

**PERSEPSI DAN AMALAN BUDAYA
KESELAMATAN DI DALAM INDUSTRI
PEMBINAAN**

Oleh

IDAYATI TUKIMAN

**Tesis yang diserahkan
untuk memenuhi keperluan bagi
Ijazah Sarjana Sains**

OGOS 2010

PENGHARGAAN

Saya ingin mengucapkan jutaan terima kasih kepada mereka yang terlibat di dalam penghasilan tesis ini. Pertolongan dan sokongan dari mereka amatlah besar ertinya dalam usaha saya untuk mendapatkan ijazah sarjana ini. Saya ingin menunjukan ucapan terima kasih yang tidak terhingga kepada suami saya, Khaizurul Ezwan b. Baharuddin dan anak-anak saya diatas sokongan mereka dan juga kepada kedua ibu dan ayah saya diatas doa mereka. Penghargaan juga terhadap kakak dan adik diatas dorongan dan bantuan mereka sepanjang penghasilan tesis ini.

Saya juga ingin mengucapkan jutaan terima kasih buat penyelia utama dan kedua saya, Dr. Abd Hamid Kadir Pakir dan juga En. Yahaya Mohd Daud terhadap usaha, sokongan, bimbingan dan bantuan darinya sepanjang menyiapkan tesis ini. Dan terakhir, saya turut berterima kasih kepada sahabat-sahabat seperjuangan di USM.

ISI KANDUNGAN

Penghargaan.....	ii
Isi Kandungan.....	iii
Senarai Jadual.....	viii
Senarai Gambarajah.....	x
Abstrak.....	xi
Abstract.....	xii

BAB 1 - PENYATAAN MASALAH

1.0	Pendahuluan.....	1
1.1	Penyataan Masalah Kajian.....	2
1.2	Objektif Kajian.....	6
1.3	Persoalan Kajian.....	6
1.4	Kajian Soal Selidik.....	7
1.5	Analisis Kajian.....	7
1.6	Skop Kajian.....	7
1.7	Organisasi Kajian.....	8

BAB 2- KEMALANGAN DAN BUDAYA KESELAMATAN

2.0	Pendahuluan.....	9
2.1.	Kemalangan Dari Sudut Ekonomi dan Sosial.....	10

2.1.1	Punca Kemalangan.....	13
2.1.1.1	Kemalangan Akibat Budaya Keselamatan.....	17
2.2	Budaya.....	20
2.2.1	Budaya Keselamatan.....	22
2.2.	Organisasi dan Budaya Keselamatan.....	25
2.3.	Budaya dan Suasana.....	28
2.4.	Persepsi.....	30
2.6	Suasana Keselamatan.....	34
2.7	Dimensi Pengukuran budaya keselamatan.....	36
2.7.1	Pengurusan.....	39
2.7.2	Sistem Keselamatan.....	46
2.7.3	Risiko.....	51
2.7.4	Tekanan Kerja.....	56
2.7.5	Kompetensi.....	60
2.8	Kesimpulan.....	64
BAB 3- METODOLOGI KAJIAN		
3.0	Pendahuluan.....	67
3.1	Rekabentuk Kajian.....	67
3.2	Populasi.....	70
3.2.1	Sampel Penyelidikan.....	71
3.3	Instrumen Penyelidikan.....	74
3.3.1	Soalselidik.....	74
3.3.1.1	Pembentukan Soalselidik.....	75

3.4.1.2	Penyelidikan Rintis.....	79
3.3.1.3	Pengedaran Borang Soalselidik.....	80
3.4	Kaedah Penganalisan Data.....	81
3.4.1	Analisis Data Kuantitatif.....	81
3.4.2	Kebolehpercayaan.....	83

BAB 4- DAPATAN PENYELIDIKAN

4.0	Pendahuluan.....	84
4.1	Analisis Demografik.....	85
4.2	Analisis Min Budaya Keselamatan.....	90
4.2.1	Risiko.....	90
4.2.2	Sistem Keselamatan.....	91
4.2.3	Pengurusan.....	93
4.2.4	Tekanan Kerja.....	94
4.2.5	Kompetensi.....	95
4.3	Analisis Peratusan Persepsi Dimensi Budaya Keselamatan.....	96
4.3.1	Risiko.....	96
4.3.2	Sistem Keselamatan.....	97
4.3.3	Pengurusan.....	98
4.3.4	Tekanan Kerja.....	100
4.3.5	Kompetensi.....	101
4.4	Rumusan.....	102

BAB 5- PERBINCANGAN

5.0	Pendahuluan.....	103
5.1	Rumusan Kajian.....	104
5.1.1	Mengenalpasti pemahaman budaya keselamatan terhadap tahap keselamatan di dalam sesebuah firma industri pembinaan.	104
5.1.2	Mengenalpasti dimensi-dimensi budaya keselamatan yang mempengaruhi tahap keselamatan di dalam sesebuah organisasi.	106
5.1.2.1	Risiko.....	106
5.1.2.2	Sistem Keselamatan.....	109
5.1.2.3	Pengurusan.....	110
5.1.2.4	Tekanan Kerja.....	112
5.1.2.5	Kompetensi.....	113
5.1.3	Mengenalpasti punca kemalangan akibat daripada kegagalan pengamalan budaya keselamatan samada oleh pihak pekerja atau pihak pengurusan.	114
5.2	Rumusan.....	116

BAB 6- KESIMPULAN DAN CADANGAN PENYELIDIKAN LANJUTAN

6.0	Pendahuluan.....	117
6.1	Kesimpulan Kajian.....	117
6.2	Mencari Penyelesaian Kepada Amalan Budaya Keselamatan Yang Harus Diberi Perhatian Bagi Industri Pembinaan.....	117
6.3	Cadangan Kajian Lanjutan.....	121

RUJUKAN

SENARAI JADUAL

		M/S
Jadual 1.1	Statistik Bilangan Pekerja Industri Pembinaan Tahun 2006 Hingga 2008	1
Jadual 1.2	Kemalangan Perusahaan Mengikut Industri Diantara Tahun 2003 sehingga Mac 2007	2
Jadual 1.3	Statistik Kematian Di Dalam Industri Pembinaan Yang Telah Dilaporkan Kepada JKPP Antara Tahun 1999 Hingga Oktober 2004	3
Jadual 2.1	Nisbah Diantara Kos Kemalangan Dengan Kos Keselamatan	11
Jadual 2.2	Kos Kemalangan Industri Pembinaan Tahun 1993-2002	12
Jadual 2.3	Perbezaan Kategori Di Dalam Penyelidikan Flin <i>et. al.</i> (2000) dan Clarke (2000)	38
Jadual 3.1	Bilangan Kontraktor Tempatan Sehingga Januari 2001	71
Jadual 4.1	Umur	86
Jadual 4.4	Tahap Pendidikan	87
Jadual 4.3	Analisis Deskriptif Min Persepsi Terhadap Risiko	90
Jadual 4.4	Analisis Deskriptif Min Persepsi Terhadap Sistem Keselamatan	91
Jadual 4.5	Analisis Deskriptif Min Persepsi Terhadap Pengurusan	93
Jadual 4.6	Analisis Deskriptif Min Persepsi Terhadap Tekanan Kerja	94
Jadual 4.7	Analisis Deskriptif Min Terhadap Tahap Kekompetenan	95
Jadual 4.8	Peratusan Persepsi Responden Terhadap Risiko	96
Jadual 4.9	Peratusan Persepsi Responden Terhadap Sistem Keselamatan	97

