

## **SAFETY DRIVING PADA OPERATOR FORKLIFT DI PERTAMBANGAN**

**Noni Widhirexy Novita<sup>1</sup>, Arlin Adam<sup>2</sup> dan Muslimin B<sup>3</sup>**

<sup>1,2,3</sup> Jurusan Keselamatan dan Kesehatan Kerja Fakultas Kesehatan Masyarakat  
Universitas Pejuang Republik Indonesia  
musimink2@gmail.com

### **ABSTRACT**

*Safety driving is an effort made to minimize the level of danger and maximize the conditions in driving, to create a condition, where we are at the point of not endangering other drivers and aware of the possible dangers that can occur around us and an understanding of prevention and mitigation. A forklift is a tool that allows one to lift and place items with heavy and large loads. However, there is a risk of injury or death if the forklift operator has not been trained to use a forklift. The purpose of this study was to determine the relationship between training and licensing supervisory relationships, and the relationship between a driver's attitude and safety driving on forklift operators at PT. Antam Tbk, Southeast Sulawesi Nickel UBP. This type of research is analytic research with cross-sectional study approach with a sample size of 58 people. The results showed that there was a relationship between training and licensing with safe driving for forklift operators ( $p = 0.003$ ), there was a relationship between supervision and safety driving for forklift operators ( $p = 0,000$ ), there was a relationship between driver attitude and safe driving for forklift operators ( $p = 0.008$ ). It is recommended that companies pay more attention to matters relating to driving safety in forklift operators. So that the forklift operator can operate the equipment correctly, healthy and safe.*

**Keywords:** *Safety driving, training, and licensing, supervision, attitude*

### **ABSTRAK**

*Safety driving* adalah suatu usaha yang dilakukan untuk meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keadaan dalam berkendara, demi menciptakan suatu kondisi, yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengemudi lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi di sekitar kita serta pemahaman akan pencegahan dan penanggulangannya. Forklift adalah alat yang memungkinkan seseorang untuk mengangkat dan menempatkan barang dengan beban yang berat dan besar. Namun, ada risiko cedera atau kematian apabila operator forklift belum terlatih untuk menggunakan forklift. Tujuan dari penelitian ini adalah untuk mengetahui adanya hubungan pelatihan dan lisensi, hubungan pengawasan, dan hubungan sikap pengemudi dengan *safety driving* pada operator forklift di PT. Antam Tbk, UBP Nikel Sulawesi Tenggara. Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian analitik dengan pendekatan cross sectional study dengan jumlah sampel sebanyak 58 orang. Hasil penelitian menunjukkan bahwa adanya hubungan pelatihan dan lisensi dengan *safety driving* pada operator forklift ( $p=0,003$ ), ada hubungan pengawasan dengan *safety driving* pada operator forklift ( $p=0,000$ ), ada hubungan sikap pengemudi dengan *safety driving* pada operator forklift ( $p=0,008$ ). Disarankan agar perusahaan lebih memperhatikan hal-hal yang berkaitan dengan keselamatan berkendara pada operator forklift. Sehingga operator forklift dapat mengoperasikan alat dengan benar, sehat dan selamat.

**Kata Kunci:** *Safety driving, pelatihan dan lisensi, pengawasan, sikap*

### **Pendahuluan**

Masalah Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada industri Pertambangan akhir-akhir ini terus berkembang seiring dengan teknologi dalam bidang industri pertambangan. Kemajuan tersebut telah mengakibatkan munculnya berbagai persoalan dan dampak industri pertambangan yang semakin kompleks dan telah mengundang perhatian banyak orang. Di masa industrialisasi yang terjadi sekarang ini, manusia dituntut untuk dapat bekerja dengan produktifitas tinggi guna meningkatkan pergerakan ekonomi. Produktifitas tinggi tersebut telah diiringi dengan kemajuan teknologi yang terus dikembangkan oleh manusia untuk dapat memenuhi efisiensi dan optimalisasi kerja. Namun, Seiring dengan kemajuan teknologi tersebut, potensi permasalahan keselamatan dan kesehatan kerja yang dihadapi manusia juga semakin tinggi. Manusia dihadapkan berbagai potensi bahaya dan risiko di tempat kerja yang mengancam diri manusia sehingga dapat

menimbulkan cedera atau gangguan kesehatan (Kurniawidjaja, 2010).

