

Kemalangan Maut Jalanraya Menurut Perspektif Undang-undang Malaysia dan Islam

Siti Zubaidah Ismail

Abstract

The issue of traffic accident has created a stir among the public lately due to increasing numbers of fatal accident in recent years. Many cases have been brought to court and the culprits have been punished according to the law. Some parties express their dissatisfaction regarding punishment claiming that the offender deserve more than what they were convicted (and punished) with. In the first section of the article, the writer highlights the provisions under the Road Transportation Act 1987 and the related proviso in the Penal Code regarding the issue. In the second section, she discusses Muslim jurists' opinion about the issue of traffic accident, and finds that their discussion merely focuses on the aspect of injury (and compensation) caused by animals – a mode of transportation during their era – which are quite irrelevant in the modern world. She emphasises that, since the present sophisticated means of transportation were not available during that era, an analogy is needed to elaborate the various aspects of accident as a result of high-tech “lifeless” vehicles and the related issue of homicide.

Mutakhir ini, umum telah banyak disogokkan dengan berita mengenai kemalangan maut yang melibatkan kematian bukan sahaja pemandu dan penumpang kenderaan yang terlibat, malahan pihak ketiga seperti pejalan kaki dan mereka yang secara

tidak sengaja berada berhampiran. Perkembangan terbaru di negara kita menyaksikan kesinambungan kes kemalangan jalanraya yang berpanjangan. Kisah tiga sekeluarga rentung dalam nahas jalanraya yang melibatkan pelanggaran sebuah bas pesiaran dan lapan buah kereta di Gombak, Selangor¹ cukup menyayat hati seluruh masyarakat. Sebelum itu, pelancaran operasi lima belas hari Ops Statik² sempena Tahun Baru Cina 1999 telah mendedahkan kepada kita bahawa dalam tempoh tersebut (11/2/99 – 25/2/99), sebanyak 5812 kemalangan telah berlaku yang melibatkan lima orang maut, 24 cedera parah dan 82 cedera ringan.³

Sejak awal tahun 1998, kita dikejutkan dengan kemalangan tragis yang melibatkan bas ekspres Naeila bila dalam tempoh satu setengah bulan, ia terlibat dalam tiga kemalangan yang mengorbankan sebelas nyawa.⁴ Lebih memeranjatkan lagi ialah apabila sebanyak 1,000 kes kemalangan dicatatkan melibatkan 307 orang maut dalam tempoh lima belas hari menjelang perayaan berkembar pada tahun itu. Berita Harian juga mendedahkan statistik kemalangan tahun 1996 di mana daripada 35,224 kemalangan, sebanyak 10,236 (29%) membabitkan bas berbanding lori (9.9%), kereta (5.5%) dan motorsikal (1.9%). Ini menunjukkan bahawa kenderaan awam lebih banyak terlibat dalam kemalangan dan menyebabkan *darar* kepada lebih ramai golongan manusia.

Sebanyak mana sekalipun kerugian material dalam sesuatu kemalangan, implikasinya tidak sama dengan kehilangan 'nyawa' tempat bergantung seseorang; anak kehilangan ibubapa, isteri kehilangan suami dan sebagainya, apatah lagi jika mereka menjadi mangsa kemalangan bukan disebabkan kecuaiannya sendiri tetapi kerana kecuaiannya orang lain. Apakah hukuman yang dikenakan setimpal dengan kesalahan serta dapat memuaskan hati keluarga mangsa yang menderita (termasuk) kehilangan sumber pergantungan hidup.

Undang-Undang Malaysia Sepintas Lalu

Kegawatan yang melingkari aspek hukuman terhadap pemandu yang menyebabkan kemalangan adalah berkisar kepada peruntukan di bawah Akta Pengangkutan Jalanraya 1987 (selepas ini disebut Akta 1987). Semua kesalahan bersabit pemanduan di jalanraya terletak di bawah Akta ini. Misalnya, sek. 41(1) memperuntukkan bahawa sesiapa yang memandu secara cuai atau pada tahap kelajuan yang tertentu atau dalam keadaan yang boleh membahayakan orang ramai, *menyebabkan kematian sesiapa*, boleh didapati bersalah melakukan sesuatu kesalahan, dan di atas sabitan itu boleh dikenakan denda tidak lebih RM10,000 atau penjara tidak lebih lima tahun atau kedua-duanya sekali. Berdasarkan peruntukan

ini, Mahkamah Majistret Kangar pada 19 Oktober 1996 telah menjatuhkan hukuman penjara *hanya 30 hari* dan denda RM7,000 atau enam bulan penjara ke atas seorang pemandu treler yang didapati bersalah memandu dengan cuai sehingga menyebabkan lima remaja kehilangan nyawa. Hakim Mahkamah Tinggi melahirkan rasa terkilannya dan bercadang meminda undang-undang agar hukuman yang lebih berat dapat dikenakan.⁵ Begitu juga dengan keputusan mahkamah membebaskan dengan ikat jamin sebanyak RM9,000 ke atas seorang pemandu bas Naeila atas kesalahan memandu dengan cuai setelah menyebabkan kematian empat orang dan mencedera-parahkan sebelas yang lain dalam kemalangan di Jalan Labis-Yong Peng.⁶ Di bawah sek. 41(3) pula, diperuntukkan bahawa lesen pemandu tersebut boleh digantung selama tidak kurang dari 12 bulan.

Secara amnya, peruntukan di bawah Akta 1987 ini menegaskan dua bentuk kesalahan iaitu:

- (1) perbuatan secara melulu (*reckless*) di jalanraya sehingga menyebabkan kematian adalah satu kesalahan yang boleh dikenakan hukuman,
- (2) perbuatan memandu tanpa berjaga-jaga dan memberi perhatian (*without due care and attention*) serta tidak bertimbang rasa terhadap orang lain juga merupakan satu kesalahan.

