



Persatuan Pengguna Pulau Pinang Consumers Association of Penang

檳城消費人協會 பிளாங்கு பயனீட்டாளர் சங்கம்

Websites:
www.consumer.org.my

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

Surat Kepada Pengarang

1 September 2016

TIADA PERUBAHAN SELEPAS SETAHUN SEJAK DOSH MELAPORKAN 92.5% TAPAK PEMBINAAN MELANGGAR SPESIFIKASI KESELAMATAN

Persatuan Pengguna Pulau Pinang (CAP) amat terkejut dan sedih dengan berita seorang pemandu kereta mati akibat dihempap oleh cangkuk kren yang jatuh dan menimpa keretanya ketika beliau sedang memandu melalui tapak pembinaan sepanjang Jalan Raja Chulan pada Khamis lepas.

Sejak kematian Chin Khoo Sing, semua pihak yang berkenaan – kontraktor, pemaju dan DOSH – menyuarakan hasrat mereka untuk menyiasat insiden itu sehingga ke puncanya.

DOSH telah menyatakan bahawa mereka akan menyiasat syarikat kontraktor. Syarikat kontraktor pula menyatakan bahawa mereka akan bekerjasama dengan pihak polis untuk mencari pekerja Indonesia yang mengendalikan kren itu dan telah melarikan diri selepas insiden itu berlaku. Jelas bahawa di sini mereka cuba melepaskan kesalahan kepada satu sama lain, tetapi siapakah sebenarnya yang perlu bertanggungjawab terhadap wanita muda yang kehilangan nyawa itu?

Sejak insiden yang berlaku di Alor Gajah pada Jun 2015 dan DOSH melaporkan bahawa 92.5% tapak pembinaan di negara ini tidak memenuhi spesifikasi yang ditetapkan oleh mereka, CAP berterusan menekan betapa perlunya sistem industri pembinaan dibaikpulih.

Lebih ramai orang sering memilih untuk tidak mematuhi undang-undang dan peraturan jika mereka percaya bahawa mereka mendapat manfaat dengan berbuat demikian dan mereka boleh terlepas dengannya walaupun kemungkinan kesan negatif kepada orang lain.

Laksanakan falsafah ini kepada industri pembinaan dan tidak hairanlah semua tapak pembinaan ini berlaku kemalangan. DOSH sudah pun membuktikan bahawa kontraktor akan mengambil jalan singkat, di mana mereka percaya mereka boleh melepaskan diri, apabila DOSH melaporkan bahawa hampir semua tapak pembinaan di negara ini melanggar spesifikasi keselamatan.

Sebab itulah CAP sentiasa percaya DOSH perlu menjalankan pemeriksaan kemalangan dengan lebih kerap dan mengambil tindakan penguatkuasaan dengan lebih tegas terhadap kontraktor yang menyeleweng. Bagaimanapun, setahun telah berlalu dan DOSH masih seperti biasa dan kontraktor masih melanggar undang-undang. Tiada apa yang berubah.

Berikutan insiden yang berlaku pada Khamis lepas, DOSH mendakwa bahawa mereka kekurangan kakitangan di bandar besar di mana banyak projek pembangunan dijalankan. Laporan akhbar harian berbahasa Inggeris menyatakan Ketua Pengarah DOSH menyatakan bahawa daripada 60 pekerja teknikal yang berpejabat di Kuala Lumpur, hanya 12 orang ditugaskan untuk memeriksa tapak pembinaan. Artikel itu juga menyebut pemeriksaan tapak pembinaan merupakan satu proses yang panjang yang hanya dilakukan setiap 15 bulan.

Berdasarkan kepada maklumat ini, CAP mengemukakan beberapa persoalan untuk DOSH:-

- Di kawasan di mana ia mendakwa terdapat lebih 600 tapak pembinaan beroperasi, kenapa terdapat hanya 12 pekerja teknikal yang ditugaskan untuk memeriksa tapak pembinaan? Jika tiada pensijilan khas diperlukan untuk menjadi Inspektor tapak pembinaan maka hanya perlu dipertingkatkan

bilangan pekerja teknikal yang ditugaskan dengan pemeriksaan tapak pembinaan dan mengurangkan bilangan mereka yang melakukan pemeriksaan lain. Jika majikan teknikal perlu latihan khas untuk menjalankan pemeriksaan di tapak pembinaan maka Kementerian Sumber Manusia tidak menyedari bahawa DOSH memerlukan lebih ramai pekerja teknikal dengan latihan khas? Tidakkah mereka perlu mewujudkan lebih banyak kekosongan dalam bidang ini?

- Tidakkah 15 bulan terlalu lama dalam pemeriksaan tapak pembinaan? Peralatan di tapak pembinaan digunakan setiap hari untuk tempoh masa yang panjang. Ini boleh menyebabkan berlakunya kerosakan jentera dengan lebih cepat. Dalam kes khusus ini terdapat kecenderungan kegagalan jentera yang tidak dapat dikesan disebabkan tempoh masa yang panjang antara pemeriksaan keselamatan berbanding dengan jentera yang diubah? Apabila terdapat selang masa setahun dan tiga bulan sebelum pemeriksaan keselamatan sekali lagi, kontraktor akan mengambil langkah yang longgar dalam cara mereka mengendalikan tapak pembinaan, pekerja dan peralatan pembinaan mereka dan “kemalangan” akan berlaku.

Seperti yang dikatakan itu, kami tidak mengatakan DOSH adalah satu-satunya pihak yang bertanggungjawab bagi insiden yang berlaku itu. Pihak kontraktor juga perlu mematuhi peraturan dan tidak mengambil pekerja asing untuk memandu kren itu memandangkan terdapat kemungkinan beliau tidak diperakui untuk berbuat demikian. Pihak pemaju seharusnya lebih teliti dalam memilih syarikat kontraktor yang mereka ambil; mereka tidak seharusnya mengambil kontraktor yang melanggar undang-undang.

Sehubungan itu, CAP menggesa kerajaan menubuhkan Suruhanjaya Siasatan bagi menyiasat insiden ini dan melihat proses pemeriksaan oleh DOSH di tapak pembinaan. Kami juga meminta jika syarikat pembinaan yang didapati bersalah bagi sebarang salah laku maka ia perlu dikenakan hukuman yang lebih berat – jangan kita lupa bahawa wanita muda yang mati dalam “kemalangan” tragik ini.

S.M Mohamed Idris
Presiden
Persatuan Pengguna Pulau Pinang