



# Persatuan Pengguna Pulau Pinang Consumers Association of Penang

檳城消費人協會 பிளாங்கு பயனீட்டாளர் சங்கம்

Websites:  
[www.consumer.org.my](http://www.consumer.org.my)

10 Jalan Masjid Negeri, 11600 Pulau Pinang, Malaysia  
Tel: 604-8299511 Fax: 604-8298109  
email: [consumerofpenang@gmail.com](mailto:consumerofpenang@gmail.com)

**Kenyataan Akhbar**

**10 April 2019**

## **Ketengahkan nasib pemandu kenderaan berat untuk bendung kes kemalangan jalan raya - CAP**

Persatuan Pengguna Pulau Pinang (CAP) ingin menarik perhatian kepada hasil tinjauan kami yang membimbangkan baru-baru ini mengenai pemandu bas ekspres dan lori kargo komersial berikutan kemalangan jalan raya membawa maut yang berterusan membabitkan kenderaan tersebut. CAP menggesa pihak berkuasa memandang serius perkara ini dan mengambil langkah-langkah tegas bagi membendung tragedi seumpamanya daripada berulang.

Di antara 2007 dan 2016, lori dan bas sahaja terlibat dalam 2,525 kematian di jalan raya. Bimbang dengan keselamatan dan nyawa mereka, semakin ramai penumpang beralih kepada Perkhidmatan Kereta Api Elektrik (ETS).

Ketika memberi maklum balas terhadap kebimbangan CAP mengenai keselamatan jalan raya, Ketua Setiausaha Kementerian Kerja Raya, Datuk Sri Zohari Akob, mengatakan dalam surat bertarikh 2 Ogos 2018 bahawa sikap pemandu, terutama mereka yang memandu kenderaan berat seperti lori dan bas, memainkan peranan penting dalam membendung kemalangan jalan raya. Mereka perlu mematuhi had yang dibenarkan berhubung tempoh masa memandu untuk mengelak "keletihan pemandu".

### **Pengeluaran Lesen yang Tidak Terkawal**

Pemberian lesen yang tidak terkawal untuk syarikat-syarikat pengangkutan membawa kepada persaingan yang mencekik darah. Syarikat pengangkutan sebaliknya cuba berhelah dengan membayar gaji yang sangat rendah dan mengabaikan kebajikan pemandu.

### **Gaji yang Rendah**

Pemandu bas ekspres dan lori komersial yang ditemubual oleh CAP berkata, mereka hanya menerima gaji asas kira-kira RM1,000 sebulan, dengan bayaran tambahan RM180 bagi tiap perjalanan, misalnya antara Pulau Pinang dan Kuala Lumpur. Sungguhpun mereka dikehendaki ditemani oleh seorang lagi pemandu bagi setiap perjalanan, kebanyakan mereka lebih gemar memandu sendirian, kerana mereka akan memperolehi bayaran penuh RM180, yang termasuk kos makan, yang sepatutnya dibahagikan sama rata antara kedua pemandu.

Mereka memandu sendirian pergi dan balik agar mereka mendapat RM180 sepenuhnya bagi setiap perjalanan. Ramai yang melakukan satu atau dua perjalanan sepanjang laluan yang sama untuk mendapatkan pendapatan tambahan. Di antara Pulau Pinang dan Singapura, mereka mendapat RM360 bagi setiap perjalanan. Secara keseluruhan, setiap pemandu hanya memperolehi gaji di antara RM3,500-RM4,000 sebulan.

Mereka tergesa-gesa, berdepan dengan risiko terbabit dalam kemalangan kerana mereka perlu menurunkan barangan dan cuba mengelak daripada terperangkap di dalam kesesakan jalan raya di destinasi kilang atau gudang. Kadangkala mereka tidak berhenti untuk makan. Mereka sekadar makan roti ban sambil memandu atau semasa menunggu mala sesampainya di destinasi.

Banyak syarikat pengangkutan kecil tidak menyediakan pemandu kedua bagi perjalanan jarak jauh. Malah kebelakangan ini pengendali besar pun telah berhenti daripada menggaji pemandu kedua berikutan jumlah penumpang menurun, oleh kerana ramai penumpang memilih ETS. Ramai pengendali juga turut mengurangkan jumlah perjalanan bas ekspres setiap hari bagi perjalanan jarak jauh.

### **Stres Mental**

Pemandu bas sentiasa berdepan dengan bebanan kerja yang menimbulkan stres terutama jika terperangkap dalam kesesakan lalu lintas, bahaya dan ketidakselesaan di jalan raya. Mereka terpaksa memandu dengan laju kerana majikan mendesak mereka supaya sampai ke destinasi dalam masa yang ditetapkan memandangkan terdapat penumpang sedang menunggu untuk perjalanan berikutnya.