Pengertian Kesehatan dan Keselamatan Kerja menurut ILO/WHO Commite 1995 ialah penyelenggaraan dan pemeliharaan derajat setinggi-tingginya dari kesehatan fisik, mental dan sosial tenaga kerja di semua pekerjaan, pencegahan gangguan kesehatan tenaga kerja yang disebabkan kondisi kerjanya, perlindungan tenaga kerja terhadap resiko faktor-faktor yang mengganggu kesehatan, penempatan dan pemeliharaan tenaga kerja dilingkungan kerja sesuai kemampuan fisik dan psikologisnya, dan sebagai kesimpulan ialah penyesuaian pekerjaan kepada manusia dan manusia kepada pekerjaannya. Potensi bahaya dan risiko di tempat kerja antara lain dapat diakibatkan oleh sistem kerja, penggunaan mesin, alat dan bahan, yang bersumber dari keterbatasan manusia, perilaku hidup yang tidak sehat, perilaku kerja yang tidak selamat/aman, buruknya lingkungan kerja, kondisi

pekerjaan yang tidak ergonomik, pengorganisasian pekerjaan dan budaya kerja yang tidak kondusif bagi keselamatan dan kesehatan kerja (Kurniawidjaja, 2010).

*Safety driving* adalah suatu usaha yang dilakukan untuk meminimalisir tingkat bahaya dan memaksimalkan keadaan dalam berkendara, demi menciptakan suatu kondisi, yang mana kita berada pada titik tidak membahayakan pengendara lain dan menyadari kemungkinan bahaya yang dapat terjadi di sekitar kita serta pemahaman akan pencegahan dan penanggulangannya. Implementasi dari pengertian diatas yaitu bahwa disaat kita mengendarai kendaraan, maka haruslah tercipta suatu landasan pemikiran yang mementingkan dan sangat mengutamakan keselamatan, baik bagi diri sendiri maupun orang lain. Pada proses produksi seringkali menggunakan alat bantu untuk memindahkan material maupun perkakas kerja yang berukuran besar. Penggunaan alat biasanya menggunakan crane dan forklift yang menjadi andalan dalam aktivitas pekerja di industri.

*Forklift* adalah alat yang memungkinkan seseorang untuk mengangkat dan menempatkan barang dengan beban yang berat dan besar. Namun, ada risiko cedera atau kematian apabila operator forklift belum terlatih untuk menggunakan forklift, tidak mengerti cara mengoperasikan forklift, pengoperasian forklift dengan sembarangan atau menggunakan forklift yang tidak aman karena forklift tersebut rusak. Setiap tahun hampir 100 pekerja meninggal dan 20.000 terluka parah dalam kecelakaan forklift. Menurut National Traumatic Occupational Fatalities (NTOF), 1530 pekerja meninggal akibat kecelakaan forklift yang sering terjadi dan menyebabkan kematian yaitu forklift terguling, kaki pekerja tertabrak oleh forklift, pekerja yang tertabrak oleh forklift dan pekerja yang terjatuh dari forklift.

Hasil penelitian yang dilakukan oleh *Health and Safety Executive* di Inggris tahun 2010/2011 menyatakan bahwa kendaraan besar dan forklift merupakan agen yang paling sering terjadi kecelakaan. Di sektor industri, transportasi dan storage adalah penyumbang terbesar kecelakaan kerja, faktor penyebabnya adalah :Forklift (811), Mobil pribadi (375), Container (370) dan hand Pallet (319). Jaminan Sosial Tenaga Kerja (JAMSOSTEK) menyebutkan angka kecelakaan kerja di Indonesia termasuk yang paling tinggi di kawasan ASEAN, angka kecelakaan kerja masih mengalami peningkatan dari tahun ke tahun. Tahun 2011 terjadi 99.491

kasus atau rata-rata 414 kasus kecelakaan kerja per hari, angka ini meningkat dari 98.711 kasus ditahun sebelumnya dan 96.314 kasus ditahun 2009.

PT. ANTAM Tbk merupakan perusahaan pertambangan yang terdiversifikasi dan terintegrasi secara vertikal yang berorientasi ekspor. Melalui wilayah operasi yang tersebar di seluruh Indonesia yang kaya akan bahan mineral, kegiatan ANTAM mencakup eksplorasi, penambangan, pengolahan serta pemasaran dari komoditas bijih nikel, feronikel, emas, perak, bauksit dan batubara.

### **Bahan dan Metode Lokasi Penelitian**

Adapun lokasi penelitian yang dipilih yaitu di PT. ANEKA TAMBANG (ANTAM) Tbk dan dilakukan pada bulan Juli sampai bulan Agustus Tahun 2018.

### **Desain Penelitian**

Bentuk rancangan penelitian analitik yang digunakan pada penelitian ini adalah rancangan survei cross sectional study. Penelitian ini melihat beberapa variabel yang terkait *safety driving* seperti : *pelatihan dan lisensi, pengawasan, sikap* pada operator forklift.

