

Remember, Safety Does Not Standing Alone



Harus diakui bahwa, selain dilatarbelakangi oleh berbagai macam pengalaman, penulisan beberapa artikel kami, timbul setelah terinspirasi dari berbagai hal seperti, memirsa film yang terkait dengan penyelidikan kecelakaan pesawat (*air crash investigation*) dari NatGeo dan film penanggulangan bencana alam. Film populer "*Dante's Peak*" (1997), yang masuk kelompok film box office dengan peringkat lebih baik dari pada "Volcano", dan "*San Andreas*" (2015), atau yang lebih baru, "*Sully*" (2016), merupakan contoh baik untuk artikel ini. Sambil menikmati tayangan berbagai ragam ketegangan, khususnya dalam penanganan bencana alam dalam penyelamatan korban terdampak, dalam *Dante's Peak*, sekaligus menyisipkan "message" saran geologists untuk menarik para pelajar mempelajari ilmu sains. Di tayangan film tersebut, jumlah "korban fatal" dari kedua "*disasters*" tersebut digambarkan dapat ditekan serendah-rendahnya bahkan untuk kecelakaan pesawat (US Airways Flight 1549), bisa terjadi *miracle* (*Miracle on the Hudson*) tanpa adanya korban fatal sama sekali.

Terlihat secara umum, di ketiga tayangan tersebut, bagaimana masyarakat dan penumpang yang awalnya penuh kepanikan dan tidak terkendali, akhirnya menjadi "teratur", patuh mengikuti "regulasi" dari *teamwork* yang berasal dari para ahli terkait seperti, *pilots*, *flight attendants*, *volcanologists*, *meteorologists* dan *seismologists*. Khusus dalam film "*Dante's Peak*" digambarkan pula, bagaimana peranan politisi dan pebisnis dalam mengintervensi jalannya evakuasi di lapangan.

Kami menyarankan Anda dapat menikmati tayangan salah satu dari ketiga film tersebut. Sedangkan untuk mengetahui lebih lengkap tentang "keajaiban" kecelakaan *ditching* di Sungai Hudson, Anda dapat membaca artikel khusus berjudul [Detik Menyelamatkan Kapten Sully](#). Keselamatan di mana pun Anda berada adalah salah satu "*human right*" yang harus dipenuhi oleh pemerintah (otoritas).

Seorang profesional sejati, umumnya adalah pelaku keselamatan yang bertugas di lingkungan regulator atau otoritas, harus, memiliki dedikasi kepada bangsa dengan mengimplementasikan semua kemampuannya, keahliannya, atau tugasnya hanya berdasarkan pedoman standar dan



prosedur yang diberlakukan oleh otoritas, bukan untuk kepentingan sekelompok golongan, asosiasinya atau kesatuannya apalagi pribadinya.

Kelompok tersebut di penerbangan sipil termasuk berbagai Korps atau Asosiasi profesi, yang bisa sebagai *Pilot, Mekanik Pesawat Udara, Air Traffic Controller, Aeronautical Communication atau Meteorologist*. Perilaku bekerja dengan tidak mau menghargai atau mengakui lisensi lain atau mengakui kemampuan pihak lain dapat menimbulkan teamwork yang buruk. Ada term populer di penerbangan tentang sisi negatif yang dapat timbul dari sikap ini, sebagaimana wiseword Wilbur Wright yang ditulis kepada ayahnya, yaitu dapat menimbulkan sikap *overconfidence*

(terlalu PD). Mengapa hal ini perlu untuk ditekankan? Keahlian khusus di penerbangan tersebut dibatasi oleh bentuk pengakuan yang disebut lisensi atau kompetensi kecakapan.

Keahlian yang dimiliki seseorang sejatinya adalah untuk terwujudnya sebuah keselamatan. Keahlian dalam bentuk skill tersebut adalah untuk seluruh pengguna jasa penerbangan. Seorang profesional keselamatan sejati (ada banyak profesi di lingkup penerbangan), tidak akan terkontaminasi atau tunduk oleh/kepada hal-hal yang berpihak hanya kepada sekelompok golongan atau keahlian (asosiasi) saja, namun akan tetap melaksanakan tugas untuk keselamatan masyarakat berdasarkan aturan standar dan prosedur keselamatan yang berlaku. Mereka (para pemegang lisensi) tidak boleh berlaku merasa dirinya yang paling benar atau lisensinya yang paling penting dan menyatakan lisensi lainnya tidak perlu atau dihilangkan saja, agar bisa dikerjakan sendiri olehnya.

