit daripada pemanduan kenderaan melalui skim perlindungan insurans atau takaful adalah bersifat jangka pendek dan perlu diperbaharui oleh peserta pada setiap tahun (Aisyah & Asmak 2015). Secara umumnya, perlindungan yang disediakan bagi kenderaan persendirian oleh pengendali Takaful Motor di Malaysia adalah seperti berikut:

JADUAL 1. Jenis perlindungan asas Takaful Motor bagi Kenderaan Persendirian di Malaysia

Skop perlindungan	Jenis plan		
	Skim Pihak Ketiga	Skim Motor dan Kebakaran/ Kebakaran dan Kecurian Pihak Ketiga	Skim Komprehensif
Liabiliti kepada pihak ketiga bagi: Kecederaan Kematian Kerosakan dan kerugian harta benda	YA	YA	YA
Kerugian/kerosakan kepada kenderaan sendiri akibat kebakaran/kecurian	TIDAK	YA	YA
Kerugian/kerosakan kepada kenderaan sendiri akibat kemalangan	TIDAK	TIDAK	YA
Liabiliti kepada pemandu dan penumpang dalam kenderaan sendiri (kecederaan, kematian, kerugian/ kerosakan harta benda)	TIDAK	TIDAK	TIDAK

Daripada Jadual 1, dapat difahami bahawa perlindungan asas yang ditawarkan oleh pengendali Takaful Motor di Malaysia terbahagi kepada tiga jenis plan. Bermula dengan Skim Pihak Ketiga yang paling asas dengan perlindungan bagi liabiliti ke atas pihak ketiga, diikuti dengan Skim Motor dan Kebakaran yang menawarkan perlindungan tambahan bagi kerugian kepada kenderaan sendiri akibat kebakaran dan kecurian. Skim asas dengan perlindungan yang paling banyak adalah Skim Komprehensif yang turut merangkumi perlindungan terhadap kerugian kenderaan sendiri akibat kemalangan. Ini bermakna melalui Skim Komprehensif, bukan sahaja kecederaan, kematian dan kerosakan kenderaan pihak lain yang menjadi mangsa sahaja yang dilindungi, kerosakan kenderaan peserta skim juga dilindungi oleh pengendali Takaful Motor. Namun, ketiga-tiga skim asas di dalam jadual di atas tidak melindungi pemandu dan penumpang dalam kenderaan pemandu. Ini bermaksud, sekiranya peserta skim bagi mana-mana plan perlindungan asas merupakan pemandu yang mengalami kecederaan akibat kemalangan, pengendali Takaful Motor tidak berliabiliti untuk memberikan ganti rugi kepadanya. Penumpang dalam kenderaan tersebut juga tidak berhak menuntut ganti rugi akibat kemalangan daripada pengendali Takaful Motor tersebut. Isu-isu dalam tanggungan liabiliti pihak pengendali takaful/insurans motor di Malaysia ini dijelaskan dalam subtopik berikut.

#### DEFINISI PIHAK KETIGA DALAM UNDANG-UNDANG

Plan perlindungan asas yang ditawarkan oleh pengendali Takaful Motor di Malaysia jelas

mempunyai batasan atau limitasi perlindungan terhadap mangsa kemalangan jalan raya tertentu. Bagi mangsa yang tidak dilindungi, ganti rugi yang diputuskan oleh pihak mahkamah buat mereka perlu dijelaskan sendiri oleh pemandu yang cuai. Mangsa bernasib baik sekiranya pemandu berkenaan berkemampuan. Jika tidak, mangsa mungkin tidak mendapat pembelaan sewajarnya. Ini kerana mereka tidak berhak mendapatkan pampasan daripada Biro Insurans Motor Malaysia (BIMM) yang berperanan memberikan saguhati kepada mangsa kemalangan yang tidak berjaya mendapatkan ganti rugi daripada pihak insurser dalam keadaan biasa. Tanggungan BIMM hanya terhad kepada tuntutan mangsa yang tergolong dalam kategori pihak ketiga sahaja.

Masalah ini jelas berbangkit daripada batasan definisi pihak ketiga dalam undang-undang. Secara umumnya, pihak ketiga dapat difahami sebagai pihak-pihak yang menjadi mangsa kemalangan jalan raya selain daripada pemegang polisi. Walau bagaimanapun, di Malaysia tidak semua mangsa kemalangan jalan raya dianggap sebagai pihak ketiga yang berhak mendapat ganti rugi daripada pihak insurans/takaful mahupun BIMM. Seksyen 91 (1)(b) Akta Pengangkutan Jalan 1987 membataskan pengertian pihak ketiga yang wajib dilindungi seperti berikut:

“Dengan syarat bahawa polisi itu tidak dikehendaki melindungi—

(aa) liabiliti berkenaan dengan kematian akibat daripada dan dalam perjalanan pekerjaan seseorang yang bekerja dengan orang yang diinsuranskan oleh polisi itu atau kecederaan tubuh badan yang dialami oleh orang itu akibat daripada dan dalam perjalanan pekerjaannya; atau

(bb) kecuali dalam hal kenderaan motor yang membawa penumpang- penumpang untuk sewa atau upah atau disebabkan oleh atau menurut suatu kontrak pekerjaan, liabiliti berkenaan

dengan kematian atau kecederaan tubuh badan yang dialami oleh orang-orang yang dibawa di dalam atau di atas kenderaan itu atau yang memasuki atau menaiki atau turun daripadanya semasa berlakunya kejadian itu yang menyebabkan timbulnya tuntutan tersebut; atau  
(cc) apa-apa liabiliti kontraktual.”

