

KOD AMALAN

Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar
untuk sektor pengangkutan



Kementerian Pengangkutan



Kementerian Sumber Manusia



Kementerian Pelancongan Malaysia



Kementerian Pembangunan Usahawan dan Koperasi

2007 Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar
Untuk Sektor Pengangkutan

Kod amalan keselamatan, kesihatan dan alam sekitar untuk sektor
pengangkutan.

ISBN 978-983-43649-0-8

1. Transportation--Safety measures.

629.042

© Hakcipta Terpelihara



Kementerian Pengangkutan



Kementerian Sumber Manusia



Kementerian Pelancongan Malaysia



Kementerian Pembangunan, Usahawan dan Koperasi

Untuk tujuan rujukan

Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar
Untuk Sektor Pengangkutan. Kuala Lumpur, Institut Penyelidikan Keselamatan
Jalan Raya Malaysia (MIROS), 2007.

Kandungan

Kata Pengantar	vii
Prakata	ix
Penghargaan	xi

1.0 PENDAHULUAN	1
1.1 Pengenalan	1
1.2 Objektif Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar (SHE)	5
1.3 Skop dan Kumpulan Sasar	7
1.4 Akta Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan 1994 (OSHA)	7

2.0 KONSEP PELAKSANAAN	9
2.1 Pengenalan	9
2.2 Polisi	10
2.2.1 Polisi Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar (SHE) Syarikat	11
2.2.2 Komitmen dan Tanggungjawab Pengurusan Tertinggi	12
2.2.3 Peranan Ketua Pegawai Eksekutif (CEO) Syarikat	13
2.2.3.1 Tanggungjawab Majikan	13
2.2.4 Penyertaan Pekerja	14
2.2.5 Komunikasi	15
2.3 Organisasi dan Sistem Jaminan Kualiti (QAS)	16
2.3.1 Jawatankuasa Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar (SHE Committee)	16
2.3.2 Wakil SHE	18
2.4 Perancangan dan Pelaksanaan	19
2.4.1 Prosedur Operasi Piawai	19
2.4.1.1 Pengurusan Pemandu	19

2.4.1.2	Pengurusan Kenderaan	20
2.4.1.3	Pengurusan Perjalanan dan Risiko	20
2.4.1.4	Sistem Pengurusan Dokumentasi	21
2.5	Penilaian	21
2.5.1	Pemantauan dan Penilaian Prestasi	21
2.5.2	Audit Dalaman	24
2.5.3	Audit Luaran	25
2.5.4	Pengredan dan Pelesenan	26
2.6	Tindakan untuk Peningkatan	26
2.6.1	Pencegahan dan Pembetulan	26
2.6.2	Peningkatan Berterusan	27

3.0	PROSEDUR OPERASI PIAWAI (SOP)	29
3.1	Pengenalan	29
3.2	Pengurusan Pemandu	30
3.2.1	Prosedur Pengambilan Pemandu	31
3.2.2	Pengkategorian Pemandu	33
3.2.3	Latihan dan Perubahan Cara Berfikir	33
3.2.4	Prosedur Pemanduan	34
3.2.5	Jam Pemanduan dan Jam Bekerja	35
3.2.6	Penggiliran Pemandu	36
3.2.7	Penghargaan dan Hukuman	36
3.3	Pengurusan Kenderaan	37
3.3.1	Perolehan Kenderaan	38
3.3.2	Penggantian dan Pelupusan Kenderaan	40
3.3.3	Penyelenggaraan dan Baik Pulih Kenderaan	41
3.3.4	Pemandu Khusus untuk Kenderaan Tertentu (Vehicle Assignments)	43
3.3.5	Penggunaan Kenderaan	44
3.3.6	Lesen Kenderaan	44
3.4	Pengurusan Perjalanan dan Risiko	44
3.4.1	Pengenalpastian Bahaya dan Risiko Laluan	44
3.4.1.1	Kawasan Rehat dan Rawat	46
3.4.1.2	Sistem Pemantauan	46
3.4.1.3	Pemeriksaan (oleh Pihak Pengurusan)	46
3.4.2	Pengurusan Risiko Perjalanan	47
3.4.2.1	Laluan Perjalanan	47
3.4.3	Perlindungan Kemalangan Peribadi (PA)	47
3.4.4	Pengurusan Penumpang/Muatan dan Bagasi	47

3.4.5	Respons Kecemasan	48
3.4.6	Perlindungan Insurans	50
3.5	Sistem Pengurusan Dokumen	50
3.5.1	Sistem Laporan Insiden/Kemalangan	50
3.5.2	Pengurusan Aduan	52
3.5.3	Latihan dan Kompetensi Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar (SHE)	52
3.5.4	Pengurusan Kontraktor	53
3.5.5	Rekod Pengurusan Pemandu	53
3.5.6	Rekod Pengurusan Kenderaan	53
3.5.7	Rekod Pengurusan Perjalanan dan Risiko	54
3.5.8	Sistem Pemantauan	54
3.5.9	Penilaian Kendiri	55
4.0	KESIMPULAN	57
	APENDIKS	59
	Apendiks 1: Pelan Tindakan Audit Kendiri	59
	Apendiks 2: Contoh Carta Siasatan Kemalangan dan Kecederaan	60
	Apendiks 3: Contoh Borang Pemeriksaan Harian Bas	61
	Apendiks 4: Borang Penyiasatan Insiden	64

Dari Meja Menteri Pengangkutan

Saya ingin mengambil kesempatan ini untuk mengucapkan syabas dan setinggi-tinggi tahniah kepada Jawatankuasa Penggubal Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar (SHE) kerana berjaya menghasilkan manual untuk Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar (SHE) ini.

Penerbitan manual Kod Amalan SHE ini amat penting dan wajib menjadi rujukan kepada semua pengusaha pengangkutan, terutamanya pengusaha bas awam dan kenderaan perdagangan. Tidak dinafikan bahawa sektor pengangkutan di Malaysia amat memerlukan satu kod operasi piawai yang boleh dijadikan panduan terutamanya dalam bidang pengurusan pemandu, pengurusan kenderaan, pengurusan risiko perjalanan dan juga pengurusan rekod yang teratur.

Penghasilan Kod Amalan SHE ini tepat pada masanya di mana saban hari Malaysia dikejutkan dengan kemalangan-kemalangan yang mengakibatkan kerugian yang besar dari segi nyawa dan wang ringgit. Besarlah harapan saya agar Kod Amalan SHE ini dapat menyumbang kepada pengurusan yang lebih baik dan seterusnya mengurangkan kemalangan di jalan raya. Marilah kita bersama-sama menjadikan jalan raya kita lebih selamat untuk semua.

Y.B Dato' Sri Chan Kong Choy
Menteri Pengangkutan Malaysia

Kata Alu-aluan Pengarah Projek

Alhamdulillah, syukur ke hadrat Allah S.W.T kerana dengan rahmat-Nya, satu manual Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar (SHE), satu pendekatan dalam sektor pengangkutan dapat dihasilkan.

Setiap tahun, lebih 4,500 kemalangan yang melibatkan kenderaan perdagangan dilaporkan di negara ini. Ini melibatkan lebih 1,200 kecederaan dan 850 kematian. Ironinya, ia bukan sahaja melibatkan pemandu, kelenda atau pembantu pemandu sahaja, malah melibatkan pihak ketiga khususnya penumpang bas dan pengguna jalan raya yang lain malahan turut membabitkan orang awam.

Hasil siasatan kemalangan khususnya inkuiri kemalangan berprofil tinggi yang dijalankan oleh Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya Malaysia (MIROS) mendapati, terdapat kelemahan yang amat ketara terhadap pengurusan Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar (SHE) yang diamalkan oleh pengusaha pengangkutan. Untuk mengatasi kelemahan ini, Kabinet telah memutuskan supaya sistem pengurusan Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar (SHE) dilaksanakan dalam sektor pengangkutan khususnya pengangkutan awam. Ini selaras dengan Akta Keselamatan dan Kesihatan Pekerja (OSHA) 1994.

Untuk melaksanakan keputusan tersebut, satu kod amalan SHE perlu diwujudkan dan diamalkan. Hasil dari bengkel dan rundingan di antara pihak berwajib khususnya Jabatan Keselamatan Jalan Raya, Jabatan Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan, Jabatan Pengangkutan Jalan, Polis Di Raja Malaysia dengan syarikat pengangkutan perdagangan dan pengusaha pengangkutan awam, lima elemen penting telah diputuskan dalam Kod Amalan SHE tersebut. Ini melibatkan komitmen pengurusan tertinggi syarikat terhadap keselamatan, pengurusan pemandu, pengurusan kenderaan, pengurusan risiko dan perjalanan dan pengurusan dokumen.

Kod amalan ini diolah supaya mudah di faham dan dilaksanakan oleh semua pengusaha pengangkutan awam dan perdagangan. Selain menggalakkan penilaian sendiri dilakukan oleh pengusaha pengangkutan, Kod Amalan SHE ini juga menjadi asas kepada audit, inkuiri , penggredan serta akreditasi sesebuah syarikat pengangkutan di negara ini.

Professor Ir. Dr. Radin Umar R.S

Pengerusi

Jawatankuasa Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar
(Sektor Pengangkutan)

Penghargaan

Sepanjang proses penghasilan Kod Amalan SHE ini, pendekatan proaktif telah diambil dengan menganjurkan beberapa Bengkel Merangka Kod Amalan SHE yang disertai oleh wakil daripada semua agensi yang terlibat dalam pengusahaan kenderaan komersil dan juga wakil dari pihak berkuasa. Bengkel ini diadakan bertujuan untuk mendapatkan cadangan, maklumat serta maklumbalas dalam merangka dan menulis Kod Amalan SHE melalui perahan dan penggemblengan kepakaran dan pengalaman dari pihak yang terlibat dalam bengkel ini. Hasil perbincangan dalam bengkel ini telah menjadi intipati dalam penghasilan Kod Amalan SHE.

Justeru itu, saya ingin mengambil kesempatan ini merakamkan ucapan setinggi-tinggi penghargaan dan terima kasih kepada semua pihak yang telah bertungkus-lumus menyumbangkan kepakaran, buah fikiran, pengalaman, tenaga dan masa dalam usaha merealisasikan Kod Amalan SHE ini.

Sekalung penghargaan juga ditujukan kepada semua jawatankuasa pengarang En Karim Abd Hadi, En Zarir Hafiz, Cik Ilhamah Othman, dan Pn Rohayu Sarani serta pihak yang terlibat secara langsung atau tidak langsung dalam penghasilan Kod Amalan SHE ini.

Jutaan penghargaan juga khas buat wakil-wakil dari pelbagai agensi dan pihak berkuasa yang telah banyak memberi sumbangan dalam penghasilan Kod Amalan SHE ini.

Sekalung Penghargaan

Y. Bhg. Dato' Ir. Dr. Johari bin Basri
Ketua Pengarah Jabatan Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan (JKKP)

Datuk Suret Singh
Ketua Pengarah JKJR

SACII Hamza Taib
Ketua Trafik Pasukan Bukit Aman

Datuk Mohd Nadzmi bin Mohd Salleh
NADICORP Holdings

Ir. Mokhtar Musri
Jabatan Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan (JKKP)

Ir. Ahmad Shahrom bin Mohd Yunus
Jabatan Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan (JKKP)

Ir. Hj. Rosli bin Hussin
Jabatan Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan (JKKP)

En Othman bin Abd Jalil
Jabatan Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan (JKKP)

En Ismail bin Che Hussain
Lembaga Perlesenan Kenderaan Perdagangan (LPKP)

YM Tengku Hasmadi bin Tengku Hashim
NADICORP Holdings

En Mohd Zaki bin Awang
NADICORP Holdings

Supt. Goh Kim Hua
Polis Di-Raja Malaysia (PDRM)

En Roslan bin Alang
Jabatan Pengangkutan Jalan (JPJ)

Puan Eizan Azura bt Zainuddin
Jabatan Pengangkutan Jalan (Penguatkuasaan)

En Kamarul Ikram bin Sidek
Jabatan Pengangkutan Jalan (Pelesenan Pemandu)

En Radzali bin Hj Abd Kadir
Kesatuan Pengusaha Bas Ekspres Semenanjung Malaysia (KPBESM)

En Zuke bin Mohamad
Kesatuan Pengusaha Bas Ekspres Semenanjung Malaysia (KPBESM)

En Ravi Menon
Exxon Mobil

En Hardev Singh
Pan Malaysia Bus Operators Association (PMBOA)

En Harbhajan Singh
Pan Malaysia Bus Operators Association (PMBOA)

En. Lim Tiong Siang
Pan Malaysia Bus Operators Association (PMBOA)

Cik Wendy Shin
Pan Malaysia Bus Operators Association (PMBOA)

Puan Loh Yen Mooi
Pan Malaysia Bus Operators Association (PMBOA)

Tuan Hj. Tajuddin bin Mohd Yunus
Persatuan Pengusaha Bas Ekspres Melayu Semenanjung Malaysia
(PEMBAWA)

En Mohamad Yani bin Mokhtar
Persatuan Pengusaha Bas Ekspres Melayu Semenanjung Malaysia
(PEMBAWA)

En Aruldass Arulandu
Persatuan Agen-Agen Pelancongan dan Pengembaraan Malaysia
(MATTA)

En Wan Mohd Aliazar
Persatuan Agen-Agen Pelancongan dan Pengembaraan Malaysia
(MATTA)

En. Jaafar bin Abd Rahman
Shell (M) Trading Sdn Bhd

En Mohd Rafie bin Ali
Shell (M) Trading Sdn Bhd

En Rahul Hameed
Shell (M) Trading Sdn Bhd

En Ng Chee Keong
Lafarge Malayan Cement Bhd

En S. Nandagopal
Lafarge Malayan Cement Bhd

En Shaharзад bin Yusop
Kementerian Pelancongan Malaysia

En Kamaruzaman bin Hussin
Mara Liner

En Raymond Teoh Joo Han
Jabatan Keselamatan Jalan Raya (JKJR)

1

Pendahuluan

Pendahuluan

1.1	Pengenalan	1
1.2	Objektif Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar (SHE)	5
1.3	Skop dan Kumpulan Sasar	7
1.4	Akta Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan 1994 (OSHA)	7

1 PENDAHULUAN

1.1 Pengenalan

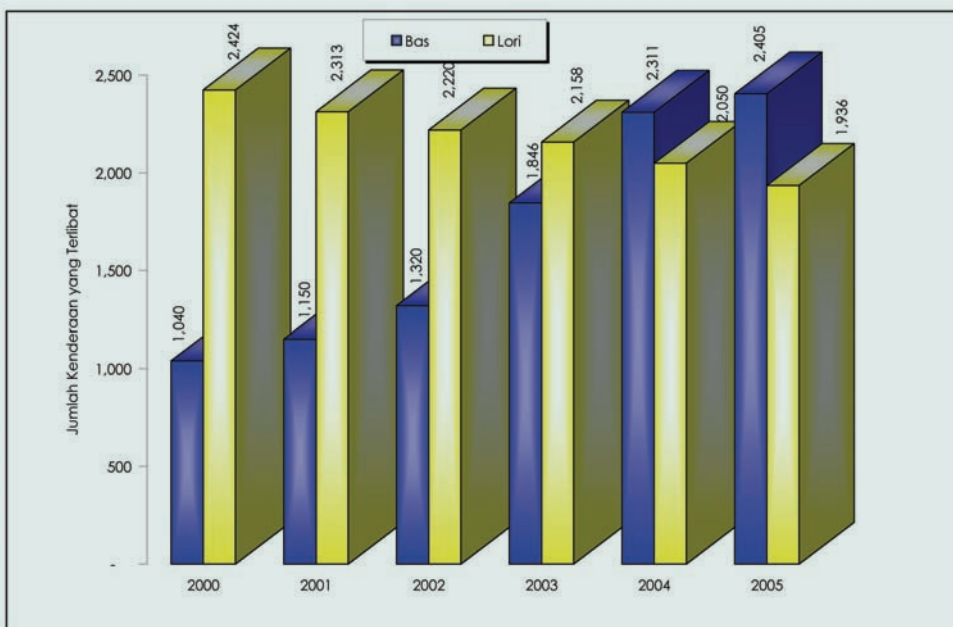
Saban hari, rakyat Malaysia dikejutkan dengan paparan-paparan kemalangan yang melibatkan pelbagai jenis kenderaan samaada kenderaan persendirian mahupun kenderaan komersil. Kemalangan-kemalangan ini berpunca daripada pelbagai faktor seperti faktor manusia, persekitaran, rekabentuk jalan dan kenderaan. Kemalangan adalah satu tragedi dan ironinya mengakibatkan kerugian dari segi tenaga kerja dan juga wang ringgit.

Kemalangan adalah satu tragedi dan ironinya mengakibatkan kerugian dari segi tenaga kerja dan juga wang ringgit.

