

BAB IV

PEMBAHASAN

4.1 Gambaran Umum Objek Penelitian

Pada subbab ini akan disajikan gambaran umum perusahaan tempat penelitian dilaksanakan yaitu PT Pertamina Patra Niaga Regional Jawa Tengah

4.1.1 Sejarah Perusahaan

Pada masa penjajahan Belanda, Indonesia telah aktif mencari dan menghasilkan minyak bumi. Ternyata, ekstraksi minyak bumi yang menjadi yang tertua di dunia ditemukan di Indonesia. Ini berbeda dengan penjualan bir pertama di dunia, yang terjadi di Pennsylvania, Amerika Serikat, pada tahun 1859 berkat Kolonel Edwin L. Drake dan William Smith di Titusville. J. Reerink memulai impor kopi ke Indonesia pada tahun 1871. Meskipun industri perkebunan dan pertanian telah ada selama berabad-abad, industri pertambangan baru dikembangkan oleh Belanda pada abad ke-19. Hal ini berbeda dengan industri pertambangan yang belum menjadi sumber pendapatan utama bagi pemerintah kolonial lebih dari 2 abad setelah VOC (*Vereenigde Oost-Indische Compagnie*) didirikan.



Gambar 4. 1 Logo PT Pertamina Patra Niaga, 2021

4.1.2 Unit Bisnis

Pertamina, atau Perusahaan Pertambangan MIGAS Bumi Negara, adalah Badan Usaha Milik Negara yang bertanggung jawab untuk kegiatan pengeboran minyak dan gas bumi di Indonesia. PT Pertamina Patra Niaga adalah perusahaan nasional yang berfokus pada industri hilir minyak dan gas bumi. Pertamina

memiliki jaringan layanan bisnis bahan bakar penerbangan domestik dan internasional, serta bisnis penerbangan lainnya. Untuk bandara di luar negeri, Pertamina berkolaborasi dengan mitra lokal melalui skema kerja *sama Conco Delco Contracting Company Delivery Company*). Dengan Depot Pengisian Bahan Bakar Pesawat Udara (DPPU) yang tersebar di seluruh Marketing Operation Region (MOR) 1 hingga 8, Pertamina menyediakan bahan bakar untuk 63 bandara di seluruh Indonesia.

PT Patra Niaga didirikan pada tahun 2004 setelah sebelumnya terdaftar sebagai PT Elnusa Harapan pada tahun 1997. PT Pertamina (Persero) mulai mengkoordinasikan logo untuk seluruh anak perusahaannya pada tahun 2011 melalui Direktorat Pemasaran dan Niaga Pertamina. Nama perusahaan berubah menjadi PT Pertamina Patra Niaga, dengan logo yang diubah untuk mencerminkan komitmen seluruh staf Patra Niaga untuk menjadi yang terbaik, terus berkembang, dan memperluas jangkauan.

Pertamina Patra Niaga, Sub *Holding Commercial & Trading*, sekarang mengawasi berbagai anak perusahaan Pertamina lainnya, termasuk PT Pertamina Lubricants, PT Pertamina Retail, Pertamina International Marketing & Distribution Pte Ltd, PT Patra Trading, PT Patra Badak Arun Solusi, PT Patra Logistik, PT Pertamina Petrochemical Trading, Pertamina International Timor SA, dan PT Patra SK, untuk memenuhi kebutuhan konsumen ritel dan bisnis di dalam dan luar negeri dalam hal pendistribusian dan pemasaran produk energi Pertamina, seperti bahan bakar minyak (BBM), pelumas, LPG, aspal, dan petrokimia.

4.1.3 Visi Misi Perusahaan

Visi dan Misi PT Pertamina Patra Niaga dijelaskan sebagai berikut:

1. Visi Perusahaan

Menjadi Perusahaan Commercial & Trading Berkelas Dunia di Bidang Energi, Petrokimia dan Produk Kimia Lainnya.