Daripada peruntukan, jelas bahawa undang-undang di Malaysia tidak mewajibkan perlindungan terhadap semua golongan mangsa kemalangan jalan raya. Golongan penumpang yang dilindungi oleh undang-undang adalah penumpang bagi kenderaan awam yang berbayar dan pekerja yang menurut suatu kontrak pekerjaan yang memberikan hak kepadanya untuk menaiki kenderaan tersebut. Golongan penumpang selainnya tidak wajib dilindungi oleh pengendali insurans atau takaful.

Peruntukan undang-undang ini menjadi rujukan utama oleh para pengendali takaful dan insurans motor di Malaysia dalam membentuk produk perlindungan mereka. Dalam Helaian Fakta Takaful-Takaful Motor, pihak ketiga ditakrifkan sebagai orang yang tercedera atau mengalami kerugian

atau kerosakan yang terjadi akibat kemalangan yang melibatkan kenderaan. Pihak ketiga mungkin pejalan kaki, pemandu atau penumpang di dalam kenderaan lain. Pihak pertama kepada pelan takaful motor adalah sebagai pemilik kenderaan dan pihak kedua adalah pengendali takaful (Takaful Ikhlas 2019). Daripada peruntukan huraian pengertian yang diberikan dalam Helaian Fakta Takaful tersebut, jelas bahawa penumpang persendirian atau penumpang dalam kenderaan yang diinsuranskan tidak termasuk dalam takrifan pihak ketiga. Justeru itulah, golongan mangsa ini tidak dilindungi oleh syarikat takaful dalam mana-mana plan perlindungan asas bagi kenderaan persendirian seperti mana yang telah dibincangkan.

Isu yang berbangkit daripada keadaan ini adalah ketiadaan jaminan perlindungan terhadap penumpang persendirian sedangkan risiko ke atas mereka adalah besar. Sebagai rumusan, pihak penumpang yang terkeluar daripada takrifan pihak ketiga yang dilindungi dalam plan perlindungan asas di Malaysia adalah seperti berikut:

JADUAL 2. Mangsa kemalangan jalan raya yang tidak dilindungi melalui plan perlindungan asas bagi kenderaan persendirian di Malaysia

Bil	Pihak yang tidak dilindungi	Justifikasi
1.	Ahli keluarga pemegang polisi yang menumpang kenderaan yang dilindungi	Penumpang persendirian tidak termasuk dalam takrifan pihak ketiga
2.	Penumpang yang bersetuju menaiki kenderaan yang dilindungi tanpa sebarang bayaran	
3.	Penumpang yang bersetuju menaiki kenderaan yang dilindungi dengan bayaran	Melanggar kontrak polisi sebagai kenderaan persendirian
4.	Penumpang yang merupakan pekerja bebas yang dalam perjalanan memberikan khidmat atau melaksanakan tugasannya kepada pemegang polisi	Pekerja yang dilindungi hanyalah yang menurut suatu kontrak pekerjaan yang memberikan hak kepadanya untuk menaiki kenderaan tersebut

Daripada Jadual 2, dapat difahamkan bahawa semua penumpang di dalam kenderaan persendirian pemegang polisi tidak dilindungi oleh plan perlindungan asas walaupun Skim Komprehensif. Justeru itulah, perkhidmatan e-panggilan (*e-hailing*) pada satu ketika dulu pernah menjadi perbincangan hangat. Ini kerana sebagai kenderaan persendirian, penumpang yang menggunakan perkhidmatan ini tidak dilindungi oleh plan perlindungan asas takaful/insurans, berbeza dengan perkhidmatan teksi yang tertakluk kepada takaful/insurans sebagai sebuah kenderaan dagangan atau komersial. Selain itu, perkhidmatan e-panggilan pada ketika itu juga telah melanggar kontrak polisi yang dibuat bagi kenderaan persendirian apabila digunakan bukan bagi tujuan persendirian sebaliknya bagi tujuan mendapat upah (S. Santhana 2017).

Walau bagaimanapun dalam perkembangan semasa, perkhidmatan e-panggilan telah diiktiraf di Malaysia (Grab Malaysia 2019). Kerajaan telah menetapkan peraturan bagi perkhidmatan e-panggilan mendapatkan lesen Kenderaan Perkhidmatan Awam (PSV) merupakan satu bentuk jaminan perlindungan terhadap penumpang kenderaan tersebut. Bermula Julai 2019, pemandu e-panggilan perlu melalui proses mendapatkan lesen PSV yang merangkumi latihan memandu, pemeriksaan permulaan dan tahunan di PUSPAKOM, pemeriksaan jenayah dan perubatan, menyumbang kepada SOCSO, melengkapkan kenderaan dengan peralatan keselamatan dan paling utama mendapatkan tambahan insurans kenderaan e-panggilan (*freemalaysiatoday*, Julai 12 2019).