Perlu dijelaskan juga bahawa untuk membolehkan seseorang didakwa di bawah Akta 1987 ini, kenderaan yang terlibat di dalam kemalangan yang mengakibatkan kematian mestilah kenderaan ‘bermotor’.⁷ Ini bererti, sekiranya kemalangan berlaku di atas jalan, dan antara kenderaan yang terlibat ialah kereta kuda, kereta lembu, kereta sorong atau sebagainya, pengendera kenderaan tersebut tidaklah boleh dipertuduh di bawah sek.41(1), 42(1) atau 43(1).⁸

Bandingkan ini dengan peruntukan di dalam Kanun Kesiksaan di mana sek.304(A) menyebut bahawa sesiapa yang menyebabkan kematian – dengan melakukan sebarang perbuatan gopoh (*rash*) atau cuai (*negligence*)⁹ – yang tidak tergolong kepada ‘mematikan orang’ (*culpable homicide*),¹⁰ boleh dikenakan hukuman penjara tidak melebihi dua tahun atau denda atau kedua-duanya sekali. Hukuman yang dikenakan mengikut Akta 1987 (maksimum lima tahun) dan Kanun Kesiksaan (dua tahun) ini boleh dikatakan ringan kerana, walaupun perbuatan menyebabkan kematian itu adalah kesalahan besar – lebih-lebih lagi jika banyak nyawa yang hilang – hukuman yang ditetapkan adalah setakat penjara sahaja, sedangkan dalam kemalangan ada nyawa yang hilang. Perbuatan tadi tidak dikira mematikan orang (*culpable homicide*) apatah lagi ‘membunuh’ (*murder*). Oleh kerana peruntukan sek.304(A) Kanun Kesiksaan lebih umum daripada yang ada dalam Akta 1987 dalam konteks menspesifikkan kesalahan cuai hingga

menyebabkan kematian, maka didapati jarang pemandu terbabit dikenakan pertuduhan di bawah Kanun Kesiksaan yang membawa implikasi sebagai “penyebab kematian”, sebaliknya mereka dikategorikan sebagai “orang yang cuai” di jalanraya sahaja. Inilah yang berlaku kepada pemandu-pemandu dalam kes-kes kemalangan yang disebut di atas.¹¹

Mengenai darjah kecuaiian yang perlu dalam kes-kes kemalangan ini, Hakim Ong dalam *Lee Kim Leng lwn R¹²* mengatakan “untuk meletakkan liabiliti jenayah di bawah s.304(A) Kanun Kesiksaan, adalah perlu bahawa kematian itu disebabkan oleh akibat langsung perbuatan melulu dan cuai oleh tertuduh dan perbuatan itu mestilah sebab terdekat dan efisien tanpa campuran kecuaiian orang lain.” ‘Melulu dan cuai’ itu bukanlah semata-mata perbuatan tidak cermat atau tidak sengaja, tetapi, dalam mengenakan sabitan di bawah Kanun Kesiksaan, ianya juga perlu dibuktikan *mens rea* yang ditafsirkan sebagai menunjukkan kesilapan (*fault*) atau perbuatan yang patut dipersalahkan, bukannya ‘niat jahat’ atau ‘niat jenayah’.¹³ Dari situ, difahami bahawa tahap kecuaiian dan melulu yang perlu dibuktikan untuk mensabitkan seseorang di bawah Kanun Kesiksaan adalah lebih tinggi jika dibandingkan dengan sabitan di bawah Akta 1987 (tetapi tidak cukup tinggi untuk disabitkan di bawah s.299 Kanun Kesiksaan).

Beban untuk membuktikan yang seseorang itu menyebabkan kematian dengan memandu secara cuai, adalah terletak kepada pendakwa di mana tertuduh mestilah dibuktikan bertanggungjawab terhadap sebarang perbuatan atau tinggalkan yang boleh menunjukkan kecuaiannya atau kurang prihatinnya terhadap pengguna jalanraya yang lain.¹⁴ Keadaan dan tahap kecuaiian yang perlu dibuktikan untuk menyokong sabitan di bawah s.304(A) adalah sama dengan sebarang perbuatan yang dilakukan secara melulu dan cuai yang mampu membahayakan nyawa dan keselamatan orang lain. Perbuatan itu juga mestilah menjadi sebab secara langsung kematian tersebut¹⁵ dan kecuaiian itu dikira ada sekiranya terdapat kekurangan dari segi perhatian dan pertimbangan yang mana seorang yang waras dan munasabah akan memberi perhatian kepadanya.

Dalam aspek sivil pula, undang-undang memberikan peluang kepada pihak keluarga mangsa untuk membuat tuntutan sivil atas kehilangan/kerugian yang berlaku.¹⁶ Akta Undang-Undang Sivil 1956 membolehkan pampasan diberi kepada keluarga seseorang kerana “kehilangan tempat bergantung” yang disebabkan oleh kematiannya. Sek.7 menyebut:

- (1) Setiap kali kematian seseorang disebabkan oleh tindakan salah, abai atau ingkar, dan tindakan, abai atau ingkar tersebut akan, sekiranya kematian tidak berlaku, melayakkan pihak tercedera untuk mengambil tindakan

dan mendapat ganti rugi berkenaan dengannya, pihak yang akan bertanggung sekiranya kematian tidak berlaku hendaklah bertanggung bagi suatu tindakan untuk gantirugi, tanpa mengira kematian orang tercedera, dan walaupun kematian telah disebabkan di bawah keadaan-keadaan tersebut yang menjadi suatu kesalahan di bawah Kanun Kesiksaan.

Peruntukan di atas memberi hak kepada orang tanggungan (*dependants*) untuk menuntut gantirugi terhadap kehilangan faedah kewangan yang tentunya akan diberi oleh simati sekiranya dia masih hidup.¹⁷ Manakala subseksyen (2) menyebut pula orang-orang yang berhak mengambil tindakan menuntut gantirugi tersebut:

- (2) Setiap tindakan tersebut hendaklah bagi faedah isteri, suami, ibu bapa dan anak, jika ada tentang kematiannya telah disebabkan demikian hendaklah diambil oleh dan di atas nama wasi si mati.