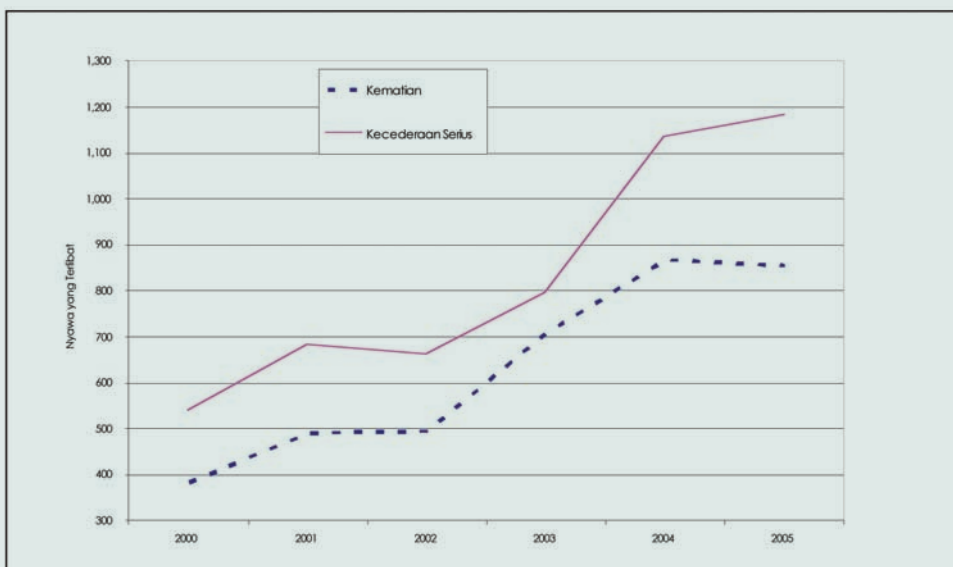
Pada umumnya, jumlah kemalangan yang melibatkan kenderaan perdagangan terutama bas dan lori semakin bertambah setiap tahun. Pertambahan ini dapat dilihat di Rajah 1.1. Menurut statistik, bilangan kenderaan komersil secara keseluruhannya, yang terlibat dalam kemalangan telah meningkat sebanyak 25.35% dalam tempoh lima tahun (2000-2005). Peratusan kemalangan yang melibatkan bas telah meningkat melebihi 100% iaitu sebanyak 131.25% sepanjang tempoh yang sama. Statistik ini tidak seharusnya diambil ringan kerana peningkatan kemalangan melibatkan bas adalah lebih membimbangkan jika dikira dari segi bilangan penumpang/nyawa yang terlibat.

Rajah 1.2 menunjukkan kadar kematian dan kecederaan akibat kemalangan kenderaan komersil meningkat setiap tahun. Jika jumlah kematian diterjemahkan dalam bentuk 'Value of Statistical Life' (VSOL), kerajaan Malaysia telah kehilangan sekurang-kurangnya 800 pekerja yang dapat menyumbang sekurang-kurangnya RM1.056 billion (Mohd Faudzi bin Mohd Yusoff, 2006). Ironinya, yang terlibat adalah mangsa pihak ketiga khususnya pengguna kereta dan motorsikal.

Rajah 1.1 Statistik kemalangan melibatkan bas dan lori di Malaysia dari tahun 2000 hingga 2005



Rajah 1.2 Kematian dan kecederaan melibatkan kenderaan perdagangan di Malaysia dari tahun 2000 hingga 2005



Situasi ini amat membimbangkan semua pihak terutamanya para pemimpin negara dan para intelektual dalam bidang yang berkaitan. Berdasarkan inkuiri-inkuiri yang dijalankan oleh Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya Malaysia (MIROS), aspek pengurusan Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar (SHE) yang lemah telah dikenalpasti sebagai salah satu penyumbang utama kepada kemalangan-kemalangan yang dikaji. Antara kejadian-kejadian yang telah menjadi sejarah buruk dalam perkhidmatan pengangkutan komersil adalah seperti berikut:

- a. Kejadian kemalangan melibatkan pelanggaran antara sebuah lori dan kereta di Hutan Kampung, Kedah yang mengakibatkan sembilan kematian dan seorang mangsa mengalami kecederaan parah.
- b. Kemalangan yang melibatkan sebuah bas di KM160.8 Lebuhraya Utara Selatan yang berlaku di Nibong Tebal telah meragut nyawa 11 mangsa dan sekurang-kurangnya mencederakan 35 penumpang
- c. Kejadian bas terbalik baru-baru ini di Jalan Gua Musang – Kuala Krai yang telah membunuh satu nyawa dan mengakibatkan empat lagi penumpang cedera parah
- d. Kemalangan bas di KM224 lebuhraya PLUS berhampiran terowong menuju Kuala Kangsar yang meragut enam nyawa, 3 cedera parah dan 19 cedera ringan.

Selain yang tersebut di atas, kejadian kemalangan yang terburuk di Bukit Gantang, Perak yang meragut 22 nyawa telah membuka mata banyak pihak. Kelemahan sistem pengurusan keselamatan, kesihatan dan persekitaran amat ketara khususnya komitmen pengurusan tertinggi, pengurusan pemanduan dan penyelenggaraan kenderaan. Sehubungan dengan itu, kabinet telah memutuskan untuk mewajibkan semua pengusaha kenderaan untuk melaksanakan Kod Amalan SHE.

Pelaksanaan SHE ini sangat penting bagi mewujudkan keadaan yang lebih selamat khususnya berhubung jalan raya dan persekitaran, kenderaan dan perkara-perkara lain yang ada hubungan secara langsung atau tidak. Walaubagaimanapun, usaha ini amat memerlukan komitmen yang tinggi dan berterusan dari pelbagai pihak. Pihak tertinggi pengurusan syarikat khususnya harus memainkan peranan penting dalam menjayakan sistem tersebut. Bagi memastikan SHE dapat diamalkan dengan sempurna, satu kod amalan Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar perlu disediakan

untuk menyokong Akta Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan (OSHA) 1994. Oleh yang demikian, beberapa siri bengkel telah dijalankan antara pihak Kementerian Pengangkutan, Kementerian Sumber Manusia, Kementerian Pembangunan Usahawanan dan Koperasi, dan penggiat industri. Satu kesimpulan telah dipersetujui dimana lima elemen penting dalam meningkatkan pengurusan keselamatan, kesihatan dan persekitaran perlu diambil kira iaitu:

- a. Tanggungjawab pengurusan terhadap SHE
- b. Pengurusan pemandu
- c. Pengurusan kenderaan
- d. Pengurusan risiko dan perjalanan
- e. Pengurusan data dan laporan

Tanggungjawab pihak pengurusan terhadap SHE dirangkumkan dalam lima elemen utama iaitu polisi, organisasi, perancangan dan pelaksanaan, penilaian dan tindakan untuk peningkatan.

Elemen yang dianggap rukun dalam pelaksanaan SHE telah dikenalpasti sepertimana yang terkandung dalam Jadual 1.1(a). Tanggungjawab pihak pengurusan terhadap SHE dirangkumkan dalam lima elemen utama iaitu polisi, organisasi, perancangan dan pelaksanaan, penilaian dan tindakan untuk peningkatan. Setiap elemen utama ini mempunyai elemen-elemen sub yang akan membantu syarikat dalam melaksanakan SHE di syarikat masing-masing. Turut dipersetujui ialah konsep pelaksanaan kod amalan (sila rujuk Jadual 1.1(b) yang terdiri daripada beberapa elemen penting yang perlu ditambah baik secara berterusan dari masa ke semasa. Disamping itu pemantauan dalam bentuk audit bagi memastikan perjalanan sistem berada di landasan yang betul serta bertujuan mengenalpasti sebarang kelemahan turut dibincangkan.

Jadual 1.1(a) Elemen-elemen utama dalam Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar (SHE)

Tanggungjawab Pengurusan Terhadap SHE	Elemen Utama	Elemen Sub
	Polisi	Polisi Syarikat Peranan dan Tanggungjawab Pengurusan Tertinggi Penyertaan Pekerja Komunikasi
	Organisasi	Jawatankuasa Bertindak (SHE committee) Wakil SHE (SHE representative) Sistem Jaminan Kualiti (QAS)
	Perancangan dan Pelaksanaan	Prosedur Operasi Piawai (SOP) Latihan
	Penilaian	Pemantauan dan Penilaian Prestasi Penilaian Pengurusan Audit
	Tindakan untuk Peningkatan	Tindakan Pencegahan dan Pembetulan Peningkatan Berterusan

1.2 Objektif Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar (SHE)

Objektif Kod Amalan ini ialah:

- Menyediakan garis panduan kepada majikan dan pekerja tentang cara-cara yang wajar dan berkesan untuk mengurus isu-isu berkaitan keselamatan dan kesihatan pekerjaan.
- Menggalakkan pendidikan dan kesedaran tentang keselamatan dan kesihatan di tempat kerja.
- Memastikan individu lain ataupun orang awam tidak terdedah kepada kemalangan dan risiko kepada kesihatan disebabkan oleh aktiviti yang dijalankan.

Jadual 1.1(b) Elemen-elemen utama dalam Prosedur Operasi Piawai (SOP) dalam pelaksanaan SHE

Prosedur Operasi Piawai (SOP)	Elemen Utama	Elemen Sub
	Pengurusan Pemandu	Prosedur Pra-Pengambilan Pemandu Pengkategorian Pemandu Latihan dan Perubahan Cara Berfikir Prosedur Pemanduan (Perjalanan) Jam Pemanduan dan Jam Bekerja Penggiliran Pemanduan Penghargaan dan Hukuman
	Pengurusan Kenderaan	Perolehan Kenderaan Senarai Semakan ketika Menghidup dan Mematikan Enjin Tali Pinggang Keselamatan Pemandu & Penumpang (Bas dan Lori) Mempamerkan Lesen Kenderaan Peraturan Pengisian Semula Minyak Penggunaan Kenderaan Penyelenggaraan dan Baik Pulih Kenderaan Penggantian dan Pelupusan Kenderaan Pemandu Khusus untuk Kenderaan Tertentu
	Pengurusan Perjalanan dan Risiko	Pengurusan Penumpang dan Muatan Mengenalpasti Bahaya dan Risiko di Laluan Pengurusan Risiko Perjalanan Respons Kecemasan Perlindungan Insurans Perlindungan Kemalangan Peribadi (PA)
	Sistem Jaminan Kualiti (QAS)	Tanggungjawab Syarikat Sistem Laporan Insiden/Kemalangan Pengurusan Aduan Latihan dan Kompetensi SHE Pengurusan Kontraktor Sistem Pemantauan – Buku log/Kotak hitam/ GPS/Tachograph Penilaian Kendiri

1.3 Skop dan Kumpulan Sasar

Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar (SHE) ini terpakai bagi semua majikan dan pekerja yang bergiat dalam industri pengangkutan. Namun begitu, sebagai permulaan SHE akan mula dipraktikkan dalam sektor pengangkutan awam; secara khususnya untuk setiap syarikat yang menyediakan perkhidmatan bas.

1.4 Akta Keselamatan dan Kesihatan Pekerja 1994 (OSHA)

Akta Keselamatan dan Kesihatan Pekerja 1994 (OSHA) adalah akta yang digubal bagi tujuan memastikan keselamatan, kesihatan dan kebajikan pekerja-pekerja berkenaan masalah kesihatan atau keselamatan. Akta ini juga bertujuan bagi melindungi keselamatan dan kesihatan orang lain yang berada di tempat kerja selain dari mereka yang menjalankan aktiviti kerja. Antara tujuan lain akta ini adalah untuk menggalakkan suatu persekitaran tempat kerja yang bersesuaian dengan keperluan fisiologi dan psikologi para pekerja. Akta ini juga berfungsi bagi mengekalkan atau memperbaiki piawaian keselamatan dan kesihatan (Johari Ismail, 2003). Skop bagi akta ini termasuklah mereka yang bekerja yakni pekerja yang menerima gaji atau dibayar oleh sesuatu pihak yang dipanggil majikan. Ia juga meliputi pekerja dari syarikat lain yang diberi kontrak oleh syarikat.

Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar (SHE) ini adalah tertakluk di bawah Akta Keselamatan dan Kesihatan Pekerja 1994 (OSHA). Kewujudan Kod Amalan ini adalah untuk memperincikan aktiviti pekerjaan selamat dan tidak membahayakan kesihatan semua pihak yang terlibat.

Majikan juga tertakluk kepada kod amalan ini dimana kewajipan am majikan atau orang yang bekerja sendiri terkandung dalam Seksyen 15 manakala bagi kewajipan am pekerja pula termaktub dalam Seksyen 24 akta berkenaan.

Secara amnya keselamatan, kesihatan dan kebajikan pekerja adalah dilindungi oleh undang-undang. Justeru itu, majikan khususnya pihak pengurusan tertinggi bertanggungjawab sepenuhnya untuk melindungi dan menyebarkan maklumat berkaitan keselamatan dan kesihatan kepada pekerja mereka. Pekerja pula bertanggungjawab terhadap diri mereka sendiri dan orang lain yang terlibat dalam pekerjaan mereka. Sekiranya terdapat sebarang masalah atau kesulitan, pekerja dikehendaki berbincang dengan majikan atau wakil majikan agar ianya dapat diselesaikan dengan segera bagi memastikan kebajikan, keselamatan dan kesihatan setiap pihak terlindung.

Bagi mencapai matlamat kerajaan untuk mengurangkan kes kemalangan di tempat kerja, SHE telah mengenal pasti bahawa:

- i. Amalan dua hala yang membina antara majikan dan pekerja akan mewujudkan persekitaran yang sihat dan selamat.
- ii. Pihak yang terlibat dalam aktiviti kerja (majikan, pekerja dan lain-lain) lazimnya merupakan pihak terbaik untuk memutuskan tindakan yang spesifik bagi memastikan tempat kerja selamat.
- iii. Perlunya satu sistem pengurusan risiko yang sistematik bagi mengurangkan kadar kemalangan di tempat kerja.

Prinsip-prinsip ini disokong dengan hakikat bahawa:

- i. Majikan khususnya pengurusan tertinggi syarikat mempunyai kuasa dan pengaruh serta bertanggungjawab dalam memastikan keselamatan dan kesihatan pekerja dan persekitarannya.
- ii. Pekerja juga bertanggungjawab terhadap diri sendiri dan orang lain.
- iii. Untuk mencapai timbal balas tanggungjawab tersebut, kerjasama yang baik antara majikan dan pekerja amat diperlukan.
- iv. Penyertaan pekerja dalam isu keselamatan dan kesihatan akan membawa kepada budaya yang mengutamakan keselamatan di tempat kerja.

Secara amnya Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar (SHE) ini menyediakan satu garis panduan bagi setiap operator industri pengangkutan khususnya perkhidmatan bas awam. Kod amalan ini tidak menetapkan kepada majikan kaedah atau peraturan-peraturan tertentu bagi memastikan situasi tempat kerja selamat dan sihat. Namun begitu, kod amalan ini memberi panduan serta pendekatan secara sistematik dan fleksibel bagi membolehkan penambahbaikan secara berterusan dilakukan.