2. Misi Perusahaan
 - a. Menjalankan bisnis Commercial & Trading di bidang energi, produk turunan minyak dan gas, petrokimia dan produk kimia lainnya di sector retail dan sektor korporasi.
 - b. Mendukung penyediaan dan akses energi untuk pertumbuhan ekonomi Indonesia yang berwawasan lingkungan.
 - c. Melakukan pengembangan bisnis secara agresif di pasar domestik dan internasional.
 - d. Mencetak sumber daya manusia yang unggul dan bertaraf global dengan mengembangkan teknologi dan digital.
 - e. Menjadi bagian pengembangan investasi dan distribusi di industri energi, petrokimia dan produk kimia.

4.1.4 Divisi HSSE (Health Safety Security Environment)

Kesehatan, keselamatan, dan kepedulian terhadap lingkungan telah menjadi prioritas utama dalam seluruh kegiatan PT Pertamina Patra Niaga, sebuah perusahaan yang beroperasi dalam industri hilir minyak dan gas. Perusahaan ini melaksanakan fungsi HSSE (*Health, Safety, Security, and Environment*) dalam operasinya. HSSE, yang juga dikenal sebagai Kesehatan, Keselamatan, Keamanan, dan Lingkungan, adalah sebuah fungsi yang berperan sebagai agen pengendali *loss control agent, advisor, regulator* dan *compliance agent* dalam menjalankan kegiatan serta proses bisnis perusahaan. Adapun tugas lain dari divisi HSSE, adalah

- a. Menyusun dan melaksanakan rencana tanggap darurat korporat.
- b. Melakukan identifikasi aspek bahaya dan melakukan penilaian resiko dampak.
- c. Mencegah terjadinya insiden atau kecelakaan kerja. PT Pertamina Patra Niaga yakin bahwa keberhasilan dalam mengelola aspek HSSE sangat penting untuk menjaga keberhasilan dan keberlangsungan bisnis perusahaan dengan mengedepankan “*Safety is everybody responsibility*” dan “*Good Safety is Good Business*” yang menjadi landasan dalam menjalankan kegiatan operasional bisnis perusahaan. (Niaga, 2014)

4.1.5 Struktur Organisasi



Gambar 4. 2 Struktur Organisasi

Adapun tugas masing – masing fungsi ditunjukkan oleh tabel 4.1.

Tabel 4. 1 Tugas Tiap Divisi

No	Jabatan	Tugas
1	SPV HSSE	Latihan darurat bulanan harus direncanakan dan dipimpin sehingga krisis yang sebenarnya dapat diantisipasi.
2	<i>Chief Audit Executive</i>	Memeriksa dan mengevaluasi efektivitas dan efisiensi operasi, keuangan, akuntansi, sumber daya manusia, TI, dan proses-proses lainnya.
3	<i>Chief Legal Counsel</i>	Memastikan bahwa semua tindakan bisnis mematuhi hukum. Untuk menjaga roda bisnis tetap berputar,
		hal ini dilakukan dengan menjaga komunikasi yang efektif dengan berbagai divisi di dalam organisasi.
4	<i>SPV Human Capital Management</i>	Mengelola tenaga kerja secara efektif dan meningkatkan nilai tenaga kerja tersebut agar lebih termotivasi dan bisa meningkatkan produktivitasnya

5	<i>SPV Corporate Communication & Investor Relations</i>	Memainkan peran penting dalam bagaimana perusahaan dipersepsikan oleh pelanggan, staf, dan masyarakat luas.
6	<i>SPV Human Capital Development</i>	Memiliki akuntabilitas penuh untuk menemukan kandidat ideal yang memenuhi persyaratan dan dapat membantu organisasi mencapai tujuannya. Agar proses perekrutan berjalan lancar dan menemukan pelamar terbaik, perusahaan sering kali menyediakan berbagai alat bantu.