Pengalaman selama bertugas selama ini, menunjukkan bahwa, membanggakan kemampuan khusus dalam lingkup kecil (berdasarkan lisensi yang dimiliki) tanpa ingin bekerja sama dengan pihak pemegang lisensi lainnya, justru dapat menjadi kontra produktif bagi terwujudnya sebuah keselamatan.

Ketiga film tersebut, menggambarkan bagaimana semua pihak bersatu dalam tim kerja yang sangat baik dalam



Cactus 1549 ditching di Sungai Hudson, seluruh 155 penumpang selamat

menyelamatkan dan menanggulangi sebuah bencana. Walaupun 2 dari ketiga film tersebut hanya sebatas cerita *fiction & thriller*, namun banyak manfaat yang dapat dipetik dari cerita ini yang intinya adalah keputusan masyarakat cerdas yang diambil pada saat kritis, berdasarkan pedoman para ahli yang bukan hanya profesional di bidangnya, namun memiliki dedikasi luhur untuk menyelamatkan korban massal.

Digambarkan pula di film tersebut, bagaimana fasilitas fisik bangunan (infrastruktur) yang hancur luluh lantak, namun jiwa manusia yang tertolong dengan selamat, jauh lebih banyak. Sedangkan pada kecelakaan pesawat yang dikenal dengan sebutan "*Miracle on the Hudson*", NTSB menyatakan bahwa kejadian pendaratan darurat di air yang paling sukses tersebut benar-benar merupakan keberhasilan pilot beserta seluruh awak kabin lainnya yang didukung oleh tim SAR, beserta kepatuhan semua penumpang dan awak pesawatnya (PoB = 150+5).

Dalam kecelakaan ini, sebagian korban hanya mengalami luka ringan. Walaupun demikian ada 1 orang penumpang yang panik dan tidak mengikuti prosedur penyelamatan yang benar dengan melompat langsung ke sungai Hudson yang saat itu bersuhu 4°C, namun akhirnya yang bersangkutan akhirnya dapat diselamatkan.

Memang, pada kenyataannya, di negeri yang kondisi keselamatannya sudah terbentuk dan tertata dengan baik, walaupun mengalami tingkat malapetaka yang dahsyat (khusus bencana alam), maka jumlah korban fatalnya dapat diatasi dengan baik, sehingga dapat mengurangi jumlahnya. Fasilitas sarana dan prasarana serta regulasi yang dipersiapkan oleh pemerintah negara tersebut melalui otoritas terkait dalam upaya pencegahan dan penanggulangan dalam menghadapi berbagai bencana alam, yang dibarengi dengan teamwork, kepedulian dan kepatuhan masyarakatnya, merupakan kunci keberhasilan tersebut.

Sedangkan untuk jenis kecelakaan yang bukan termasuk bencana alam, sangat baik bila masyarakat mematuhi aturan standar keselamatan dari otoritas yang bertanggungjawab atau berwenang. Tindakan itu akan menjadikan, selain jumlah kecelakaan, jumlah korban fatalnya juga akan menjadi rendah.

Keselamatan bukan merupakan hasil satu unit kerja saja, namun merupakan hasil kerja dari sebuah tim yang melibatkan banyak disiplin ilmu. Keselamatan penerbangan terbentuk dari berbagai profesi. Namun, tanpa peran serta masyarakat sebagai salah satu pelaku, maka kondisi selamat yang sepenuhnya tidak dapat diperoleh.

Terkait dengan pernyataan-pernyataan tersebut di atas, kami kutip sebuah *wise word* dari seorang ahli keselamatan penerbangan di NASA (National Aeronautics and Space Administration) Amerika, yang menyatakan bahwa:.....

"Every accident, no matter how minor, is a failure of the organization." Jerome Lederer, director of the Flight Safety Foundation for 20 years and NASA's first director of Manned Flight Safety, 1991.

Mr. Jerome Lederer yang dikenal di lingkungan masyarakat penerbangan Amerika dengan sebutan *Mr. Aviation Safety*, menjadi Direktur Keselamatan untuk seluruh program yang berkaitan dengan keselamatan di NASA sejak 1970. Mr. Lederer meninggal pada 6 Februari 2004 diusianya yang ke-101 tahun.