### **Populasi dan Sampel**

#### **Populasi**

Dalam penelitian ini yang menjadi populasi yaitu operator forklift di PT. Antam Tbk di departement Finishing Production yaitu sebanyak 58 pekerja.

#### **Sampel**

Jumlah sampel yang akan menjadi responden adalah sebanyak 58 pekerja di PT. Antam Tbk di departement Finishing Production.

### **Cara Pengambilan Sampel**

Teknik pengambilan sampel yang digunakan pada penelitian ini adalah dengan menggunakan *total sampling*.

### **Pengumpulan data**

#### **1. Data Primer**

Data yang diambil oleh peneliti dari responden yaitu data yang terpilih sebagai sampel dengan daftar pertanyaan yang telah disusun oleh peneliti sesuai dengan tujuan penelitian.

#### **2. Data Sekunder**

Data yang diambil oleh peneliti dari instansi/pemerintahan setempat terkait gambaran Lokasi Penelitian.

### Analisa data

Analisis data yang digunakan pada penelitian ini adalah Chi-Square dan Fisher Exact Test, dengan menggunakan komputer yang didasarkan pada probabilitas sebagai berikut :

- a. Jika probabilitas > 0,05 maka Ho diterima
- b. Jika probabilitas < 0,05 maka Ho ditolak

1) Rumus  $\chi^2$  yaitu :

$$\chi^2 = \sum \frac{(fo - fe)^2}{fe}$$

Ket :

$\chi^2$  : Nilai Chi-kuadrat

$f_o$  : Frekuensi yang diobservasi (frekuensi empiris)

$f_e$  : Frekuensi yang diharapkan (frekuensi teoritis)

2) Fisher Exact Test

$$P = \frac{(A + B)! (C + D)! (A + C)! (B + D)!}{N! (A)! (B)! (C)! (D)!}$$

### HASIL PENELITIAN

Berdasarkan hasil penelitian pada bulan Juli-Agustus tahun 2018 di PT. Aneka Tambang (ANTAM) UBP Nikel Sulawesi Tenggara, diperoleh hasil sebagai berikut:

#### Karakteristik Responden

##### a. Jenis Kelamin

Table .1

Distribusi Responden Berdasarkan Jenis kelamin Di PT.Antam UBPN Sultra Tahun 2018

JenisKelamin	n	%
Laki-Laki	58	100
Perempuan	0	0
<b>Total</b>	<b>58</b>	<b>100</b>

Sumber : Data Primer 2018

Table.1 diatas menunjukkan bahwa presentasepekerja berdasarkan jenis kelamin Laki-Laki sebanyak 58 orang (100%) dan presentase pekerja perempuan 0 (0%), jadi keseluruhan pekerja berdasarkan jenis kelamin adalah 58 orang yang semuanya berjenis kelamin laki-laki.

##### b. Umur Responden

Tabel .2

Distribusi responden berdasarkan Umur pada karyawan Di PT. Antam UBPN Sultra Tahun 2018

Umur	n	%
20-34	33	56,9
35-50	25	43,1
<b>Total</b>	<b>58</b>	<b>100</b>

Sumber: DataPrimer

Berdasarkan table diatas, diketahui kelompok umur responden yang umurnya 20-34 sebanyak 33 orang dengan persentasi 56,9%, umur 35-50 sebanyak 25 orang dengan persentasi sebesar 43,1%.

##### c. Pendidikan Terakhir Responden

Tabel .3

Distribusi responden berdasarkan PendidikanTerakhir Di PT. Antam UBPN Sultra Tahun 2018

Umur	n	%
SMP	33	56,9
SMA	25	43,1
<b>Total</b>	<b>58</b>	<b>100</b>

Sumber: DataPrimer

Berdasarkan table diatas, diketahui pendidikan terakhir responden paling banyak adalah SMP sebanyak 33 orang dengan persentasi 56,9%, dan responden yang pendidikan terakhirnya SMA sebanyak 22 orang dengan persentasi 43,1%.