(Sumber : PT Pertamina Patra Niaga RJBT, 2023)

4.2 Hasil Penelitian dan Pembahasan

Pada bab ini, peneliti akan menjelaskan data dan hasil penelitian yang berkaitan dengan permasalahan yang telah dibahas di Bab I. Hasil penelitian ini didapatkan melalui wawancara langsung dengan para informan sebagai bagian dari pengumpulan informasi di lapangan. Selain itu, peneliti juga menggunakan teknik observasi untuk melengkapi data yang sudah ditemukan. Wawancara dilakukan secara mendalam untuk mendapatkan pandangan langsung dari para informan mengenai penerapan *Corporate Life Saving Rules* (CLSR) dan manajemen risiko, khususnya dalam aspek *Safety Driving* di PT Pertamina Patra Niaga RJBT Kota Semarang.

Selain wawancara, observasi di lapangan juga dilakukan untuk melihat langsung bagaimana penerapan aturan keselamatan berkendara tersebut berlangsung sehari-hari. Peneliti mengamati perilaku pengemudi, kondisi kendaraan, serta lingkungan kerja secara keseluruhan. Observasi ini membantu peneliti memperoleh gambaran yang lebih jelas tentang realitas yang ada di lapangan, serta memvalidasi informasi yang didapatkan dari wawancara. Dari hasil wawancara dan observasi, peneliti bisa menyimpulkan beberapa temuan penting yang akan dijelaskan lebih lanjut dalam bab ini. Temuan-temuan tersebut akan membantu menjawab pertanyaan penelitian serta

memberikan wawasan mengenai efektivitas penerapan *Safety Driving* dalam upaya mengurangi kecelakaan kerja di PT Pertamina Patra Niaga.

4.2.1 Penerapan Manajemen Resiko Terhadap *Corporate Life Saving Rules* (CLSR) *Safety Driving* Dalam Upaya Mengurangi Kecelakaan Kerja di PT Pertamina Patra Niaga RJBT Kota Semarang?

Corporate Life Saving Rules (CLSR) merupakan serangkaian aturan yang diterapkan oleh perusahaan dengan tujuan untuk melindungi keselamatan dan kesehatan karyawan dalam menjalankan tugas-tugas operasional, terutama yang berisiko tinggi. Di industri energi dan logistik seperti PT Pertamina Patra Niaga, di mana aktivitas pengiriman barang dan pengoperasian kendaraan operasional menjadi bagian penting dari kegiatan sehari-hari, penerapan CLSR ini sangat krusial untuk meminimalkan terjadinya kecelakaan kerja, khususnya yang terkait dengan keselamatan berkendara.

Keselamatan berkendara (*Safety Driving*) adalah salah satu aspek paling penting dalam menjaga kelancaran operasional perusahaan. Dalam industri ini, pengemudi dan kendaraan yang digunakan dalam operasional menghadapi berbagai risiko, mulai dari kondisi jalan yang buruk, cuaca ekstrem, hingga kesalahan manusia seperti kelelahan dan kurangnya konsentrasi. Oleh karena itu, PT Pertamina Patra Niaga perlu menerapkan manajemen risiko yang komprehensif terhadap aspek keselamatan berkendara untuk mencegah kecelakaan kerja dan melindungi sumber daya manusia serta aset perusahaan. Manajemen risiko adalah suatu pendekatan yang sistematis untuk mengidentifikasi, mengevaluasi, dan mengendalikan risiko yang berpotensi membahayakan keselamatan dan kesehatan karyawan. Dalam konteks *Safety Driving*, pendekatan ini melibatkan langkah-langkah seperti mengidentifikasi potensi bahaya dalam aktivitas berkendara, mengevaluasi tingkat risiko, serta menerapkan kontrol yang tepat untuk mengurangi kemungkinan terjadinya kecelakaan. Di PT Pertamina Patra Niaga, *Corporate Life Saving Rules* (CLSR) menjadi pedoman utama yang mengatur

berbagai standar keselamatan, termasuk dalam kegiatan berkendara. Setiap karyawan, terutama pengemudi kendaraan operasional, wajib mematuhi CLSR untuk memastikan keamanan selama perjalanan. Hal ini penting mengingat tanggung jawab perusahaan terhadap keselamatan karyawan bukan hanya sekadar kewajiban legal, tetapi juga sebagai bagian dari etika perusahaan dalam menjaga kesejahteraan semua pihak yang terlibat.