Jadual 4.10	Peratusan Persepsi Responden Terhadap Pengurusan	98
Jadual 4.11	Peratusan Persepsi Responden Terhadap Tekanan Kerja	100
Jadual 4.12	Peratusan Persepsi Responden Terhadap Kompetensi	101

SENARAI GAMBARAJAH

		M/S
Gambarajah 2.1	Pengaruh Kejayaan atau Kegagalan Sesebuah Organisasi	30
Gambarajah 2.2	Model Pemprosesan Persepsi	32
Gambarajah 2.3	Variasi Tekanan	57
Gambarajah 2.4	Hubungan Diantara Prestasi Kerja Dan Tekanan	58
Gambarajah 3.1	Carta Alir Rekabentuk Penyelidikan	69
Gambarajah 4.1	Pengalaman Kerja	85
Gambarajah 4.2	Jantina	87
Gambarajah 4.3	Pengalaman Terlibat Dengan Kemalangan	88
Gambarajah 4.4	Latihan Keselamatan	89

PERSEPSI DAN AMALAN BUDAYA KESELAMATAN DALAM INDUSTRI PEMBINAAN

ABSTRAK

Industri pembinaan didapati mempunyai kadar kemalangan yang tinggi. Ini berpunca dari amalan budaya keselamatan di dalam sesebuah organisasi tersebut. Kajian ini telah dijalankan bagi mengenalpasti tahap pemahaman budaya keselamatan responden, mengenalpasti dimensi-dimensi budaya keselamatan yang mempengaruhi tahap keselamatan di dalam sesebuah firma pembinaan, serta mengenalpasti punca kemalangan samada oleh pihak pekerja atau pihak pengurusan. Kajian ini telah menggunakan model Kembalikan oleh Bandura. Soalseldik mengandungi 38 soalan telah diguna untuk mendapatkan persepsi responden terhadap 5 dimensi budaya keselamatan, Pengurusan, Sistem Keselamatan, Risiko, Tekanan Kerja dan Kompetensi. 250 set borang soalselidik telah diedarkan di 23 buah firma pembinaan di negeri Pulau Pinang, Perak dan Kedah. Data-data yang diperolehi di analisis secara min dan peratusan menggunakan perisian SPSS. Hasil analisis min yang dijalankan mendapati, reponden kajian mempunyai tahap pemahaman terhadap budaya keselamatan yang baik. Analisis peratusan pula, menunjukkan dimensi yang paling mempengaruhi budaya keselamatan adalah Risiko dengan jumlah skor yang tinggi iaitu 81.7%, Sistem Keselamatan 72.5%, Pengurusan 71.5%, Tekanan kerja 68.9% dan Kompetensi 61.9%. Berdasarkan kepada nilai peratusan dimensi risiko yang tinggi, disimpulkan bahawa punca kemalangan di dalam sesebuah organisasi adalah berpunca dari pihak pekerja. Di akhir kajian ini, penyelidik mencadangkan agar kajian lanjutan dijalankan terhadap elemen-elemen penting di dalam sesuatu dimensi budaya keselamatan supaya kaedah bersesuaian dapat ditentukan bagi memperbaiki tahap keselamatan di dalam sesebuah firma. Selain itu, penyelidik turut mencadangkan agar satu kajian dijalankan di antara firma berkadar kemalangan tinggi dan rendah, supaya firma berkadar kemalangan tinggi dapat mencontohi amalan-amalan budaya kesealamatan di dalam firma berkadar kemalangan rendah dalam meningkatkan lagi tahap keselamatan di dalam firma mereka.

SAFETY CULTURE PERCEPTION AND PRACTICE IN THE CONSTRUCTION INDUSTRY

ABSTRACT

The construction industry was found to have high accident rate. This was due to the safety culture of the organization. This study was conducted to find out the level of the understanding of the respondent towards the safety culture, the dimensions of the safety culture that influence the safety level and as well as to find out the accident cause whether due to the workers involved or the management of the organization. The study was based on the Bandura Reciprocal Model. The Questionnaires consist of 88 questions was used to determine the perception of the respondent towards the five dimensions of the safety cultures; Management, Safety System, Risks, Workload and Competency. 250 sets of the questionnaires was distributed to 23 industrial firms in Penang, Perak and Kedah. Data collected was analyzed by min and percentage using SPSS. The result has showed that the respondent has a good understanding of the safety culture. The percentage showed that the dimension that influenced the safety culture was mainly due to the Risk factor with 81.7%, Safety System 72.5%, Management 71.5%, Workload 68.9% and Competency 61.9%. Based on the percentage value of the high Risk dimension it can be concluded that the accident factor in an organization was due the workers. Two suggestions for future research has been made in improving the safety culture in an organization; To determine the important elements in each safety culture dimensions and To study the safety culture in high and low accident rate organization. This future research was hoping to be able to identify the important elements in positive safety culture organization to be implemented in other organization.

BAB 1
PENGENALAN

1.0 Pendahuluan

Malaysia sebagai salah sebuah negara yang sedang pesat membangun telah membuka peluang pekerjaan di dalam sektor pembinaan kepada warga Malaysia dan warga asing. Merujuk kepada jadual 1.1 di bawah, bilangan pekerja di dalam industri dilihat telah meningkat setiap tahun. Pada tahun 2006 contohnya, industri ini mempunyai bilangan pekerja 22% dari keseluruhan tenaga kerja. Pertambahan bilangan pekerja dalam industri ini adalah 13.98 kali ganda jika dibandingkan dengan 31 tahun yang lalu (Hao,1999).

Jadual 1.1: Statistik Bilangan Pekerja Industri Pembinaan Tahun 2006 Hingga 2008

Tahun	Bilangan Pekerja
Suku tahun pertama 2006	884400
Suku tahun kedua 2006	945900
Suku tahun pertama 2007	921600
Suku tahun kedua 2007	931200
Suku tahun pertama 2008	989800
Suku tahun kedua 2008	1014200

Sumber: Laporan Penyiasatan Tenaga Buruh, Separuh Tahun Kedua 2008

Persekitaran kerja industri ini yang merbahaya serta pekerja-pekerja yang terdiri dari pelbagai latar belakang menjadikan ianya sebagai satu cabaran dalam menangani isu berkaitan keselamatan. Keselamatan di tempat kerja merupakan isu penting khususnya kepada pekerja dan majikan. Pengamal-pengamal keselamatan dan kesihatan pekerjaan (KKP) di seluruh dunia telah sedia maklum bahawa isu-isu kemalangan dan penyakit di tempat kerja memberikan kesan negatif terhadap produktiviti dan juga keuntungan syarikat serta kehidupan harian seseorang pekerja dan keluarga mereka. Malah, jika

masalah berkaitan dengan kemalangan di tempat kerja ini dibiarkan berlarutan, ia akan seterusnya menimbulkan masalah sosial dan kebajikan ke atas masyarakat yang terlibat.