Isu perlindungan mangsa seterusnya adalah melibatkan golongan pekerja yang menumpang

kenderaan pemegang polisi. Pengecualian mereka daripada perlindungan wajib dalam seksyen 91(1) (b)(bb) dapat difahami dengan lebih terperinci dalam beberapa keputusan mahkamah. Dalam kes *Tan Keng Hong & Anor v. New India Insurance Co. Ltd* [1978] 1 MLJ 97, pengertian kontrak pekerjaan (*contract of employment*) dijelaskan sebagai kontrak pekerjaan yang dengan nyata atau tersirat memberi hak atau memerlukan penumpang itu untuk menumpang kenderaan yang dilindungi polisi. Di dalam kes *Tan Keng Hong*, mahkamah mendapati bahawa tidak ada apa-apa kontrak dalam pekerjaan si pegawai hutan iaitu si mati yang menumpang lori balak berkenaan yang memerlukan atau memberi hak kepadanya untuk menumpang kenderaan tersebut. Alasan peguam si mati bahawa sungguhpun si mati tidak dibawa “menurut” kontrak pekerjaannya tetapi beliau dibawa “kerana” kontrak itu di mana pemandu lori telah membenarkan pegawai hutan tersebut menumpang supaya beliau tidak sakit hati dan mendatangkan kesusahan terhadap kerja pemandu lori itu di masa hadapan, tidak dapat diterima. Tambahan pula, pegawai tersebut menumpang lori balak berkenaan bukan ketika waktu bertugas (*off duty*). Disebabkan tidak memenuhi makna “disebabkan oleh atau menurut suatu kontrak pekerjaan”, penghakiman dalam kes ini tidak dapat dikuatkuasakan ke atas pihak syarikat insurans.

Selain itu, perlindungan dalam peruntukan tersebut juga merujuk kepada satu kontrak pekerjaan di mana pekerja perlu melakukan pekerjaannya berdasarkan arahan yang diberikan oleh majikan dan majikan tersebut mempunyai kuasa untuk mengawal dan memberikan arahan tentang bagaimana sesuatu pekerjaan itu sepatutnya dilakukan (Ashgar 2010). Ini berbeza dengan kontrak untuk perkhidmatan (*contract for service*) yang merupakan perjanjian melibatkan majikan dengan golongan kontraktor bebas atau seseorang yang mendapat upah bagi pekerjaan yang diberikan kepadanya. Kontrak untuk perkhidmatan (*contract for service*) tidak mengikat pekerja sepenuhnya kepada pemberi upah tersebut (Ashgar 2010). Ini menjadi asas pengecualian perlindungan insurans ke atas mereka berbanding pekerja di bawah kontrak perkhidmatan (*contract of service*).

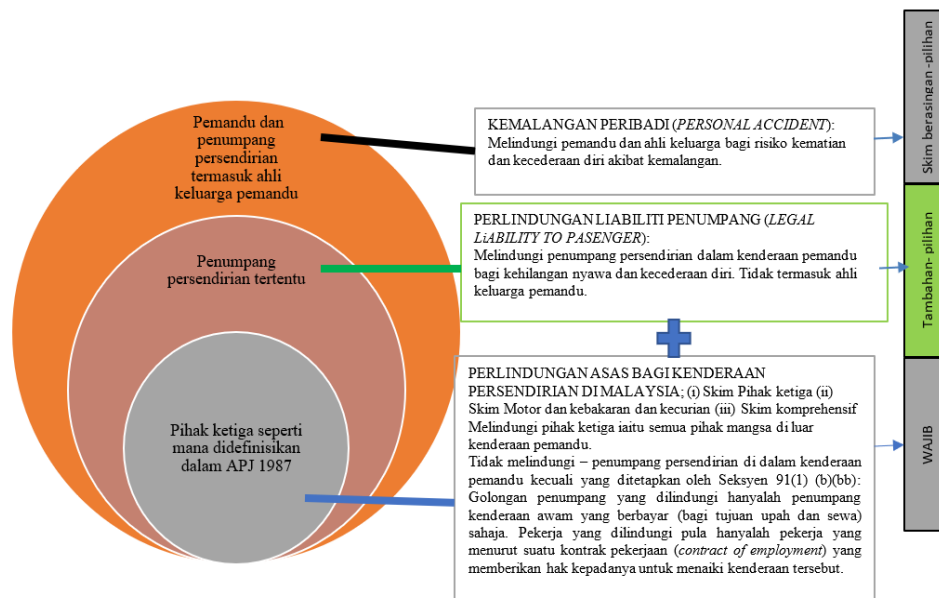
Sebagai contoh bagi pekerja bebas yang tidak dilindungi oleh insurans/takaful dapat difahami melalui kes *Mary Colete John v. South East Asia Insurance Berhad* [2004] 7 CLJ 314. Dalam kes ini, Mary tidak boleh menguatkuasakan penghakiman ke atas syarikat insurans kerana tergolong dalam kategori pekerja di bawah kontrak untuk perkhidmatan. Keputusan mahkamah dibuat atas fakta bahawa dia merupakan seorang juru solek bebas yang telah diupah untuk menyolek seorang pengantin perempuan. Persetujuan dalam kontrak ialah Mary akan diberikan upah sebanyak RM100 atas pekerjaan yang dilakukan dan pengangkutan disediakan untuk tujuan tersebut. Justeru, Mary tidak terikat dalam kontrak perkhidmatan (*contract of service*) yang dilindungi undang-undang.

