



ICAO

SAFETY

## Laporan Keselamatan Edisi 11 Bulan Sebelum COVID-19



ambil menunggu diterbitkannya Safety Report ICAO terbaru, Edisi 2021, tidak ada salahnya dilampirkan kembali Safety Report Edisi 2020 berikut ini. Namun sebelumnya, dilampirkan artikel sebagaimana judul di atas sebagai pengantar.

Pengantar ini diharapkan dapat memperjelas kondisi penerbangan di dunia di saat menjelang dan berlangsungnya wabah virus COVID-19. Semua berita dikutip dari beberapa sumber warta terpercaya dunia. Edisi ini akan menjadi catatan sejarah tersendiri, karena menggambarkan model laporan keselamatan penerbangan global terakhir sebelum terjadi perubahan besar-besaran akibat COVID-19 melanda dunia. Edisi 2020 ini merupakan potret keselamatan penerbangan sepanjang tahun 2019, yang juga merupakan laporan keselamatan selama 11 bulan menjelang pandemi global mewabah dunia. Edisi 2020 ini, adalah laporan yang dihimpun oleh ICAO dari kejadian di awal 2019 sampai akhir 2019 di mana pandemi global COVID-19 baru 1 bulan mewabah di Tiongkok, tepatnya Desember 2019 di kota Wuhan. ICAO dalam laporan keselamatan ini masih sempat menyebutkan di 2 paragraf akhir Executive Summary nya sebatas perkiraan akan terjadinya gelombang besar yang akan melanda operasi penerbangan di seluruh sebagai imbas pandemi global COVID-19 di tahun 2020.

2020 Edition

Ternyata perkiraan tersebut benar terjadi. Sepanjang tahun 2020, pewarta dari berbagai sumber terpercaya di seluruh dunia melaporkan secara umum, telah terjadi penurunan pergerakan pesawat di banyak negara yang mencapai  $\pm$  90%, sehingga hanya menyisakan hanya 10% saja yang masih bisa bertahan beroperasi. Alasan tunggal terjadinya kejatuhan operasi penerbangan tersebut adalah kekuatan demand penumpang dunia yang anjlok di hampir semua bandar udara internasional dan beberapa domestik. Penutupan bandar udara disebut oleh beberapa negara dengan istilah [lockdown](#).

Keputusan otoritas dari beberapa negara tersebut merupakan catatan sejarah di penerbangan komersial yang tidak dapat dilupakan. Jumlah pergerakan pesawat yang sangat banyak berkurang, yang diikuti dengan berkurangnya kecelakaan pesawat komersial di dunia, tidak dapat disebut sebagai sebuah keberhasilan keselamatan. Jumlah pergerakan pesawat yang meningkat sebagai wacana pelayanan masyarakat dibarengi dengan upaya penurunan jumlah kecelakaan sampai di titik terendah adalah dua faktor utama dalam mengukur keberhasilan operasi penerbangan, tidak seperti saat ini.

Seiring dengan berbagai macam perjuangan berat dari semua negara dalam menyelamatkan penduduknya dari kematian akibat wabah virus COVID-19 ini, berbagai strategi dilakukan oleh otoritas penerbangan secara bersamaan, agar sekurangnya operasinya pergerakan pesawat (terutama di pelayanan internasional) untuk tidak berhenti operasi 100%. Namun, kenyataannya, sejak terjangkit virus ini lebih berdaya, sehingga mengakibatkan ada beberapa maskapai domestik dan internasional yang berhenti total until further notice. Kini, sudah 12 bulan lebih, sejak virus ini muncul pertama kali di dunia, namun masih banyak maskapai yang belum beroperasi penuh.