“Anak” di sini termasuk anak lelaki, anak perempuan, cucu lelaki, cucu perempuan, anak tiri lelaki dan anak tiri perempuan, manakala “ibu bapa” pula termasuk bapa, ibu, datuk dan nenek.

Oleh itu, seorang ibu yang bergantung nafkah hidup dengan anaknya juga dikira berhak untuk mendapatkan gantirugi kewangan daripada defendan.¹⁸ Peruntukan ini juga mengiktiraf anak angkat yang telahpun didaftarkan pengangkatannya dan juga anak taksaharaf yang lahir hasil dari hubungan luar nikah. Terdapat satu contoh kes di England di mana tiga orang anak yang lahir luar nikah diputuskan berhak untuk menuntut pampasan di atas kematian ayah mereka, akan tetapi, si ibu yang bukannya isteri yang sah di sisi undang-undang, tidak berhak untuk mendapat sebarang pampasan.¹⁹ Hal yang sama juga terpakai kepada bekas isteri.²⁰

Kemalangan Maut Jalanraya Menurut Undang-Undang Islam

Dalam menentukan pihak manakah yang bersalah di dalam satu-satu kemalangan, pihak berkuasa perlu menanganinya dengan bijaksana dan wajar melihatnya dalam konteks yang luas. Ini kerana penggunaan jalanraya merupakan satu hak yang dimiliki oleh semua pengguna, samada penunggang, pembonceng atau pejalan kaki. Perbincangan para ulama’ muktabar pada zaman silam banyak berkisar kepada binatang tunggangan yang merupakan kenderaan dan tiada sebarang rujukan kepada kenderaan bermotor yang berteknologi tinggi seperti yang wujud pada zaman modern ini. Ulasan mereka bukan hanya tertumpu kepada persoalan liabiliti sekiranya berlaku kemalangan serta apakah tuannya binatang perlu membayar

gantirugi (*damān*) sekiranya 'kenderaan' tunggangannya melanggar pejalan kaki, malah juga merangkumi perkara asas termasuk hak pengguna dalam menggunakan jalanraya. Inilah persoalan yang perlu dijelaskan terlebih dahulu sebelum isu kemalangan dan liabiliti dibahaskan .

a. Hak Menggunakan Jalanraya Menurut Ulama' *Fiqh*

Al-Sarakhsi menerangkan bahawa orang ramai berhak berkenderaan di jalanraya awam dengan syarat semua orang mesti menitikberatkan aspek keselamatan.²¹ Beliau menekankan bahawa menghindari *ḍarar* adalah wajib.²² Hal ini juga telah pun disepakati oleh al-Kāsānī bila mana beliau menyatakan:

“Peraturan amnya ialah, penggunaan jalan awam, samada berjalan kaki, menunggang haiwan, ataupun memandu kenderaan, ianya dibenarkan dengan syarat menjaga keselamatan (pengguna) yang lain, dan sebarang perbuatan yang melanggar peraturan (keselamatan) ini tidak dibenarkan dan sebarang kerosakan yang berlaku akibat pelanggaran itu mestilah dibayar gantirugi kecuali jika ia tidak dapat dielakkan.”²³

Ini bererti antara adab di jalanraya (*adāb al-ṭariq*) yang perlu diberi perhatian oleh setiap pengguna ialah berjaga-jaga. Kewajipan untuk berjaga-jaga (*duty of care*) ini mestilah diberi perhatian oleh semua pengguna. Kegagalan melaksanakan kewajipan ini akan mengakibatkan *ḍarar* yang besar kepada pengguna yang lain. Contohnya, jika seseorang itu dengan sengaja menjadi 'road bully' di atas jalanraya, maka dia tidak berhak dan patut dihalang dari menggunakan jalanraya. Hal ini sudah nyata di dalam sebuah hadith, di mana Nabi s.a.w bersabda:²⁴

“*Tiada mudarat dan tiadalah memudaratkan (orang lain)*”

Larangan ḥadīth di atas bererti hukum memudaratkan orang lain – apatah lagi kalau sengaja – adalah haram dan mesti dielakkan. Apabila semua pengguna jalanraya memikirkan mengenai keselamatan diri dan orang lain, akibatnya *ḍarar* dapat dielakkan.

Sikap prihatin terhadap keselamatan ini, jelas al-Sarakhsī, cuma tertakluk kepada keadaan yang mampu dikawal oleh seseorang pengguna jalanraya.²⁵ Contoh situasi yang mampu dikawal ialah, sebelum memulakan pemanduan, pemandu perlu memastikan yang kenderaannya berada dalam keadaan yang baik dan sesuai untuk digunakan di jalanraya. Pemandu juga mestilah mematuhi peraturan jalanraya

seperti mematuhi had laju dan berada dalam keadaan yang sesuai untuk memandu, berjaga-jaga serta memandu dengan hemat dan cermat yang sepatutnya. Perlu disebutkan bahawa pergerakan kenderaan dan kelajuannya adalah perkara yang mampu dikawal sepenuhnya oleh pemandu, di mana sesebuah kenderaan itu tidak akan bergerak dengan sendiri kecuali dengan tindakan pemandu. Jadi, tidak timbul soal kenderaan akan bergerak sendiri atau berada di luar kawalan (kecuali jika ada kecuai). Dalam konteks pengenderaan binatang, jika binatang dikenderai tanpa kawalan yang penuh perhatian dan ia ‘menggigit’ pejalan kaki sehingga cedera, bererti pengendalinya telah melakukan pelanggaran terhadap hak yang diberikan kepadanya (*violation of the right*) dan melanggar kewajipan berjaga-jaga (*breach of duty*) ataupun cuai dan harus bertanggungjawab. Ini kerana mulut binatang itu terletak di hadapan dan pemandu mampu mengawalinya.

b. Kemalangan Yang Mengakibatkan Kematian: Nyawa Dibalas Nyawa?