Kelompokan dalam aspek perlindungan terhadap penumpang persendirian menimbulkan cadangan untuk perluasan skop liabiliti pihak insurer demi kemaslahatan mangsa kemalangan jalan. Ini kerana undang-undang di Malaysia dalam hal ini dilihat ketinggalan berbanding negara jiran iaitu Singapura yang telah mewajibkan perlindungan ke atas penumpang persendirian. Undang-undang di Singapura memperuntukkan bahawa mana-mana penumpang yang sukarela menerima risiko kecuaiannya dianggap sebagai tidak mengenyepikan haknya untuk membuat tuntutan ganti rugi terhadap pemandu berkenaan. Sebarang persetujuan di antara pemandu dan penumpang yang bertujuan memperuntukkan liabiliti pemandu ke atas penumpang juga adalah tidak efektif. Ketetapan yang sama juga diamalkan di India dan United Kingdom (S. Santhana 2017).

#### KESEDARAN PENGGUNA TERHADAP PRODUK PERLINDUNGAN TAMBAHAN

Daripada temu bual dan pemerhatian lanjut terhadap produk yang ditawarkan oleh syarikat takaful terpilih di Malaysia, didapati bahawa sebahagian daripada isu yang dibincangkan telah mempunyai penyelesaian. Selain Plan Perlindungan Asas, pengendali Takaful Motor di Malaysia telah menawarkan produk tambahan seperti yang diringkaskan melalui rajah berikut:





RAJAH 1. Produk Perlindungan yang Ditawarkan oleh Syarikat Takaful Motor di Malaysia

Rajah 1 menjelaskan bahawa perlindungan yang wajib diambil oleh semua pemilik kenderaan di Malaysia adalah perlindungan asas yang tidak bersifat menyeluruh kerana tidak melindungi penumpang persendirian. Untuk melindungi penumpang persendirian, pemilik kenderaan boleh mengambil perlindungan tambahan kepada Skim Komprehensif iaitu Perlindungan Liabiliti Penumpang (*Legal Liability to Passenger*) dengan tambahan premium. Namun, perlindungan tambahan ini masih tidak merangkumi semua golongan mangsa kemalangan jalan raya kerana penumpang persendirian yang dilindungi tidak termasuk ahli keluarga yang menaiki kereta pemegang polisi dan pekerja. Namun, pengendali Takaful Motor turut menawarkan produk perlindungan berasingan yang boleh memberikan perlindungan kepada pihak-pihak ini. Terdapat polisi berasingan yang menawarkan perlindungan hanya kepada pemegang polisi sahaja bagi risiko akibat kemalangan jalan raya. Selain itu, ada polisi yang hanya melindungi pemegang polisi dan pasangan sahaja, begitu juga dengan polisi yang turut melindungi keluarga. Kesemuanya dengan premium yang berbeza dan syarat serta pengecualian liabiliti yang berbeza sebagai pilihan berdasarkan keperluan peserta yang berbeza.

Sehingga kini, masih belum ada satu produk yang menawarkan perlindungan menyeluruh tanpa perlu pengguna mendapatkan dua skim berasingan. Jika pemilik kenderaan ingin mengambil perlindungan menyeluruh, sehingga kini pilihan yang ada ialah menyertai dua skim iaitu skim asas

dan Kemalangan Peribadi. Daripada temu bual yang dijalankan dengan pengendali Takaful Motor terpilih, didapati bahawa perlindungan tambahan ini kurang mendapat sambutan daripada peserta seperti mana yang disuarakan oleh informan seperti berikut:

Informan 1, Syarikat Y: “Tapi saya rasa tak *tau* lah, bagi saya sebab pengguna punya *perception of motor cover is* dia nak dapat *road tax*. Then dia nak ambil yang paling *basic*. Kalau boleh paling murah sahaja. Kalau dia boleh ambil *act cover*, dia akan ambil *act cover*. Sebab paling minima dalam akta ialah *act cover*. *Act cover* tu ialah untuk melindungi kecederaan atau kematian atas pihak ketiga. Tapi sebab terlalu murah, kebanyakan *company* tak *kan cover* dan paling minima *third party*. *Third party* termasuk kenderaan pihak ketiga. Maknanya dia langgar sendiri tak *kan claim* dia punya insurans. Jadi saya rasa, *my perception is that*. Kira kita nak sedarkan lagi dia perlu nak ambil *cover in case* dia bawa kawan-kawan dia ke.”

Daripada maklum balas di atas, dapat difahami bahawa perlindungan tambahan yang ditawarkan tidak mendapat sambutan kerana ia hanya bersifat pilihan dan perlu kepada tambahan bayaran daripada peserta. Walau bagaimanapun, keadaan ini berbeza dengan perlindungan bagi penumpang e-panggilan apabila kerajaan mewajibkan insurans/takaful bagi melindungi mereka. Dalam konteks penawaran produk perlindungan e-panggilan, temu bual yang dijalankan ke atas tiga pengendali Takaful Motor terpilih menjelaskan inisiatif yang dilakukan oleh mereka seperti berikut:

JADUAL 3. Perlindungan terhadap penumpang dalam kenderaan e-panggilan (*e-hailing*) yang ditawarkan oleh syarikat takaful motor terpilih