Oleh yang demikian dengan mengekalkan tahap keselamatan dan kesihatan yang baik di tempat kerja akan memberi impak positif ke atas sesebuah syarikat berkenaan. Kejayaan untuk mencapai dan mengekalkan tahap KKP ini juga merupakan satu pendekatan perniagaan yang tepat, kerana usaha ini akan dapat mengurangkan kemalangan dan seterusnya mengekalkan modal insan yang mahir yang diperlukan bagi memastikan kemajuan dan kejayaan syarikat. Oleh itu, budaya kerja selamat perlu diamalkan untuk mengurangkan risiko kemalangan di tempat kerja serta mengekalkan produktiviti dan keuntungan syarikat.

1.1 Penyataan Masalah Kajian

Berdasarkan kepada statistik kemalangan perusahaan oleh Kementerian Perusahaan Malaysia di antara tahun 2003 hingga 2007 menunjukkan industri ini telah menyumbang secara puratanya 7% dari keseluruhan kes kemalangan di tempat kerja yang telah dilaporkan (rujuk jadual 1.2).

Jadual 1.2: Kemalangan Perusahaan Mengikut Industri Di antara Tahun 2003 Hingga 2007

Industri	2003	2004	2005	2006	2007
Pertanian, perhutanan, pemburuan dan perikanan	8796	7984	5995	5739	2631
Perlombongan dan Kuari	736	772	615	541	328
Pembuatan	33901	31372	28454	27066	19288
Pembinaan	5113	5086	4973	4500	3931
Bekalan Elektrik, Gas dan Bekalan Air	513	50	469	515	493
Perdagangan	13576	13194	12220	11783	12298

Pengangkutan, Penyimpanan dan Perhubungan	4142	4194	3676	3653	3639
Pengantaraan kewangan	6195	5903	5157	5386	542

Sumber: www.perkeso.gov.my

Jadual 1.3 di bawah pula menunjukkan kes kemalangan yang menyebabkan kematian yang telah dilaporkan kepada Jabatan Keselamatan dan Kesihatan Pekerja (JKKP). Dari jadual, industri pembinaan didapati telah menyumbang kepada peratusan yang tinggi bagi kes kematian berbanding dengan keseluruhan kes. Pada tahun 2002, sebanyak 44% kes kematian yang berlaku di tempat kerja berlaku di dalam industri pembinaan.

Jadual 1.3: Statistik Kematian Di Dalam Industri Pembinaan Yang Telah Dilaporkan Kepada JKKP Antara Tahun 1999 Hingga Oktober 2004

Industri	Tahun				
	2000	2001	2002	2003	2004 (hingga Okt)
Pembinaan	35 (38%)	44 (29%)	41 (44%)	32 (35%)	31 (29%)
Keseluruhan	91	148	93	91	104

Sumber: Jabatan Keselamatan dan Kesihatan Pekerja (JKKP)

Menurut Sapuan(2003) peningkatan kadar kemalangan di dalam industri pembinaan ini adalah 15% setahun berbanding dengan kenaikan ekonomi negara, iaitu 8% setahun. Industri pembinaan ini telah dikategorikan sebagai salah sebuah industri yang berisiko tinggi (Smith,1991). Pekerja di dalam industri ini dilaporkan mempunyai risiko untuk ditimpa kemalangan yang lebih tinggi berbanding dengan pekerja di dalam sektor perusahaan lain (Gill,1986). Kemalangan yang dilaporkan berlaku bukan sahaja melibatkan kecederaan kepada pekerja, malah kematian. Menurut Anon (1995), pekerja binaan telah mencatatkan purata seorang pekerja meninggal dunia dan 7 orang pekerja tercedera dalam setiap hari. Berdasarkan kepada statistik Institut Latihan dan Keselamatan Pekerja (ILKP), industri pembinaan merupakan industri ketiga

menyumbang kepada kematian iaitu 15.2 kematian bagi setiap 100,000 pekerja. Walaupun begitu, Salminen (1995), berpendapat situasi sedemikian bukanlah fenomena baru di dalam industri ini. Ianya telah berlaku sedemikian lama, tanpa ada usaha-usaha yang proaktif. Malahan, tahap keselamatan yang buruk ini berlaku bukan sahaja di Malaysia malah di seluruh dunia (Landerweerd *et al*, 1990; Kartam & Bouz, 1998).

Isu keselamatan pekerja pembinaan sedikit demi sedikit semakin mendapat perhatian. Kajian-kajian sebelum ini telah membincangkan keperluan peranan, tanggungjawab serta komitmen oleh pihak pengurusan dalam mewujudkan tahap keselamatan yang lebih baik dan juga kepentingan sistem pengurusan keselamatan yang efektif di dalam sesebuah firma dilihat sebagai medium utama di dalam meningkatkan tahap keselamatan di dalam sesebuah firma.

Onn (2001) menerusi akhbar *The New Straits Times* telah menyuarakan hasratnya untuk memastikan kes kemalangan yang berlaku dalam industri pembinaan berkurangan. Onn (2001) berkeyakinan usaha untuk mencapai tahap kemalangan sifar mampu dicapai berdasarkan tahap keselamatan tapak pembinaan industri ini pada tahun 2001 adalah lebih selamat berbanding keadaan pada 3 tahun sebelumnya. Walaubagaimanapun tahap keselamatan yang tinggi bukan sahaja melibatkan pihak pengurusan yang komited dan sistem pengurusan keselamatan yang efektif, malah ianya juga turut dipengaruhi oleh tingkahlaku setiap ahli serta persekitaran di dalam organisasi tersebut. Aspek keselamatan di tempat kerja bukan sahaja berkenaan dengan slogan, poster, video dan aturan, malah ia adalah hasil gabungan tingkahlaku dan juga sikap. Realiti kewujudan

budaya keselamatan yang positif memerlukan komitmen dari pelbagai pihak (Thye,2002). Penggubalan akta, sistem, prosedur dan peraturan serta pelaksanaan program-program keselamatan tidak dapat mengurangkan jumlah kemalangan sekiranya tiada sokongan dari budaya keselamatan di dalam sesebuah organisasi tersebut.