Sesuai dengan fokus tulisan ini iaitu keadaan kemalangan yang berlaku secara ‘accidental’, maka penulis mengeneipkan kemalangan yang disengajakan (*intentional*).²⁶ Dalam membincangkan aspek ini, perlu dijelaskan terlebih dahulu konteks perbincangan yang akan dibuat menurut teori undang-undang jenayah Islam.

Secara prinsip, perbahasan ulama’ fiqh mengenai jenayah pembunuhan, mengelaskannya kepada sengaja (*‘amd*), separa-sengaja (*shibhu ‘amd*) dan tersalah (*khata’*),²⁷ namun ada juga yang mendetailkan lagi dengan meletakkan kategori “sebagai tidak sengaja” (*ma jara majra al-khata’*)²⁸ dan ‘secara menyebabkan’ (*al-jināyah bi al-sabab*).²⁹ Mengenai kemalangan maut, kematian yang terhasil bukanlah dengan sebab sengaja kerana tiada niat jahat dan faktor *al-mubāsharah* (langsung) tetapi disebabkan faktor-faktor luaran lain yang akan dibincangkan nanti. Ianya juga tidak termasuk kategori separa-sengaja kerana tidak melibatkan sebarang alat yang boleh meletakkannya di bawah kategori ini. Untuk mengatakan yang ianya termasuk di bawah kategori *al-khata’* pula, adalah kurang tepat kerana kenderaan bukanlah dipandu dengan keadaan dihalakan kepada sesuatu (untuk tujuan melanggarnya) lalu terlanggar manusia. Oleh yang demikian, adalah jelas bahawa ia tidak termasuk di bawah mana-mana tiga kategori yang telah disebutkan di atas. Yang paling hampir ialah meletakkan isu kemalangan maut di bawah kategori jenayah ‘secara penyebab’.

i. Teori Penyebab (*al-musabbib*) di dalam Undang-undang Jenayah Islam

Teori penyebab ini (*al-musabbib*) mengklasifikasikan kematian yang berlaku bukan akibat langsung sesuatu perbuatan, tetapi dengan adanya elemen/perantaraan lain

yang mengakibatkan kematian tersebut. Contoh-contoh yang sering diutarakan di dalam kitab fiqh ialah seperti menggali perigi di jalanraya awam secara suci hati (*in good faith*) bukan dengan niat untuk memerangkap sesiapa, tetapi tanpa diduga ada yang lalu-lalang di situ lalu terjatuh ke dalamnya dan meninggal dunia. Maka penggali perigi dikatakan telah menyebabkan kematian orang yang jatuh ke dalamnya.³⁰ Pelaku tersebut bukan melakukan pembunuhan secara langsung (*mubāsharah*), tetapi kematian berlaku disebabkan terjatuh ke dalam perigi. Ertinya, kalaulah tidak kerana perigi itu digali tentu mangsa tidak akan jatuh dan meninggal dunia. Dalam konteks kenderaan dan keterlibatannya dalam kemalangan, terdapat titik persamaan di antaranya dengan menggali perigi di atas, iaitu dari segi tujuan. Tujuan perigi digali secara suci hatinya mungkin untuk pengairan dan tujuan berkenderaan ialah untuk sampai ke destinasi yang dituju. Kemalangan boleh berlaku jika perigi tidak ditutup atau dipagari dengan elok tetapi soalnya ialah kenapa perigi itu terdedah/tidak dipagari dengan elok? Adakah kerana kecuaiannya atau kecuaiannya mangsa sendiri. Hal yang sama juga boleh diutarakan dalam kes-kes kemalangan jalanraya: kenapa kemalangan berlaku - adakah kerana kecuaiannya pemandu atau kerana faktor di luar kawalan?

ii. Hukuman Terhadap Penyebab (*Mutasabbib*)

Pelaku yang menjadi sebab kepada sesuatu jenayah, sama seperti pelaku secara langsung (*mubāshir*) mempunyai liabiliti terhadap perbuatannya. Alasannya ialah kerana jenayah itu tidak mungkin berlaku tanpa perbuatannya,³¹ di mana rangkaian penyebab (*rabi'at al-sababiyyah*) dan akibat itu mestilah tidak terputus. Ini berdasarkan kepada kaedah “disandarkan (tanggungjawab) sesuatu perbuatan kepada penyebabnya jika tidak terputus rangkaian penyebab” (*yudafu al-fi'l ila al-mutasabbib in lam yatakhallal wāsiṭah*).³² Disyaratkan juga yang ‘illah kematian itu berpunca dari sebab yang dihasilkan oleh pelaku itu *per se*.

Mengenai bentuk hukuman yang boleh dikenakan, Abū Ḥanīfah mengatakan yang penyebab kematian tidak boleh dikenakan hukuman *qiṣāṣ*, kerana menyebabkan kematian dalam satu kemalangan adalah tidak setara dengan membunuh secara langsung (*mubāshir*). Jadi, orang yang menggali perigi dan menyebabkan mangsa jatuh dan meninggal, tidak dikenakan *qiṣāṣ*,³³ sebaliknya, dia mesti membayar diyat kepada keluarga mangsa.³⁴ Manakala ulama' mazhab lain berpendapat *qiṣāṣ* wajib dikenakan kepada pelaku jenayah secara bersebab sekiranya *mutasabbib* itu mempunyai niat jahat.³⁵ Ertinya kalau kematian berlaku tanpa ada niat, maka *qiṣāṣ* tidak wajib dikenakan. Berdasarkan kaedah “Penyebab tidak diwajibkan membayar gantirugi kecuali jika sengaja” (*al-mutasabbib la yaḍmanu illa bi ta'addi*).³⁶ Al-Zuhaylī menjelaskan lagi dalam kes *mubāshir* dan *mutasabbib* sama-sama memandu kenderaan, kedua-duanya mesti membayar