2

Konsep Pelaksanaan

Konsep Pelaksanaan

2.1	Pengenalan	9
2.2	Polisi	10
2.2.1	Polisi Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar (SHE) Syarikat	11
2.2.2	Komitmen dan Tanggungjawab Pengurusan Tertinggi	12
2.2.3	Peranan Ketua Pegawai Eksekutif (CEO) Syarikat	13
2.2.3.1	Tanggungjawab Majikan	13
2.2.4	Penyertaan Pekerja	14
2.2.5	Komunikasi	15
2.3	Organisasi dan Sistem Jaminan Kualiti (QAS)	16
2.3.1	Jawatankuasa Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar (SHE Committee)	16
2.3.2	Wakil SHE	18
2.4	Perancangan dan Pelaksanaan	19
2.4.1	Prosedur Operasi Piawai	19
2.4.1.1	Pengurusan Pemandu	19
2.4.1.2	Pengurusan Kenderaan	20
2.4.1.3	Pengurusan Perjalanan dan Risiko	20
2.4.1.4	Sistem Pengurusan Dokumentasi	21
2.5	Penilaian	21
2.5.1	Pemantauan dan Penilaian Prestasi	21
2.5.2	Audit Dalaman	24
2.5.3	Audit Luaran	25
2.5.4	Pengredan dan Pelesenan	26
2.6	Tindakan untuk Peningkatan	26
2.6.1	Pencegahan dan Pembetulan	26
2.6.2	Peningkatan Berterusan	27

2 KONSEP PELAKSANAAN

2.1 Pengenalan

Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar (SHE) ini adalah merupakan satu amalan yang diadaptasi daripada Standard Pengurusan Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan yang diterbitkan oleh Jabatan Standard Malaysia (MS:1722) dan disesuaikan untuk kegunaan industri pengangkutan. Amalan ini memperkenalkan konsep penambahbaikan yang berterusan iaitu konsep yang menerapkan peningkatan yang berterusan secara langkah demi langkah ke arah kesempurnaan. Konsep ini terdiri daripada lima langkah iaitu:

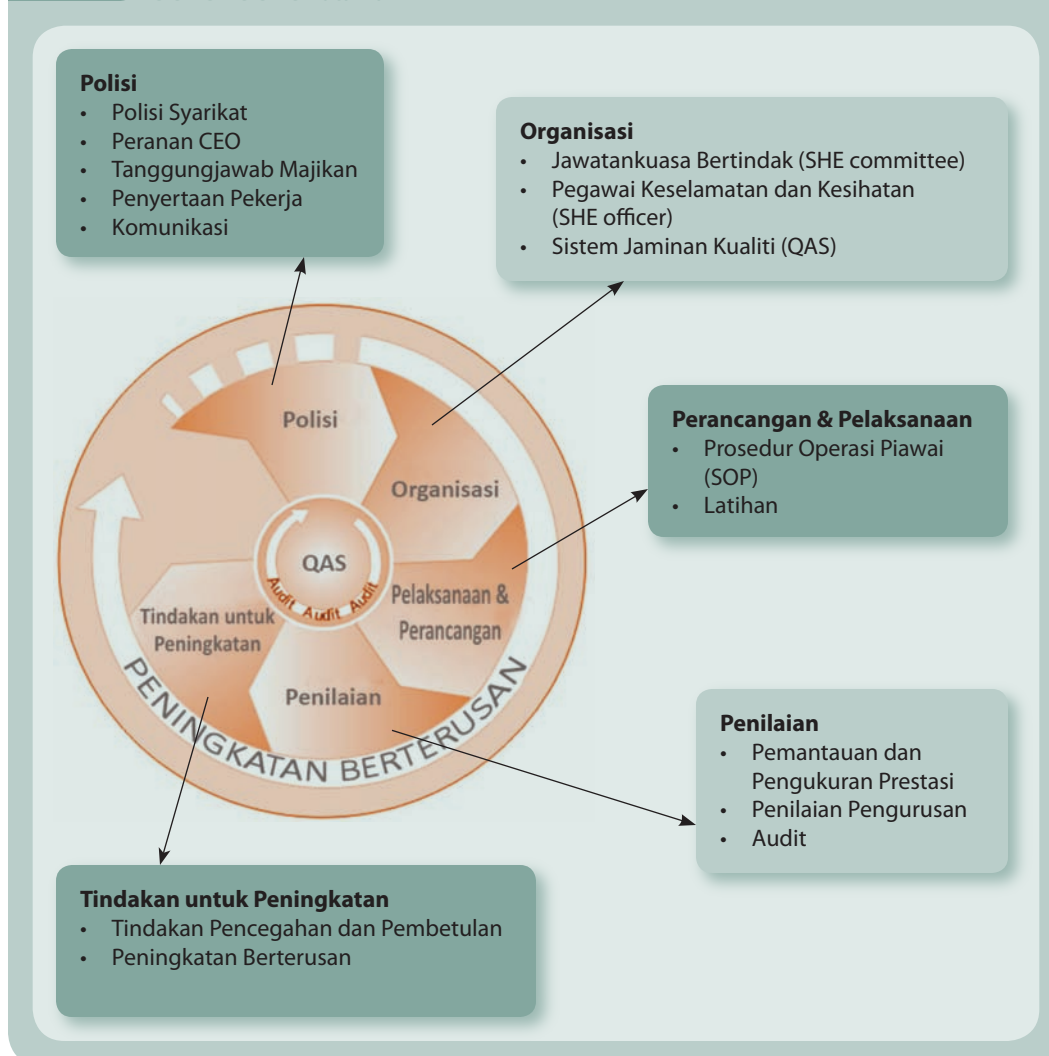
- a) Polisi (Policy)
- b) Organisasi (Organisation)
- c) Perancangan & Pelaksanaan (Planning & Implementation)
- d) Penilaian (Evaluation)
- e) Tindakan untuk Peningkatan (Action for Improvement)

Bagi menjamin peningkatan dalam kitaran ini, satu proses audit yang diawasi oleh sistem pematuhan kualiti amat diperlukan di setiap langkah yang diambil.

Lima langkah ini berfungsi sebagai kitar yang menjana kebaikan dan menghasilkan peningkatan pada setiap kitar. Bagi menjamin peningkatan dalam kitaran ini, satu proses audit yang diawasi oleh sistem pematuhan kualiti amat diperlukan di setiap langkah yang diambil. Rajah 2.1 menunjukkan konsep pelaksanaan SHE dan elemen-elemen utama yang perlu diambil kira dalam memastikan tahap keselamatan, kesihatan dan alam sekitar berada dalam tahap yang optimum.

Rajah 2.1

Kitaran konsep pelaksanaan dan elemen-elemen utama



2.2 Polisi

Polisi merupakan elemen terpenting dalam kitaran konsep pelaksanaan SHE. Polisi adalah satu dokumen pernyataan niat (statement of intent) yang dikeluarkan oleh pengurusan tertinggi syarikat. Dokumen tersebut adalah terjemahan iltizam majikan dalam mempraktikkan Kod Amalan SHE. Dasar bertulis ini hendaklah menyatakan dengan jelas pendirian dan komitmen majikan terhadap mencegah kemalangan dan risiko kepada keselamatan dan kesihatan pekerja. Antara perkara-perkara yang

perlu dinyatakan dalam pembentukan sesebuah polisi adalah seperti berikut:

- a. Polisi Keselamatan dan Kesihatan syarikat.
- b. Peranan Ketua Pegawai Eksekutif (CEO)
- c. Penyertaan pekerja
- d. Kaedah komunikasi antara majikan dan pekerja

Polisi adalah satu dokumen pernyataan niat (statement of intent) yang dikeluarkan oleh pengurusan tertinggi syarikat.

2.2.1 Polisi Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar (SHE) Syarikat

Dalam merangka dasar dan prosedur yang jelas tentang keselamatan dan kesihatan di tempat kerja, majikan hendaklah berunding dengan pihak-pihak seperti di bawah :

- pemegang amanah harta (stakeholder)
- kesatuan sekerja
- wakil pekerja
- anggota jawatankuasa keselamatan dan kesihatan
- pegawai keselamatan dan kesihatan
- wakil majikan

Dasar ini hendaklah menggariskan tanggungjawab majikan dan pekerja. Ia hendaklah mencerminkan sifat dan keperluan tempat kerja itu sendiri dalam menangani isu-isu berhubung dengan keselamatan dan kesihatan pekerja dan orang lain yang terlibat dengan tempat kerja tersebut. Contoh dasar tersebut adalah seperti Rajah 2.2 dan ianya hendaklah:

- i. Disampaikan dan dipaparkan kepada semua pihak yang berkenaan dengan bahasa yang mudah dan jelas.
- ii. Sentiasa disemak dan dikemas kini sejajar dengan keadaan dan perubahan semasa.
- iii. Disemak, dikemas kini dan ditandatangani oleh pihak pengurusan tertinggi syarikat apabila terdapat pertukaran pada pucuk pimpinan.
- iv. Dipantau dan dinilai dari segi perlaksanaan dan keberkesannya.

Rajah 2.2 Contoh dasar syarikat terhadap Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar

Dasar Keselamatan dan Kesihatan

Syarikat berikrar untuk menyediakan suasana yang selamat dan sihat untuk kesemua kakitangan, kontraktor dan pelawat ke tempat syarikat beroperasi.

Pengurusan akan:

- Mengenal pasti dan menilai semua kemungkinan bahaya di tempat kerja
- Mengawal selia semua ancaman bahaya
- Proaktif dalam mengawal ancaman bahaya yang baru
- Menyediakan latihan dan penyeliaan keselamatan dan kesihatan
- Memberi peluang kepada staf untuk mengundi wakil keselamatan kesihatan untuk terlibat dalam proses pengurusan risiko bahaya.
- Memberi sokongan kepada staf yang cedera untuk kembali bekerja secepat yang mungkin

Kakitangan akan:

- Menyumbang secara aktif dalam mengenalpasti bahaya dan pengurusan
- Menyertai latihan keselamatan dan kesihatan
- Mempraktikkan cara kerja yang selamat
- Mempengaruhi pekerja lain supaya mempraktikkan cara kerja yang selamat
- Melaporkan kecederaan secara cepat dan tepat
- Menyertai program kembali bekerja jika berkenaan

Tarikh:

Tandatangan: _____

Ridwan Jaafar, Pengarah Urusan

2.2.2 Komitmen dan Tanggungjawab Pengurusan Tertinggi

Pihak pengurusan tertinggi hendaklah memainkan peranan yang proaktif dan menunjukkan komitmen yang tinggi terhadap keselamatan pekerja dan orang awam khususnya di jalan raya. Komitmen dan akauntabiliti ini bukan sahaja dijelaskan kepada pihak pekerja bahkan kepada pihak lain khususnya penumpang atau yang ada kaitan samada secara langsung atau tidak dengan mereka. Pihak pengurusan merupakan sebagai nakhoda yang akan menentukan kejayaan polisi keselamatan yang telah direncanakan.

2.2.3 Peranan Ketua Pegawai Eksekutif Syarikat (CEO)

Untuk memastikan perancangan, peraturan atau kod amalan SHE mencapai objektif yang telah ditetapkan ketua eksekutif syarikat adalah bertanggungjawab untuk merancang, melaksanakan dan memantau semua aktiviti yang digariskan dalam kod amalan ini. Penambahbaikan perlu dilakukan setiap masa terhadap kelemahan yang wujud.

Majikan mempunyai tanggungjawab untuk menyediakan tempat dan suasana kerja yang selamat dan sihat kepada pekerja.

2.2.3.1 Tanggungjawab Majikan

Mengikut Akta Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan (1994), majikan wajib mengambil segala langkah yang praktik bagi menyediakan tempat kerja yang selamat untuk pekerja. Majikan mempunyai tanggungjawab untuk menyediakan tempat dan suasana kerja yang selamat dan sihat kepada pekerja. Antara tanggungjawab majikan berkenaan SHE termasuklah:

i. Program Penerangan, Pendidikan dan Latihan

Majikan hendaklah menyediakan program penerangan, latihan dan pendidikan berhubung dengan keselamatan dan kesihatan dan langkah-langkah pencegahan kepada pekerja mereka dengan hasrat meningkatkan kesedaran terhadap apa-apa bahaya dan risiko semasa bekerja. Maklumat dan pendidikan sedemikian hendaklah menjadi sebahagian utama program pembangunan dan induksi pekerja serta disampaikan kepada semua pekerja.

ii. Aspek Keselamatan, Kesihatan dan Persekitaran

Majikan hendaklah menyediakan dan menyelenggarakan sesuatu persekitaran kerja yang selamat dan tidak berisiko kepada kesihatan pekerjanya.

Setiap tempat kerja hendaklah memastikan bahawa kod amalannya menangani :

- a. Risiko, jika terdapat unsur-unsur bahaya kepada keselamatan dan kesihatan melalui aktiviti pekerjaan dalam lingkungan tempat kerja itu sendiri.
- b. Pendidikan, latihan dan kesedaran yang wajar tentang pemakaian atau pematuhan ke atas semua arahan dan prosedur kerja selamat.
- c. Menyediakan kelengkapan dan bahan yang wajar untuk melindungi pekerja dari kemalangan dan risiko kepada kesihatan.
- d. Langkah-langkah yang mesti diambil berikutan sesuatu kemalangan pekerjaan atau pendedahan terhadap risiko kepada kesihatan termasuklah pengurusan yang sewajarnya bagi mengelakkan berlaku kejadian yang berulang.

iii. Amalan Pekerjaan yang Tidak Mengadili dan Tidak Berbentuk Diskriminasi

Seseorang majikan hendaklah memastikan bahawa amalan pekerjaan hendaklah berasaskan bukti yang kukuh bahawa seseorang pekerja itu berkemampuan untuk menjalankan tugas dan tidak mendatangkan risiko kepada diri dan juga orang lain yang terlibat dengan aktiviti yang dijalankannya.

2.2.4 Penyertaan Pekerja

Di antara tanggungjawab pekerja dalam pelaksanaan SHE termasuklah:

- i. Seseorang pekerja hendaklah bertindak secara bertanggungjawab supaya tidak mendedahkan orang lain kepada apa-apa bahaya dan risiko kepada keselamatan dan kesihatan akibat dari aktiviti yang dijalankan.
- ii. Semua pekerja hendaklah memberikan komitmen penuh dan menyertai semua program keselamatan dan kesihatan yang dianjurkan.
- iii. Setiap pekerja hendaklah mematuhi segala arahan dan prosedur tentang langkah-langkah keselamatan dan kesihatan yang ditetapkan oleh majikan.

- iv. Pekerja hendaklah memaklumkan kepada majikan akan apa-apa status tempat kerja yang difikirkan boleh mendatangkan bahaya dan risiko kepada kesihatan samaada kepada diri sendiri atau pun orang lain yang berkaitan dengan aktiviti yang dijalankan.

2.2.5 Komunikasi

Komunikasi dua hala antara pekerja dengan majikan adalah amat penting bagi memastikan segala polisi dan kehendak syarikat dapat disalurkan kepada pekerja dengan cepat dan tepat.

Kunci utama dalam komunikasi yang berkesan oleh pengurusan tertinggi dalam setiap organisasi adalah Kredibiliti, Konteks, Kesenambungan dan Konsistensi, Saluran, Keupayaan, dan Jelas. Di antara komunikasi dua hala yang berkesan adalah:

- i. Penyampaian polisi dan komitmen syarikat dengan jelas
- ii. Program-program tertentu untuk menyampaikan isu-isu keselamatan dan kesihatan pekerja
- iii. Perhimpunan berkala, pertandingan, seminar dan lain-lain saluran komunikasi yang berkesan.

Kunci utama dalam komunikasi yang berkesan oleh pengurusan tertinggi dalam setiap organisasi adalah Kredibiliti, Konteks, Kesenambungan dan Konsistensi, Saluran, Keupayaan, dan Jelas.

Elemen-elemen di atas merupakan kunci dan titik tolak kepada kitaran pelaksanaan SHE. Perlu diingatkan bahawa polisi yang baik tidak akan meninggalkan kesan sekiranya tiada kerjasama dan tanggungjawab diantara majikan dan pekerja. Keterbukaan dalam saluran komunikasi juga memainkan peranan yang penting bagi memastikan kod amalan ini sentiasa dipatuhi oleh semua. Setiap polisi haruslah dihormati bagi mengelakkan kejadian yang tidak diingini.

2.3 Organisasi dan Sistem Jaminan Kualiti (QAS)

Elemen kedua dalam menjayakan kitaran amalan keselamatan ini ialah struktur organisasi. Dalam konteks SHE, dua badan yang penting dalam melaksanakan SHE ialah:

- Jawatankuasa SHE (SHE Committee)
- Wakil SHE (SHE Representative).

Disamping itu satu sistem iaitu Sistem Pengurusan Kualiti (Sistem Pengurusan Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan) perlu diwujudkan. Ia bertujuan untuk meningkatkan mutu kerja dan memastikan segala aktiviti berjalan mengikut landasan yang betul, konsisten dan berkesan ke arah mencapai hasrat yang digariskan. Sistem Pengurusan Kualiti menetapkan tahap kualiti yang seharusnya dicapai oleh sesebuah organisasi. Semua syarikat adalah digalakkan untuk mengimplementasikan sistem pengurusan kualiti (QMS) (contohnya MS ISO 9000, 14000) untuk meningkatkan keberkesanan syarikat sementara Kod Amalan adalah wajib untuk dilaksanakan.

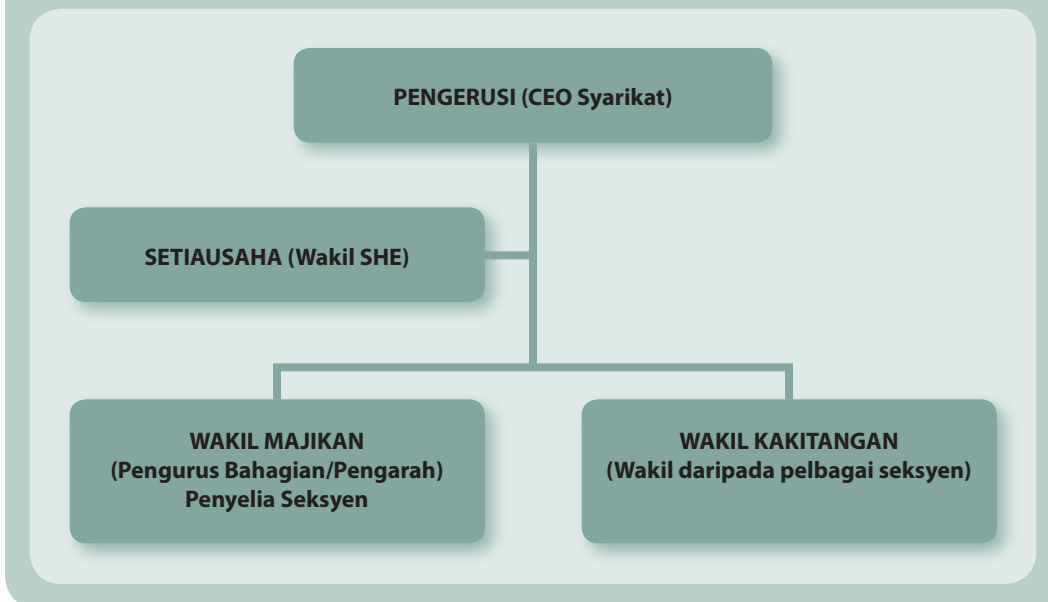
Sistem Pengurusan Kualiti menetapkan tahap kualiti yang seharusnya dicapai oleh sesebuah organisasi.