Tabel 4. 2 Elemen 12 CLSR

No	Kode	12 Elemen CLSR	<i>Presentase</i>
1	A1	<i>Safety driving</i>	59%
2	B1	<i>Tools and equipment</i>	11%
3	C1	<i>Isolation</i>	3%
4	D1	<i>Fit to work</i>	9%
5	E1	<i>Working at height</i>	1%
6	F1	<i>Lifting operation</i>	4%
7	G1	<i>Asset integrity</i>	1%
8	H1	<i>Safe zone position</i>	4%
9	I1	<i>Permit to work</i>	4%
10	J1	<i>Confined space</i>	0%
11	K1	<i>Personal floatation device</i>	1%
12	L1	<i>System override</i>	3%
		Jumlah	100%

(Sumber: Data Olah Rekap LKP Kecelakaan Kerja PT Pertamina Patra Niaga RJBT 2020 -2022)

1. Safety driving (59%)

Elemen ini memiliki persentase terbesar, artinya sebagian besar kecelakaan kerja atau insiden yang tercatat berkaitan dengan masalah keselamatan saat berkendara. Ini mungkin mencakup kecelakaan kendaraan selama operasional atau kegagalan mematuhi prosedur keselamatan saat mengemudi.

2. Tools and equipment (11%)

Sebanyak 11% insiden berhubungan dengan penggunaan alat dan peralatan. Hal ini dapat mengindikasikan adanya masalah dalam pemilihan, penggunaan, atau perawatan alat dan peralatan yang tidak sesuai standar keselamatan.

3. Isolation (3%)

Isolasi, yang merujuk pada pengamanan area kerja atau peralatan sebelum digunakan atau diperbaiki, menyumbang 3% dari total insiden. Ini bisa disebabkan oleh kegagalan dalam memastikan bahwa peralatan atau area kerja telah aman dari risiko berbahaya.

4. Fit to work (9%)

Elemen ini menunjukkan bahwa 9% dari insiden berkaitan dengan kesiapan fisik dan mental pekerja. Hal ini menandakan pentingnya memastikan bahwa pekerja dalam kondisi fit sebelum bekerja untuk menghindari kecelakaan.

5. Working at height (1%)

Bekerja di ketinggian menyumbang 1% dari total insiden. Walaupun angkanya kecil, bekerja di ketinggian sangat berisiko dan tetap perlu perhatian ekstra terkait prosedur keselamatan.

6. Lifting operation (4%)

Sebanyak 4% insiden terkait dengan operasi pengangkatan (*lifting*), yang biasanya melibatkan alat berat atau pengangkatan barang secara manual.

Pengangkatan yang tidak tepat dapat menyebabkan cedera atau kecelakaan.

7. Asset integrity (1%)

Insiden yang disebabkan oleh kerusakan atau kegagalan integritas aset menyumbang 1%. Ini berarti ada insiden yang terjadi karena peralatan atau infrastruktur yang tidak terjaga dengan baik.

8. Safe zone position (4%)

Sebanyak 4% insiden terkait dengan posisi di zona aman. Ini menunjukkan bahwa ada pekerja yang mengalami kecelakaan karena berada di zona yang tidak aman atau tidak mematuhi pembatasan di area berbahaya.

9. Permit to work (4%)

Elemen ini menunjukkan bahwa 4% insiden terjadi karena kurangnya pengawasan terhadap izin kerja. Sistem izin kerja memastikan pekerjaan dilakukan dengan prosedur yang tepat, dan kegagalan dalam proses ini dapat menyebabkan kecelakaan.

10. Confined space (0%)

Tidak ada insiden yang dilaporkan di ruang terbatas (*confined space*) selama periode ini.

11. Personal floatation device (1%)

Insiden yang melibatkan alat pelampung pribadi menyumbang 1%. Hal ini kemungkinan besar terkait dengan pekerjaan di air atau area yang berisiko tenggelam.