gantirugi jika kenderaan mereka melakukan sebarang kerosakan.³⁷ Di dalam *al-Tashrī' al-Jinā'ī*, 'Abd al-Qadīr 'Awdah menerangkan kedudukan mangsa yang belum meninggal dunia selepas terlibat di dalam sesuatu musibah (yang dihasilkan oleh penyebab), tetapi kemudiannya tidak menerima rawatan yang mencukupi atau berlaku kecuaiian ketika dirawat di hospital. Walaupun faktor-faktor ini menyumbang kepada kematiannya, namun penyebab boleh dikira bertanggungjawab menyebabkan kematian dengan sengaja sekiranya kecederaan yang dialami akibat kemalangan adalah serius dan mangsa (mungkin) tetap akan mati juga.³⁸

iii. Situasi Kontemporari

Isu yang penting yang menjadi skop perbincangan seterusnya ialah samada sesuatu keadaan itu mampu dikawal ataupun tidak mampu dikawal oleh seseorang pemandu. Secara lebih spesifik, isu ini dilihat berdasarkan dua andaian: Pertama: kemalangan berlaku kerana 'kerenah' pemandu yang sengaja mencari risiko dan kedua: kemalangan yang berlaku akibat faktor yang tidak dapat dielakkan. Kedua-dua situasi ini mungkin melibatkan kecuaiian pada mana-mana pihak.

a. Kemalangan akibat kerenah pemandu

Sekiranya kemalangan berlaku akibat kerenah pemandu seperti memandu laju untuk mencapai satu kepuasan, memotong kenderaan dengan sesuka hati dalam keadaan sedar akan risiko yang bakal dihadapi, perbuatan ini menunjukkan yang pemandunya seolah-olah sengaja ingin mengakibatkan bahaya (termasuk kepada diri sendiri) atau *ḍarar* kepada pengguna jalanraya yang lain. Ini kerana, seperti yang disebutkan di atas, bahawa kelajuan adalah sesuatu yang mampu dikawal sepenuhnya oleh pemandu. 'Ingin' di sini juga mungkin boleh hampir membawa erti ada 'niat' untuk mengakibatkan sebarang kecederaan kerana implikasi memandu dengan laju dan merbahaya ialah kemalangan yang boleh mengakibatkan kematian. Namun, perlu juga dijelaskan di sini, sekiranya ada bukti yang menunjukkan kemalangan itu disengajakan, maka dalam hal ini, 'Awdah merujuk kepada prinsip asas dengan menyebut bahawa seseorang yang terbukti dengan niat membunuh orang, boleh disabitkan dengan tuduhan membunuh dengan sengaja (*amd*) sama seperti membunuh dengan menggunakan senjata. Pelakunya boleh dihukum *qiṣās* menurut cara pembunuhan itu. Fuqaha' mazhab Ḥanafī pula berpendapat bahawa ia termasuk di bawah kategori separa-sengaja (*shibhu 'amd*) kerana kenderaan bukan instrumen yang boleh mematikan. Prof. Ata' al-Sid, seorang ahli akademik walaubagaimanapun berpendapat bahawa pendapat ini hanya mewakili minoriti fuqaha' mazhab Ḥanafī, oleh itu ianya tidak boleh diterima kerana tidak rasional dengan kenyataan.³⁹ Logiknya, kenderaan boleh juga

menyebabkan kematian sekiranya terbabit dalam kemalangan, oleh itu wajar dianggap sebagai berpotensi menyebabkan kematian.⁴⁰ Walaubagaimanapun, tiada niat secara langsung di sini yang dapat dibuktikan terutama jika pemandu tersebut tiada perancangan awal (*preliminary plan*) untuk menyebabkan kematian sesiapa.

Dalam contoh yang dibawa sebelum ini, iaitu haiwan yang dikenderai menggigit pejalan kaki hingga menyebabkan kematian, al-Sarakhsī menegaskan bahawa dalam hal ini, pemandu tadi perlu memikul tanggungjawab jenayah kerana perbuatannya menyamai pembunuhan secara langsung (*al-mubāsharah*) memandangkan kematian itu berlaku akibat kelakuan cuainya.⁴¹ Oleh itu, dia wajib membayar *kaffārah*⁴² dan *'āqilahnya* perlu membayar *diyāt*. Logiknya ialah kerana mulut terletak di hadapan dan pergerakannya mampu diperhati dan dikawal oleh pemandunya. Al-Shīrāzī walaubagaimanapun, menjelaskan yang tuan binatang/kenderaan cuma dimestikan membayar gantirugi kerana kesalahan yang dilakukan oleh binatang miliknya.⁴³ Contoh terkini ialah sekiranya pemandu melanggar peraturan lalu-lintas seperti memandu melebihi had laju dan tiba-tiba berlaku kemalangan yang melibatkan kematian, maka dia perlu bertanggungjawab di atas ketidakprihatinannya kerana kelajuan adalah sesuatu yang mampu dikawal. *Diyāt* mestilah dibayar kepada keluarga mangsa.

Ibn Qudāmah di dalam *al-Mughnī* menyebut sekiranya kenderaan yang bergerak melanggar sebuah kenderaan yang berhenti, maka pemandu kenderaan mestilah membayar gantirugi terhadap pemilik kenderaan yang berhenti itu. Jika pemandu kenderaan itu meninggal dunia akibat rempuhannya sendiri, maka dia tidak dikenakan apa-apa kerana merosakkan diri dan kenderaan sendiri.⁴⁴ Sekiranya dua orang berlanggar di atas jalanraya dan akibatnya kedua-dua mereka meninggal, maka kedua-duanya (dalam hal ini *'āqilah* mereka) perlu membayar separuh *diyāt* kepada *'āqilah* masing-masing.⁴⁵

b. Kemalangan yang berlaku di luar kawalan

Walaubagaimanapun, sekiranya sesuatu berlaku di luar kawalan, maka tidak wajarlah pemandu tadi dipersalahkan atau dipertanggungjawabkan di atas kemalangan yang berlaku itu. Contoh klasik ialah kalau binatang tunggangannya menendang pejalan kaki dengan kaki belakangnya atau mengamuk yang sukar untuk dikawal, maka penunggang tidak dikenakan membayar gantirugi. Ibn Qudāmah berpendapat ini adalah kerana penunggangnya tidak mungkin dapat mengawal kaki belakang binatang daripada melakukan apa-apa kerosakan kerana dia tidak dapat melihat apa yang bakal berlaku di belakangnya.⁴⁶ Pendapat ini juga dikeluarkan oleh al-Sarakhsī.⁴⁷ Al-Zarqā' di dalam menghuraikan kaedah