Untuk memperoleh keselamatan penerbangan sepenuhnya, memang mutlak diperlukan kepatuhan dan kedisiplinan yang dilaksanakan oleh semua pihak terkait dalam melaksanakan berbagai standar dan prosedur yang sudah ditetapkan oleh ICAO dan otoritas lainnya. Pihak terkait itu antara lain adalah otoritas penerbangan, pengelola navigasi penerbangan, pengelola bandar udara, pengawas (inspektur) kelaikudaraan dan operasi pesawat udara (awak pesawat) serta badan pelayanan navigasi udara harus sepenuhnya patuh melaksanakan ketentuan standar yang dikeluarkan oleh ICAO,

FAA (option) atau otoritas yang berpengaruh lainnya. Walaupun sudah mematuhi namun ada kalanya masih terbuka peluang timbulnya kejadian atau insiden yang dapat mengarah kepada sebuah kecelakaan. Kecelakaan pesawat udara dapat dialami oleh maskapai yang baik dan bahkan yang terbaik keselamatannya sekalipun, namun bila dicermati maka maskapai yang masuk kategori baik dan terbaik keselamatannya akan melakukan prosedur lebih ketat lagi dalam pencegahan terjadinya insiden atau kecelakaan dengan cara memberlakukan standar yang lebih ketat melebihi maskapai lainnya.

Dipublikasikan oleh banyak sumber media terpercaya dunia, hampir setiap hari dipastikan terjadi insiden, mulai dari gangguan mesin mati di saat en-route atau dimatikan pada saat pesawat sedang terbang sampai dengan kegagalan fungsi mesin akibat serangan kawanan burung. Insiden dan kecelakaan tidak pernah memandang maskapai tertentu untuk disasar, tidak juga berdasarkan lamanya waktu penerbangan bisa di fase mana saja, bisa di ruang udara mana saja (di ruang udara yang dikendalikan atau di ruang udara diinformasikan). Semua ruang udara apapun kelasnya mempunyai penanggungjawab tersendiri yang harus diakui, yang keseluruhannya di bawah kewenangan otoritas penerbangan sipil di masing-masing negara.

Oleh karena itu kecermatan Anda diperlukan sekurang-kurangnya untuk mengetahui apa tugas otoritas dalam konteks bila Anda akan menetapkan pilihan maskapai mana yang dapat dipercaya untuk keselamatan diri Anda dan keluarga. Portal ini sudah sejak lama berusaha transparan, jujur dan lugas menjelaskannya, apa sebenarnya yang terjadi di dalam sebuah organisasi yang sangat didambakan oleh seluruh masyarakat pengguna dan peduli keselamatan di negeri ini dalam frame orientasi non for profit.

Saat ini sudah banyak maskapai yang masuk kategori berbiaya murah yang memiliki *safety track record* baik, bahkan terbaik. Catatan keselamatan sebuah maskapai di media adalah arsip dunia yang tidak dapat dihapus dari memori. Media masa dunia sudah menyajikan secara independen, lugas, berani dan transparan segala informasi keselamatan setiap maskapai bahkan dirinci hingga sebuah registrasinya. Media semacam inilah yang harus Anda cermati karena beritanya yang mendekati kebenaran. Memang penerbangan adalah jenis transportasi yang nyaman dan cepat bila kita hanya melihat dari sisi itu saja, padahal ada aspek yang paling utama, yaitu keselamatan. Anda bisa mencermati rekam jejak keselamatan (*safety track record*), beberapa maskapai dan membandingkannya sendiri mana maskapai yang baik dan kurang baik menurut pandangan Anda, yang bersumber dari media terpercaya dunia.

Ada 2 website yang kami gunakan sebagai rujukan semua artikel di portal ini, yaitu airlineratings.com dan JACDEC. Alasannya adalah karena keduanya mempergunakan hasil audit keselamatan badan dunia seperti USOAP ICAO, IASA-FAA, EASA, dan IOSA-IATA untuk dijadikan sebagai parameter dalam menetapkan peringkat. Bahkan, airlineratings.com melengkapi lagi dengan catatan kecelakaan fatal dalam kurun 10 tahun terakhir dari maskapai yang diranking. EASA, badan keselamatan negara Uni Eropa, memberikan penilaian khusus pemberian izin melewati ruang udaranya, berdasarkan registrasi pesawat.

Maskapai yang baik akan terus menerus berupaya menekan *probability* peluang terjadinya insiden atau kecelakaan hingga serendah-rendahnya. Menghadapi masalah ini, tentunya akan memunculkan pertanyaan, siapa yang harus membina maskapai agar menjadi patuh, siapa yang mengawasi pelayanan lalu lintas penerbangan agar mengurangi nearmiss (nyaris tubrukan), dan siapa yang bertanggungjawab agar penerbangan di negeri ini terwujud keselamatan seutuhnya?