Skop perlindungan	Syarikat X	Syarikat Y	Syarikat Z
Produk bagi <i>e-hailing</i>	<p>“Untuk Syarikat X sekarang kita tidak <i>cover</i>.</p> <p>Kalau untuk <i>e-hailing</i>, pemilik perlu ke <i>company</i> takaful dan ambik tambahan perlindungan untuk penumpang. Dan kereta itu kena <i>declare</i> buat Uber/Grab dan mesti kena ambil perlindungan tambahan. Tapi Syarikat X belum ada <i>discussion</i> untuk buat lagi setakat ini. Bergantung kepada management. Dan kalau BNM arahkan. Syarikat X mesti kena buat.”</p>	<p>“Produk <i>e-hailing</i> sebenarnya gabungan antara <i>basic motor comprehensive</i> dan ditambahkan <i>Legal Liability of Passenger</i> dan <i>Legal Liability to Passenger</i>. Skim terkini sudah ada cuma tambahan <i>add-on comprehensive</i>.”</p> <p>“Syarikat Y dalam proses nak <i>develop</i> untuk produk... <i>What we are doing now</i> kita tengah kaji produk and <i>see</i> kesesuaian dengan kita punya ni. <i>And how we look at the pricing something like that. So, I think this year</i> la kita akan <i>introduce</i>.”</p>	<p>“Untuk <i>cover e-hailing</i> perlu ada <i>certain-certain features</i> termasuklah <i>liability to passengers and other few things of features and then PA (Personal Accident) to the driver, PA to passengers</i> dan lain-lain. Dia ada <i>specific features</i> yang minimum mesti ada <i>and you can add more</i>.</p> <p>Syarikat Z ada produk untuk <i>e-hailing</i>, tapi belum <i>launch</i> lagi.”</p>

Daripada Jadual 3, dapat dirumuskan bahawa pengendali takaful yang ditemu bual belum menawarkan satu produk yang khusus bagi perkhidmatan e-panggilan pada ketika temu bual dijalankan pada 2018. Namun dalam perkembangan terkini, Pengendali Takaful Z telah pun menawarkan produk perlindungan e-hailing yang khusus melalui perkhidmatan GRAB secara perlindungan harian (theedgemarkets.com). Hasil dari penelitian ke atas Kertas Keterangan Produk, Pengendali Takaful Z telah memperkenalkan perlindungan kenderaan persendirian yang ingin menjadi pemandu kepada perkhidmatan e-hailing GRAB secara harian dengan mengenakan caj cukai perkhidmatan 6% dari jumlah sumbangan takaful dan duti setem RM10 sahaja. Pengendali takaful lain masih belum menawarkan produk khusus, namun perlindungan e-panggilan boleh ditambah kepada plan perlindungan kenderaan persendirian yang ditawarkan mereka.

#### POTENSI PERLUASAN LIABILITI TAKAFUL MOTOR DI MALAYSIA

Batasan undang-undang terhadap skop liabiliti syarikat insurans atau takaful sebenarnya merupakan satu kompromi di antara hak mangsa kemalangan jalan raya dan liabiliti syarikat insurans dalam menjelaskan ganti rugi. Kompromi hak dan liabiliti kedua-dua pihak ini juga sebenarnya diraikan dalam perundangan Islam. Liabiliti syarikat takaful sebagai penanggung liabiliti beralih dalam konteks kemalangan jalan raya menyamai peranan ‘aqilah dalam perundangan Islam yang bertanggung menjelaskan diat kepada pihak mangsa akibat

perbuatan salah anggotanya. Liabiliti ‘aqilah dalam perundangan Islam juga tidak bersifat mutlak dan mengandungi batasan-batasan tertentu. Walaupun syariat Islam mengutamakan pemeliharaan nyawa mangsa, tanggungan liabiliti beralih dalam perundangan Islam tidak disyariatkan sehingga memudaratkan ‘aqilah yang tidak bersalah secara langsung. Batas-batas tertentu ditetapkan untuk menyeimbangkan pencapaian masalah ke atas mangsa dan menolak mafsadah daripada ‘aqilah.

Perkembangan semasa dalam industri insurans dan takaful di Malaysia menepati prinsip keseimbangan masalah dan mafsadah dalam perundangan Islam ini apabila Bank Negara Malaysia (BNM) mengumumkan pelaksanaan liberalisasi tarif insurans motor pada 30 Jun 2006 (Malaysian Takaful Association 2016). Liberalisasi tarif takaful motor bermaksud harga, skop perlindungan, terma dan syarat produk takaful motor tidak lagi ditentukan oleh tarif motor yang sedia ada. Sebaliknya harga produk takaful motor ini boleh ditentukan sendiri oleh pengendali takaful (Izian & Afiza 2018). Tujuan pelaksanaannya di Malaysia adalah bagi membolehkan pendekatan yang lebih adil dilakukan dalam penentuan kadar caruman atau sumbangan takaful. Dalam erti kata lain, pemandu yang berhemah sewajarnya menyumbang premium yang lebih rendah berbanding pemandu berisiko yang sepatutnya menyumbang lebih banyak (Malaysian Takaful Association 2019). Langkah yang diambil oleh BNM ini membuka peluang dan potensi besar kepada syarikat-syarikat takaful untuk menjadi lebih terkehadapan dalam menawarkan perlindungan yang sewajarnya kepada semua golongan mangsa kemalangan jalan raya di Malaysia secara seimbang

tanpa menanggung liabiliti yang besar sehingga membebankan syarikat takaful sendiri. Secara ringkasnya, fasa pelaksanaan liberalisasi tarif

insurans motor di Malaysia adalah seperti dalam Jadual 4:

JADUAL 4. Peringkat-peringkat liberalisasi tarif insurans/takaful motor di Malaysia.