Punca berlakunya kemalangan di dalam industri didapati akibat dari Pengurusan yang tidak efektif (DeReamer,1980; Bisilio,1993; Tam dan Fung,1998; Wilson dan Kohn,2000; Sheriff,2002; Sabri,2002; Tam *et al.*,2004, Vredenburgh,2002), Sistem pengurusan keselamatan (Petersen,1978), Latihan (Goldenhar *et. al.*, 2001; Lingard,2002, Syed M. Ahmed *et. al.* (2000) dan Program Keselamatan (Smith & Roth,1991). Penyelidikan sebegini penting bagi membantu mengenalpasti tindakan atau keadaan yang boleh menyumbang kepada berlakunya kemalangan. Ini secara tidaklangsung menunjukkan keprihatinan masyarakat terhadap keperluan mewujudkan tempat kerja yang selamat dan sekaligus mengurangkan kadar kemalangan di dalam industri ini.

Walaupun, kajian-kajian tersebut melihat kepada faktor-faktor luaran tanpa mengambil kira faktor seperti budaya yang terbentuk di dalam sesebuah organisasi tersebut. Malah penyelidikan ini seolah-olah tiada kesinambungan kerana hanya menumpukan kepada faktor-faktor yang menyebabkan berlakunya kemalangan tanpa mengambilkira langkah yang perlu diambil bagi menghalang dari berlaku kemalangan. Maka, kajian ini penting dijalankan bagi melihat samada tahap keselamatan di dalam sesebuah firma dipengaruhi atau tidak oleh budaya keselamatan di dalam sesebuah

organisasi. Selain itu, dimensi penting budaya keselamatan turut dikenalpasti dengan tujuan untuk mencadangkan langkah-langkah yang boleh diambil bagi mengurangkan kadar kemalangan di dalam industri ini.

1.2 Objektif Kajian

Bagi mencapai matlamat ini, kajian ini telah memberi penekanan tiga (3) objektif berikut:-

1. Mengenalpasti pemahaman budaya keselamatan terhadap tahap keselamatan di dalam firma pembinaan.
2. Mengenalpasti dimensi-dimensi budaya keselamatan yang mempengaruhi tahap keselamatan di dalam firma pembinaan.
3. Mengenalpasti punca kemalangan akibat daripada kegagalan pengamalan budaya keselamatan samada oleh pihak pekerja atau pihak pengurusan.

1.3 Persoalan Kajian

Di dalam menyediakan langkah untuk mencapai objektif di atas beberapa persoalan kajian telah dibentuk seperti berikut:-

1. Adakah industri pembinaan mengamalkan budaya keselamatan yang baik bagi setiap projek pembinaannya?
2. Sekiranya Ya, apakah faktor-faktor yang dikenalpasti sebagai dimensi utama pembentukan budaya keselamatan yang baik di dalam sesebuah firma?
3. Adakah kadar kemalangan di dalam industri ini masih berada di tahap yang membimbangkan?

4. Sekiranya Ya, Adakah jumlah kemalangan di dalam industri pembinaan disebabkan oleh kegagalan pekerja atau pihak pengurusan di sektor ini dalam mewujudkan budaya keselamatan di tempat kerja?

1.4 Kajian Soal Selidik

Data-data yang digunakan di dalam kajian ini telah diperolehi melalui sumber primer dan sekunder. Sumber primer dikumpulkan melalui borang soal selidik dan temubual. Soalan-soalan yang dikemukakan di dalam borang soal selidik telah dibina dengan teliti supaya ianya mudah difahami oleh responden agar maklumat yang tepat dapat diperolehi. Sumber sekunder pula dikumpulkan bertujuan membentuk rangka teori kajian. Sumber ini diperolehi melalui pembacaan jurnal, majalah dan buku-buku rujukan.

1.5 Analisis Kajian

Data-data yang diperolehi melalui borang soal selidik di dalam kajian ini telah dianalisis secara min dan peratusan. Kesemua data yang dikumpulkan melalui kajian dianalisis dengan menggunakan perisian SPSS 11.0.

1.6 Skop Kajian

Kajian yang dijalankan hanya mengkaji budaya keselamatan pekerja-pekerja di dalam industri pembinaan melalui aspek psikologikal. Kajian ini dijalankan di sekitar negeri Pulau Pinang, Kedah dan Perak. Pemilihan kawasan ini adakah berdasarkan kepada bilangan firma pembinaan dari kategori G7 dan G6 di negeri ini yang tinggi. Ini

disebabkan firma pembinaan dari kategori ini, mempunyai sistem keselamatan yang lebih baik. Selain itu, soal selidik di dalam kajian diedarkan di dalam syarikat-syarikat pembinaan gred G7 dan G6 yang sedang menjalankan projek pada peringkat awal dan pertengahan sesuatu pembinaan. Aspek keselamatan yang disentuh di dalam kajian ini, adalah kemalangan atau kecederaan yang biasa dialami oleh pekerja sewaktu menjalankan kerja-kerja teknikal.

1.7 Organisasi Kajian

Penyelidikan ini mengandungi 6 bab iaitu:-

Bab satu mengenai pernyataan masalah yang berkaitan dengan tajuk penyelidikan iaitu Persepsi dan Amalan Budaya Keselamatan Di Dalam Industri Pembinaan. Beberapa masalah dan isu-isu mengenai punca kemalangan di tempat kerja bagi industri binaan diketengahkan. Bab dua menghuraikan mengenai ulasan karya berkaitan dengan budaya keselamatan dan dimensinya serta kepentingan pengurusan kemalangan di tempat kerja. Bab tiga menerangkan metodologi yang digunakan dan cara penganalisis kajian bagi penyelidikan ini. Bab 4 hasil kajian dan bab 5 perbincangan kajian. Bab 6 mempersembahkan kesimpulan kajian ini dan membincangkan cadangan penyelesaian masalah budaya keselamatan serta cadangan bagi kajian lanjutan.

BAB 2

KEMALANGAN DAN BUDAYA KESELAMATAN

2.0 Pendahuluan

Isu keselamatan adalah perkara yang seringkali dianggap remeh dan kurang dititikberatkan. Kebanyakan organisasi menganggap isu keselamatan hanyalah sekadar suatu undang-undang yang perlu diwujudkan (Baker *et. al*, 1999) bukan dilihat dari aspek lain seperti aspek kemanusiaan.

Kebanyakan majikan menganggap isu keselamatan adalah suatu perkara remeh dan lebih memberikan keutamaan dan perhatian terhadap keperluan meningkatkan produktiviti dan keuntungan berbanding dengan aspek keselamatan dan kesihatan di tempat kerja (Koehn,1995). Di dalam satu kajian yang telah dijalankan oleh Whitelaw (2001) di kawasan tapak pembinaan didapati bahawa sebanyak 77.7% responden menyatakan bahawa peraturan keselamatan di kawasan tapak kerja boleh dikompromi asalkan sesuatu projek itu dapat disiapkan mengikut budget dan jangkamasa yang telah ditetapkan. Menurut Baker *et. al*. (1999), fokus utama industri pembinaan adalah keuntungan berbanding dengan keselamatan pekerja. Keselamatan pekerja kurang dititikberatkan kerana wujudnya tanggapan bahawa pengurusan keselamatan memerlukan kos yang tinggi dan hanya akan memberikan kesan negatif kepada margin keuntungan firma. Mohd Yusof (2003) di dalam kajiannya telah mendedahkan bahawa majikan industri kecil dan sederhana menghadapi masalah untuk menyediakan peralatan

keselamatan persendirian bagi melindungi pekerja-pekerjanya daripada bahaya di kawasan tapak pembinaan, ini adalah disebabkan margin keuntungan yang diperolehi adalah kecil. Penyediaan alatan keselamatan hanya membebaskan mereka.