#### Variabel yang diteliti

##### a. Pelatihan dan Lisensi

Tabel .4

Distribusi variabel pelatihan dan lisensi di Di PT. Antam UBPN Sultra Tahun 2018

Pelatihan dan Lisensi	n	%
ada	25	43,1
Tidak ada	33	56,9
<b>Total</b>	<b>58</b>	<b>100</b>

Sumber: Data Primer 2018

Tabel.4 menunjukkan bahwa lebih dominan responden yang tidak ada pelatihan dan lisensi kerja di PT.Antam UBPN Sultra tahun 2018 yaitu sebanyak 33 orang (56,9%) dan yang ada

pelatihan dan Lisensi kerja sebanyak 25 orang ( 43,1%)

**b. Pengawasan**

**Tabel .5**

**Distribusi variabel Pengawasan di PT. Antam UPBN Sultra Tahun 2018**

Pengawasan	n	%
ada	24	41,4
Tidak ada	34	58,6
<b>Total</b>	<b>58</b>	<b>100</b>

Sumber: Data Primer 2018

Tabel .5 menunjukkan bahwa lebih dominan yang tidak ada pengawasan kerja di PT Antam UPBN Sultra yaitu sebanyak 34 orang (58,6%) dan responden yang ada pengawasan yaitu sebanyak 24 orang ( 41,4%).

**c. Karakter Pengemudi**

**Tabel.6**

**Distribusi variabel Karakter Pengemudi di PT.Antam UPBN Sultra Tahun 2018**

Karakter pengemudi	n	%
Baik	20	34,5
Buruk	38	65,5
<b>Total</b>	<b>58</b>	<b>100</b>

Sumber: Data Primer 2018

Tabel .6 menunjukkan bahwa Karakter pengemudi di PT Antam UPBN Sultra Lebih Dominan yang yang berkarakter buruk yaitu sebanyak 38 orang (65,5%) dan yang berkarakter baik sebanyak 20 orang ( 34,5%)

**d. Safety driving pada Operator Forkflit**

**Tabel.7**

**Distribusi variabel Safety driving pada operator Forkflit Di PT.Antam UPBN Sultra Tahun 2018**

Safety driving pada operator Forkflit	Safety driving pada operator forkflit	
	n	%
aman	23	39,7
Tidak aman	35	60,3
<b>Total</b>	<b>58</b>	<b>100</b>

Sumber: Data Primer 2018

Tabel.7 menunjukkan bahwa safety driving pada Operator Forkflit di PT Antam UPBN Sultra tahun 2018 lebih Dominan yang

Tidak aman yaitu sebanyak 35 orang (60,5%) dan yang aman sebanyak 23 orang ( 39,7%)

**Analisis Bivariat**

**a. Hubungan antara pelatihan dan lisensi dengan safety driving pada operator forkflit**

**Tabel .7**

**Hubungan anantara pelatihan dan lisensi dengan safety driving pada operator forkflit di PT.Antam UPBN Sultra Tahun 2018**

Pelatihan dan Lisensi	Safety driving pada operator forkflit				Jumlah	p
	aman		Tidak aman			
	n	%	n	%		
ada	18	72,0	7	28,0	25	0,001
Tidak ada	5	15,2	28	84,8	33	
<b>Jumlah</b>	<b>23</b>	<b>39,7</b>	<b>35</b>	<b>60,3</b>	<b>58</b>	<b>100</b>

Sumber : data primer

Tabel .7 menunjukkan bahwa dari 58 Responden di PT. Antam lebih dominan yang Tidak ada pelatihan dan Lisensi kerja sehingga Tidak aman dalam safety driving operator Forkflit yaitu sebanyak 28 orang (84,8%) dan hanya 5 orang (15,2%) yang aman, Sedangkan Responden yang ada pelatihan dan Lisensi lebih dominan yang aman dalam safety driving dalam operator forkflit yaitu sebanyak 18 orang (72,0%) dan yang tidak aman hanya 7 orang ( 28,0).

Analisis statistik menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara pelatihan dan Lisensi dengan perilaku safety driving pada operator Forkflit tahun 2018 dimana nilai  $P=0,000 < \alpha 0,005$ .

**b. Hubungan pengawasan dengan Perilaku safety driving pada operator forkflit**

**Tabel .8**

**Hubungan anantara pengawasan dengan driving pada operator forkflit di PT.Antam UPBN Sultra Tahun 2018**

Pengawasan	Safety driving pada operator forkflit				Jumlah	p
	aman		Tidak aman			
	n	%	n	%		
ada	16	66,7	8	33,8	24	0,000
Tidak ada	7	20,6	27	79,4	34	
<b>Jumlah</b>	<b>23</b>	<b>39,7</b>	<b>35</b>	<b>63,3</b>	<b>58</b>	<b>100</b>

Sumber : data primer

Tabel .8 menunjukkan bahwa dari 58 Responden di PT Antam lebih dominan yang Tidak ada pengawasan sehingga Tidak aman dalam safety driving operator Forkflit yaitu sebanyak 27

orang (79,4,4%) dan hanya 7 orang (20,6%) yang aman, Sedangkan Responden yang ada pengawasan lebih dominan yang aman dalam *safety driving* pada operator forklit yaitu sebanyak 16 orang (66,7%) dan yang tidak aman sebanyak 8 orang (33,3%) Analisis statistik menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara pengawasan dengan perilaku *safety driving* pada operator Forkflit tahun 2018 dimana nilai  $P=0,001 < \alpha 0,00$ .