12. System override (3%)

Sebanyak 3% insiden berkaitan dengan penyimpangan *sistem* (*system override*), yang berarti adanya kesalahan dalam pengoperasian atau manipulasi sistem yang menyebabkan kecelakaan.

Pada tabel presentase diatas, ditunjukkan persentase kecelakaan kerja selama tiga tahun terakhir di PT Pertamina Patra Niaga, yang didasarkan pada 12 elemen *Corporate Life Saving Rules* (CLSR). Dari data yang ditampilkan, terlihat bahwa *Safety Driving* (keselamatan berkendara) menempati urutan tertinggi dengan persentase paling banyak dalam kecelakaan kerja selama tiga tahun terakhir. Hal ini menunjukkan bahwa aspek keselamatan berkendara merupakan area yang paling banyak menyumbang insiden kecelakaan di perusahaan tersebut. Meskipun perusahaan sudah menerapkan CLSR, termasuk aturan tentang penggunaan sabuk pengaman, batas kecepatan, dan larangan menggunakan ponsel saat mengemudi, kecelakaan yang berkaitan dengan kegiatan mengemudi masih mendominasi.

Tingginya angka kecelakaan pada elemen *Safety Driving* ini menjadi perhatian penting bagi perusahaan, karena menunjukkan bahwa masih ada gap dalam penerapan aturan atau potensi risiko yang belum sepenuhnya terkelola dengan baik. Temuan ini juga mengindikasikan bahwa perlu ada peningkatan dalam penerapan kebijakan keselamatan berkendara, seperti pelatihan pengemudi, pemantauan yang lebih ketat, atau evaluasi menyeluruh terhadap efektivitas penerapan aturan keselamatan berkendara. Dengan demikian, berdasarkan tabel tersebut, elemen *Safety Driving* menjadi fokus utama yang memerlukan perbaikan dalam upaya menurunkan angka kecelakaan kerja di PT Pertamina Patra Niaga. Hal ini sesuai dengan pernyataan yang diberikan oleh informan A-1 yaitu:

Bagaimana penerapan Corporate Life Saving Rules (CLSR) Khususnya Driver Safety di PT Pertamina Patra Niaga, khususnya terkait keselamatan berkendara?

A1 Jadi, di perusahaan ini, terdapat 12 *Corporate Life Saving Rules* (CLSR), salah satunya adalah *Safety Driving*. Penerapan *Safety Driving* ini mengacu pada pendidikan SMKPT (Sistem Manajemen Keselamatan Transportasi) serta integrasi sigarat (sistem keamanan dan keselamatan terkait transportasi). Untuk mendukung penerapannya, perusahaan memiliki beberapa program dan pelatihan khusus yang rutin dijalankan. *Defensive Driving Training* (DDT) Program pelatihan mengemudi defensif yang

dilaksanakan setahun sekali, bekerja sama dengan KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi). Pelatihan ini bertujuan untuk meningkatkan kemampuan pengemudi dalam mengantisipasi potensi bahaya di jalan dan meminimalkan risiko kecelakaan. *Pre-Trip Inspection* (PTI) Sebuah prosedur pengecekan kendaraan sebelum melakukan perjalanan (*pre-trip*). Pengecekan ini dilakukan untuk memastikan bahwa kendaraan dalam kondisi layak jalan dan aman sebelum digunakan dalam operasional sehari-hari. *Daily Check-Up* (DJU) Pemeriksaan harian yang dilakukan untuk memastikan bahwa kondisi kendaraan tetap terjaga, termasuk pengecekan ban, rem, bahan bakar, serta komponen keselamatan lainnya.