2.1 Kemalangan Dari Sudut Ekonomi dan Sosial

Pekerja merupakan aset penting bagi sesebuah organisasi. Produktiviti dan keuntungan sangat dipengaruhi oleh kualiti pekerja-pekerja di dalam organisasi tersebut. Setiap majikan bertanggungjawab menjaga kebajikan dan keselamatan pekerja-pekerjanya. Dari sudut ekonomi, kecederaan atau kemalangan bukan sahaja memberikan kesan kepada kos operasi sesebuah organisasi. Kesan trauma akibat terlibat secara langsung atau tidak juga memberikan impak negatif terhadap produktiviti pekerja-pekerja lain (Hinze & Applegate, 1991).

Kemalangan yang berlaku khususnya kepada golongan pekerja jika dapat dikurangkan akan secara tidak langsung meningkatkan lagi keuntungan sesebuah organisasi (Miller, 1997). Tanggapan bahawa kemalangan yang berlaku di dalam organisasi tidak memberikan kesan kepada kos sesebuah organisasi berbanding pelaksanaan program-program keselamatan atau pembelian peralatan perlindungan keselamatan, adalah salah. Berdasarkan satu kajian yang dijalankan oleh Balkema dan Rotterdam (1999) bagi mengenalpasti perbezaan kos kemalangan yang berlaku di tempat kerja bagi dua jenis projek yang dijalankan berbanding dengan kos yang diperlukan untuk menjayakan sesebuah program keselamatan, didapati kos yang diperlukan bagi mengurangkan kadar

kemalangan melalui pembelian insurans dan pelaksanaan program-program keselamatan adalah jauh lebih rendah berbanding dengan kos akibat dari kemalangan.

Jadual 2.1 dibawah menunjukkan anggaran kos akibat dari kemalangan terhadap kos menghalang kemalangan. Nisbah antara kos akibat daripada kemalangan dan kos menghalang kemalangan menunjukkan bahawa kos menghalang kemalangan adalah lebih rendah jika dibandingkan dengan kos yang terpaksa ditanggung akibat dari berlakunya sesebuah kemalangan.

Jadual 2.1: Nisbah Diantara Kos Kemalangan Dengan Kos Keselamatan

Projek	Anggaran kos akibat dari kemalangan	Kos menghalang kemalangan	Perkaitan kos kemalangan dengan kos menghalang kemalangan
Tapada do outeiro	USD 1 028 485	USD 227 905	4.5
Edificio das antas	USD 246 795	USD 46 600	5.3

Sumber: Balkema dan Rotterdam (1999)

Bagi setiap kemalangan yang berlaku majikan terpaksa menanggung kos langsung dan tidak langsung yang tinggi. Ini termasuklah faedah gantirugi keatas pekerja, walaupun kemalangan tersebut adalah disebabkan kelalaian pekerja itu sendiri (Sapuan, 2003). Kajian oleh Balkema dan Rotterdam (1999) terhadap sebuah syarikat pembinaan mendapati kos kemalangan adalah 8.5% dari harga tender. Manakala kajian yang telah dijalankan oleh Miller (1997) menganggarkan hampir \$200 billion setahun telah dibelanjakan akibat dari kemalangan pekerja di Amerika Syarikat.

Kos langsung kemalangan terhadap organisasi diukur berdasarkan masa, kerosakkan peralatan serta premis, kekejasan produktiviti dan kos pembelian dan penggantian

barangan dan servis. Berdasarkan statistik dari Jabatan Buruh Malaysia, antara tahun 1993 hingga 1997, purata kos keseluruhan yang ditanggung majikan bagi sesebuah kemalangan dalam industri pembinaan sahaja, adalah RM 948.9 juta dan dari 1998 sehingga 2002 adalah RM 1,559.2 juta (Mohd Yusof,2003). Manakala pada tahun 1999 sahaja, Perkeso telah membayar pampasan sehingga RM 497 juta akibat dari kemalangan di tempat kerja. Ekoran itu negara mengalami kerugian 1.9 billion apabila kos tidak langsung seperti pembelian peralatan rosak, pengambilan pekerja sementara dan sebagainya diambil kira.

Jadual 2.2 menunjukkan kos-kos yang berkaitan dengan kemalangan. Kos ini termasuklah kos caruman pekerja, bencana pekerja dan juga ilat. Dari jadual ini didapati nilai min tahunan bagi tahun 1998 hingga 2002 telah menunjukkan peningkatan.

Jadual 2.2: Kos Kemalangan Industri Pembinaan Tahun 1993-2002

	Nilai min tahunan (1993-1997)	Nilai min tahunan (1998-2002)
Caruman	RM 677.4 juta	RM 981.9 juta
Bencana pekerja	RM 179.0 juta	RM 317.0 juta
Ilat	RM 92.5 juta	RM 260.3 juta

Sumber: Jabatan Buruh Malaysia (2002)

Melihat kepada kos tidak langsung kemalangan pula, sebenarnya kos tidak langsung adalah lebih sukar untuk dianggarkan ini kerana selain dari peralatan rosak dan sebagainya ianya melibatkan kos menggantikan pekerja yang tercedera, kos akibat dari kehilangan komitmen serta motivasi pekerja yang terlibat di dalam kemalangan, kehilangan pekerja mahir akibat dari trauma kemalangan (Cox & Cox, 1996). Kajian yang telah dijalankan oleh Hinze dan Applegate (1991) telah mendapati bahawa kos tidak langsung adalah lebih tinggi berbanding dengan kos langsung, iaitu sehingga 4

kali ganda lebih tinggi. Berdasarkan dari pernyataan diatas, kemalangan di dalam sesebuah organisasi melibatkan kos yang amat tinggi dan memberikan kesan negatif terhadap kos keseluruhan projek dan kesan psikologi pekerja.

Menurut Robiah (2002), sesebuah organisasi perlu memberikan perhatian yang setara terhadap isu keselamatan di tempat kerja setanding dengan lain-lain perkara seperti produktiviti dan keuntungan bagi menjamin kekekalan sesuatu organisasi. Keupayaan sesuatu organisasi untuk terus kekal dikenalpasti melalui produktivitinya yang mana dipengaruhi oleh pencapaian tenaga kerja dan dasar kualiti yang telah ditetapkan oleh pihak pengurusan. Selain itu, keperluan untuk memberikan perhatian terhadap aspek keselamatan penting kearah mewujudkan imej yang baik dan tinggi di kalangan firma-firma pembinaan.