(*al-rijl hadarun*) iaitu kesalahan yang dilakukan oleh binatang (*al-dābbah*)⁴⁸ tidak dikenakan apa-apa, mengatakan yang tuan punya tidak perlu membayar ganti rugi sekiranya kerosakan yang dilakukan itu bukan berpunca dari perbuatan manusia/pemandunya.⁴⁹ Namun beliau tidak menjelaskan apakah implikasinya jika kerosakan yang berlaku itu ialah kematian.

Di dalam *Ṣaḥīḥ al-Bukhārī*, dinyatakan bahawa jika seekor binatang tunggangan itu menendang manusia (hatta menyebabkan kematian), maka tuannya tidak boleh dikenakan *diyat* kecuali kalau binatang itu menendang akibat sesuatu yang menggangukannya, contohnya seseorang memukul binatang dan ia terkejut dan menendang. Ibn Sīrīn tidak mengenakan pembayaran ganti rugi dalam kes binatang yang menendang tetapi mengenakan denda jika tuannya gagal mengendalikan binatangnya dengan baik.⁵⁰ Di dalam *al-Majmū'* disebutkan bahawa jika seorang pemandu mematuhi segala peraturan lalulintas lalu dia berhenti secara mengejut untuk mengelak bahaya, tiba-tiba datang sebuah kereta dan merempuh kenderaannya daripada belakang dan pemandu kereta belakang itu meninggal, maka:

- a. jika pemandu pertama tadi sudahpun memberikan signal sebelum dia berhenti (atau belok ke tepi) maka dia dikenakan *diyat* ringan (*mukhaffafah*),
- b. jika dia sudahpun memberikan signal yang betul, maka dia tidak boleh dikenakan tanggungan di atas kematian mangsa kerana mangsa itu meninggal akibat kecuaiannya sendiri.⁵¹

Berdasarkan perbincangan di atas, kita dapat kaitkan bahawa dalam situasi hari ini, sekiranya kemalangan berlaku disebabkan faktor-faktor di luar kawalan pemandu (*inevitable accident*), maka pemandu itu tidak boleh dipertanggungjawabkan di atas konsekuen kemalangan itu. Sebagai contoh, jika tayar meletup semasa memandu atau brek mengalami kerosakan, lalu berlaku kemalangan, maka pemandu tidak boleh dianggap bersalah dan tidak boleh dikenakan tanggungjawab jenayah. Sama juga situasinya jika kenderaan yang dipandu telah tidak disenggara oleh pengusaha kenderaan dengan baik seperti kenderaan bertayar botak, brek rosak, meter had laju rosak, penjaran roda yang teruk dan sebagainya sehingga boleh menimbulkan masalah di jalanraya dan seterusnya membahayakan nyawa pemandu dan orang awam. Dalam kes ini, jika terbukti terdapat kecuaiannya di kedua-dua belah pihak (pihak pengusaha yang tidak melakukan pemeriksaan berkala terhadap kenderaan miliknya dan pihak pemandu yang tidak memeriksa keadaan kenderaan sebelum memandu), maka kedua-dua mereka perlu bertanggungjawab di atas konsekuen yang berlaku. Semua aspek di atas perlu dilihat secara detail demi memberi keadilan kepada pihak pemandu, di

samping memberi ruang kepada mangsa untuk memahami asas-asas keadilan yang ditetapkan dalam Islam.

Kesimpulan

Berdasarkan perbincangan di atas, adalah jelas bahawa tanggungan jenayah yang bakal dikenakan mengambil kira setiap sudut kemalangan yang berlaku, Antara kesimpulan yang dapat dibuat ialah:

1. Semua orang berhak untuk berkenderaan di jalanraya dengan syarat berhemat dan cermat serta bertimbangrasi terhadap pengguna yang lain. Sekiranya pengguna tidak menjaga hak ini, mereka mesti dihalang dari mengguna jalanraya atau didenda kerana itu;
2. Pemandu hendaklah boleh mengagak konsekuensi dengan pandangan secara hemat (*foreseeability*) dari setiap tingkahlaku di jalanraya terutama jika melibatkan kelakuan negatif termasuk pelanggaran peraturan lalulintas;
3. Pengguna jalanraya hanya akan dikenakan denda sekiranya terbukti dia yang bersalah (kerana melanggar peraturan atau berlaku kecuaiian);
4. Mereka tidak sepatutnya dikenakan tanggungan jenayah jika kemalangan berlaku akibat sesuatu yang di luar kawalan mereka;
5. Pihak kerajaan juga patut bertanggungjawab memastikan yang keadaan jalanraya/jambatan berada dalam keadaan yang tidak membahayakan kepada pengguna jalanraya. Jika terbukti kecuaiian berlaku di pihak kerajaan dan kemalangan berlaku, kemungkinan besar pemandu tidak dikenakan apa-apa tanggungan;
6. Soal jumlah denda yang wajar dikenakan adalah tertakluk kepada pihak berkuasa.