**c. Hubungan karakter Pengemudi dengan Perilaku *safety driving* pada operator forklit**

**Tabel.9**  
**Hubungan antara Sikap Pengemudi dengan *driving* pada operator forklit di PT.Antam UPBN Sultra Tahun 2018**

Sikap Pengemudi	Safety driving pada operator forklit				Jumlah		p
	aman		Tidak aman		n	%	
	n	%	n	%			
Baik	16	80,0	4	20,0	20	100	<b>0,000</b>
Buruk	7	18,4	31	81,6	38	100	
<b>Jumlah</b>	<b>23</b>	<b>39,7</b>	<b>35</b>	<b>60,3</b>	<b>58</b>	<b>100</b>	

Sumber : data primer

Tabel. 9 menunjukkan bahwa dari 58 Responden di PT Antam lebih dominan yang karakter pengemudi Barkarakter buruk sehingga Tidak aman dalam *safety driving* operator Forkflit yaitu sebanyak 31 orang (81,6%) dan hanya 7 orang (18,4%) yang aman, Sedangkan Responden yang berkarakter baik lebih dominan yang aman dalam *safety driving* pada operator forklit yaitu sebanyak 16 orang (80,0%) dan yang tidak aman sebanyak 4 orang ( 20,0%)

Analisis statistik menunjukkan bahwa terdapat hubungan antara karakter pengemudi dengan perilaku *safety driving* pada operator Forkflit tahun 2018 dimana nilai  $P=0,000 < \alpha 0,00$ .

**PEMBAHASAN**

**1. Pelatihan dan Adanya Lisensi**

Berdasarkan hasil analisis menunjukkan bahwa dari 58 Responden di PT. Antam lebih dominan yang Tidak ada pelatihan dan Lisensi kerja sehingga Tidak aman dalam *safety driving* operator Forkflit yaitu sebanyak 28 orang (84,8%). Sedangkan Responden yang ada pelatihan dan Lisensi lebih dominan yang aman dalam *safety driving* dalam operator forklit yaitu sebanyak 18 orang (72,0%).

Hasil penelitian ini dimana operator yang memiliki lisensi dan pelatihan namun

masih tidak aman dalam berkendara dan operator yang tidak memiliki lisensi dan pelatihan tetapi aman dalam berkendara. Sedangkan 7 orang yang memiliki lisensi dan pelatihan cenderung tidak memperhatikan SOP yang berlaku, para operator terkadang tidak mengecek beban angkat terlebih dahulu, serta tidak memperhatikan akan situasi dan kondisi kerja serta situasi tempat kerja.. Ada 5 orang yang tidak memiliki lisensi dan pelatihan tetapi mereka tetap aman dalam bekerja dan melakukan pengecekan alat beban angkat terlebih dahulu sebelum beraktivitas.

Operator forklift di PT. Antam merupakan pihak ketiga, yaitu dari PT. SJS. Para Operator cenderung tidak memiliki Surat Ijin Operator karena pihak PT. Antam hanya memberi Otorisasi kepada operator tersebut sebagai syarat untuk bekerja dan sebagai surat izin memasuki area usaha pertambangan. Sedangkan yang mengurus segala hal yang berkaitan dengan SIO maupun Pelatihan adalah PT. SJS itu sendiri. Sangat disayangkan karena jika terjadi hal yang tidak diinginkan seperti kecelakaan pada operator, kerusakan alat, kerusakan bahan produksi yang terkena dampak yang besar adalah pihak PT. Antam sendiri. Maka dari itu forklift hanya boleh dioperasikan oleh operator yang kompeten atau telah mendapatkan pelatihan (memiliki SIO).

Berdasarkan uji statistik diperoleh nilai  $P=0.000 < 0,05$  yang berarti bahwa ada hubungan antara Pelatihan dan Adanya Lisensi dengan pengendalian resiko *safety driving* di PT. Antam UBP Nikel Sulawesi Tenggara.