2.1.1 Punca Kemalangan

Atas kesedaran yang tinggi akan keperluan mewujudkan persekitaran kerja yang selamat dan menjaga kebajikan pekerja dari segi keselamatan dan kesihatan ditempat kerja, Akta Keselamatan dan Kesihatan Pekerja 1994 (AKKP) telah dikuatkuasakan di Malaysia pada 25 Februari 1994. AKKP 1994 telah digubal dengan tujuan memastikan keselamatan dan kesihatan pekerja terjamin. Walaupun sebelum ini Akta Kilang dan Jentera 1967 telah digubal, namun perlu digubal semula kerana didapati mengandungi banyak kelemahan yang kurang membantu mengurangkan jumlah kemalangan di tempat kerja.

Namun begitu, Wilson dan Koehn(2000), mendapati walaupun selepas pengubalan dan pelaksanaan akta-akta keselamatan dan kesihatan pekerja, kadar kemalangan yang berlaku masih tidak menunjukkan pengurangan yang memberangsangkan. Malahan kewujudan akta-akta sedemikian dianggap sebagai suatu beban dan masalah, bukannya jalan penyelesaian kepada masalah-masalah berkaitan keselamatan dan kemalangan yang berlaku di tempat kerja (Gyi *et. al.*, 1999). Di dalam satu kajian yang telah dijalankan Koehn dan Musser (1983) untuk mendapatkan pandangan responden-responden, yang terdiri dari kontraktor terhadap penguatkuasaan OSHA mendapati 72% hingga 84% responden merasakan bahawa pelaksanaan OSHA meningkatkan kos projek. Sejumlah 71% hingga 84% responden juga berpendapat penguatkuasaan OSHA tidak membantu mengurangkan jumlah kemalangan di tempat kerja. Hasil kajian ini telah membuktikan masih wujud persepsi negatif pihak pengurusan terhadap pelaksanaan akta-akta berkaitan keselamatan dan kesihatan pekerja.

Merujuk kepada Mathes (1986) pula, pengubalan akta-akta ini menyebabkan majikan dan pekerja menganggap aspek keselamatan dan kesihatan adalah merupakan peraturan-peraturan yang harus dipatuhi dan bukan disebabkan atas rasa tanggungjawab mereka terhadap keperluan mewujudkan persekitaran kerja yang selamat dan keperluan menjaga keselamatan dan kesihatan pekerja. Mathes (1986) turut menambah bahawa akta sedia ada sudah tidak relevan dengan persekitaran kerja masa kini, tidak efektif dan kurang memuaskan. Menurutnya lagi, ada di antara akta-akta tersebut tidak digubal dengan baik dan terlalu kompleks sehinggakan ada di antara majikan yang tidak

memahaminya. Atas sebab itu, usaha bagi mengurangkan jumlah kemalangan di dalam organisasi melalui penggubalan akta tidak dapat dicapai.

Kartam & Bouz(1998) dan Enshassi (1997) menegaskan bahawa kemalangan yang sering berlaku di tapak kerja adalah terjatuh, dihempap oleh bahan-bahan binaan dan kelalaian penggunaan jentera. Kemalangan-kemalangan ini boleh dihalang melalui pemberian latihan, pengamalan sikap pekerja yang positif dan juga prosedur pengurusan yang sesuai (Abdelhamid dan Everett,2000). Goldenhar *et al.* (2001) dan Lingard (2002) turut menegaskan bahawa latihan keselamatan yang efektif perlu dititikberatkan dalam meningkatkan tahap keselamatan di tempat kerja. Tam dan Fung (1998) di dalam satu kajian yang telah dijalankan telah mencadangkan pemberian latihan keselamatan kepada pekerja-pekerja di dalam meningkatkan tahap keselamatan di tempat kerja, selain dari memastikan tenaga kerja yang tetap, menjalankan penyiasatan terhadap punca-punca kemalangan terdahulu dan juga melalui pengwujudan kempen-kempen serta pemberian insentif. Selain latihan, Syed M. Ahmed *et al.* (2000), dalam kajiannya terhadap pengurusan keselamatan di kawasan tapak pembinaan di Hong Kong mendapati tahap pendidikan pekerja-pekerja juga turut mempengaruhi bilangan kemalangan di kawasan tempat kerja.

Kajian keselamatan dan kesihatan pekerja lain juga telah mendapati punca berlakunya kemalangan adalah disebabkan oleh situasi dan keadaan di dalam sesebuah industri tersebut, sikap pekerja, kelemahan pengurusan (Koehn,1995) dan kesan daripada program-program keselamatan yang tidak efektif (Smith dan Roth,1991). Sistem

pengurusan keselamatan juga seringkali dikaitkan dengan punca berlakunya kemalangan di tempat. Walauapapun, Smith dan Roth (1991) serta Petersen (1978) berpendapat, walaupun seringkali punca kemalangan dikaitkan dengan persekitaran tempat kerja dan kelakuan yang tidak selamat, namun ianya adalah merupakan satu petanda wujudnya kelemahan di dalam sistem pengurusan bagi sesuatu organisasi itu.

Pengurusan yang tidak efektif dan sikap kurang komited telah dikenalpasti oleh Jabatan keselamatan dan kesihatan pekerja (JKKP) sebagai punca utama berlakunya kemalangan di tempat kerja. Ini turut disokong melalui kajian-kajian yang telah dijalankan terdahulu (DeReamer, 1980; Tam & Fung,1998; Wilson *et al.*,2000; Sheriff,2002; Sabri,2002). Menurut DeReamer (1980), tahap keselamatan yang baik di dalam sesebuah organisasi amat dipengaruhi oleh faktor pengurusan.

Dalam satu kajian yang telah dijalankan oleh Rundmo dan Hale (2003), 210 orang responden yang terdiri daripada pihak pengurusan organisasi telah mengakui bahawa penglibatan di dalam isu-isu keselamatan dianggap sebagai suatu pembaziran masa. Malah mereka turut berpendapat, peraturan dan prosedur yang telah digubal dan ditetapkan menghalang mereka untuk mencapai produktiviti yang ditetapkan. Kajian tersebut juga mendapati, selain produktiviti, lain-lain isu yang menjadi keutamaan mereka adalah, kos, kualiti dan kepuasan bekerja. Selain Rundmo dan Hale, Laufer (1987) menegaskan bahawa sikap pihak pengurusan berkenaan dengan hal-hal keselamatan, yang mana respondennya terdiri daripada pengarah-pengarah keselamatan di dalam 67 buah kontraktor besar di Amerika Syarikat mendapati 82% daripada

mereka tidak peduli serta mengambil tahu kekerapan kemalangan yang berlaku di dalam organisasi mereka sendiri.

Kajian yang telah dijalankan oleh Whitelaw (2001) telah mendapati 84.4% responden menyatakan bahawa keadaan yang tidak selamat di tempat kerja adalah disebabkan oleh kurangnya pengawalan pihak pengurusan di kawasan tapak. Kebiasaannya majikan akan hanya mengambil tahu apabila telah berlakunya sesuatu kemalangan (Gill,1986).