Nota Hujung

1. Dalam kejadian ini, lebih 60 orang termasuk yang rentung dan cedera terlibat dalam kemalangan ini. Lihat Utusan Malaysia, 23 Februari 1999.
2. Utusan Malaysia, 25 Februari 1999.
3. Berita Harian, 22 Februari 1998.
4. Bagaimanapun, Mahkamah rayuan membenarkan rayuan yang dikemukakan dan

akhirnya menjatuhkan hukuman tambahan daripada 30 hari kepada 3 tahun serta penggantungan lesen dari setahun kepada 4 tahun. Lihat MASSA, 21 Mac 1998

5. MASSA, 28 Februari 1998.
6. Kenderaan bermotor ertinya kenderaan yang digerakkan oleh motor. S.2 Akta Pengangkutan Jalan 1987 mentakrifkan kenderaan bermotor sebagai kenderaan daripada apa-apa jenis yang digerakkan oleh mekanisme yang terdapat di dalam kenderaan itu sendiri termasuk treler dan yang dibuat atau dipadankan supaya boleh digunakan di atas jalan. Ini bererti kereta lembu, kereta kuda, kereta sorong dan sebagainya bukanlah kenderaan bermotor menurut takrifan seksyen ini.
7. Sekiranya terdapat bukti yang menunjukkan bahawa pengendera kenderaan tersebut mengendera kenderaan tersebut dengan cara melulu atau cuai sehingga menyebabkan kemalangan, pilihan yang terbuka ialah, jika kematian berlaku dan diakibatkan oleh perbuatan yang menyebabkan kemalangan itu, pengendera berkenaan hendaklah dipertuduh di bawah s.304(A) Kanun Kesiksaan. Untuk perbincangan lanjut, lihat Mokhtar Hj. Mansor, *Siasatan Kemalangan Jalanraya*. Kuala Lumpur: Dewan Bahasa dan Pustaka, Bab 6 (1992).
8. 'Cuai' (negligence) ditakrifkan oleh Hakim Alderson dalam *Blyth lwn Birmingham Waterworks Co. Ltd.* [1856] 11 Exch. 781 di 784 sebagai "*the omission to do something which a reasonable man, guided upon those considerations which ordinarily regulate the conduct of human affairs, would do, or doing something which a prudent and reasonable man would not do*".
9. Ini diperuntukkan secara khusus di bawah sek.299 Kanun Kesiksaan yang berbunyi:
"Barang siapa menyebabkan kematian dengan melakukan sesuatu perbuatan dengan niat hendak menyebabkan kematian atau dengan niat hendak menyebabkan sesuatu bencana tubuh yang mungkin menyebabkan kematian, atau dengan mengetahui bahawa ia mungkin dengan jalan perbuatan itu menyebabkan kematian, adalah melakukan kesalahan mematikan orang dengan salah."
10. Dari segi falsafah perundangan, keringanan hukuman ini kurang menepati aspek keadilan kerana pihak mangsa dilihat sebagai tidak mendapat pembelaan sewajarnya. Aspek kebajikan juga tidak diberi perhatian di mana *darar* yang dilakukan oleh pemandu yang menyebabkan kematian mangsa sesungguhnya telah meninggalkan impak yang terlalu besar kepada waris terutamanya jika mangsa adalah tempat mereka bergantung hidup. Hukuman yang dikenakan kepada penyebab kematian mangsa yang ringan tidak dapat mengatasi kehilangan yang ditanggung oleh keluarga mangsa sepanjang hidup mereka.

11. (1964) 30 MLJ 285.
12. Hakim H.T Ong di dalam kes *Adnan bin Khamis* lwn. *Pendakwaraya* (1972) 1 MLJ 275.
13. lihat kes *Krishnan* lwn *Pendakwaraya* [1948] MLJ 12.
14. *Pendakwaraya* lwn *PG Mills* [1971] 1 MLJ 4.
15. Kadang-kala pembuktian di dalam kes-kes kemalangan yang mengakibatkan kematian tidak mencukupi untuk membawa pesalah ke hadapan mahkamah jenayah. Ini tidak bererti bahawa waris mangsa kemalangan tidak berpeluang mendapat apa-apa remedi. Mereka masih boleh memperolehi remedi sivil dalam bentuk gantirugi.
16. "Dependency claim" ini mestilah dibuat oleh pihak orang tanggungan dalam tempoh tiga tahun selepas kematian simati sebagaimana yang dinyatakan di bawah s.7(5) Akta Undang-Undang Sivil 1956.
17. Lihat kes *Chan Chin Ming & SeorangLagi* lwn *Lim Yok Eng* [1994] 3 MLJ 233
18. *K* lwn. *JMP₂ Co. Ltd* [1975] 1 All E R 1030.
19. *Payne-Collins* lwn. *Taylor Woodrow* [1975] Q B 300.
20. Shams al-Dīn al-Sarakhsī, *al-Mabsūt*, Jilid 13, Juzuk 25, Beirut: Dār al-Ma'rifah, m.s 188 (t.t).
21. *Ibid.*
22. Terjemahan sendiri. Lihat al-Kāsānī, *Badai' al-Sanāi' fī Tartīb al-Sharā'ī*, (ed. ke-2) Jil.7. Beirut: Dār al-Kutub al-'Ilmiyyah. m.s.272 (1986).
23. Lihat Ḥadīth no.2340 (Kitab al-Aḥkām) *Sunan Ibn Mājah*, Jilid 2, Beirut: al-Maktabah al-'Ilmiyyah. m.s 784. Dikatakan rantaian kepada 'Ubādah ibn Ṣāmit tidak bersambung (*munqati'*) di dalam senarai rawi-rawi ḥadīth ini.
24. Lihat Jalāl al-Dīn al-Suyūṭī, *al-Ashbāh wa al-Nazā'ir*. Kaherah: Muṣṭafā al-Bābī al-Ḥalabī. m.s.83(1959).
25. *Supra* n.20.
26. Sekiranya terbukti yang seorang pemandu itu berniat untuk membunuh seseorang dengan melanggar lari atau dengan cara merempuhnya dengan kenderaan, maka dalam hal ini, terbukti dia sengaja melakukan jenayah tersebut. Akibatnya, dia wajib dikenakan qisās. Isu ini sudah jelas dan tidak akan dibincangkan secara detail lagi di dalam artikel ini.
27. Ulama' bermazhab Shafī'ī dan Ḥanbalī (seperti Ibn Qudāmah) mengkategorikannya kepada tiga, manakala Mālīkī pula dua sahaja; sengaja dan tersalah berdasarkan nas al-Qur'an.