Menurut Nurtanti (2002), bahwa proporsi pengemudi yang berperilaku tidak aman cenderung menurun, seiring bertambahnya pengalaman. Banyaknya pengalaman akan melatih seseorang dalam berkendara. Operator yang ahli dan profesional merupakan kunci utama untuk pengoperasian *forklift* yang selamat dan efisien. Peraturan Menteri tenaga Kerja No. Per.05/MEN/1985 tentang Pesawat Angkat dan Angkut, Pasal 4 mengatur setiap pesawat angkat dan angkut harus dilayani oleh operator yang mempunyai kemampuan dan telah memiliki keterampilan khusus tentang Pesawat Angkat dan Angkut. Untuk itu, pelatihan bagi operator forklift merupakan suatu keharusan untuk memastikan bahwa

operator tersebut sudah memiliki keahlian dan keterampilan yang memadai.

SIO (Surat Ijin Operator) adalah sertifikat kelayakan SMK3 yang perlu diperhatikan agar supaya meminimalkan resiko kecelakaan kerja pada pemakaian pesawat/alat angkat angkut. Jadi sebelum pemakaian setiap Pesawat Angkat dan Angkut, terlebih dahulu melakukan pengecekan, termasuk dalam perawatan peralatan yang perlu dilakukan secara teratur.

## 2. Pengawasan

Berdasarkan hasil analisis uji statistik menunjukkan bahwa dari 58 Responden di PT Antam lebih dominan yang Tidak ada pengawasan sehingga Tidak aman dalam *safety driving*, yaitu sebanyak 27 orang (79,4%). Sedangkan Responden yang ada pengawasan lebih dominan yang aman dalam *safety driving* pada operator forklift yaitu sebanyak 16 orang (66,7%).

Hasil penelitian ini menunjukkan operator yang ada pengawasan namun masih tidak aman dalam berkendara dan operator yang tidak ada pengawasan tetapi aman dalam berkendara. Sebanyak 8 orang ada pengawasan namun cenderung tidak memperhatikan SOP yang berlaku, lalai dalam mengoperasikan alat, serta tidak memperhatikan rambu-rambu yang ada yang dapat membahayakan operator itu sendiri. Terdapat 7 orang yang tidak ada pengawasan tetapi mereka tetap menerapkan rasa aman dalam berkendara dan memperhatikan lingkungan sekitar, menaati rambu-rambu dan berjalan sesuai pada jalur forklift.

Pengawasan dibagian departemen Finishing Production terbilang sangat minim, hanya ada 3 orang pengawas senior yang mengawasi sebanyak 58 operator. Masing-masing pengawas berada pada unit tersendiri, yaitu unit 1 yang merupakan proses smelting, unit 2 yang merupakan penjernihan dan pemurnihan dan unit 3 yang merupakan tempat produksi akhir dan pengemasan. Walaupun setiap hari dilakukan Safety Patrol dari pihak HSE, tetapi tetap saja ada beberapa operator yang terlewatkan setiap harinya, karena safety patrol dilakukan hanya dengan berkendara mobil mengelilingi area pabrik sambil melihat para operator dan pekerja lainnya. Dan hanya akan menegur jika ada pekerja yang bekerja tidak sesuai SOP.

Berdasarkan uji statistik diperoleh nilai  $P=0.000 < 0,05$  yang berarti bahwa ada hubungan antara Pengawasan dengan pengendalian resiko *Safety driving* di PT. Antam UBP Nikel Sulawesi Tenggara.

Pengawas operasional dan pengawas teknis pertambangan mempunyai peran yang sangat penting dalam operasi pertambangan, dimana para pengawas pertambangan yang membawahi langsung para karyawan tingkat pelaksana, diwajibkan untuk mengetahui tugas dan tanggung jawabnya, serta mempunyai keterampilan yang memadai dalam menjalankan tugasnya sebagai pengawas pertambangan. Hal tersebut sesuai dengan Keputusan Menteri Nomor 555.K/26/M.PE/1995, pasal 11, 12 dan 13, yang menyebutkan bahwa Kepala Teknik Tambang (KTT) dalam menjalankan tugas dan fungsinya dalam bidang Kesehatan dan Keselamatan Kerja dibantu oleh Para Petugas, yaitu para Pengawas Operasional dan Pengawas Teknis Pertambangan. yang bertanggung jawab kepada KTT.

*Safety Sign* adalah sebuah media visual berupa gambar ditempatkan di area kerja yang memuat pesan-pesan agar setiap karyawan selalu memperhatikan aspek-aspek keselamatan dan kesehatan kerja. Manfaat *Safety Sign* diantaranya menarik perhatian terhadap adanya aspek keselamatan dan kesehatan kerja, menunjukkan adanya potensi bahaya yang mungkin tidak terlihat, menyediakan informasi umum dan memberikan pengarahan, mengingatkan para karyawan untuk menggunakan peralatan perlindungan diri, memberikan peringatan waspada terhadap beberapa tindakan yang atau perilaku yang tidak diperbolehkan.