2.3.1 Jawatankuasa Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar (SHE Committee)

Majikan diwajibkan untuk menubuhkan satu Jawatankuasa Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar seperti yang digariskan pada Bahagian VII, Seksyen 30 OSHA 1994 (sekiranya mempunyai lebih dari 40 pekerja atau sekiranya diarah oleh Ketua Pengarah Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan). Definisi jawatankuasa SHE (SHE Committee) yang terperinci adalah seperti yang digariskan dalam Peraturan-Peraturan Keselamatan & Kesihatan Pekerjaan (Jawatankuasa) Keselamatan dan Kesihatan 1996 (Bahagian I – VI). Jawatankuasa SHE (SHE Committee) ini akan diwajibkan atas arahan Ketua Pengarah Jabatan Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan (JKKP)

Rajah 2.3

Contoh carta organisasi Jawatankuasa Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar



Antara objektif untuk menubuhkan Jawatankuasa Keselamatan dan Kesihatan adalah untuk:

- i. Memupuk kerjasama antara pihak pengurusan dan pekerja untuk menilai masalah-masalah keselamatan dan kesihatan di tempat kerja serta mengalakkan tindakan pembetulan.
- ii. Memastikan semua pekerja sedar akan Dasar Keselamatan dan Kesihatan serta memberikan cadangan yang bersesuaian dan sekiranya perlu untuk mengubah Dasar tersebut.
- iii. Mendidik dan mencungkil minat para pekerja dalam aspek keselamatan dan kesihatan.
- iv. Membina sistem komunikasi dengan para pekerja supaya mereka akan melapor semua *hazard* dan memberi cadangan yang bersesuaian.

Antara fungsi Jawatankuasa Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar adalah:

- i. Sentiasa menilai semula langkah-langkah yang diambil untuk memastikan keselamatan dan kesihatan semua orang di tempat kerja.
- ii. Menyiasat apa-apa perkara di tempat kerja yang dianggap oleh ahli jawatankuasa atau pekerja disitu sebagai tidak selamat atau merupakan risiko kepada kesihatan serta perkara-perkara yang telah dibawa kepada perhatian majikan.

- iii. Membantu membangunkan program keselamatan dan sistem kerja selamat.
- iv. Menilai semula keberkesanan program keselamatan.

2.3.2 Wakil SHE

Syarikat adalah diwajibkan sekurang-kurangnya mempunyai seorang wakil SHE (SHE Representative) di kalangan pekerjaanya. Wakil SHE ini hendaklah menjalani latihan yang disediakan oleh NIOSH. Wakil SHE bertindak sebagai pembantu kepada Ketua Pegawai Eksekutif atau Pengurus Besar berkenaan dengan isu-isu keselamatan pekerja. Beliau juga bertanggungjawab untuk mempromosikan pelan keselamatan disamping melaksanakan semua keperluan keselamatan.

Tanggungjawab lain Pegawai Keselamatan dan Kesihatan adalah:

- i. Mempromosikan konsep bahawa keselamatan dan kesihatan pekerjaan adalah tanggungjawab bersama.
- ii. Meronda kawasan dan melakukan pemeriksaan aktiviti-aktiviti kerja, peralatan dan kemudahan supaya sentiasa dalam keadaan selamat.
- iii. Mengingatkan Pengurus atau Pengurus Kontraktor untuk memperbaiki aktiviti kerja yang tidak selamat.
- iv. Rekod dan melaporkan sebarang pemberhentian kerja yang tidak selamat kepada Pengurus Besar atau Pengarah.
- v. Membantu pasukan penyiasatan kemalangan menyiasat status dan sebab setiap kemalangan dan mengenalpasti tindakan untuk mengelak kejadian serupa berulang.
- vi. Memikirkan skim insentif untuk mempromosikan kesedaran berkenaan keselamatan pada setiap peringkat melalui pekerjaan.

Wakil SHE ini hendaklah menjalani latihan yang disediakan oleh NIOSH.

Untuk jangka masa panjang semua syarikat adalah digalakkan untuk mempunyai seorang pegawai keselamatan dan kesihatan (SHE Officer). Peranan dan tugas pegawai keselamatan dan kesihatan (SHE Officer) ini adalah seperti yang digariskan di Bahagian VII, Seksyen 29 OSHA 1994.

2.4 Perancangan dan Pelaksanaan

Seterusnya, setelah polisi dibentuk bersama dengan Jawatankuasa Bertindak (SHE Committee), satu bentuk perancangan perlu dibuat tentang bagaimana SHE akan diadaptasikan dalam sesebuah organisasi. Perancangan perlulah dibuat berdasarkan prosedur operasi piawai seperti yang diterangkan dibawah. Latihan yang mencukupi perlu diberikan kepada semua pihak yang terlibat agar pelaksanaan berjalan lancar.

2.4.1 Prosedur Operasi Piawai

Bagi melaksanakan polisi yang dihasilkan, pihak pengurusan perlu merangka pelan bertindak dan membentuk prosedur operasi piawai untuk memastikan setiap pengurusan berjalan mengikut standard yang ditetapkan.

Terdapat beberapa perkara yang perlu diambilkira dalam membentuk prosedur operasi piawai kerana ianya melibatkan banyak pihak. Empat prosedur berikut perlu diwujudkan :

- a. Pengurusan Pemandu
- b. Pengurusan Kenderaan
- c. Pengurusan Perjalanan dan Risiko
- d. Sistem Pengurusan Dokumentasi

2.4.1.1 *Pengurusan Pemandu*

Pemandu adalah individu penting yang terlibat secara langsung dengan operasi syarikat pengangkutan. Dengan kata lain tanpa pemandu maka operasi syarikat akan tergendala. Selain daripada itu pemandu memikul tanggungjawab besar untuk turut sama memainkan peranan bagi mencapai kehendak pihak pengurusan dalam memastikan persoalan pokok iaitu keselamatan, kesihatan dan alam sekitar terjamin. Memandangkan tanggungjawab besar terpicul di atas bahu para pemandu maka pemandu dan elemen-elemen yang berkait rapat dengan mereka hendaklah diurus tadbir dengan sempurna. Amalan dan pengalaman dari pihak lain yang terbukti berkesan boleh dijadikan panduan atau rujukan. Huraian lanjut akan dibincangkan di dalam bahagian Prosedur bertindak Piawai (SOP).

2.4.1.2 Pengurusan Kenderaan

Menurut kajian menunjukkan bahawa kenderaan adalah salah satu faktor utama yang menyumbang kepada berlakunya kemalangan selain faktor kemanusiaan, keadaan jalan dan persekitaran serta faktor-faktor lain. Rekabentuk dan bahan yang digunakan serta komponen-komponen lain kenderaan hendaklah menepati tahap kualiti yang diinginkan bagi mewujudkan kenderaan yang lebih selamat. Kenderaan seumpama ini dapat mengurangkan risiko berlaku kemalangan mahupun impak kemalangan itu sendiri.

Kita sedia maklum bahawa setiap komponen kenderaan mempunyai fungsi tersendiri dan saling lengkap melengkapi antara satu sama lain. Dengan kata lain kenderaan akan berfungsi dengan lebih baik jika setiap komponen berfungsi dengan sempurna. Oleh yang demikian, pengurusan kenderaan yang komprehensif adalah amat kritikal bagi menjamin kenderaan berada dalam keadaan terbaik apabila beroperasi di jalan raya. Huraian lanjut akan dibincangkan di dalam bahagian Prosedur bertindak Piawai (SOP).

Rekabentuk dan bahan yang digunakan serta komponen-komponen lain kenderaan hendaklah menepati tahap kualiti yang diinginkan bagi mewujudkan kenderaan yang lebih selamat.

2.4.1.3 Pengurusan Perjalanan dan Risiko

Kajian mendapati bahawa selain faktor kemanusiaan dan kenderaan, faktor jalan raya dan persekitaran juga adalah antara faktor utama penyumbang kepada kemalangan. Justeru adalah mustahak untuk mengambil berat persekitaran sepanjang laluan seperti keadaan jalan, kawasan berisiko berlaku tanah runtuh, banjir, haiwan melintas, lintasan pejalan kaki (murid sekolah, orang awam) dan sebagainya. Sehubungan dengan itu perkara-perkara berkaitan perlu diberi perhatian sewajarnya. Huraian lanjut akan dibincangkan di dalam bahagian Prosedur Operasi Piawai (SOP).

2.4.1.4 Sistem Pengurusan Dokumentasi

Satu sistem perlu diwujudkan di mana semua data dan rekod yang berkaitan dengan insiden kemalangan, aduan, latihan, pengurusan kontraktor, pengurusan pemandu, pengurusan kenderaan, pengurusan risiko dan perjalanan, pemantauan, audit dan penilaian sendiri didokumentasikan supaya pengurusan yang lebih kemas, teratur dan terancang dapat dilaksanakan. Sistem Pengurusan Dokumentasi yang baik juga dapat meningkatkan mutu dan prestasi semua proses kerja disamping meningkatkan keberkesanan sesuatu syarikat. Audit juga dapat dilaksanakan dengan lebih mudah jika terdapat satu Sistem Pengurusan Dokumentasi yang memuaskan.

2.5 Penilaian

Setelah pelaksanaan kod amalan dilaksanakan dalam sesebuah organisasi, satu sistem penilaian perlu diwujudkan bagi menilai keberkesanan dan penggunaan kod amalan tersebut. Penilaian ini amat penting kerana sekiranya terdapat apa-apa kekurangan dalam kitaran pelaksanaan SHE, satu tindakan untuk membetulkan keadaan dapat dibuat bagi memastikan keselamatan dan kesihatan dalam pekerjaan diberi perhatian yang sewajarnya.

2.5.1 Pemantauan dan Penilaian Prestasi

Bagi memastikan pelaksanaan aktiviti kerja yang dijalankan mengikut prosedur operasi piawai berjalan dengan baik dan berkesan bagi mengurangkan risiko kemalangan, penilaian terhadap prestasi pekerja mahupun seluruh organisasi perlulah dijalankan secara berulang kali mengikut masa-masa yang tertentu. Rekod terhadap Petunjuk Prestasi Utama (KPI) perlulah disimpan bagi tujuan penambahbaikan berterusan dan sebagai rujukan. Pemantauan dan penilaian prestasi yang dijalankan perlulah menyeluruh ke atas setiap peringkat organisasi.

Pemilihan indikator bagi prestasi perlulah ditentukan bergantung kepada saiz dan jenis aktiviti pekerjaan yang dijalankan dan ianya juga berdasarkan kepada objektif keselamatan dan kesihatan pekerjaan.

Pemantauan dan penilaian prestasi yang dijalankan seharusnya meliputi kedua-dua jenis pengukuran iaitu pengukuran secara kualitatif dan kuantitatif.

Penilaian prestasi yang telah dibuat seharusnya mencapai objektif dimana ianya boleh digunapakai bagi menentukan samada polisi dan objektif keselamatan dan kesihatan pekerjaan dapat dicapai dan risiko terhadap sebarang masalah berhubung keselamatan dan kesihatan pekerjaan dapat dikurangkan dan dikawal.

Pemantauan dan penilaian prestasi yang dijalankan seharusnya meliputi kedua-dua jenis pengukuran iaitu pengukuran secara kualitatif dan kuantitatif.

Penilaian ini juga seharusnya meliputi kedua-dua jenis pemantauan aktif dan reaktif yang mana ianya tidaklah tertumpu kepada :

- kecederaan,
- ketidakbolehpayaan,
- penyakit,
- masalah kesihatan
- statistik terhadap situasi hampir kepada kemalangan.

Pengukuran prestasi yang dijalankan mestilah mengambilkira juga faktor-faktor lain selain yang disebutkan seperti di atas. Pemantauan dan penilaian prestasi ini juga seharusnya direkodkan bagi kegunaan rujukan pada masa akan datang.

Secara amnya, pemantauan yang dijalankan mesti merangkumi pemantauan aktif dan reaktif kerana ianya penting dalam :

- menyediakan respon dan tindakbalas dari prestasi terhadap keselamatan dan kesihatan pekerjaan.
- menyediakan informasi untuk menentukan samada operasi terhadap kawalan, pencegahan dan penentuan risiko dan hazard dari hari ke hari berjalan dengan baik dan dalam keadaan lancar dan terkawal.
- menyediakan keputusan permulaan bagi meningkatkan dan membaikpulihkan lagi pengawalan dan penentuan risiko dan juga sistem pengurusan keselamatan, kesihatan dan alam sekitar.

Pemantauan aktif seharusnya mengandungi elemen-elemen asas bagi mewujudkan sistem yang proaktif dan seharusnya merangkumi;

- i. pemantauan terhadap pencapaian pelan spesifik, kriteria prestasi dan objektif.
- ii. penyeliaan yang sistematik terhadap sistem kerja, premis, tempat kerja dan alatan.
- iii. pemantauan terhadap persekitaran tempat kerja termasuklah organisasi kerja.
- iv. pemantauan terhadap kesihatan pekerja yang mana perlu melalui pemantauan perubatan yang sesuai bagi mengesan tanda-tanda dan simptom-simptom yang boleh memudaratkan kesihatan dan pada masa yang sama ianya dapat menentukan keberkesanan langkah pengawalan dan pencegahan yang sedia ada.
- v. sejajar dengan undang-undang dan peraturan-peraturan di Malaysia.

Bagi pemantauan reaktif pula, ianya perlulah merangkumi pengenalpastian, laporan dan penyiasatan terhadap :

- i. kecederaan, ketidakbolehpayaan, kesakitan dan masalah kesihatan, penyakit dan situasi yang hampir kepada kemalangan yang berkaitan dengan kerja.
- ii. apa jua kehilangan atau kerosakan harta benda
- iii. kekurangan prestasi keselamatan dan kesihatan dan kegagalan sistem pengurusan keselamatan dan kesihatan pekerjaan.
- iv. pemulihan pekerja dan program pemantauan kesihatan.

Penyiasatan terhadap kes-kes berkaitan kecederaan, ketidakbolehpayaan, gangguan kesihatan, penyakit dan situasi hampir kepada kemalangan yang kesemuanya berkaitan dengan kerja serta kesannya kepada prestasi keselamatan dan kesihatan pekerjaan.

Segala kecederaan, ketidakbolehpayaan, gangguan kesihatan, penyakit dan situasi hampir kepada kemalangan perlulah dilaporkan kepada pihak yang berkuasa dan bertanggungjawab berdasarkan undang-undang negara. Organisasi pula dikehendaki mengekalkan prosedur untuk menjalankan penyiasatan dimana ianya nanti akan berupaya mengenalpasti sebarang kegagalan dalam sistem pengurusan keselamatan dan kesihatan pekerjaan.

Penyiasatan mestilah dilakukan oleh individu yang berkemahiran tinggi, profesional dan disahkan dengan penyertaan dari pekerja-pekerja dan wakil mereka. Laporan penuh penyiasatan perlulah didokumenkan dan diserahkan kepada pihak-pihak yang berkuasa.

Hasil dari penyiasatan perlulah dikemukakan kepada jawatankuasa keselamatan dan kesihatan (SHE Committee) dan jawatankuasa tersebut disarankan agar memberi pandangan dan cadangan bagi penambahbaikan dan penyelesaian masalah yang bernas dan relevan.

Hasil kajian yang telah dikemukakan kepada jawatankuasa tersebut kemudiannya dikemukakan kepada pihak yang bertanggungjawab dalam melaksanakan usaha memperbaiki termasuklah komen dan cadangan dari pihak pengurusan untuk aktiviti pembaikpulihan yang berterusan.

Tindakan pembaikpulihan dan pembedulan setelah siasatan dijalankan perlulah kemudiannya dilaksanakan secara berterusan dan disahkan oleh pihak yang berkuasa. Laporan berkaitan penyiasatan dari juruaudit luaran perlulah sama dan selaras dengan laporan dari juruaudit dalaman dimana isu-isu dalaman turut diambil kira.

Tindakan pembaikpulihan dan pembedulan setelah siasatan dijalankan perlulah kemudiannya dilaksanakan secara berterusan dan disahkan oleh pihak yang berkuasa.

2.5.2 Audit Dalaman

Audit seharusnya dilakukan pada masa-masa yang telah ditetapkan dan ianya perlulah tersusun mengikut seperti yang telah ditetapkan bagi menentukan samada sistem pengurusan keselamatan dan kesihatan dan elemen-elemen yang terkandung di dalamnya adalah dalam keadaan baik, mencukupi dan berkesan dalam melindungi keselamatan dan kesihatan para pekerja sekaligus mencegah segala kejadian yang tidak diingini.