Beberapa maskapai dari negara yang tergolong berhasil menekan penyebaran COVID-19 sesuai dengan



kriteria WHO mulai melakukan proses pemulihan pelayanan penerbangan internasionalnya sejak Nopember 2020, dengan harapan dapat memenuhi kembali demand penumpang yang sudah tidak sabar untuk mulai melakukan perjalanan internasionalnya melalui udara. Beberapa otoritas di negara tersebut mulai melakukan pemulihan dengan hanya melakukan penerbangan kembali ke tujuan bandar udara dari negara yang juga berhasil menekan jumlah orang terinfeksi COVID-19. Indikator (dalam %) dari World Health Organization (WHO) dijadikan dasar dalam menilai sebuah negara tergolong “baik” dalam penanganan wabah ini.

Maskapai sebagaimana tergambar di latar, adalah 3 di antara sekian banyak yang sudah kembali beroperasi. Maskapai ini masih membatasi penerbangannya dari bandar udara yang terletak di negara yang termasuk kedalam kelompok “baik” ke bandar udara “baik” negara lainnya, dengan memberlakukan penerbangan berprotokol kesehatan dari WHO dan ICAO yang sangat ketat. Persyaratan penumpang memasuki sebuah

negara bervariasi, ada yang sesuai dengan ketentuan di otoritas negara keberangkatan dan ada yang berbeda. Selain harus melalui screening point keimigrasian kini ditambah dengan pemeriksaan kesehatan yang berlapis-lapis.

Walaupun sudah demikian ketatnya aturan, namun ada beberapa negara yang menerapkan aturan lain. Pemberlakuan pemeriksaan berbagai macam dokumen kesehatan dan tes [PCR](#) on arrival dan isolasi mandiri selama 5 -14 hari, dengan biaya yang dibebankan kepada penumpang datang, telah menambah daftar panjang aturan untuk memasuki negara. Pelanggaran protokol kesehatan, kini dapat mengakibatkan pembatalan keberangkatan.

Sebagai penutup, dengan tulus ikhlas, perkenankan kami untuk kesekian kalinya, menghimbau kepada semua masyarakat Indonesia, di masa **PSBB Jawa dan Bali**, demi kesehatan diri kita sendiri dan orang lain, agar tidak tertular, supaya senantiasa terus mematuhi ketentuan protokol kesehatan dari WHO dan Pemerintah, untuk senantiasa disiplin: menggunakan masker standar di mana pun, terutama ketika sedang di luar rumah; menjaga jarak dengan orang lain  $\pm 1,5 - 2$  meter; hindari kerumunan; mencuci tangan dengan sabun  $\pm 20$  detik, sesering dan sebersih mungkin; perkuat ketahanan tubuh dan yang terbaik adalah #tinggaldirumahaja. Semoga kita semua dilindungi kesehatannya oleh Allah swt.

----- Kolom Pengantar Selesai -----

Sumber : ICAO Executive Summary of Safety Report - 2020 Edition, HIA - Dubai Airport, Air New Zealand, Emirates, Etihad dan disusun oleh [icao-indonesia.org](http://icao-indonesia.org)



ICAO

**SAFETY**

## Safety Report



## Executive Summary

Yearly accident statistics indicate an increase in both the total number of accidents as well as the global accident rate in 2019. From 2018 to 2019, there was a 16 per cent increase in the total number of accidents, as reported by States. The global accident rate of 2.9 accidents per million departures also increased by 12 per cent from the 2018 rate of 2.6 accidents per million departures. The accidents used for these statistics were reviewed and validated by the ICAO Safety Indicators Study Group (SISG), and involved scheduled commercial operations of aircraft with a certified maximum take-off weight (MTOW) of over 5 700 kg as defined in ICAO Annex 13 — *Aircraft Accident and Incident Investigation*.