(Wawancara tanggal 23 September 2024)

Pernyataan tersebut juga hampir sama dikatakan oleh informan lainnya

A2 Jadi, terkait keselamatan berkendara di perusahaan, khususnya dalam *safety driving*, terdapat dua kategori utama yang diatur: Kendaraan dengan Penumpang (KRP) Pengangkutan Mobil Bahan Berbahaya (BPM) Kategori ini melibatkan pengangkutan bahan berbahaya, seperti bahan bakar minyak (BPM), yang harus diantar dari depot ke berbagai SPPU (Stasiun Pengisian Bahan Bakar Umum). Proses pengangkutan bahan berbahaya ini memerlukan perhatian khusus karena risiko yang lebih tinggi, baik dari sisi keselamatan pengemudi maupun dampaknya terhadap lingkungan dan masyarakat. Tantangan dalam keselamatan berkendara, khususnya untuk pengangkutan BPM, memang cukup besar dan memerlukan proses yang sangat ketat.

(Wawancara tanggal 20 September 2024)

Tabel 4. 3 Data Nilai Risiko

No	Kode	Aktivitas Kegiatan	Risiko	Nilai Skala		
				L	S	Skala Risiko
1	A1	mobil tangki yang terserempet di lalu lintas	Cedera/Meninggal	5	5	25
2	B1	Kerusakan Pipeline sarfas di DPPU	Cedera	1	3	3
3	C1	konslet listrik	Cedera	3	4	12
4	D1	Pekerja yang kurang fit melaksanakan pekerjaan lapangan	Tim Medis	4	4	16
5	E1	Pekerja terpeleset jatuh	Cedera/Luka	4	2	6
6	F1	pekerja men-setting scaffolding terlalu tinggi	Luka	3	1	3

7	G1	Rumah <i>Big Valve</i> ditabrak mobil <i>towing</i>	Cedera/Luka	2	3	6
8	H1	Percikan batu yang terkena mesin potong sehingga mengenai pelipis mata pekerja	Cedera/Luka	1	3	3
9	I1	<i>Forklift</i> ambruk	Cedera/Luka	2	3	6
10	J1	<i>Confined space</i>	-	-	-	-
11	K1	<i>Offshore</i> mengalami kebakaran	Cedera/Luka	3	4	12
12	L1	SPBU terbakar habis	Cedera/Luka	4	4	16

(Sumber : Data Diolah, 2024)

Tabel 4. 4 Matriks Risiko

Matriks Risiko		Level Dampak (<i>Severity</i>)				
		1	2	3	4	5
Level kemungkinan (<i>likelihood</i>)	5					A1
	4		E1	D1	L1	
	3	F1			C1 K1	
	2			I1 G1		
	1			B1		

(Sumber : Data Diolah, 2024)

4.2.2 Faktor pendukung dan penghambat Penerapan Manajemen Resiko Terhadap *Corporate Life Saving Rules (CLSR) Driving Safety* Dalam Upaya Mengurangi Kecelakaan Kerja di PT Pertamina Patra Niaga RJBT Kota Semarang?

Keselamatan kerja merupakan salah satu aspek paling krusial dalam operasional industri, khususnya di sektor energi dan minyak gas bumi yang memiliki risiko tinggi. Penerapan sistem manajemen keselamatan yang baik menjadi keharusan untuk memastikan kelangsungan operasional dan keselamatan seluruh tenaga kerja. Salah satu elemen penting dalam sistem keselamatan tersebut adalah penerapan *Corporate Life Saving Rules (CLSR)* yang dirancang untuk melindungi pekerja dari risiko fatal, terutama yang

berkaitan dengan aktivitas berkendara. PT Pertamina Patra Niaga, sebagai salah satu entitas utama di bidang distribusi energi, berkomitmen untuk menerapkan manajemen risiko secara menyeluruh guna meminimalkan potensi kecelakaan kerja, khususnya dalam aspek *Safety Driving*.

Kendaraan operasional yang digunakan dalam proses distribusi energi dan bahan bakar sangat rentan terhadap kecelakaan kerja jika tidak disertai dengan pengelolaan risiko yang baik. Oleh karena itu, penerapan CLSR khususnya *safety driving* di perusahaan ini tidak hanya merupakan kewajiban regulasi, tetapi juga langkah strategis untuk menjaga keselamatan pekerja dan lingkungan. Melalui penilaian risiko yang tepat, identifikasi faktor pendukung dan penghambat dalam penerapan aturan keselamatan berkendara menjadi sangat penting. Penelitian ini bertujuan untuk mengkaji bagaimana penerapan manajemen risiko pada CLSR *Safety Driving* di PT Pertamina Patra Niaga RJBT Kota Semarang dapat membantu mengurangi kecelakaan kerja, serta mengidentifikasi faktor-faktor yang mempengaruhi efektivitas implementasi program keselamatan tersebut.