Sebelum tahun 2016	- Semua produk tertakluk kepada kadar tarif. - Pelarasan secara berperingkat-peringkat kepada kadar tarif bagi kumpulan risiko yang dikenalpasti.
FASA PERTAMA Tahun 2016	- Produk baharu motor dan kebakaran boleh ditawarkan pada harga yang berasaskan pasaran, - Produk motor sedia ada di bawah tarif akan terus ditawarkan kepada orang ramai pada kadar tarif semasa.
FASA KEDUA Tahun 2017 dan seterusnya	- Tarif bagi semua produk motor sedia ada akan dimansuhkan kecuali untuk Produk Motor Pihak Ketiga yang kadar tarifnya akan dilaraskan secara beransur-ansur.
FASA KETIGA Tahun 2019 dan seterusnya	- Produk Motor Pihak Ketiga akan dikaji semula dengan mengambil kira perkembangan pasaran pada Fasa I dan II.

*Sumber:* Laporan Kestabilan Kewangan dan Sistem Pembayaran Bank Negara Malaysia 2016 dan 2016 Annual Report, Malaysian Takaful Association.

Daripada Jadual 4, jelas bahawa pelaksanaan liberalisasi tarif insurans motor di Malaysia adalah secara berperingkat. Kini, pengendali Takaful Motor boleh melakukan inovasi produk perlindungan dan tidak terikat kepada tarif bagi semua skim perlindungan. Produk tambahan baru juga boleh ditawarkan.

Berdasarkan Laporan Kestabilan Kewangan dan Sistem Pembayaran BNM pada tahun 2016, liberalisasi berfasa memberikan fleksibiliti dalam penentuan harga risiko yang lebih saksama yang akan menggalakkan pengurusan risiko yang lebih baik dalam bentuk sikap pemanduan yang bertanggungjawab serta pengamalan langkah keselamatan di jalan raya. Persaingan sihat ini juga akan menjadi pemangkin bagi rangkaian produk motor dan kebakaran yang lebih pelbagai, di samping tahap perkhidmatan yang lebih baik. Dalam laporan pada tahun tersebut juga dinyatakan bahawa industri berada pada kedudukan yang baik untuk membuat peralihan ini dengan disokong oleh keupayaan pengurusan kewangan dan risiko yang lebih kukuh (Bank Negara Malaysia 2016). Seterusnya, dalam Laporan Kestabilan Kewangan dan Sistem Pembayaran BNM pada tahun 2017 pula, dilaporkan aktiviti inovasi yang telah berlaku selepas bermulanya liberalisasi tariff insurans/takaful motor. Inovasi lebih banyak dilihat dalam perniagaan insurans kebakaran dan motor, yang ditunjukkan oleh beberapa produk motor baharu atau perlindungan tambahan yang diperkenalkan oleh penanggung insurans (Bank Negara Malaysia 2017).

Seterusnya, pengkaji berpandangan bahawa sekiranya pihak kerajaan mewajibkan semua pemilik kenderaan untuk mengambil perlindungan takaful bagi penumpang persendirian seperti Singapura dan negara lain yang terdahulu, ia akan menjadi satu undang-undang yang boleh dilaksanakan. Ini kerana pihak pengendali takaful sendiri berpandangan bahawa ia adalah langkah yang baik dan mereka bersedia menawarkan produk yang memberikan perlindungan tersebut. Penentuan harga premium terhadap produk perlindungan ini pasca liberalisasi tarif boleh mengambil kira pelbagai faktor risiko bagi menjamin kesaksamaan kepada pihak pengguna. Sumbangan premium bagi kumpulan peserta yang berisiko rendah wajar direndahkan, manakala kumpulan berisiko tinggi ditetapkan dengan premium yang lebih tinggi.

Kajian-kajian terdahulu menyatakan bahawa komunikasi adalah salah satu faktor utama dalam meningkatkan budaya keselamatan (Zity et al. 2019). Dalam konteks perlindungan kemalangan jalan raya, promosi dan pendidikan berterusan kepada pihak peserta adalah sangat penting bagi menjayakan hasrat perlindungan menyeluruh terhadap mangsa di Malaysia. Ini kerana merekalah penyumbang kepada tabungan perlindungan tersebut. Konsep perkongsian risiko melalui *tabarru'* yang melatari operasi takaful mesti dijelaskan bagi memupuk kesediaan dalam kalangan peserta untuk sama-sama memikul tanggungjawab sosial melalui premium yang dibayar secara tahunan (Ahmad Faizal et al. 2013). Dalam erti kata lain, sekiranya pengguna jalan raya inginkan perlindungan yang menyeluruh,

mereka juga perlu bersedia menyumbang bagi tujuan tersebut. Ini selari dengan kaedah fiqh *al-Kharaj bi al-Daman* yang bermaksud faedah sesuatu perkara berserta liabiliti yang perlu ditanggung olehnya (Mohamad Akram et al. 2017). Dalam hal ini, liabiliti menjelaskan ganti rugi kepada golongan mangsa kemalangan jalan raya yang semakin besar ruang lingkungannya ditanggung secara bersama oleh para peserta. Pihak pengendali takaful pula berperanan menguruskan tabungan dan menyediakan platform kepada para peserta untuk saling tolong-menolong melalui inovasi produk perlindungan yang lebih menyeluruh untuk manfaat semua pengguna jalan raya di Malaysia.