Polisi audit dan program yang sesuai berkaitan audit hendaklah merangkumi kemahiran juruaudit, skop audit, frekuensi audit, kaedah audit dan laporan. Audit yang perlu dijalankan termasuklah penilaian

terhadap kepatuhan terhadap sistem pengurusan keselamatan dan kesihatan dan elemen-elemen yang berkitar dalam Prosedur Operasi Piawai (SOP). Audit perlu dikendalikan oleh individu yang mahir dalam bidang audit samada dalaman mahupun luaran.

Objektif audit dalaman adalah bagi membantu pihak pengurusan/pentadbiran melaksanakan tugas-tugas dan tanggungjawab mereka dengan cekap dan berkesan melalui penganalisaan angka-angka, penilaian dan membuat cadangan serta ulasan yang berkaitan dengan aktiviti-aktiviti yang telah dikaji.

Audit perlu dikendalikan oleh individu yang mahir dalam bidang audit samada dalaman mahupun luaran.

2.5.3 Audit Luaran

Audit luaran bertujuan bagi memperolehi penilaian dari pihak luar yang berkecuali berkenaan prestasi organisasi dan mengutarakan cadangan atau pandangan mereka dalam memperbaiki mutu dan prestasi. Ia dilakukan oleh individu yang berkebolehan dalam bidang berkenaan dan ianya perlu selaras dengan audit dalaman yang mana isu-isu dalam juga perlu dimuatkan dalam laporan agar semua pihak jelas dengan sebarang masalah yang berlaku.

Audit perlu dilakukan ke atas sistem pengurusan keselamatan dan kesihatan dan hasil dari audit dapat menentukan samada sistem tersebut berkesan dan masih relevan. Ini merangkumi perkara seperti di bawah:

- i. Keberkesanan dan kepatuhan dalam mencapai polisi dan objektif organisasi keselamatan dan kesihatan pekerjaan.
- ii. Keberkesanan dan kepatuhan dalam menarik penyertaan penuh dari semua pekerja
- iii. Keberkesanan dan kepatuhan kepada KPI keselamatan dan kesihatan pekerjaan dan audit-audit yang terdahulu
- iv. Membolehkan organisasi mencapai taraf yang sejajar dengan kehendak undang-undang dan peraturan negara
- v. Memenuhi matlamat untuk pembaihpulihan yang berterusan dan amalan yang terbaik dalam keselamatan dan kesihatan pekerjaan.

2.5.4 Pengredan dan Pelesenan

Akreditasi amat berkait rapat dengan audit dalaman dan luaran. Ia merupakan pengiktirafan terhadap kepatuhan kod amalan yang ditetapkan dan menjadi asas kepada pembaharuan permit dan insentif-insentif yang berkaitan. Organisasi yang melaksanakan akreditasi ini adalah Institut Penyelidikan Keselamatan Jalan Raya Malaysia (MIROS).

Setelah penilaian dibuat, setiap kelemahan yang telah dikenalpasti perlu dibetulkan agar tahap keselamatan dan kesihatan pekerja dan majikan serta persekitarannya berada dalam tahap yang optimum.

2.6 Tindakan Untuk Peningkatan

Elemen yang terakhir bagi melengkapkan kitaran pelaksanaan SHE ialah proses mengambil tindakan untuk membetulkan keadaan. Setelah penilaian dibuat, setiap kelemahan yang telah dikenalpasti perlu dibetulkan agar tahap keselamatan dan kesihatan pekerja dan majikan serta persekitarannya berada dalam tahap yang optimum. Terdapat dua elemen yang perlu diambil kira iaitu:

- a. Pencegahan dan Pembetulan
- b. Peningkatan Berterusan

2.6.1 Pencegahan dan Pembetulan

Hasil dari penilaian, pemantauan dan audit yang dilakukan, terdapat satu kesimpulan yang mana beberapa langkah perlu diambil dalam mengatasi masalah-masalah yang sedia ada. Antaranya adalah langkah pencegahan dan pembetulan di mana ianya dilakukan berdasarkan keputusan hasil pemantauan, penilaian dan audit terhadap prestasi sistem pengurusan keselamatan, kesihatan dan alam sekitar.

Pencegahan ialah di mana syarikat mengambil langkah-langkah proaktif bagi memastikan para pekerja dan persekitarannya adalah selamat mengikut prosedur operasi piawai (SOP).

Apabila sesuatu kemalangan berlaku samada di jalan raya ataupun di tempat kerja, satu tindakan pembetulan perlu diambil. Tindakan pembetulan ini amat penting bagi memastikan kejadian yang sama tidak berulang. Ini kerana setiap kemalangan akan menyebabkan kerugian kepada semua pihak.

2.6.2 Peningkatan Berterusan

Peningkatan berterusan perlulah disusun dan dilaksanakan dan juga seharusnya dikekalkan untuk pembaikan yang berterusan terhadap elemen-elemen yang relevan dengan sistem pengurusan keselamatan, kesihatan dan alam sekitar.

Langkah bagi peningkatan berterusan ini seharusnya mengambilkira perkara-perkara seperti di bawah :

- i. objektif keselamatan, kesihatan dan alam sekitar terhadap organisasi
- ii. keputusan daripada pengenalpastian pembahayaan dan penilaian risiko.
- iii. keputusan pemantauan dan penilaian prestasi
- iv. penyiasatan terhadap kecederaan, ketidakbolehpayaan, penyakit, gangguan kesihatan, situasi hampir kepada kemalangan dan keputusan dan cadangan dari juruaudit
- v. kesan dan hasil dari pemantauan pihak pengurusan
- vi. cadangan-cadangan untuk pembaikan dan peningkatan dari semua ahli organisasi termasuklah jawatankuasa keselamatan, kesihatan dan alam sekitar.
- vii. sebarang perubahan dalam undang-undang dan peraturan negara
- viii. sebarang informasi baru yang dianggap relevan
- ix. keputusan dari pemantauan kesihatan pekerja, perlindungan kesihatan dan program promosi.

Dengan melaksanakan kod amalan ini, ia bukan sahaja dapat mengurangkan liabiliti syarikat terhadap tuntutan pampasan. Ia juga harus dilihat sebagai satu langkah untuk meningkatkan keuntungan syarikat.

Prestasi organisasi dan proses keselamatan, kesihatan dan alam sekitar seharusnya dibandingkan dengan lain-lain badan agar ianya dapat ditingkatkan dan diperbaiki dari masa ke semasa. Dengan melaksanakan kod amalan ini, ia bukan sahaja dapat mengurangkan liabiliti syarikat terhadap tuntutan pampasan. Ia juga harus dilihat sebagai satu langkah untuk meningkatkan keuntungan syarikat.

3

Prosedur Operasi Piawai (SOP)

Prosedur Operasi Piawai (SOP)

3.1	Pengenalan	29
3.2	Pengurusan Pemandu	30
3.2.1	Prosedur Pengambilan Pemandu	31
3.2.2	Pengkategorian Pemandu	33
3.2.3	Latihan dan Perubahan Cara Berfikir	33
3.2.4	Prosedur Pemanduan	34
3.2.5	Jam Pemanduan dan Jam Bekerja	35
3.2.6	Penggiliran Pemandu	35
3.2.7	Penghargaan dan Hukuman	36
3.3	Pengurusan Kenderaan	37
3.3.1	Perolehan Kenderaan	39
3.3.2	Penggantian dan Pelupusan Kenderaan	40
3.3.3	Penyelenggaraan dan Baik Pulih Kenderaan	40
3.3.4	Pemandu Khusus untuk Kenderaan Tertentu (Vehicle Assignments)	43
3.3.5	Penggunaan Kenderaan	43
3.3.6	Lesen Kenderaan	43
3.4	Pengurusan Perjalanan dan Risiko	44
3.4.1	Pengenalpastian Bahaya dan Risiko Laluan	44
3.4.1.1	Kawasan Rehat dan Rawat	45
3.4.1.2	Sistem Pemantauan	45
3.4.1.3	Pemeriksaan (oleh Pihak Pengurusan)	45
3.4.2	Pengurusan Risiko Perjalanan	46
3.4.2.1	Laluan Perjalanan	46
3.4.3	Perlindungan Kemalangan Peribadi (PA)	46
3.4.4	Pengurusan Penumpang/Muatan dan Bagasi	47
3.4.5	Respons Kecemasan	47
3.4.6	Perlindungan Insurans	49
3.5	Sistem Pengurusan Dokumen	49
3.5.1	Sistem Laporan Insiden/Kemalangan	50
3.5.2	Pengurusan Aduan	50
3.5.3	Latihan dan Kompetensi Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar (SHE)	52
3.5.4	Pengurusan Kontraktor	52
3.5.5	Rekod Pengurusan Pemandu	53
3.5.6	Rekod Pengurusan Kenderaan	53
3.5.7	Rekod Pengurusan Perjalanan dan Risiko	53
3.5.8	Sistem Pemantauan	53
3.5.9	Penilaian Kendiri	54

3 PROSEDUR OPERASI PIAWAI (SOP)

3.1 Pengenalan

Prosedur operasi piawai (Standard Operating Procedures) adalah amat penting bagi memastikan para penggiat industri terutamanya pengusaha bas dapat memahami dan seterusnya mempraktikkan SHE di tempat kerja masing-masing. Empat prosedur penting tersebut adalah:

- a. Pengurusan Pemandu
- b. Pengurusan Kenderaan
- c. Pengurusan Perjalanan dan Risiko
- d. Sistem Jaminan Kualiti (QAS)

Elemen-elemen di atas sebenarnya merupakan elemen harian yang perlu diuruskan dengan baik dan efisien dalam sesebuah syarikat pengangkutan. Berdasarkan kepada kajian-kajian terdahulu, faktor-faktor di atas, jika ditadbir dengan baik, mampu mengurangkan risiko kemalangan, khususnya di tempat kerja dan di jalan raya.

Hasilnya, perjalanan akan menjadi lebih selamat, kadar kemalangan akan berkurangan, persekitaran yang lebih baik untuk pekerja dan seterusnya memberi pulangan kepada majikan melalui pertambahan bilangan penumpang yang secara dasarnya akan lebih mempercayai perkhidmatan pengangkutan awam.

Hasilnya, perjalanan akan menjadi lebih selamat, kadar kemalangan akan berkurangan, persekitaran yang lebih baik untuk pekerja...

Elemen-elemen sub yang terkandung dalam setiap bahagian pengurusan boleh dikategorikan kepada tiga iaitu seperti berikut:

- i. Wajib
- ii. Disarankan
- iii. Pilihan

Kategori seumpama ini perlu bagi memudahkan kumpulan sasaran melakukan perkara yang termaktub dalam Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar (SHE) mengikut keutamaan.

Perkara-perkara yang dikategorikan wajib adalah perkara yang mesti dan paling minimum yang perlu ada dalam pengurusan berkenaan. Selain itu, perkara-perkara yang tergolong dalam kategori disarankan adalah sesuatu yang amat digalakkan untuk diadakan. Akhir sekali perkara yang tergolong dalam kategori pilihan adalah sesuatu yang akan memberi nilai tambah kepada perkhidmatan syarikat jika ia diamalkan.

Perlu diingatkan di sini bahawa untuk tujuan audit dan akreditasi setiap kategori yang disebut akan dinilai dan diberi pemarkahan dalam proses auditasi. Oleh yang demikian pihak yang terlibat hendaklah mengambil langkah proaktif untuk melaksanakan bahkan menambah baik jika difikirkan perlu terhadap perkara-perkara dalam setiap kategori.

3.2 Pengurusan Pemandu

Dalam industri pengangkutan, perkara yang paling penting ialah pengurusan pemandu. Ini kerana pemandu ialah nadi dalam setiap proses penghantaran ataupun perkhidmatan bas awam. Tanpa pemandu, industri pengangkutan akan lumpuh. Oleh yang demikian, satu sistem pengurusan pemandu amat penting agar keselamatan dan kesihatan pekerja dan persekitarannya berada di tahap optimum.

Ini kerana pemandu ialah nadi dalam setiap proses penghantaran ataupun perkhidmatan bas awam.

Dalam pengurusan pemandu, faktor-faktor seperti prosedur pengambilan pemandu, pengkategorian pemandu, latihan dan pengubahan cara berfikir, prosedur pemanduan, dan jam pemanduan perlu diambil kira. Selain itu, jam bekerja, sistem penggiliran pemandu dan juga bentuk penghargaan dan hukuman yang sepatutnya diwujudkan. Rajah 3.2 di sebelah menunjukkan salah satu kemalangan yang berpunca daripada keletihan pemandu.

Rajah 3.2(a)

Kemalangan melibatkan bas yang berpunca daripada keletihan pemandu



Jadual 3.2 (a) adalah satu senarai lengkap elemen-elemen yang wajib ada dalam pengurusan pemandu. Syarikat mestilah mematuhi perkara-perkara tersebut bagi mewujudkan perjalanan yang selamat terutamanya bagi pemandu dan pengguna jalan raya yang lain.

3.2.1 Prosedur Pengambilan Pemandu

Berdasarkan rekod-rekod kemalangan yang dicatatkan kecuaian serta sikap pemandu yang tidak bertanggungjawab seperti tidak mematuhi peraturan lalu lintas, mengambil bahan-bahan terlarang seperti dadah dan sebagainya adalah antara faktor yang menyebabkan berlakunya kemalangan. Oleh yang demikian pihak syarikat wajib mengenal pasti latar belakang pemandu sebelum mereka diterima berkhidmat dalam mana-mana syarikat. Garis panduan penilaian pemandu wajib diadakan bagi memastikan pemandu yang layak dan bertanggungjawab sahaja diterima. Antara perkara minimum yang wajib dikenal pasti adalah seperti yang berikut:

Jadual 3.2(a) Perkara-perkara dan kategori yang terkandung dalam pengurusan pemandu

Perkara	Kategori		
	W	S	P
Prosedur Pengambilan Pemandu • Rekod pemandu • Ujian tahap kompetensi / kecekapan • Pemeriksaan kesihatan	✓ ✓ ✓ ✓		
Pengkategorian Pemandu • Sistem kad pemandu (sistem KEJARA) • Kategori pemandu (pengelasan lesen)	✓ ✓		
Latihan dan Perubahan Cara Berfikir • Respons kecemasan • Latihan pemanduan • Latihan pengendalian kenderaan • Kesedaran	✓ ✓ ✓ ✓ ✓		
Prosedur Pemanduan (Perjalanan) • Pakaian seragam • Pengambilan makanan • Ubat-ubatan terlarang • Pemeriksaan kesiapsiagaan pemandu • Dokumen-dokumen penting • Pemakaian kaca mata (yang berkenaan) • Lapor tugas awal • Masuk dan melapor kepada penyelia • Pemeriksaan pra-perjalanan & senarai semak • Minyak kenderaan	✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓	
Jam Pemanduan dan Jam Bekerja • Maksimum jam pemanduan berterusan – 4 jam • Jumlah jam pemanduan sehari – 8 jam (maksimum) • Jumlah jam bekerja sehari – 10 jam (maksimum) • Masa rehat (30 minit) untuk setiap 4 jam • Jumlah hari bekerja dalam seminggu – 6 hari • Satu (1) hari rehat selepas 6 hari bekerja	✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓		
Penggiliran Pemandu • Pemandu yang bertugas mengikut giliran mengambil alih giliran masing-masing di destinasi yang ditetapkan.	✓ ✓		
Penghargaan dan Hukuman • Pengiktirafan • Peningkatan karier • Insentif • Tindakan disiplin • Bertanggungjawab terhadap kesalahan	✓ ✓ ✓	✓ ✓ ✓	

*W untuk wajib, S untuk Disarankan dan P untuk Pilihan

- i. Periksa rekod pemandu daripada pangkalan data pihak bertanggungjawab seperti polis, jabatan pengangkutan jalan (JPJ) dan sebagainya.
- ii. Pihak syarikat wajib mengadakan ujian penilaian awal tahap kompetensi / tahap kecekapan memandu.
- iii. Pemandu wajib membuat pemeriksaan kesihatan di mana-mana hospital atau klinik atau pusat kesihatan yang ditetapkan oleh pihak syarikat (pembayaran ditanggung oleh pihak syarikat).

3.2.2 Pengkategorian Pemandu

Adalah difikirkan perlu untuk mengkategorikan pemandu kepada beberapa kategori yang difikirkan munasabah bagi memudahkan pihak pengurusan mengenal pasti pemandu yang profesional, mahir, dan separa mahir. Risiko kemalangan berhubungkait dengan beberapa faktor yang berkait rapat dengan pemandu. Untuk tujuan ini perkara – perkara berikut wajib diberikan perhatian:

- i. Sistem KEJARA
- ii. Pengkelasan lesen (undang-undang)
- iii. Sistem kad pemandu – mengandungi maklumat tentang pengalaman kerja, maklumat perubatan asas, maklumat lesen, saman, dan lain-lain yang difikirkan perlu (dikemaskinikan semasa pembaharuan lesen pengangkutan awam (PSV)).
- iv. Kategori pemandu berdasarkan skil, kompetensi, dan prestasi (maklumbalas pengguna)

Risiko kemalangan berhubungkait dengan beberapa faktor yang berkait rapat dengan pemandu.