Kemalangan seringkali berlaku kerana pemandu letih dan mengantuk menyebabkan mereka kurang peka atau kurang berwaspada. Itulah sebabnya perjalanan sebelah malam perlu mempunyai pemandu kedua. Kerap kali mereka dipaksa memandu meskipun mereka sakit, kerana pemandu tidak mencukupi memandangkan gaji sebagai pemandu adalah rendah sedangkan kerjanya berat dan berisiko. Pemandu yang terlalu sakit dan tidak mampu bekerja kadangkala meminta rakannya memandu bagi pihaknya meskipun perjalanan itu menggunakan nama beliau.

Oleh itu mereka bergantung kepada minuman penambah tenaga tiruan atau bahan perangsang seperti Red Bull dan minuman berkafein untuk sentiasa berjaga. Sesetengahnya pula mengambil ubatan seperti ice (Crystal Methamphetamine) untuk terus berjaga dan peka dalam tempoh yang lama.

### **Keadaan Pemanduan**

Kenderaan yang dipandu tidak diselenggara dengan kerap, yang membabitkan aspek keselamatan seperti brek dan tayar. Asap yang dikeluarkan juga seringkali kotor dan mencemarkan udara. Setiap bas dan lori komersial perlu diperiksa agar berfungsi dengan baik, selamat dan pencemaran yang minimum. Perlu ada depot untuk sentiasa memeriksa kenderaan berat termasuk pemeriksaan wajib PUSPAKOM agar ia layak berada di jalan raya.

Pemandu perlu memastikan dan dibenarkan untuk mendapatkan rehat, tidur dan makan yang secukupnya. Lori kargo mereka sering mengangkut muatan berlebihan kerana mereka cuba mengangkut seberapa banyak muatan yang boleh dalam satu perjalanan.

### **Tidak Mematuhi Undang-undang**

Mereka juga tidak mematuhi Akta Pekerjaan 1955 dari segi bilangan jam mereka bekerja, gaji, bayaran lebih masa, KWSP, PERKESO dan kebajikan asas para pemandu. Tinjauan kami mendapati ramai pemandu bekerja lebih 12 jam sehari. Pemandu hanya diambil bekerja berdasarkan kontrak perkhidmatan yang diperbaharui setiap tahun tanpa sebarang faedah pemberhentian kerja.

Kod Amalan Keselamatan Kesihatan dan Pekerjaan (ICOP SHE) dibentuk bagi memastikan pemandu dan keselamatan bas beberapa tahun lalu dan kemudian dimajukan oleh DOSH dan SPAD dan diamanahkan kepada pengendali dan pemandu bas pada 2013. Pematuhan tempoh jam pemanduan kini dipantau oleh SPAD dan penguatkuasa JPJ menerusi rekod GPS kenderaan.

Pemandu juga tidak menerima latihan yang sempurna. Mengikut Akta Pengangkutan Jalan 1987, pemandu kenderaan berat perlu memiliki Competent Driving Licence (CDL) dan 'Goods Vehicle Driving Licence' (GDL). Sementara itu, pekerja asing tidak dibenarkan memandu kenderaan berat. Tetapi di antara Januari ke April 2019, 65 pekerja asing dicekup kerana memandu kenderaan berat.

Nampaknya kita mempunyai semua undang-undang tetapi kenapakah kita masih melihat kes-kes kemalangan jalan raya yang dahsyat yang membabitkan kenderaan berat? Hanya selepas berlaku tragedi kemalangan yang membawa maut orang ramai berasa terkejut, apabila didedahkan bahawa beberapa undang-undang telah dilanggar oleh pengendali pengangkutan dan pemandu, dan betapa cuainya agensi penguatkuasa dalam menjalankan tugasnya?

### **Tindakan Segera Diperlukan**

Sehubungan dengan maklum balas membimbangkan yang diterima, CAP mendesak kerajaan supaya mengambil langkah-langkah tegas yang berikut:

- > Mengadakan siasatan awam mengenai keselamatan pengangkutan jalan di Malaysia, dan membentuk satu suruhanjaya untuk memantau secara khusus sektor pemanduan bas dan lori komersial;
- > Lesen untuk kenderaan komersial perlu dikawal demi mencegah persaingan yang tidak sihat di antara pengendali;
- > Memastikan semua kenderaan berat dipasang dengan sistem GPS dan ICOP SHE dan SPAD ICOP 2013 dipatuhi dengan sempurna oleh pemandu dan pengendali bas sementara bas dihantar untuk pemeriksaan rutin ujian PUSPAKOM seperti yang dihendaki;
- > Memastikan terdapat pemandu kedua bagi perjalanan jarak jauh;
- > Memastikan tiada lagi pekerja asing yang memandu kenderaan berat;
- > Kemalangan boleh berlaku dalam sekelip mata. Pemandu sepatutnya sentiasa dalam keadaan sihat dan peka, dan tidak mengalami keletihan akibat bekerja dalam masa yang panjang. Mereka sepatutnya mendapat rawatan perubatan yang sewajarnya apabila perlu;
- > Syarikat-syarikat pengangkutan yang didapati melanggar undang-undang perlu ditamatkan lesen sementara pemiliknya diarah melakukan kerja-kerja sosial sebagai hukumannya.

**S M Mohamed Idris**

**Presiden**

**Persatuan Pengguna Pulau Pinang**