## 3. Sikap Pengemudi

Sikap adalah perasaan, pikiran, dan kecenderungan seseorang dalam mematuhi aturan yang ada di lingkungan perusahaan. Sikap pengemudi ini terdiri dari beberapa macam, *Aggressive Driving* adalah operator yang bisa dibilang operator yang cukup liar dalam berkendara dan lebih cenderung tidak mematuhi peraturan yang berlaku. Misalkan saja operator ini tidak memiliki Surat Ijin Operator, sering melanggar rambu - rambu yang ada di lingkungan kerja, mengendarai *forklift* dengan kecepatan tinggi tanpa memperhitungkan sekitarnya, kondisi seperti

ini sebaiknya kita hindari. Biasanya operator ini sudah mengoperasikan alat lebih dari 5 tahun. Untuk pengemudi ini kepercayaan dirinya tinggi tetapi perlu adanya penambahan ilmu tentang *safety driving*. *Self Control*, suatu sikap operator ini lebih memikirkan keselamatan dirinya dan keselamatan orang lain. Dan juga dianggap sudah matang dalam perilaku dan skill. Social Responsibility Dari beberapa karakter pengemudi di atas untuk karakter yang ini dianggap sudah matang secara perilaku dan pernah mengikuti *training safety driving*. Karakter untuk operator yang *safety driving* tidak hanya memikirkan keselamatan sendiri tetapi juga memikirkan keselamatan orang lain. Bahkan mempunyai jiwa empati dalam berkendara di jalanan.

Menurut Soekarna (2012) para pengemudi diharapkan banyak berlatih dan mengasah keterampilan yang dimiliki untuk mendapatkan hasil yang maksimal. Penerapan keterampilan pengemudi, akan mempengaruhi kemampuan mengemudi yang aman. Berdasarkan hasil analisis menunjukkan bahwa dari 58 Responden di PT Antam lebih dominan yang karakter pengemudi Bersikap buruk sehingga Tidak aman dalam *safety driving* operator Forklift yaitu sebanyak 31 orang (81,6%), Sedangkan Responden yang bersikap baik lebih dominan yang aman dalam *safety driving* pada operator forklift yaitu sebanyak 16 orang (80,0%).

Hasil penelitian ini dimana operator yang bersikap baik namun masih tidak aman dalam berkendara dan operator yang bersikap baik tetapi aman dalam berkendara. Sebanyak 4 orang bersikap baik tetapi tidak memperhatikan SOP yang berlaku, operator cenderung mengoperasikan alat dengan melebihi kecepatan yang aman atau normal. Tentunya dapat membahayakan operator ketika mengoperasikan alat tersebut karena, semakin cepat mengoperasikan forklift maka semakin besar pula resiko kecelakaan. Sedangkan 7 orang yang bersikap buruk tetapi mereka tetap aman dalam bekerja lebih cenderung memperhatikan hal yang detail, seperti tidak mengoperasikan alat diatas kecepatan normal, tidak berhenti secara mendadak, dan mendahulukan pejalan kaki.

Operator forklift di PT. Antam banyak dari operator yang hanya lulus SMP dan sebagian lulusan SMA. Jadi kurangnya

tingkat pendidikan yang dimiliki, membuat beberapa pekerja tidak memperhatikan SOP yang berlaku, mereka hanya berpikir pekerjaannya cepat terselesaikan, sehingga mereka berjalan tidak sesuai jalur, tidak memperhatikan rambu yang berlaku, juga mengoperasikan alat diatas kecepatan normal yang mana dapat membahayakan keselamatan dari operator itu sendiri.

Berdasarkan uji statistik diperoleh nilai  $P=0.000 < 0,05$  yang berarti bahwa ada hubungan antara sikap pekerja dengan pengendalian resiko *safety driving* di PT. Antam UBP Nikel Sulawesi Tenggara. Hasil penelitian ini mendukung hasil penelitian yang pernah dilakukan oleh Cendy Merry Tumbelaka, dkk (2013) tentang korelasional antara sikap pekerja dengan *safety driving* yang menyimpulkan bahwa Hubungan (Korelasional) di presepikan secara positif dan di pandang efektif, aman dan sesuai dengan prosedur yang akan menimbulkan perasaan tenang, aman dan nyaman pada diri operator saat bekerja sehingga menimbulkan kepercayaan bahwa perusahaan benar-benar memperhatikan minat dan harapan terkait dengan kesehatan dan keselamatannya dalam bekerja.