3.2.3 Latihan dan Perubahan Cara Berfikir

Untuk menjadi pemandu yang mahir latihan yang berterusan adalah perlu. Namun pemandu yang mahir sahaja masih tidak memadai. Kombinasi antara kemahiran dan cara berfikir positif serta bertindak pantas dan betul adalah mustahak. Pemandu yang mempunyai ciri-ciri seumpama ini diharap dapat mengurangkan risiko kemalangan atau meminimumkan impak kemalangan jika berlaku. Antara perkara asas yang wajib diadakan untuk tujuan ini adalah seperti yang berikut:

- i. Latihan respon kecemasan wajib diadakan secara berkala
- ii. Latihan pemanduan berterusan mengikut kaedah-kaedah yang terbukti berkesan.
- iii. Latihan pengendalian kenderaan bertujuan untuk membiasakan diri dengan sistem, peralatan dan lain-lain terutama yang melibatkan kenderaan baru.
- iv. Mewujudkan kesedaran terhadap keselamatan dan rasa tanggungjawab melalui kempen, ceramah, dan lain-lain yang difikirkan sesuai dan berkesan.

3.2.4 Prosedur Pemanduan

Pemandu hendaklah mengetahui dan mempunyai senarai semak (checklist) perkara-perkara yang wajib dilakukan sebelum menghidupkan enjin kenderaan, semasa menghidupkan enjin kenderaan, sejurus sebelum bertolak (ketika masih berada di terminal) dan sebagainya. Untuk panduan secara kasar perkara-perkara berikut wajib dilakukan.

- i. Semasa penyediaan jadual bertugas, semak rekod pemandu di pusat semakan sehati.
- ii. Memakai pakaian seragam syarikat
- iii. Mengambil makanan yang berkhasiat agar bertenaga dan segar ketika memandu
- iv. Tidak dibenarkan mengambil ubat yang boleh mengganggu pemanduan (seperti yang boleh menyebabkan mengantuk dan sebagainya)
- v. Pemandu hendaklah diperiksa oleh penyelia bertaauliah bagi memastikan mereka benar-benar dalam keadaan siap siaga (fit) untuk memandu.
- vi. Dokumen-dokumen penting hendaklah dibawa bersama (lesen E yang sah, lesen PSV yang sah, kad pengenalan atau paspot, dan dokumen lain yang dirasakan perlu).
- vii. Pemakaian kacamata bagi pemandu yang berkenaan sahaja.
- viii. Melaporkan diri untuk bertugas sekurang-kurangnya 30 minit awal sebelum perjalanan.
- ix. Masuk dan melapor diri kepada penyelia termasuk menyemak tugas.
- x. Pemeriksaan pra-perjalanan dan senarai semak sebelum memulakan perjalanan.
- xi. Memastikan kenderaan mempunyai minyak yang mencukupi.

Senarai lengkap panduan pemanduan adalah seperti terdapat pada Apendiks 3.

3.2.5 Jam Pemanduan dan Jam Bekerja

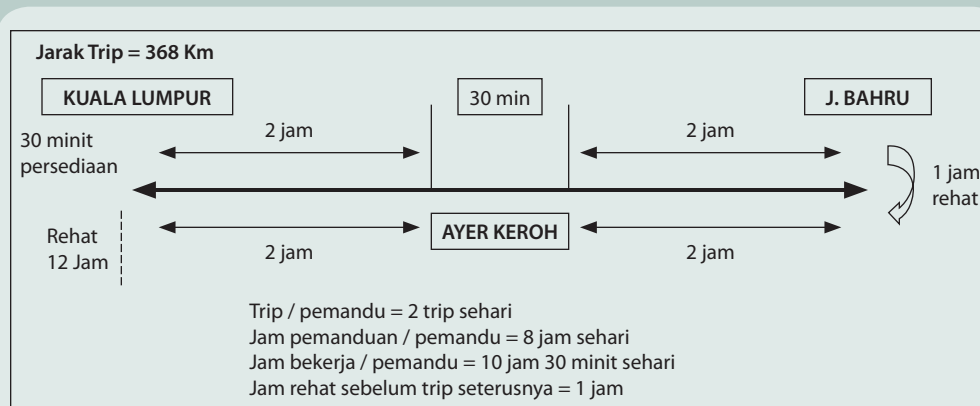
Masa bekerja wajib diberikan perhatian, jika tidak, potensi pemandu untuk mengalami kelesuan akibat kerja lebih masa adalah tinggi dan ini sangat berisiko dan berbahaya kepada pemandu dan penumpang secara keseluruhan. Berikut adalah elemen yang wajib diambil kira tetapi tertakluk kepada akta-akta yang telah sedia ada jika berkaitan:

- i. Maksimum jam pemanduan berterusan ialah 4 jam;
- ii. Jumlah jam pemanduan sehari ialah 8 jam (maksimum);
Jumlah masa bekerja sehari ialah 12 jam (maksimum);
- iv. Masa rehat adalah 30 minit bagi setiap 4 jam perjalanan; dan
- v. Masa rehat satu (1) hari selepas 6 hari bekerja
- vi. Minimum 12 jam rehat sebelum memulakan pemanduan yang pertama.

Rajah 3.2 (b) di bawah menunjukkan satu contoh bagi Sistem Satu Pemandu bagi perkhidmatan bas ekspres sebagai ilustrasi.

Rajah 3.2(b)

Sistem satu pemandu yang disyorkan bagi memastikan pemandu mendapat rehat yang secukupnya



3.2.6 Penggiliran Pemandu

Bagi mengelakkan pemandu daripada mengalami kelesuan akibat pemanduan yang terlalu lama, penggiliran pemandu adalah salah satu kaedah yang digunapakai dengan cara yang tersendiri. Umum sedia maklum bahawa kelesuan boleh mengakibatkan hilang daya tumpuan ketika memandu seterusnya boleh meningkatkan risiko berlakunya kemalangan akibat terbabas dari laluan dan sebagainya.

Bagi mengelakkan pemandu daripada mengalami kelesuan akibat pemanduan yang terlalu lama, penggiliran pemandu adalah salah satu kaedah yang digunapakai dengan cara yang tersendiri.

Oleh itu sebagai pelengkap kepada perkara dia atas, pemandu yang bertugas (roster) menunggu giliran masing-masing di destinasi yang ditetapkan untuk mengambil alih tugas pemanduan. Didapati sistem yang sedia ada (iaitu pemandu pertama dan kedua berada di dalam bas yang sama sepanjang perjalanan) adalah tidak mendatangkan hasil yang ingin dicapai.

Ini kerana besar kemungkinan kedua-dua pemandu akan berjaga sambil berbual-bual. Akibatnya, tiada masa rehat yang diharapkan untuk kedua-dua pemandu terbabit. Pemandu kedua tidak akan mempunyai rehat yang secukupnya di dalam bas semasa perjalanan, berbanding berehat di rumah atau hostel yang disediakan. Pendekatan ini juga sering menyebabkan seseorang pemandu bekerja melebihi 16 jam sehari dan ini amat meletihkan.

3.2.7 Penghargaan dan Hukuman

Pemandu juga sama seperti pekerja-pekerja lain, mereka akan lebih bersemangat dan bermotivasi jika perkara-perkara baik yang dilakukan dinilai dan dihargai oleh pihak syarikat. Pada masa yang sama, bentuk hukuman yang setimpal dengan kesalahan perlu diwujudkan. Ia bukan bertujuan untuk menghukum tetapi lebih bersifat memberi didikan dan pengajaran agar pemandu lebih berhati-hati dan bertanggungjawab

ketika menjalankan tugas. Secara ringkasnya perkara – perkara berikut amat disarankan:

- i. Pengiktirafan yang sesuai terhadap pemandu yang cemerlang.
- ii. Peningkatan karier / kenaikan pangkat yang difikirkan perlu
- iii. Insentif kepada pemandu yang cemerlang (bonus, kenaikan gaji dan lain-lain)
- iv. Tindakan disiplin berdasarkan peraturan syarikat wajib dikenakan jika terdapat pelanggaran terhadap perkara-perkara yang termaktub dalam kod amalan yang ditetapkan.
- v. Pemandu wajib dipertanggungjawabkan ke atas kesalahan pelanggaran terhadap perkara-perkara yang termaktub dalam kod amalan jika terbukti ia berlaku akibat daripada kecuaiian mereka termasuk membayar saman dan lain-lain.

Pemandu juga sama seperti pekerja-pekerja lain, mereka akan lebih bersemangat dan bermotivasi jika perkara-perkara baik yang dilakukan dinilai dan dihargai oleh pihak syarikat.

3.3 Pengurusan Kenderaan

Kajian menunjukkan bahawa kenderaan adalah salah satu faktor utama yang menyumbang kepada berlakunya kemalangan khususnya kecederaan yang membawa maut. Rekabentuk dan bahan yang digunakan serta komponen-komponen lain kenderaan hendaklah menepati tahap kualiti yang diinginkan bagi mewujudkan kenderaan yang lebih selamat. Kenderaan seumpama ini dapat mengurangkan risiko berlakunya kemalangan mahupun impak daripada kemalangan itu sendiri.

Kita sedia maklum bahawa setiap komponen kenderaan mempunyai fungsi tersendiri dan saling melengkapi antara satu sama lain. Dengan erti kata lain kenderaan akan berfungsi dengan lebih baik jika setiap komponen berfungsi dengan sempurna. Rajah 3.3(a) membuktikan bahawa kenderaan yang tidak diselenggara dengan baik akan menambahkan risiko kemalangan.

Rajah 3.3(a)

Contoh kenderaan yang kurang ciri-ciri keselamatan dan menyebabkan kemalangan maut



3.3.1 Perolehan Kenderaan

Untuk memastikan kenderaan berfungsi dengan sempurna dan selamat beberapa perkara penting seperti berikut wajib ada pada sesebuah kenderaan.

- i. Tali pinggang untuk pemandu dan penumpang di barisan hadapan. 'Seat leg anchorage point' – di tepi dinding dan lantai untuk setiap tempat duduk).
- ii. Sistem pemantauan berkomputer seperti GPS, *tachograph*, dan lain-lain (disarankan).
- iii. Penggunaan satu struktur kerangka keluli (one piece body structure)
- iv. Lantai kenderaan diperbuat daripada kayu yang tahan lasak / kayu keras.
- v. Cermin sisi hendaklah dimajukan untuk mengatasi kawasan titik buta (blind spot area).
- vi. Sistem brek ABS atau yang setara bahkan lebih baik daripada itu (jika perlu adalah disarankan)

Jadual 3.3(a) Perkara-perkara dan kategori yang terkandung dalam pengurusan kenderaan

Perkara	Kategori		
	W	S	P
Perolehan Kenderaan	√		
• Tali pinggang keselamatan (untuk pemandu dan barisan depan bas ekspres) - Tahun 2008	√		
• 'Seat leg Anchorage' untuk bas - tepi dinding dan lantai untuk setiap tempat duduk – Tahun 2008	√		
• Sistem Pemantauan (<i>On-board computer</i> seperti <i>GPS, tachograph</i>) – Tahun 2012		√	
• Satu struktur rangka (R66 ECE or equivalent) dan rangka keluli	√		
• Lantai Kenderaan (kukuh dan tahan lasak)	√		
• Cermin Sisi (untuk menghapuskan titik buta (<i>blind spot</i>))	√		
• Sistem Brek Tambahan (<i>ABS, brake retarder, exzos braking</i>)		√	
• Tayar – sesuai dengan keadaan setempat dan dikeluarkan oleh pengeluar yang menepati piawaian tayar antarabangsa	√		
Pemantul cahaya dilabel diujung belakang kenderaan	√		
• Transmisi Automatik		√	
• Filem anti silau		√	
• Siren Mengundur Kenderaan (<i>Audible Reverse Siren</i>)		√	
• Lampu Brek Ketiga	√		
• Lampu nyalaan waktu siang	√		
Penggantian Dan Pelupusan Kenderaan	√		
• Kenderaan mematuhi peraturan ECE atau yang setara dengannya (20 tahun - bagi bas baru atau yang sedia ada). Wajib tahun 2008	√		
• Kenderaan tidak mematuhi peraturan ECE. (10 tahun - bas yang sedia ada)	√		
• Semua kenderaan perlu mematuhi piawaian keselamatan menjelang 2016.	√		
Penyelenggaraan dan Baik Pulih Kenderaan	√		
• Penyelenggaraan Berkala	√		
• Laporan Penyelenggaraan (Mekanik dan Pemandu)	√		
• Pemberhentian pergerakan kenderaan yang bermasalah kritikal sehingga dibaikpulih	√		
• Penggunaan Alat Ganti Tulen (gunakan alat ganti yang asli).		√	
• Penjagaan Tayar (khususnya pada bunga, tekanan, jenis)	√		
Penggunaan Kenderaan (bergantung kepada keperluan syarikat)			
Mengadakan Lesen/Permit Kenderaan (disusun dalam fail)	√		

*W untuk wajib, S untuk Disarankan dan P untuk Pilihan

- vii. Penggunaan tayar yang memenuhi spesifikasi dan dihasilkan oleh pengeluar yang diiktiraf. Untuk tayar 'retread' hendaklah diperolehi dari agen atau pengeluar yang diluluskan tetapi tidak dibenarkan untuk gandar pemandu (steering axle) (rujuk SIRIM)
- viii. Reflektor label dihujung belakang kenderaan jenis yang bersinar berdasarkan spesifikasi.
- ix. Transmisi automatik terutama bagi kenderaan baru bertujuan untuk memudahkan pemanduan seterusnya mengurangkan keletihan dalam mengendalikan kenderaan.
- x. Penggunaan filem anti-silau (anti-glare film). Kemalangan yang berpunca akibat silau pernah dilaporkan.
- xi. Siren amaran mengundur automatik (auto reversing alarm) wajib dipasang.
- xii. Lampu brek ketiga dan lampu isyarat kecemasan.
- xiii. Menyalakan lampu pada waktu siang.

3.3.2 Penggantian dan Pelupusan Kenderaan

Usia kenderaan berkait rapat dengan kebolehhidmatan kenderaan berkenaan. Bahagian-bahagian utama kenderaan seperti enjin, kerangka dan lain-lain akan menunjukkan masalah dan semakin lemah apabila usia meningkat. Ini adalah fenomena biasa yang turut berlaku kepada manusia dan sebagainya. Namun penjagaan yang betul dan berkala mampu untuk menjadikan kenderaan itu secara relatifnya lebih tahan lama.

Kenderaan yang usang boleh mengundang bahaya bukan sahaja kepada empunya kenderaan bahkan melibatkan pihak lain khususnya penumpang.

Kenderaan yang usang boleh mengundang bahaya bukan sahaja kepada empunya kenderaan bahkan melibatkan pihak lain khususnya penumpang. Suatu peraturan yang jelas, munasabah dan praktikal mengikut realiti setempat dan masa yang sesuai wajib diadakan agar kemalangan yang berpunca dari masalah seumpama ini dapat dielakkan atau setidak-tidaknya dapat dikurangkan.

Langkah-langkah berikut wajib diambil kira bagi menjamin hanya kenderaan yang memenuhi piawaian minimum sahaja yang layak berada di atas jalan raya. Kemalangan yang berpunca daripada kelalaian pihak pengurusan melupuskan kenderaan yang sepatutnya boleh dilihat daripada Rajah 3.3(b).

Rajah 3.3(b)

Kemalangan yang berpunca daripada kenderaan yang sepatutnya telah dilupuskan



3.3.3 Penyelenggaraan dan Baik Pulih Kenderaan

Kenderaan adalah sama seperti peralatan lain perlu dijaga dengan betul dan sistematik. Pihak pengeluar kenderaan menyediakan manual penyelenggaraan berkala untuk memastikan bahagian-bahagian kenderaan yang berkaitan berada dalam keadaan baik dan berfungsi dengan sempurna. Sikap proaktif untuk memastikan kenderaan sentiasa dalam keadaan baik dan berfungsi adalah sangat baik tanpa menunggu sehingga kenderaan mengalami masalah.

Namun demikian adakalanya kenderaan yang dijaga dan diselenggara dengan baik tidak dapat lari daripada masalah yang berpunca daripada kecuai orang lain, bencana alam, dan sebagainya. Dalam erti kata lain punca berlaku kerosakan atau masalah kepada kenderaan ada di mana-mana. Perkara paling penting adalah mengenalpasti masalah kenderaan dengan segera dan tepat menerusi bantuan mereka yang arif atau mahir dalam perkara ini seperti mekanik dan sebagainya. Bantuan mereka sangat penting jika tidak kemungkinan masalah akan bertambah rumit dan lebih serius daripada apa yang dijangkakan dan mengundang padah. Garis panduan berikut dapat membantu dan wajib dipraktikkan:

- i. Penyelenggaraan berkala yang komprehensif dari pihak yang dikenalpasti atau bertauliah atau yang dicadangkan oleh pihak pengeluar kenderaan itu sendiri.
- ii. Laporan penyelenggaraan mahupun laporan dari pihak mekanik hendaklah dipastikan ada dan difailkan sebagai rekod.
- iii. Mana-mana kenderaan yang didapati mengalami masalah yang dianggap kritikal oleh pihak yang berautoriti wajib dihentikan serta merta daripada beroperasi.
- iv. Adalah menjadi tanggungjawab pihak pengurusan syarikat memastikan alat ganti (spare part) yang tulen digunakan (disarankan).
- v. Penjagaan tayar:
 - a. Bunga (tread) hendaklah minimum 2mm dan ke atas.
 - b. Tekanan tayar hendaklah bersesuaian dengan jenis kenderaan (para pemandu diberikan panduan dan diajar agar dapat mengetahui tekanan tayar yang bersesuaian berdasarkan jenis kenderaan).
 - c. Tayar yang sama jenis dan bunga hendaklah diletakkan pada gandar (axle) yang sama.