2.1.1.1 Kemalangan Akibat Budaya Keselamatan

Pada permulaannya, aspek teknikal dilihat sebagai punca utama kemalangan yang berlaku di tempat kerja. Oleh kerana itu, sejak 150 tahun dahulu fokus pembaikan kadar kemalangan adalah lebih tertumpu kepada aspek teknikal di dalam sistem-sistem kejuruteraan (Vuuren,2000). Namun, penyelidik terdahulu seperti Vuuren (2000), Gilmore dan Perdue (2001), Lardner *et al.* (2001) menegaskan pembaikan dari aspek teknikal didapati hanya mendatangkan hasil pada peringkat permulaan sahaja dan kurang memberikan kesan yang diharapkan (. Malahan bilangan kemalangan yang berlaku didapati masih tinggi hingga kini (Lardner *et al.*,2001).

Lee dan Harrison (2000) telah menyimpulkan bahawa majoriti kemalangan yang berlaku adalah berpunca dari kelemahan manusia dan juga organisasi itu sendiri. Kajian juga telah mendapati kelalaian dan tingkah laku tidak selamat pekerja telah menyumbang antara 50 hingga 90 peratus punca kemalangan (Maloney,1987 &

Baker *et. al.*,1991) dan dari satu kajian lain, pakar keselamatan juga turut mendapati peratusan yang lebih tinggi, iaitu 80 hingga 90 peratus kemalangan adalah hasil dari kelemahan manusia (sila lihat Rosness, (1999); Lardner *et al.*,2001). Kemalangan yang berlaku hasil tingkahlaku tidak selamat ini dikatakan mempunyai kekerapan 7 kali lebih tinggi berbanding dengan kemalangan yang berpunca dari persekitaran tidak selamat. Di Malaysia, kajian telah dijalankan oleh Meor Jaafar (2001) keatas firma pembinaan telah mendapati kelalaian pekerja menyumbang kepada punca kemalangan yang berlaku. Penguatkuasaan undang-undang serta perlaksanaan latihan dan kempen juga didapati tidak menampakkan hasil yang diharapkan (Cooper,1998).

Berdasarkan kepada situasi di atas, Gilmore dan Perdue (2001) telah menyimpulkan bahawa kemalangan di tempat kerja yang disebabkan oleh kelemahan dan kelalaian manusia berlaku berpunca dari 2 faktor iaitu:

- 1) Manusia tidak sempurna dan cenderung untuk melakukan kesilapan walaupun bekerja di dalam persekitaran yang sempurna dan baik, dan
- 2) Tingkahlaku individu tersebut di dalam organisasi adalah hasil dari budaya keselamatan yang wujud di kawasan tempat kerja mereka.

Selain Gilmore dan Perdue, Rosness (1999) juga bersetuju bahawa kesilapan dan kelemahan manusia serta kelakuan tidak selamat ini adalah hasil dari kelemahan sikap dan budaya keselamatan. Kenyataan ini turut dipersetujui oleh Lund dan Aaro (2004). Mereka mengakui bahawa faktor budaya amat penting di dalam mempengaruhi sikap

dan tingkahlaku seseorang individu terhadap aspek-aspek yang berkaitan dengan keselamatan.

Walaupun penekanan diberikan kepada pelaksanaan sistem pengurusan keselamatan, Teo(2004) berpendapat sistem pengurusan keselamatan yang dirancang dengan teliti belum tentu dapat menjanjikan prestasi atau matlamat yang ingin dicapai, kerana tahap keselamatan yang baik di dalam sesebuah organisasi amat bergantung kepada kewujudan budaya kerja selamat di dalam sesebuah organisasi. Hopkins (2002) turut bersetuju bahawa kebergantungan pengurusan keselamatan terhadap sistem tidak dapat membantu mencapai tahap keselamatan yang diharapkan. Ianya amat bergantung dan dipengaruhi oleh sokongan dari budaya keselamatan yang wujud di dalam organisasi tersebut. Beliau mengakui bahawa sokongan dan perhatian terhadap tingkahlaku pekerja lebih berupaya memberikan hasil yang positif terhadap kadar kemalangan melalui pengamalan budaya keselamatan yang positif (Lardner *et al.*, 2001). Budaya secara umumnya dilihat mampu memberikan impak yang lebih besar. Contohnya, menurut Hopfl (1994), kepentingan budaya keselamatan yang positif penting di dalam memastikan individu-individu yang lebih komited untuk bekerja dengan lebih selamat bukan sahaja untuk diri mereka sendiri malah terhadap rakan kerja yang lain. Sewaktu persidangan ketujuh NIOSH berkenaan dengan keselamatan dan kesihatan pekerja (2004) Timbalan Perdana Menteri, YAB Dato' Seri Mohd Najib menegaskan bahawa, kemalangan berlaku dan boleh berlaku, namun untuk mengurangkan serta mengelakkannya adalah penting untuk kita menjadikan praktis kerja selamat sebagai sebahagian dari budaya.

Menyedari pengaruh budaya keselamatan atau suasana keselamatan terhadap tahap keselamatan dan sekaligus produktiviti dan kos, budaya keselamatan di dalam organisasi kini telah mendapat perhatian di dalam kajian-kajian berkenaan dengan keselamatan pekerja di tempat kerja (Kondo, 1996; Guldenmund,2000; Lardner,2001; Hopkins,2002). Bagi Thevendran (2004), budaya adalah merupakan salah satu dari beberapa komponen penting di dalam faktor individu (individual factors), yang mana menurutnya lagi ia merupakan salah satu aspek yang kerap kali diabaikan di dalam pengurusan risiko. Di dalam kajian beliau, didapati pihak pengurusan industri pembinaan di Malaysia sedar akan kepentingan pengurusan risiko dari aspek manusia, tetapi proses ini secara umumnya hanya dilakukan pada peringkat awal projek sahaja dan di dalam bentuk yang kurang formal. Malahan 57% responden yang ditemubual di dalam kajiannya tidak berpuashati dengan cara pengurusan menguruskan aspek manusia ini.

2.2 Budaya

Menurut Rohana (1997), budaya merupakan satu keseluruhan cara hidup manusia yang meliputi hasil-hasil kehidupan kelompok yang bercorak kebendaan (alat, bangunan, senjata) dan bukan kebendaan (adat, undang-undang). Secara umumnya, budaya adalah merupakan cara kehidupan bagi sesebuah kumpulan tersebut (Ashby,1999). Merujuk kepada Cartwright (1999) budaya yang terhasil di dalam sesebuah kumpulan akan dapat menentukan gayahidup serta karakteristik ahli-ahli di dalam kumpulan tersebut, selain merupakan penentu utama kepercayaan, sikap dan juga tingkahlaku mereka.