28. Sebagai contoh pembunuhan di dalam kategori ini ialah orang yang sedang tidur terjatuh lalu menghempap seorang kanak-kanak yang akhirnya meninggal dunia. Bererti, kematian itu berlaku disebabkan kecuaiannya, tanpa sebarang niat untuk melakukan *ḍarar* kepada kanak-kanak mangsa itu.
29. Ulama' mazhab Ḥanafī membahagikan kategori pembunuhan kepada lima: sengaja, separa-sengaja, tersalah, *mā jarā majrā al-khaṭa'* dan jenayah dengan sebab. Lihat Wahbah al-Zuhaylī, *infra* n.30 Jenis yang kelima iaitu "jenayah dengan sebab" merupakan pandangan mazhab Ḥanafī sahaja, manakala mazhab Shafī'ī meletakkan jenis ini di bawah kategori *khaṭa'*. Lihat 'Abd al-Aziz Amīr, *al-Ta'zīr fī al-Sharī'at al-Islāmiyyah*, Kaherah: Dār al-Fikr al-'Arabī, m.s.112 (1976).
30. Contoh-contoh lain yang sering diutarakan di dalam kebanyakan kitab-kitab fiqh ialah seperti orang yang membunuh kerana dipaksa atau diugut oleh orang lain, membubuh racun di dalam makanan dan memberikan kesaksian palsu. Lihat, antaranya Dr. Wahbah al-Zuhaylī, *al-Fiqh al-Islāmī wa Adillatuh*, Jilid 6, Damsyik: Dār al-Fikr. (1984) m.s 240; 'Abd al-Qadīr 'Awdah, *al-Tashrī' al-Jinā'ī*, Jilid 1. Maktabah Dār al-Turāth (t.t). m.s.452.
31. Prinsip ini mempunyai persamaan dengan "*but-for test*" di dalam undang-undang jenayah mengenai penyebab (causation). Menurut prinsip ini, ujian yang bakal dilakukan ialah memastikan bahawa kematian itu tidak akan berlaku kalaulah tidak kerana perbuatan defendan. Pemakaian ujian ini adalah penting untuk memastikan yang defendan adalah penyebab secara fakta (factual cause) kepada kematian, dengan mengambil kira yang "*chain of causation*" tidak terputus. Untuk kritikan mengenainya, lihat Nicola Padfield "Clean Water and Muddy Causation: Is Causation a Question of Law or Fact, or Just a Way of Allocating Blame?" [1995] Crim.L.R 683-694. Lihat juga Steven Shute, "Causation, Foreseeability v. Natural Consequences" (1994) 55 M.L.R 584.
32. Lihat Wahbah al-Zuhaylī, *supra* n.30, m.s. 247.
33. *Ibid.*, m.s. 240.
34. *Ibid.* Lihat juga *al-Mabsūṭ*, *supra* n.20.
35. al-Zuhaylī, *loc.cit.*
36. Muṣṭafā Aḥmad Zarqā', *Sharḥ al-Qawā'id al-Fiqhiyyah*. Damsyik: Dār al-Qalam. m.s. 45 (1989).
37. Al-Zuhaylī. *supra* n.30.
38. 'Awdah, *supra* n.30. m.s 460.

39. Prof. Dr. Ata' al-Sid, "Traffic Accident in Islamic Law", kertas kerja yang dibentangkan di dalam Siri Kuliah Umum di UIA, pada 17 Ogos 1993.
40. Seseorang yang boleh dipertanggungjawabkan menyebabkan kematian hingga ke tahap 'sengaja', perlu dibuktikan niat jahatnya (*al-qasd al-jinā'i*) terlebih dahulu.
41. *Supra*. n.20, ms.188-189.
42. Walaubagaimanapun, al-Sarakhsī tidak menerangkan dengan lebih lanjut bentuk *kaffārah* yang perlu dijelaskan.
43. Al-Shirāzī, *al-Muḥadhdhab*, (Jilid 2). Kaherah: Muṣṭafa al-Bābī al-Ḥalabī. m.s 248 (1976).
44. Ibn Qudāmah, *al-Mughnī wa al-Sharḥ al-Kabīr*, Jilid 10. Beirut: Maktabah Dār al-Ma'rifah.(1972) m.s 360.
45. *Ibid*.
46. *Ibid*.
47. *Supra* n.20, ms.189. Ibn Qudamah dan al-Sarakhsī berhujah dengan ḥadīth yang diriwayatkan dari Abū Hurayrah r.a oleh 'Uthman ibn Abī Shaybah, dari Muhammad ibn Yazīd, dari Sufyān bin Ḥusayn, dari al-Zuhrī dari Sa'īd ibn al-Musayyib: "*al-rijl hadarun*". Ertinya: "*Kaki tidak dikenakan apa-apa*". Ḥadīth ini terdapat di dalam Sunan Abī Dāwūd, vol.4, kitab al-Diyāt, m.s 714-715. Walaubagaimanapun, setelah disemak semula, didapati ḥadīth ini bertaraf '*dhaif*'. Lihat juga al-Syaibani, *Kitab al-Diyat (ditahqiq oleh 'Abdullah ibn Aḥmad al-Hashirī)*, Kuwait: Dār al-Arqam. m.s 82-83 (1986).
48. 'Binatang (*al-dābbah*) di sini bermaksud binatang yang tidak dikurung sebaliknya yang bebas (*al-munfalitah*). Lihat *Lisān al-'Arab*.vol.13. Beirut: Dār Saḍīr. m.s.389.
49. *supra* n.38. m.s. 457.
50. Lihat *Ṣaḥīḥ al-Bukhārī*, Jilid 4. Maktabah Dār Ihyā' al-Kutub al-'Arabiyah. m.s 194 (t.t).
51. al-Nawawī, *al-Majmū' Sharḥ al-Muḥadhdhab*, Jilid 19, Beirut: m.s.28-29 (1978).