Perkara paling penting adalah mengenalpasti masalah kenderaan dengan segera dan tepat menerusi bantuan mereka yang arif atau mahir dalam perkara ini seperti mekanik dan sebagainya.

Rajah 3.3(c)

Penyelenggaraan yang baik termasuklah memastikan tayar berada dalam keadaan yang memuaskan



3.3.4 Pemandu Khusus Untuk Kenderaan Tertentu (Vehicle Assignments)

Dalam hal ini memang pemandu khusus untuk kenderaan tertentu memiliki kebaikan-kebaikan yang tersendiri. Pemandu sudah arif tentang selok-belok kenderaan berkenaan sama ada dari segi operasi, latarbelakang penyelenggaraan dan baik pulih, serta sejarah kemalangan jika ada. Dengan kata lain pemandu merasakan bahawa kenderaan itu adalah seperti miliknya sendiri. Memandangkan adanya elemen-elemen positif atau manfaat yang tersendiri berhubung perkara ini adalah menjadi kewajipan syarikat untuk mewujudkan perkara-perkara yang berikut:

- i. Setiap pemandu dipertanggungjawabkan ke atas kenderaan di bawah jagaan mereka sekiranya berlaku perkara yang tidak diingini dan terbukti akibat kecuaiannya mereka.
- ii. Pemandu yang dipertanggungjawabkan hendaklah memastikan kenderaan memenuhi spesifikasi keselamatan minimum (berdasarkan senarai semak / *checklist* yang disediakan oleh pihak syarikat)
- iii. Untuk keberkesanan perlaksanaan perkara di atas pemandu dan pihak pengurusan hendaklah mempunyai suatu bentuk persetujuan secara formal dan bertulis sebagai bukti dan rekod.

3.3.5 Penggunaan Kenderaan

Penggunaan kenderaan bergantung kepada keperluan operator dan keadaan kenderaan (dasar penyelenggaraan yang digariskan).

3.3.6 Lesen Kenderaan

Lesen kenderaan dan jadual tambang mesti disimpan di dalam fail khas dan pemandu bertanggungjawab ke atas perkara ini. Fail ini hendaklah dikemukakan kepada pihak penguatkuasa untuk tindakan pemeriksaan.

Lesen kenderaan dan jadual tambang mesti disimpan di dalam fail khas dan pemandu bertanggungjawab ke atas perkara ini.

3.4 Pengurusan Perjalanan dan Risiko

Kajian mendapati bahawa selain faktor kemanusiaan dan kenderaan, faktor jalan raya dan persekitaran adalah antara faktor penyumbang kemalangan utama. Justeru adalah mustahak untuk mengambil berat persekitaran sepanjang laluan seperti keadaan jalan, kawasan berisiko berlaku tanah runtuh, banjir, haiwan melintas, lintasan pejalan kaki (murid sekolah, orang awam) dan sebagainya. Sehubungan itu perkara-perkara berkaitan perlu diberi perhatian sewajarnya. Jadual 4.4 (a) adalah panduan bagi perkara-perkara utama yang wajib diambil kira dalam pengurusan perjalanan dan risiko.

3.4.1 Pengenalpastian Bahaya dan Risiko Laluan

Potensi bahaya mahupun risiko di laluan hendaklah dikenalpasti bertujuan untuk mengambil langkah-langkah perlu dan berjaga-jaga apabila melalui laluan berkenaan. Perkara-perkara berikut wajib diberikan perhatian:

- i. Peka dengan perubahan keadaan cuaca dan lokasi berisiko tinggi akibat perubahan cuaca (berdasarkan maklumat pihak meteriologi),

Jadual 3.4(a)

Senarai perkara-perkara utama dalam pengurusan perjalanan dan risiko

Perkara	Kategori		
	W	S	P
Pengurusan Muatan/ Penumpang dan Bagasi - Terminal Yang Sistematik - Perhentian Bas yang Ditentukan - Peraturan Muatan / Penumpang - Peraturan Bagasi (ruang dalam & tempat simpanan khusus) - Sistem Maklumbalas Pengguna (pengusaha & pihak berkuasa) - Notis BOLEH dan TIDAK BOLEH - Panduan Bertindak Kecemasan	✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓	✓	
Pengenalpastian Bahaya & Risiko di Laluan - Potensi Bahaya atau Risiko di Laluan - Kawasan Rehat dan Rawat - Sistem Pemantauan - Pemeriksaan (spot check) - Latihan dan Waktu Pemanduan Malam 'Graveyard Hours'	✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓		
Pengurusan Risiko Perjalanan Laluan Perjalanan Dibenarkan	✓ ✓		
Respon Kecemasan - Manual - Latihan / Kursus Pertolongan Cemas Pemandu - Peralatan dan Ubat-Ubatan Kecemasan - Fasiliti Kebakaran - Prosedur Melaporkan Kecemasan / Kemalangan oleh Pengguna - Senarai Perhubungan Kecemasan	✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓ ✓		
Perlindungan Insurans - Tabung Pampasan - Perlindungan Insuran dalam Skim Tambang - Garis Panduan Membuat Tuntutan oleh Pengguna	✓ ✓ ✓	✓	
Perlindungan Kemalangan Peribadi (PA) - Keperluan Undang-undang (PERKESO) - Tanggungjawab Pihak Syarikat - Peningkatan Kerjaya (Kenaikan Pangkat)	✓ ✓	✓ ✓	

*W untuk wajib, S untuk Disarankan dan P untuk Pilihan

- ii. Kenal pasti kawasan berisiko tinggi akibat faktor-faktor lain (keadaan jalan, haiwan melintas, bentuk muka bumi dan sebagainya)
- iii. Tanda amaran – pihak yang bertanggungjawab hendaklah sentiasa memantau untuk memastikan ia berfungsi dan dalam keadaan baik serta memberi nombor aduan untuk dihubungi.

3.4.1.1 Kawasan Rehat dan Rawat

Ini penting untuk memberikan rehat kepada pemandu dan penumpang serta melakukan pemeriksaan secara kasar keadaan kenderaan (tayar, dan lain-lain). Kawasan rehat dan rawat wajib memenuhi perkara yang berikut:

- i. Dikenal pasti dan dibenarkan oleh pihak tertentu (kemudahan asas yang mencukupi untuk penumpang dan pengusaha seperti tempat makan, surau, tandas dan lain-lain)
- ii. Mempunyai fasiliti teknikal bagi membolehkan bantuan kecemasan awal diberikan jika berlaku sebarang kemungkinan yang tidak diingini.
- iii. Kemudahan siaraya di kawasan rehat dan rawat yang utama.

3.4.1.2 Sistem Pemantauan

Sistem pemantauan adalah elemen yang sangat penting dan wajib dititikberatkan dalam pengurusan. Sistem yang canggih seperti GPS dan sebagainya jika mampu dimiliki adalah langkah yang terbaik. Buku log adalah elemen minimum yang wajib ada untuk tujuan pemantauan.

Sistem pemantauan adalah elemen yang sangat penting dan wajib dititikberatkan dalam pengurusan.

3.4.1.3 Pemeriksaan (oleh Pihak Pengurusan)

Pemeriksaan secara mengejut (spot check) wajib dilakukan mengikut kesesuaian masa dan tempat. Kaedah pemeriksaan boleh dibuat sama ada menggunakan GPS atau telefon atau secara fizikal (lawatan tapak) atau gabungan jika difikirkan perlu.

3.4.2 Pengurusan Risiko Perjalanan

3.4.2.1 Laluan Perjalanan

Laluan perjalanan wajib dihormati mengikut apa yang termaktub dalam permit dan laluan perubahan sementara (LPS).

3.4.3 Perlindungan Kemalangan Peribadi (PA)

Ini bertujuan untuk memberikan perlindungan kepada pemandu agar mereka lebih bertanggungjawab dan berdisiplin. Ia dilaksanakan seperti berikut:

- i. Keperluan undang-undang (mencarum kepada PERKESO)
- ii. Pihak syarikat digalakkan memberikan perlindungan kemalangan peribadi (PA) tambahan kepada pemandu.
- iii. Peningkatan atau insentif kepada perlindungan yang lebih baik adalah dinilai berdasarkan prestasi pemandu.

3.4.4 Pengurusan Penumpang /Muatan dan Bagasi

Tidak dapat dinafikan pengurusan penumpang/muatan dan bagasi yang baik mampu mengurangkan risiko kemalangan atau setidak-tidaknya dapat mengurangkan impak jika berlaku kemalangan. Untuk tujuan ini beberapa perkara wajib diadakan atau diperbaiki seperti berikut:

- i. Mewujudkan terminal yang sistematik dan dilengkapi fasiliti yang bersesuaian dan mencukupi untuk memuat dan menurunkan penumpang dan pengurusan bagasi
- ii. Mewujudkan perhentian bas yang ditentukan dan difikirkan selamat untuk menurunkan / mengambil penumpang dan untuk tujuan rehat dan rawat dalam perjalanan.
- iii. Sistem maklumbalas pengguna untuk menerima aduan mahupun penghargaan terhadap perkhidmatan dan lain-lain
- iv. Peraturan bagasi (ruang dalam bas dan tempat khusus bagasi) -boleh rujuk peraturan pihak berkuasa sedia ada.
- v. Penumpang / muatan hendaklah mengikut apa yang termaktub dalam syarat permit / lesen.

- vi. Notis perkara-perkara asas yang BOLEH dan TIDAK BOLEH dilakukan (DOs and DON'Ts) semasa menggunakan kenderaan perkhidmatan awam wajib dipamerkan di dalam bas, perhentian bas dan terminal. Ia hendaklah jelas, tahan lama, dan dipamerkan di lokasi yang mudah dilihat pengguna.
- vii. Panduan yang menunjukkan cara-cara bertindak dengan betul jika berlaku kecemasan hendaklah dipamerkan dalam bas, perhentian bas, dan terminal di lokasi yang sesuai.

Rajah 3.4(a) dan 3.4(b) menunjukkan kemalangan yang berpunca daripada kelemahan pengurusan muatan penumpang dan bagasi.

3.4.5 Respons Kecemasan

Respons kecemasan yang pantas dan berkesan mampu untuk mengurangkan impak kemalangan samada kematian atau kecederaan yang serius dan mampu menyelamatkan nyawa dan aset. Oleh itu ia perlu dititikberatkan oleh pihak pengurusan. Untuk tujuan itu beberapa perkara berikut wajib diadakan:

- i. Manual respon kecemasan
- ii. Pemandu diberi latihan atau kursus pertolongan cemas asas dan kursus asas mencegah kebakaran serta pengendalian peralatan dan ubat-ubatan kecemasan (first aid kit and treatment handling).
- iii. Peralatan dan ubat-ubatan kecemasan (first aid kit) wajib ada dan sentiasa dipastikan mencukupi dan berada dalam keadaan baik di setiap bas dan juga terminal.
- iv. Fasiliti melawan kebakaran asas serta petunjuk yang jelas, tahan lama dan mudah dilihat wajib ada, berfungsi dan sentiasa dipastikan dalam keadaan baik setiap di setiap bas dan terminal.
- v. Prosedur bertulis melaporkan insiden atau kemalangan untuk kakitangan pengusaha terutama pemandu (telefon pihak yang berkenaan, pegawai dihubungi, dan lain-lain) wajib ada dalam setiap bas dan terminal. Ia hendaklah mudah difahami, jelas dan sentiasa dikemaskini.

Respon kecemasan yang pantas dan berkesan mampu untuk mengurangkan impak kemalangan samada kematian atau kecederaan yang serius dan mampu menyelamatkan nyawa dan aset.

Rajah 3.4(a)

Kenderaan yang tidak mengurus muatan dengan sempurna boleh mengakibatkan kemalangan dan kematian



Rajah 3.4(b)

Contoh kemalangan yang disebabkan oleh membawa penumpang yang berlebihan



3.4.6 Perlindungan Insurans

Perlindungan insuran mampu mengurangkan beban atau tekanan yang terpaksa dipikul individu akibat kemalangan. Perkara-perkara berikut wajib dipertimbangkan:

- i. Memasukkan perlindungan insurans dalam skim tambang
- ii. Membantu penumpang untuk membuat tuntutan dengan mengadakan garis panduan yang jelas dan komprehensif, jika perlu kakitangan syarikat boleh membantu.

3.5 Sistem Pengurusan Dokumen

Data-data mahupun rekod-rekod tertentu merupakan elemen penting yang wajib disimpan, dijaga dan diurus dengan sempurna. Perkara-perkara yang berkaitan dengan pelaksanaan, langkah-langkah pencegahan, pembetulan dan penambahbaikan sistem yang berkaitan, pencapaian dan lain-lain samada dalam bentuk data atau rekod sangat mustahak untuk rujukan, penilaian, akreditasi dan sebagainya.

Tidak dapat dinafikan penyimpanan dan penjagaan data dan rekod adalah perkara asas namun untuk lebih sistematik dan tersusun ia perlu kepada kaedah pengurusan data yang betul bagi memudahkan akses kepada data mahupun rekod berkenaan dibuat disaat ia diperlukan untuk pelbagai tujuan samada penyelidikan, bahan siasatan dan seumpamanya. Jadual 3.5(a) mengandungi elemen-elemen yang berkait rapat dengan sistem pengurusan data dan rekod.

3.5.1 Sistem Laporan Insiden / Kemalangan

Kemalangan atau insiden perlu dilaporkan dan direkodkan. Kegagalan untuk berbuat demikian mungkin bakal mengundang akibat buruk, rumit dan serius. Para pemandu hendaklah diberikan panduan langkah-langkah membuat laporan yang tepat agar laporan yang dibuat mempunyai nilai dan berguna untuk rujukan. Berikut adalah langkah-langkah yang perlu diambil untuk kira dalam situasi seumpama ini:

- i. Setiap kemalangan insiden dan 'near misses' wajib dilaporkan kepada pihak pengurusan.

Jadual 3.5(a)

Perkara-perkara utama dalam Sistem Pengurusan dan Jaminan Kualiti: Data & Rekod

Perkara	Kategori		
	W	S	P
Sistem Laporan Insiden / Kemalangan - Semua insiden, kemalangan dan 'near-misses' wajib dilaporkan - Penyiasatan Insiden/Kemalangan Dan Penyerahan Laporan - Pembetulan dan Pencegahan	√ √ √ √		
Pengurusan Aduan Rekod, Siasat dan Tindakan Pembetulan	√ √		
Latihan dan Kompetensi SHE - Latihan permulaan dan Berkala - Latihan Dikendalikan Oleh yang Kompeten dan Bertauliah - Majikan Tanggung Kos Latihan	√ √ √ √		
Pengurusan Kontraktor Dasar berkaitan		√ √	
Pengurusan Pemandu (rujuk perkara dalam item 3.2)			
Pengurusan Kenderaan (rujuk perkara dalam item 3.3)			
Pengurusan Perjalanan Dan Risiko (rujuk perkara dalam item 3.4)			
Sistem Pemantauan – Buku Log (paling minimum), Kotak Hitam/ GPS/ Tachograph	√		
Butiran yang lengkap	√		
Pengurusan Data	√		
Penilaian Sendiri		√	
Tahap Kesihatan Pemandu		√	
Keadaan Kenderaan (Senarai Semak / Checklist)		√	

*W untuk wajib, S untuk Disarankan dan P untuk Pilihan

- ii. Pihak pengurusan hendaklah menjalankan siasatan untuk memperolehi maklumat-maklumat perlu seperti punca kemalangan dan sebagainya. Maklumat-maklumat yang diperolehi kemudian hendaklah diserahkan kepada pihak yang berkenaan untuk tindakan lanjut.
- iii. Tindakan pembetulan dan pencegahan harus diambil bagi mengelakkan insiden serupa berulang.

Para pemandu hendaklah diberikan panduan langkah-langkah membuat laporan yang tepat agar laporan yang dibuat mempunyai nilai dan berguna untuk rujukan.

3.5.2 Pengurusan Aduan

Sesebuah syarikat harus mengambil berat aduan samada dari pengguna, orang awam mahupun pihak-pihak tertentu. Memang terdapat banyak kes di mana aduan tidak diendahkan atas alasan yang tidak munasabah sehingga memaksa pengadu bertindak lebih jauh misalnya melaporkan di media massa, elektronik dan sebagainya. Bila perkara seumpama ini terjadi sudah tentu pihak syarikat akan berisiko untuk mengalami kerugian yang jauh lebih besar. Justeru apabila syarikat menerima sebarang aduan, rekodkan, siasat dan ambil langkah pembetulan dengan seberapa segera berhubung aduan yang diterima.