4.2.2.1 Faktor Pendukung

1. Edukasi dan Pelatihan: Pelatihan berkendara aman dan sosialisasi tentang pentingnya keselamatan di jalan. Ini termasuk pelatihan tanggap darurat dan simulasi situasi berbahaya.
2. Kesadaran Hukum dan Disiplin: Pengemudi harus memiliki kesadaran akan pentingnya mematuhi hukum dan disiplin dalam berlalu lintas, termasuk pengetahuan tentang sanksi atas pelanggaran.
3. Kesehatan dan Kondisi Fisik Pengemudi: Pengemudi yang sehat secara fisik dan mental cenderung lebih fokus, waspada, dan mampu membuat keputusan yang tepat di jalan.
4. Kesadaran Lingkungan: Memahami kondisi cuaca, situasi lalu lintas, dan kondisi jalan yang dapat memengaruhi keselamatan berkendara.

Pengemudi harus selalu siap dengan perubahan mendadak seperti kabut, hujan deras, atau jalan berlubang.

Hal ini sesuai dengan pernyataan yang diberikan oleh informan

A1: Pemahaman dan penerapan aspek *safety* yang sangat penting di lingkungan kerja seperti Kesadaran akan Bahaya dan Kepatuhan terhadap Protokol *Safety*

Wawancara 23 September 2023

Pernyataan tersebut juga hampir sama dikatakan oleh informan lainnya

A2: Adanya pelatihan khusus *Defensive Driving Training* (DDT) Program pelatihan mengemudi defensif yang dilaksanakan setahun sekali, bekerja sama dengan KNKT (Komite Nasional Keselamatan Transportasi). Pelatihan ini bertujuan untuk meningkatkan kemampuan pengemudi dalam mengantisipasi potensi bahaya di jalan dan meminimalkan risiko kecelakaan yang dapat/mungkin terjadi

Wawancara 20 September 2023

Pernyataan tersebut juga hampir sama dikatakan oleh informan lainnya serta diperkuat

A3: Pemahaman terkait keselamatan berkendara UUD serta peraturan yang telah ditetapkan oleh perusahaan edukasi serta pelatihan dilakukan akan tetapi keselamatan dalam berkendara saat di jalan kita tidak pernah tau yang akan terjadi maupun tidak. Kita hanya bias mengantisipasi

Wawancara 24 September 2023

4.2.2.2 Faktor Penghambat

1. *Overconfidence* (Terlalu Percaya Diri): Pengemudi yang merasa terlalu yakin dengan keterampilan mereka cenderung mengabaikan risiko, seperti mengemudi terlalu cepat atau tidak mematuhi batas kecepatan.
2. Kondisi Fisik yang Tidak Optimal: Pengemudi yang sakit, kelelahan, atau sedang di bawah pengaruh obat-obatan dan alkohol akan memiliki reaksi yang lebih lambat dan konsentrasi yang terganggu, sehingga

memperbesar kemungkinan kecelakaan.

3. Pengemudi Lain yang Tidak Patuh: Pengemudi yang sembarangan, seperti mengebut, melanggar lampu lalu lintas, atau tidak mematuhi marka jalan, dapat memicu kecelakaan bagi pengemudi yang sudah mematuhi aturan.

Hal ini sesuai dengan pernyataan yang diberikan oleh informan

A1: Faktor Penghambat terkait dengan pelanggaran aturan keselamatan mobil tangki (kendaraan pengangkut bahan bakar), serta pengemudi yang lalai, menjadi salah satu faktor penghambat dalam penerapan *Corporate Life Saving Rules* (CLSR) di PT Pertamina Patra Niaga. Pelanggaran ini dapat terjadi ketika mereka tidak mematuhi peraturan keselamatan yang telah ditetapkan oleh perusahaan.