Budaya menurut Ott (1989), tidak terbatas melalui pelaksanaan sistem-sistem tertentu seperti peraturan formal, penguatkuasaan dan norma tingkahlaku rasional, tetapi ianya dikawal oleh norma, nilai dan kepercayaan serta anggapan. Ashby (1999) turut bersetuju bahawa budaya bukanlah terdiri daripada hasil pernyataan-pernyataan formal yang telah ditetapkan di dalam organisasi tersebut, tetapi budaya sebenarnya adalah berasaskan daripada tindakan, pemikiran serta persepsi tidak formal di dalam sesebuah organisasi. Namun begitu, beliau berpendapat bahawa tindakan, pemikiran serta persepsi tersebut adalah sangat dipengaruhi oleh semua individu di dalam organisasi tersebut melalui pelbagai sumber yang berlainan, contohnya adat, personaliti yang mendominasi, pertubuhan sekerja (union), dan dasar-dasar kerajaan.

Budaya terbentuk melalui proses pembelajaran seseorang individu terhadap individu lain di dalam kelompok yang sama dan juga hasil daripada pemikiran dan akal manusia yang asli dan bukan tiruan (Rohana,1997; Longenecker,1977; Jenks, 1990) dan diwarisi dari satu generasi ke generasi seterusnya. Proses pembelajaran ini menurut Ashby (1999), adalah berdasarkan bagaimana seseorang individu itu melihat sesuatu budaya di dalam sesebuah organisasi itu dan seterusnya akan mempengaruhi serta mendominasi tindakan dan cara mereka berfikir berkenaan dengan pekerjaan dan cara mereka melaksanakan tugas serta perancangan hala tuju yang seterusnya. Selain itu, budaya juga boleh terhasil di dalam organisasi melalui proses penyelesaian masalah yang dilakukan secara kerap dan berulang kali serta telah menunjukkan hasil yang diharapkan (Kotter & Heskett,1992). Namun, Newstrom dan Davis (1993) percaya kebanyakan

budaya adalah berkembang dari pihak pengurusan atasan disebabkan mereka mempunyai kuasa yang dominan terhadap pekerja-pekerjanya.

Budaya merupakan corak atau gaya tingkahlaku individu di dalam sesebuah organisasi. Budaya yang telah terbentuk di dalam sesebuah organisasi akan menggalakkan pekerja-pekerja baru untuk menuruti budaya rakan sekerja lain yang telah lama berada di dalam organisasi tersebut (Kotter & Heskett,1993). Seseorang yang lebih cenderung mempunyai pengetahuan berkenaan dengan budaya sesebuah kumpulan (sama ada organisasi atau syarikat) akan menyebabkan mereka mudah diterima dengan baik sebagai salah seorang ahli di dalam kumpulan tersebut. Budaya bukan hanya diamalkan oleh minoriti kumpulan tersebut, tetapi merupakan tingkahlaku yang dominan. Oleh yang demikian, corak atau gaya tingkahlaku yang telah berjaya menyelesaikan sesuatu masalah di dalam organisasi misalnya, belum boleh dianggap sebagai 'budaya' selagi ianya tidak menjadi praktis atau budaya yang dituruti oleh majoriti individu-individu di dalam organisasi tersebut (Kottler & Heskett,1993).

2.2.1 Budaya Keselamatan

Sebelum budaya keselamatan di dalam sesebuah organisasi itu dapat diukur, kefahaman definisi serta konsep sebenar perkara tersebut perlulah difahami dengan jelas (Cooper,2000; Wieghmann *et al*,2002; Zhang *et al* ,2002). Ini kerana dengan kefahaman yang baik mengenai sesuatu istilah akan dapat membantu menentukan kaedah yang lebih sistematik dan efektif bagi menentukan dimensi serta strategi yang membentuk budaya keselamatan (Cooper,2000; Zhang *et al*,2002) selain menambahkan

kefahaman mengenai sifat serta impaknya terhadap operasi keselamatan (Weigmann *et al.*,2002).

Budaya keselamatan menurut Weigmann *et al.*,(2002) adalah nilai dan keutamaan yang menjadi tanggungjawab semua individu di dalam sesebuah organisasi terhadap pekerja lain atau persekitaran kerja yang mana akan mendatangkan hasil jika dilakukan secara konsisten. Nilai ini termasuklah tanggungjawab persendirian, menjaga kelakuan, berkomunikasi dan mempertingkatkan keprihatinan terhadap isu keselamatan, berusaha mempelajari dengan lebih aktif, menyesuaikan serta mengubahsuai kelakuan berdasarkan pengalaman melalui kesilapan.

Manakala Lardner *et al.* (2001) telah mentakrifkan budaya keselamatan sebagai suatu set sistem kepercayaan yang dipengaruhi oleh garis panduan nilai, norma dan peraturan. Definisi lain termasuklah sikap, kepercayaan serta persepsi yang dikongsi oleh satu kumpulan di dalam sesebuah organisasi hasil daripada norma serta nilai yang akan mempengaruhi kelakuan setiap individu di dalam menangani risiko dan sistem kawalan risiko (Hale,1993). Robiah (2002) dan Cooper (1998) mendefinisikan budaya keselamatan sebagai cara individu di dalam sesebuah organisasi berkelakuan akibat dari pengaruh kepercayaan, praktis serta sikap. Budaya keselamatan menurut Anderson (1998) pula adalah hasil dari nilai, sikap, persepsi, kompetensi dan corak tingkahlaku individu dan kelompok di dalam organisasi tersebut yang akan menentukan komitmen, gaya serta kecekapan pihak pengurusan keselamatan dan kesihatan. Rosness (1999), telah mendefinisikan budaya keselamatan sebagai corak karekteristik interaksi yang

mana memberikan kesan yang mendalam terhadap aras risiko. Menurut Meritt dan Helmrich (1996), budaya keselamatan sebenarnya bukan sahaja sekumpulan individu yang menjadikan keselamatan sebagai satu asas. Ianya merupakan sekumpulan tingkahlaku yang individu yang terhasil dari kepercayaan dan kesefahaman mereka terhadap kepentingan keselamatan yang ditegakkan oleh norma kumpulan tersebut dan akan turut menyokong individu lain.

Berdasarkan kepada kajian oleh Zhang et. Al (2002) terhadap kajian-kajian terdahulu, beliau telah merumuskan bahawa, definisi-definisi yang telah diajukan oleh penyelidik-penyelidik terdahulu mempunyai tujuh persamaan. Persamaan tersebut adalah;

1. Merupakan konsep yang berkaitan dengan nilai yang dikongsi oleh setiap individu di dalam organisasi.
2. Mengenai isu keselamatan secara formal di dalam organisasi dan sangat berkaitrapat dengan sistem pengurusan dan penyeliaan
3. Memerlukan kerjasama dari setiap individu
4. Mempengaruhi tingkahlaku seseorang individu
5. Kebiasaannya menggambarkan kemungkinan di antara sistem saguhati dan prestasi keselamatan
6. Merupakan gambaran organisasi untuk memperbaiki dan mempelajari kesilapan berdasarkan kepada kecuaiian dan kesilapan yang mengakibatkan kemalangan
7. Bersifat abadi, stabil dan tidak mengalami perubahan