3.5.3 Latihan dan Kompetensi Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar (SHE)

Pemahaman serta penghayatan kod amalan dikalangan pihak yang terlibat secara langsung iaitu pemandu dengan adalah amat mustahak. Penerangan, latihan dan seumpamanya perlu diberi perhatian dan dilaksanakan mengikut kaedah yang terbukti berkesan untuk melahirkan pemandu yang kompeten dan bertanggungjawab. Kod amalan tidak akan mendatangkan hasil yang diharapkan jika ada pihak yang tidak memainkan peranan yang sepatutnya ke arah menjayakan matlamat kod amalan itu sendiri. Perkara-perkara berikut boleh dijadikan panduan:

- i. Dua bentuk latihan perlu diadakan seperti berikut:
 - a. Latihan asas peringkat permulaan sebaik sahaja pemandu mula berkhidmat di dalam sesuatu syarikat.
 - b. Latihan berkala (misalnya sekali latihan setiap dua tahun dan lain-lain) bagi memastikan pemandu sentiasa ingat dan menghayati kod amalan yang telah dipelajari sebelumnya. Ujian pemahaman atau kaedah-kaedah lain harus difikirkan dan dilaksanakan bagi menentukan tahap pemahaman dan penghayatan mereka.
- ii. Latihan hendaklah dikendalikan oleh mereka yang kompeten dan bertauliah bagi menjamin keberkesanan dan mutu latihan yang tinggi.
- iii. Kos latihan wajib ditanggung oleh pihak majikan untuk tidak membebankan pemandu.

3.5.4 Pengurusan Kontraktor

Sesetengah pengusaha menggunakan khidmat pihak ketiga untuk menjalankan sebahagian daripada tanggungjawab syarikat. Perkara ini perlu diberi perhatian dan tindakan-tindakan perlu diambil bagi mengatasi masalah berkaitan timbul. Suatu dasar perlu diadakan untuk mendapatkan khidmat kontraktor jika perlu berbuat demikian atas alasan yang munasabah. Kontraktor turut wajib mengamalkan semua kod amalan SHE yang ditetapkan.

3.5.5 Rekod Pengurusan Pemandu

Semua perkara atau rekod yang perlu berhubung pengurusan pemandu hendaklah dijaga, disimpan dan diurus dengan sempurna. Ini bertujuan untuk menjaga dokumen-dokimen yang penting. Untuk keterangan lanjut rujuk perkara dalam item 3.2

3.5.6 Rekod Pengurusan Kenderaan

Perkara-perkara yang berkaitan kenderaan seharusnya direkodkan atau didokumentasikan agar pengurusan kenderaan lebih berkesan dan teratur. Selain daripada itu ia bertujuan untuk mengelakkan maklumat-maklumat sebegini hilang atau rosak dan sebagainya. Untuk keterangan lanjut rujuk perkara dalam item 3.3

3.5.7 Rekod Pengurusan Perjalanan dan Risiko

Sebagaimana dalam kes pengurusan pemandu dan kenderaan sebarang maklumat penting dalam pengurusan perjalanan dan risiko memerlukan penjagaan dan pengurusan yang betul, jika tidak maklumat berguna akan hilang atau rosak dan seterusnya menimbulkan kesulitan. Untuk keterangan lanjut rujuk perkara dalam item 3.4.

Sistem pemantauan yang berkesan merupakan salah satu faktor yang boleh membantu untuk merealisasikan hasrat sesuatu kod amalan tercapai.

3.5.8 Sistem Pemantauan

Sistem pemantauan yang berkesan merupakan salah satu faktor yang boleh membantu untuk merealisasikan hasrat sesuatu kod amalan tercapai. Maklumat-maklumat penting dapat diperolehi dengan mudah dan tepat seterusnya memungkinkan penilaian berkaitan dapat dilaksanakan. Perkembangan teknologi yang pesat menawarkan suatu sistem pemantauan yang canggih dan sentiasa dinamik sifatnya. Tidak semua syarikat mampu untuk memiliki peralatan canggih berteknologi tinggi atas faktor kos dan sebagainya. Peralatan seperti *GPS*, *tachograph* dan lain-lain mungkin hanya mampu dimiliki oleh syarikat tertentu. Apa yang lebih penting ialah suatu sistem yang mampu untuk merekodkan perkara-perkara mustahak. Penggunaan buku log adalah wajib dan merupakan keperluan minimum yang perlu ada.

- i. Tidak kira samada *GPS*, *tachograph* atau buku log yang digunakan dalam sistem pemantauan sekurang-kurangnya perkara-perkara berikut perlu direkodkan:
 - a. Nama pemandu
 - b. Masa bertolak
 - c. Masa sampai ke destinasi
 - d. Masa rehat
 - e. Rekod jarak perjalanan (bacaan odometer)
 - f. Pertukaran pemandu
- ii. Data-data ini hendaklah disimpan, dijaga dan diurus oleh pihak yang berkenaan untuk kegunaan tertentu seperti penilaian prestasi pemandu dan sebagainya.

3.5.9 Penilaian Kendiri

Penilaian sendiri yakni oleh pemandu adalah perlu bagi mendapat gambaran awal tentang sejauh mana dia berupaya melakukan pemanduan berdasarkan tahap kesihatan diri, keadaan kenderaan mahupun perkara-perkara lain. Misalnya bagi mereka yang belum pulih sepenuhnya dari kecederaan mahupun masalah kesihatan lain mungkin tidak berupaya untuk pemanduan jarak jauh. Begitu juga kenderaan yang bermasalah misalnya sistem brek yang tidak memuaskan, keadaan tayar yang teruk dan lain-lain adalah amat berisiko untuk perjalanan.

Penilaian sendiri yakni oleh pemandu adalah perlu bagi mendapat gambaran awal tentang sejauh mana dia berupaya melakukan pemanduan berdasarkan tahap kesihatan diri, keadaan kenderaan mahupun perkara-perkara lain.

Untuk penilaian sendiri oleh pemandu, perkara-perkara berikut boleh dijadikan panduan:

- i. Pemandu hendaklah menilai dan memastikan dia sihat dan berupaya untuk pemanduan yang akan ditempuhi (kalau perlu minta nasihat doktor dan sebagainya). Pihak pengurusan hendaklah dimaklumkan jika pemandu berasakan ia tidak berupaya agar perjalanan tidak tergendala dan menyusahkan pengguna.
- ii. Keadaan kenderaan hendaklah siap sedia (dalam keadaan selamat) digunakan untuk perjalanan. Ini dapat dilakukan dengan adanya senarai semak (checklist) yang mengandungi butir-butir perkara yang hendak diperiksa. Secara kasarnya keadaan kenderaan dinilai berdasarkan pemeriksaan ke atas perkara-perkara berikut. (Untuk lebih terperinci senarai semak (checklist) adalah seperti dalam lampiran.)
 - a. 'under-bonnet'
 - b. Menghidupkan enjin
 - c. Komponen-komponen keselamatan
 - d. 'steering'
 - e. 'suspension'
 - f. Tayar

- g. Sambungan
- h. Pelinciran
- i. Peralatan Kenderaan
- j. Penanda kenderaan yang sah
- k. Dokumentasi kenderaan
- l. Badan kenderaan
- m. Minyak yang mencukupi

Secara keseluruhannya, prosedur operasi piawai di atas meliputi semua aspek-aspek penting dalam pemanduan kenderaan. Namun begitu, perkara-perkara lain yang tidak disebutkan tetapi menyumbang kepada keselamatan, kesihatan dan alam sekitar juga boleh dimasukkan agar tahap keselamatan dan kesihatan sentiasa berada di tahap optimum.

4

Kesimpulan

4 KESIMPULAN

Kod Amalan Keselamatan, Kesihatan dan Alam Sekitar (SHE) merupakan satu kod amalan yang harus difahami dan diamalkan oleh setiap pengusaha dalam industri pengangkutan. Kod ini tidak hanya untuk pemandu tetapi juga harus dilaksanakan oleh pihak pengurusan tertinggi syarikat.

SHE bertujuan untuk memastikan persekitaran pekerjaan yang selamat dan pada masa yang sama, mengurangkan risiko kecederaan dan kemalangan. Pelaksanaan SHE dalam sesebuah syarikat amat penting. Justeru, kerjasama antara pihak pengurusan tertinggi dan pekerja-pekerja amat penting dalam setiap kitar pelaksanaan SHE terutamanya dalam pembentukan dasar SHE. Penubuhan Jawatankuasa SHE juga memainkan peranan yang penting bagi melaksanakan setiap dasar SHE. Penilaian perlu dibuat bagi mengenal pasti setiap masalah yang wujud, supaya tindakan dapat diambil sebagai proses penambahbaikan.

Kejayaan kod amalan ini amat bergantung kepada kerjasama antara penggiat industri dan juga pihak berkuasa untuk persekitaran yang selamat untuk semua.

Satu prosedur operasi piawai juga dibincangkan dalam laporan ini. Prosedur operasi piawai ini menjadi rujukan supaya SHE dapat dilaksanakan dengan tepat dan mencapai objektif. Kejayaan kod amalan ini amat bergantung kepada kerjasama antara penggiat industri dan juga pihak berkuasa untuk persekitaran yang selamat untuk semua.

RUJUKAN

- Government of Malaysia. Akta Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan 1994 (OSHA). Kuala Lumpur : Percetakan Negara
- Johari Ismail (2003). *Buku Panduan Keselamatan dan Kesihatan Pekerjaan*. Kuala Lumpur: Percetakan Negara.
- Mohd Faudzi bin Mohd Yusoff. 2006. Valuation of Fatal and Non-Fatal Injuries Due to Motorcycle Accidents in Malaysia, Universiti Putra Malaysia, Serdang, Selangor Darul Ehsan.
- New Zealand Road Transport Association & National Road Carriers:
Improving Workplace Safety & Health for Road Transport
Traning and Supervision for Road Transport
Emergencies and Accident Investigation
How to Manage Hazards
- Omar Mat Piah. OSH MS Regulatory Perspective. Kuala Lumpur: Jabatan Kesihatan dan Keselamatan Pekerjaan, Kementerian Sumber Manusia.
- Road Transport Forum NZ & Think Safe (2004). Guide to Health and Safety in Road Transport. Wellington, New Zealand
- SIRIM. Malaysian Standards (MS1722) Part I and II. Kuala Lumpur
- Transnational. *Prosedur Kerja Pemandu, Manual Operasi Transnasional*. Kuala Lumpur.

Apendiks

APENDIKS 1

Pelan Tindakan Audit Kendiri

Pelan Tindakan dibuat untuk mengenal pasti bahagian yang perlu dibaiki dan dipertingkatkan untuk mencapai standard yang diperlukan. Dalam menyediakan pelan tindakan, tindakan perlu diberi perhatian berdasarkan kos dan kemudahan menjalankan pelaksanaan berbanding dengan manfaat yang diperolehi.

[illegible]

APENDIKS 2

Contoh Carta Siasatan Kemalangan dan Kecederaan



APENDIKS 3

Contoh Borang Pemeriksaan Harian Bas

No. Bas:	
Pemandu:	

Tarikh:	
Kod Duti:	

A METER

- 1 Bacaan meter

Sebelum Bertugas	Selepas Bertugas
KM	KM

B PERALATAN DAN DOKUMEN

- 1 Jack
- 2 Pembuka Tayar
- 3 Peti Ubat(First Aid Kit)
- 4 Tanda Tiga Segi
- 5 Pemadam Api
- 6 Tayar Simpanan
- 7 Permit
- 8 Jadual Perjalanan
- 9 Cukai Jalan

Ada (√)	Tiada (X)

C SELENGGARAAN HARIAN

- 1 Air radiator
- 2 Air bateri
- 3 Angin tayar
- 4 Minyak pelincir
- 5 Minyak brek
- 6 Minyak 'power steering'

Cukup (√)	Tambah (X)

sambungan apendiks 3

D SISTEM BREK

- 1 Brek utama
- 2 Brek tangan
- 3 Lampu isyarat hadapan (kiri)
- 4 Lampu isyarat hadapan (kanan)
- 5 Lampu isyarat belakang (kiri)
- 6 Lampu isyarat belakang (kanan)
- 7 Lampu besar/kecil
- 8 Lampu brek

Baik (√)	Rosak (X)

E KETIKA ENJIN DIHIDUPKAN

- 1 Asap putih/hitam berlebihan
- 2 Bunyi enjin yang luar biasa
- 3 Meter kepanasan melebihi had
- 4 Brek & tangki angin berfungsi
- 5 Penghawa dingin berfungsi
- 6 Pengelap cermin berfungsi
- 7 Pemancut air berfungsi
- 8 Lampu amaran berfungsi
- 9 Semua tolok berfungsi

Ya (√)	Tidak (X)

F DALAMAN BAS

- 1 Cermin Pemandu/penumpang
- 2 Cermin sisi
- 3 Cermin besar belakang
- 4 Pintu penumpang
- 5 Kerusi pemandu
- 6 Kerusi penumpang
- 7 LCD skrin
- 8 Pemain DVD
- 9 Loceng

Baik (√)	Rosak (X)

sambungan apendiks 3

10 Mesin Tiket

11 Speaker

12 Microphone

G KEKEMASAN/KECERIAAN

1 Langsir

2 Kebersihan

3 Kedudukan kerusi penumpang

4 Tong sampah dikosongkan

5 Sawang atau debu

Kemas (√)	Tidak (X)

H PENGESAHAN PEMANDU SEBELUM BERTUGAS

Saya sahkan bahawa saya telah memeriksa bas seperti senarai semak di atas sebelum memulakan TRIP PERTAMA dan mengaku segala kenyataan di atas adalah benar.

Tarikh: _____ Masa: _____ Tandatangan: _____

I PENGESAHAN PEMANDU SELEPAS BERTUGAS

Saya sahkan bahawa saya telah memeriksa bas seperti senarai semak di atas selepas **TRIP PERTAMA** dan mengaku segala kenyataan di atas adalah benar.

Tarikh: _____ Masa: _____ Tandatangan: _____

J ULASAN PENGURUS / PENYELIA

Tarikh: _____ Masa: _____ Tandatangan: _____

APENDIKS 4

Borang Penyiasatan Insiden

Tarikh:

Masa:

Lokasi:

Kecederaan serius? Ya ☐ Tidak ☐ *Sila laporkan kecederaan parah kepada OSH*

Mangsa yang cedera (*sila senaraikan mangsa yang cedera*)

Kemusnahan harta: Ya ☐ Tidak ☐ *Jika Ya, sila beri keterangan.*

Hampir kena: Ya ☐ Tidak ☐ *Jika Ya, sila beri keterangan*

Pemantauan Kesihatan

Adakah kecederaan ini memerlukan pemantauan kesihatan jangka pendek, sederhana atau jangka panjang selepas kemalangan ke atas semua staff yang terlibat (tidak hanya kepada pekerja yang cedera) Ya ☐ Tidak ☐

Jika Ya, sila pastikan pemantauan kesihatan dijalankan

Keterangan tentang kejadian yang berlaku

sambungan apendiks 4

Pengumpulan data. Sila senaraikan semua informasi yang berkenaan tentang kejadian. Gunakan lampiran lain jika perlu.

Fakta kejadian	Kenyataan saksi	Pemeriksaan lokasi/ kawasan sekitar

Senaraikan semua sebab dan faktor-faktor yang menyebabkan kemalangan berlaku (termasuk budaya, sistem, tugas dan kejadian sebenar yang berlaku). Kaji dan senaraikan pembahayaan yang menyumbang kepada kemalangan

Sebab dan faktor yang menyumbang kepada kemalangan	Pembahayaan yang terlibat
1.	1.
2.	2.
3.	3.
4.	4.
5.	5.
6.	6.

Adakah kemalangan disebabkan oleh (sila tanda yang berkenaan):

- ☐ Pembahayaan yang telah diketahui
- ☐ Pembahayaan yang tidak diketahui/yang baru dan tidak pernah didaftarkan
- ☐ Kedua-dua faktor di atas

Jika berpunca dari pembahayaan telah diketahui, adakah kawalan sedia ada gagal? Bagaimana sistem kawalan sedia ada boleh ditambah baik untuk menyingkirkan, mengasingkan ataupun meminimumkan bahaya. Sila kemaskini rekod pembahayaan.

Jika berpunca dari pembahayaan baru, sila pastikan pembahayaan yang terlibat dikenalpasti sepenuhnya dan dianalisa. Pengawasan sewajarnya perlu diwujudkan. Sila berikan keterangan tentang pembahayaan baru dan proses kawalan yang diambil. Sila kemaskini rekod pembahayaan

sambungan apendiks 4

Pemantauan: Apakah langkah-langkah yang diperlukan bagi memastikan semua langkah keselamatan telah diambil bagi mengawal semua pembahayaan dan memastikan kesannya terhadap kesihatan mangsa dan pekerja amnya terkawal?

Semakan: Analisis dan tindakan telah disemak dan disahkan oleh saya, dan saya bertanggungjawab sepenuhnya ke atas pemantauan sehingga tamat penyiasatan.

Tandatangan _____

Jawatan : _____