Namun, usaha meningkatkan kesedaran peserta takaful terhadap konsep-konsep ini bukan juga suatu usaha yang mudah. Dalam sebuah kajian lain mengenai tingkah laku beretika terhadap alam sekitar, masyarakat Muslim di Malaysia didapati kurang terdorong mengubah tingkah laku semata-mata atas kefahaman mereka mengenai prinsip-prinsip dan ajaran Islam yang dianjurkan. Sebaliknya, faktor yang lebih menyumbang kepada perubahan tingkah laku adalah faktor ekonomi dan penguatkuasaan undang-undang (Mashitoh et al. 2017). Justeru, dapat disimpulkan bahawa langkah yang terbaik bagi melindungi semua penumpang persendirian adalah pindaan terhadap Akta 333. Pindaan ini adalah wajar kerana undang-undang rujukan yang membentuk Akta 333 iaitu Road Traffic Act 1930 di England telah pun mengalami banyak pindaan. Malah, Singapura yang juga mengambil sumber undang-undang yang sama juga telah menurut langkah yang sama bagi menambahbaik perlindungan terhadap mangsa kemalangan jalan raya. (Baduyah 1998). Walau bagaimanapun sehingga pindaan undang-undang dilakukan di Malaysia, penawaran produk yang inovatif merupakan langkah terbaik yang boleh dilakukan dengan sokongan amalan liberalisasi tarif semasa.

### KESIMPULAN

Daripada perbincangan di atas, jelas bahawa operasi syarikat takaful di Malaysia berjalan atas prinsip perkongsian risiko di antara peserta. Syarikat takaful hanyalah merupakan pengurus kepada tabungan yang disumbangkan oleh para peserta bagi tujuan manfaat bersama. Oleh kerana itu, syarikat takaful tidak wajar dibebankan dengan liabiliti yang tidak bertanggung bagi menjamin masalah pihak peserta. Ini dapat difahami melalui konsep tanggungan

liabiliti beralih dalam perundangan Islam yang meletakkan batasan terhadap liabiliti institusi 'aqilah dalam menjelaskan diat akibat kecuaiannya terhadap pihak ketiga. Di Malaysia, batasan telah ditetapkan dalam undang-undang terhadap perlindungan wajib yang ditawarkan oleh syarikat takaful. Namun, menjadi tanggungjawab fardhu kifayah syarikat takaful untuk mengembangkan perkhidmatannya bagi melindungi semua golongan mangsa kemalangan jalan raya yang tidak dilindungi secara wajib seperti penumpang persendirian kerana menjaga nyawa termasuk dalam lima objektif utama syariat (*dharuriyyat al-khamsah*). Tanggungan liabiliti ke atas institusi seperti 'aqilah mahupun takaful dalam konteks semasa agar nyawa tidak gugur tanpa pembelaan pula adalah bersifat *hajiyyah* yang melengkapi pencapaian *maqasid al-shari'ah* ini. Dalam hal ini, keputusan BNM untuk meliberalisasikan tarif insurans motor adalah langkah yang tepat dan dapat menyokong pelaksanaannya. Langkah seterusnya perlu dilakukan oleh syarikat takaful dengan menawarkan produk yang kompetitif dan menggiatkan usaha pemasaran produk melalui usaha meningkatkan kesedaran umum tentang konsep perkongsian risiko yang melatari operasi takaful.

### PENGHARGAAN

Penulis ingin merakamkan setinggi-tinggi terima kasih kepada Kementerian Pengajian Tinggi, Universiti Malaya dan INCEIF atas tajaan geran penyelidikan MO008-2017 yang membolehkan kajian ini dilakukan.

### RUJUKAN

- 'Abd al-Qadir 'Awdah. 2000. *al-Tasyri' al-Jina'i al-Islami Muqaranan bi al-Qanun al-Wadh'i*. Beirut: Mu'assasah al-Risalah.
- Abdul Basir Mohamad. 2002. Vicarious liability: A study of the liability of the guardian and his ward in the Islamic law of tort. *Arab Law Quarterly* 17(1): 39-49.
- Abdul Basir Mohamad. 2009. *Undang-undang Tort Islam*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Aishah @ Eshah Haji Mohamed. 2013. Perubahan sosial, kesihatan dan kualiti hidup di wilayah metropolitan Lembah Klang-Langat. *Akademika Journal of Southeast Asia Social Sciences and Humanities* 83(1):11-24
- Aisyah Mustafa & Asmak Abdul Rahman. 2015. Pengunderaitan dalam produk takaful keluarga dari perspektif syariah. *Jurnal Syariah* 23: 235 –254.