Wawancara 20 September 2024

Pernyataan tersebut juga hampir sama dikatakan oleh informan lainnya

Kecelakaan Akibat Kendaraan Lain (ODGC - *Other Driver Generated Crashes*), PT Pertamina dapat terlibat dalam kecelakaan karena kendaraan lain yang lalai atau mengemudi secara tidak bertanggung jawab, seperti kendaraan yang menabrak dari belakang, samping, atau bahkan akibat pengemudi yang mabuk.

Wawancara 23 September 2024

Pernyataan tersebut juga hampir sama dikatakan oleh informan lainnya serta diperkuat

Meskipun kendaraan operasional Pertamina sudah mematuhi batas kecepatan (misalnya, 60 km/jam), kecelakaan masih dapat terjadi jika ada kendaraan lain yang bergerak secara tidak terkendali.

Wawancara 24 September 2024

4.3 Output Penelitian Terapan

Menurut Husni (2015) kecelakaan bisa disebabkan oleh beberapa faktor utama, faktor lingkungan, faktor kendaraan, faktor jalan dan faktor manusia. Manusia sebagai host (pengemudi) memegang andil besar terhadap risiko terjadinya kecelakaan lalu lintas, berupa: perilaku berkendara, usia pengemudi, pengalaman pengemudi, dan perilaku mengonsumsi minuman beralkohol. Faktor kendaraan juga dapat menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan, bila dibiarkan begitu saja dan tidak sesuai aspek teknis yang layak sesuai ketentuan. Yang ketiga, faktor jalan sebagai salah satu faktor yang sering menyebabkan kecelakaan, diantaranya: kondisi geometrik, lubang di jalan, dan sebagainya. Yang terakhir, yaitu faktor kondisi lingkungan yang mampu memberikan kontribusi terhadap kecelakaan lalu lintas. Lingkungan jalan yang kurang memadai dapat mengurangi kenyamanan pengendara, sehingga performa sang pengemudi turut berkurang dan bisa meningkatkan risiko kecelakaan.

Bedasarkan uraian diatas faktor pengemudi juga memegang peranan penting terhadap faktor terjadinya kecelakaan. Sehingga dalam penelitian ini peneliti merancang “*Driver Safety Inspection*” , yaitu suatu form yang digunakan untuk memastikan bahwa pengemudi/ *driver* dalam kondisi kesehatan yang memadai. Diharapkan dengan adanya form ini, kecelakaan lalu lintas akibat faktor pengemudi dapat diminimalisir.

Driver Safety Inspection

Saya yang bertanda tangan di bawah ini :

Nama :

NIP :

Jabatan :

CATATAN PEMERIKSAAN KESEHATAN

URAIAN	HASIL UKUR	NILAI AMBANG BATAS	KETERANGAN
TENSI DARAH		100-140 / 60-90	
DENYUT NADI		60-90/Menit	
SUHU BADAN		37°C	
PENDENGARAN	NORMAL / TIDAK NORMAL		
MATA	NORMAL / TIDAK NORMAL		

Saya siap melaksanakan pekerjaan :
yang di tugaskan perusahaan dengan memperhatikan dan mematuhi syarat dan prinsip Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) serta mematuhi SOP yang berlaku. Saya menyadari jika mengabaikan K3 dalam melaksanakan pekerjaan, berpotensi terjadinya kecelakaan kerja yang akan merugikan diri sendiri, keluarga dan perusahaan. Saya bertekad : Berangkat Selamat, Bekerja Selamat, Pulang Selamat, karena anak saya yang bernama Dan istri/suami/orang tua tercinta sayamenunggu di rumah berharap saya selamat.

Rekan saya dalam pekerjaan ini :

.....

Megetahui

Pengawas Pekerjaan

Yang Menyatakan

.....

.....

Gambar 4. 3 Outtput Penelitian Driver Safety Inspection