Jawabannya, adalah regulator atau otoritas penerbangan. Sebagai contoh, [Nav Canada](#), badan pelayanan navigasi penerbangan Kanada yang melayani ruang udara seluas 18 juta Km², secara rutin melaporkan (antara lain), jumlah kegagalan pengaturan separasi antar pesawat termasuk memberikan laporan berapa tingkat efisiensi dari masing-masing maskapai kepada umum secara rutin. Di Annual Report, ada keterbukaan informasi untuk publik, walaupun Nav Canada adalah sebuah badan pelayanan navigasi penerbangan non profit terbesar di dunia yang bukan didanai dari anggaran pemerintah, jadi berstatus private.

Bentuk badan semacam ini sangat baik bagi keuangan

negara, karena peningkatan kualitas teknologi dan SDM yang terus mengikuti perkembangan, tanpa mengurangi tingkat keselamatan dan yang paling penting tidak membebani anggaran negara terus menerus. Keberhasilan badan swasta adalah efisiensi, justru menjadi kata paling sulit dilaksanakan di badan yang didanai oleh anggaran negara.

Di era kemajuan teknologi navigasi udara generasi lanjut saat ini, kecelakaan fatal antar pesawat terbang komersial akibat tubrukan di udara (mid air collision), hampir dapat dikatakan tidak ada. Kecelakaan fatal akibat, [mid air collision](#) antar 2 maskapai (penumpang dengan kargo), terakhir terjadi pada 2002. Tubrukan di udara terkini, lebih banyak terjadi antar pesawat pribadi (general aviation), atau antara maskapai komersial dengan pesawat militer. Diakui oleh para penerbang

Presiden Jokowi mengatakan: "Kita juga punya kerja besar untuk mengubah model pelayanan birokrasi. Yang selama ini kaku, terjebak kepada hal-hal bersifat prosedural, bersifat administratif. Agar menjadi pelayanan publik yang menekankan pada kecepatan, inovatif dan berorientasi pada hasil. Sekali lagi ini sebuah kerja besar kita bersama" .

Pernyataan ini disampaikan pada laporan kinerja Ombudsman Republik Indonesia 2020 yang digelar secara virtual, Senin (8/2/2021).

Sumber: AntaraNews 8/2/2021

pesawat komersial di dunia, teknologi perangkat surveillance [TCAS](#) generasi terbaru, adalah perangkat modern penyelamat dari kemungkinan tubrukan di udara.

Semangat perubahan reformasi di lingkungan organisasi yang terlibat dalam keselamatan penerbangan ini sudah ada sejak lama, namun masih sebatas slogan dalam profile setiap individunya.

Jadi, untuk mengantisipasi perubahan teknologi itu semua dengan diiringi semangat pembenahan reformasi birokrasi, sebaiknya, pemerintah mulai membenahi mindset petugas atau rasionalisasi struktur organisasi bidang keselamatan atau pelayanan navigasi udara, dengan (antara lain), menempatkan orang, yang menghargai kemampuan bidang tugas kelompok lain; untuk membentuk sebuah teamwork keselamatan yang solid, bukan berorientasi kepada asosiasinya, apalagi bila hanya mengutamakan proyek yang tidak sesuai dengan semangat dalam upaya perbaikan ke-8 nilai audit keselamatan sebagaimana dalam program [USOAP ICAO](#).

Sebagai contoh, terdapat sekurang-kurangnya 2 badan struktural di otoritas keselamatan penerbangan sipil di Australia (Civil Aviation Safety Australia = [CASA](#)), yaitu yang melakukan pembinaan (pengawasan) terhadap kelaikudaraan dan operasi pesawat udara serta pembinaan navigasi penerbangan. Agar keselamatan penerbangan sipil dapat benar-benar terwujud dengan baik, tentunya diperlukan, upaya yang sungguh-sungguh untuk implementasinya. Ingat, terwujudnya keselamatan, merupakan salah satu pemenuhan hak azasi manusia seutuhnya. Pembentukan teamwork yang baik tidak mungkin terwujud bila hanya dikuasai oleh sekelompok golongan atau asosiasi saja.

----- Selesai -----

Sumber: ICAO USOAP, IOSA-IATA, IASA-FAA, EASA, National Geographic, airlineratings.com, JACDEC (Jet Airliner Crash Data Evaluation Center) Kompas, dan disusun oleh "[Dunia Menyapa Negeri](#)"