- al- 'Aisawi, Najm 'Abd Allah Ibrahim. 2002. *al-Jinayah 'ala al-Atraffi al-Fiqh al-Islami*. Dubai: Dar al-Buhuth li al-Dirasat al-Islamiyyah wa Ihya' al-Turath.
- Ashgar Ali Ali Mohamed, "Contract of Service or Contract for Service : With Special Reference to The Status of Graduate Research Assistants in Employment Law", [2010] 2 *Industrial Law Report* xxxv.
- Baduyah Obeng. 1998. Insurans Motor Pihak Ketiga yang Diwajibkan di Malaysia. 1 *Current Law Journal* Supp i.
- Grab Malaysia. 2019. Regulation Matters: Many shades of grey behind the e-hailing regulations. <https://www.grab.com/my/press/consumers-drivers/many-shades-of-grey-behind-the-e-hailing-regulations/>, dicapai pada 9 Januari 2019.
- Izian Sherwani Mansor & Afiza Abdullah. 2018. Liberalisasi perniagaan insurans motor: Ganjaran kepada pemandu berhema. *Buletin Suku Tahunan*. Kuala Lumpur: Bank Negara Malaysia (BNM).
- Mahinder Sigh Sidhu (terj. Asiah Mohd Yusoff). 1997. *Pengambil dan Penanggung Insurans Motor dan Hak Pihak Ketiga*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka.
- Mashitoh Yaacob, Zubaidah Mohd Nasir, W. Syairah Hazwani W. Petera, Hassan Basri, IbnorAzli Ibrahim, Mohd Yusof Othman, Mohd Izhar Ariff Mohd Kashim, Azami Zaharim & Mazlin Mokhtar. 2017. Transformation of Muslim behaviour towards sustainable environment: Perspectives of non-governmental organisations in Klang Valley. *Akademika Journal of Southeast Asia Social Sciences and Humanities* 87(2):19-30.
- Mohamad Akram Laldin, Said Bouheraoua, Riaz Ansary, Mohamed Fairouz Abdul Khir, Mohammad Mahbubi Ali, & Madaa Munjid. 2013. *Islamic Legal Maxims & Their Application in Islamic Finance*. Kuala Lumpur: International Shari'ah Research Academy for Islamic Finance (ISRA).
- Mohd Ma'sum Billah. 2003. *Shari'ah Standard of Quantum of Damages in Insurance (Third Party Claim) A Handbook for Actuaries and Accountants*. Selangor: Ilmiah Publisher.
- Muhamad Razuhanafi Mat Yazid, Muhamad Nazri Borhan & Rozmi Ismail. 2018. Faktor Analisis Pendorong dan Penghalang kepada Kenderaan Tidak Bermotor di Bangi. *Akademika Journal of Southeast Asia Social Sciences and Humanities* 88(1): 209 -224.
- Muhammad Hisyam Muhammad. Perbandingan Kontrak Takaful dan Insurans dalam *Sistem Takaful di Malaysia: Isu-isu Kontemporari*, disunting oleh Asmak Ab Rahman, 22-25. Kuala Lumpur: Penerbit Universiti Malaya.
- Muhammad Ahmad Saraj. 1990. *Daman al-'Udwan fi al-Fiqh al-Islami Dirasah Fiqhiyyah Muqaranah bi Ahkam al-Mas'uliyah al-Taqsiriyyah fi al-Qanun*. Kaherah: Dar al-Thaqafah li al-Nasyr wa al-Tawzi'.
- P. Balan. 1988. *Makalah Undang-Undang Menghormati Ahmad Ibrahim: Perlindungan Pihak Ketiga Dalam Undang-Undang Insurans Motor*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa Dan Pustaka.
- Rosli Mokhtar & Mohd Fikri Che Hussain. 2007. *Maqasid al-Syariah Hikmah di Sebalik Pensyariatan*. Shah Alam: Karya Bestari Sdn Bhd.
- Rosniza Aznie Che Rose & Valentino Kerish Anak Imau. 2020. Impak Sosioekonomi Lebuhraya Pan Borneo terhadap Komuniti Tempatan. *Akademika Journal of Southeast Asia Social Sciences and Humanities* 90(1), April 2020.
- Safinar Salleh et al.. 2014. The Future of Takaful (Islamic Insurance) Business in Malaysia Under the Islamic Financial Services Act (IFSA) 2013. *Australian Journal of basic and Applied Sciences* 8(15): 392.
- Safinar Salleh et al.. 2014. The Future of Takaful (Islamic Insurance) Business in Malaysia Under the Islamic Financial Services Act (IFSA) 2013. *Australian Journal of basic and Applied Sciences* 8(15): 392.
- Siti Zubaidah Ismail. 2017. *Pampasan Kecederaan Fizikal Akibat Kecuaian Menurut Perundangan Islam*. Petaling Jaya: International Law Book Services.
- S. Santhana Dass. 2017. Are Passengers in a Private Vehicle Adequately Protected Under Road Transport Act 1987. *Insurance*. Issue 37, Jan- Mac 2017.
- Tobias Frenz & Younes Soualhi. 2010. *Takaful and Retakaful Advanced Principles and Practices*. Kuala Lumpur: IBFIM.
- Wan Marhaini Wan Ahmad, Asmak Ab Rahman, Nor Aini Ali & Azizi Che Seman. 2008. *Elemen Riba dan Gharar dalam Sistem Takaful di Malaysia: Isu-isu Kontemporari*, disunting oleh Asmak Ab Rahman, Kuala Lumpur: Penerbit Universiti Malaya.
- Zitty Sarah Ismail, Kadir Arifin, Mazhani Muhammad & Mohammad Lui Bin Juhari. 2019. Analisis Keberkesanan Komunikasi dalam Meningkatkan Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan di Universiti Penyelidikan di Malaysia. *Akademika Journal of Southeast Asia Social Sciences and Humanities* 89(3): 183-194.
- Shahidra Abdul Khalil (corresponding author)  
Jabatan Fiqh dan Usul  
Akademi Pengajian Islam Universiti Malaya  
50603 Kuala Lumpur  
Malaysia  
Email: shahidra@um.edu.my
- Asmak Ab Rahman  
Jabatan Syariah dan Ekonomi  
Akademi Pengajian Islam Universiti Malaya  
50603 Kuala Lumpur  
Malaysia  
Email: asmak@um.edu.my

Muhammad Wafiuddin Rosli  
Jabatan Syariah dan Ekonomi  
Akademi Pengajian Islam Universiti Malaya  
50603 Kuala Lumpur  
Malaysia  
Email: wafyrosli@gmail.com

Received: 12 September 2019  
Accepted: 26 March 2022