## Kesimpulan dan Saran

### Kesimpulan

1. Jika pelatihan disertai lisensi lebih diterapkan di PT. Antam Tbk, UBP Nikel Sulawesi Tenggara, maka pelaksanaan *Safety driving* dapat dilaksanakan secara konsisten.
2. Jika pengawasan lebih diterapkan di PT. Antam Tbk, UBP Nikel Sulawesi Tenggara, maka pelaksanaan *Safety driving* dapat dilaksanakan dengan baik.
3. Jika sikap pengemudi lebih diperhatikan di PT. Antam Tbk, UBP Nikel Sulawesi Tenggara, maka pelaksanaan *Safety driving* dapat dilaksanakan secara konsisten

### Saran .

1. Diharapkan lebih memperhatikan SIO (Surat Ijin Operator) operator *forklift*. Jika SIO sudah habis masa berlakunya, dan diharapkan pekerja tersebut tidak mengoperasikan forklift sampai SIO operator terbit kembali.
2. Diharapkan pengawasan yang lebih ketat kepada operator *forklift* agar berperilaku aman saat berkendara dan diharapkan memberi sanksi tegas apabila operator *forklift* tidak mengikuti SOP yang berlaku karena itu dapat mempengaruhi *safety driving* saat bekerja

3. Diharapkan agar *Safety Officer* mengadakan penyuluhan dan momotivasi karyawan agar bersikap dan berperilaku aman saat bekerja, agar bisa mematuhi SOP yang berlaku, tidak mendahului kendaraan lain, berjalan sesuai jalur yang telah ditentukan.

#### DAFTAR PUSTAKA

- Ayuningtyas Muthia. 2016. *Praktik-praktik Yang Berhubungan Dengan Safety driving Pada Pengemudi Road Tank Di PT. Pertamina Asset 4 Field Cepu*. Skripsi. Fakultas Kesehatan Masyarakat. Universitas Diponegoro. Semarang.
- Amy Syadidan Sabtu. 2013. *Konsep, Definisi dan Penjelasan Lengkap Safety Riding*. <http://jlokowor.blogspot.co.id/2013/05/konsep-definisi-dan-penjelasan-lengkap.html>
- Health and Safety Experiance. 2012. *Workplace Transport In Great Britain*. London.
- Kalit Hidayat Budi Nugroho, 2017 *Analisis Faktor-faktor yang Mempengaruhi Safety driving Pada Operator Forklift Di Area Kerja Warehouse PT. X Jakarta*. Bagian Keselamatan dan Kesehatan Kerja, Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro.
- Kurniawidjaja, 2010, *Teory dan Aplikasi Tenaga Kerja* <http://www.teoripendidikan.com/2015/01/contoh-makalah-keselamatan-dan.html?m=1>.
- Kurniawan B, Lestantyo D, Murtiningsih D. 2006. *Hubungan Karakteristik Pekerja Dengan Praktik Penerapan Prosedur Keselamatan Kerja*. Di Bina Kimia Ungaran.
- Nurchahyo Adinugroho, Bina Kurniawan, Ida Wahyuni. 2014. *Faktor Yang Berhubungan Dengan Praktik Safety driving*. Mahasiswa Bagian Peminatan Keselamatan dan Kesehatan Kerja Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Diponegoro.
- Petra. 2007. *Kecelakaan Kerja Dan Implementasi Peraturan Keselamatan Kerja Pada Penggunaan Crane dan Excavator*. Jakarta.
- Qorotulaini. 2016. *Faktor Yang Berhubungan Dengan Safety Riding Pada Mahasiswa Kesehatan Masyarakat Sebagai Pengendara Sepeda Motor*. Skripsi. Fakultas Kesehatan Masyarakat. Universitas Muhammadiyah Surakarta.
- Slamet. 2014. *Analisis Perbedaan Pengetahuan Sikap dan Praktik Kecelakaan Kerja Sebelum dan Sesudah Sosialisasi K3*. Di Perusahaan Informal Trimulyo Juana. Skripsi. Fakultas Kesehatan Masyarakat. Universitas Dineponegoro.
- Siti Halimah. 2010. *Faktor-faktor yang Mempengaruhi Perilaku Aman Pekerja di PT. Sim Plant Tambun 2*. Skripsi. Fakultas Kesehatan Masyarakat. Jakarta : Universitas Islam Negeri Syarif Hidayatullah.
- Utommy Sendi. 2007. *Gambaran Tingkat Kepatuhan Pekerja Dalam Mengikuti Prosedur Operasi Pada Pekerja Operator Dump Truck Di PT. Kaltim Prima Coal*. Skripsi Depok : Fakultas Kesehatan Masyarakat Universitas Indonesia.