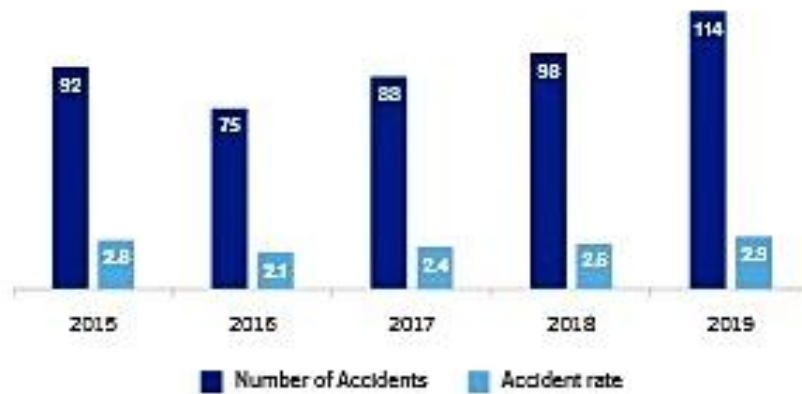


Chart 1. | Accident records: 2015–2019 scheduled commercial operations



Chart 2. | Fatal accident records: 2015–2019 scheduled commercial operations

## Executive Summary

In 2019, scheduled commercial air transport accidents resulted in 239 fatalities representing a significant decrease from 514 in 2018. The number of fatal accidents also decreased from 11 in 2018 to six in 2019. Figure 1 shows the number of fatal accidents by ICAO RASG region.



Figure 1. | Number of fatal accidents by RASG region

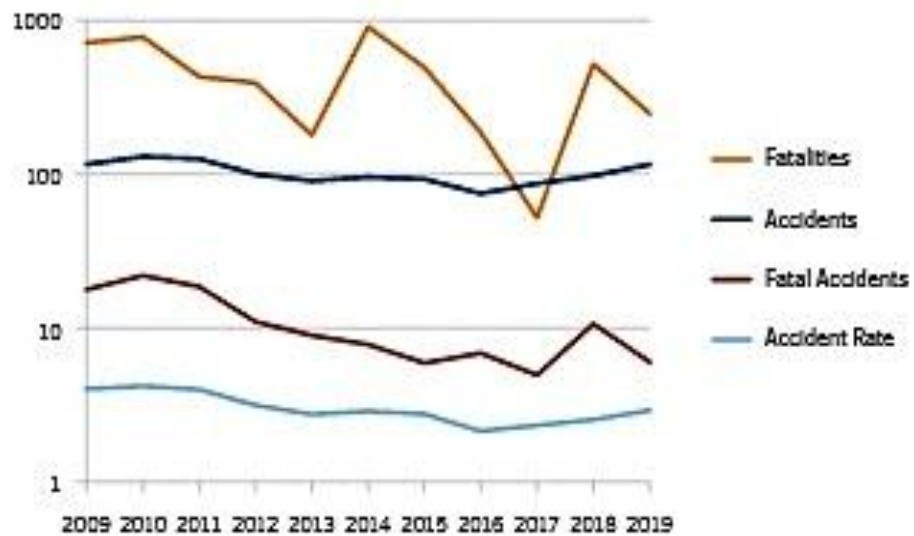


Chart 3. | Historical safety trends for scheduled commercial operations

## Executive Summary

The 40th Session of the ICAO Assembly was convened in Montréal from 24 September to 4 October 2019, during which it agreed on resolution A40-1: ICAO global planning for safety and air navigation, endorsing the 2020–2022 edition of *Global Aviation Safety Plan (GASP, Doc 10004)*. The Assembly also agreed to the following safety-related resolutions:

- A40-2: Protection of accident and incident investigation records;
- A40-3: Protection of safety data and safety information collected for maintaining or improving safety and of flight recorder recordings in normal operations;
- A40-5: Regional implementation support mechanisms; and
- A40-6: Regional cooperation and assistance to resolve safety deficiencies, establishing priorities and setting measurable targets.

The third High-level Safety Conference (HLSC 2021), which has been tentatively scheduled a year ahead of the 41st Session of the ICAO Assembly, will provide a forum for technical discussions to formulate a set of high-level recommendations and decisions on main safety issues as well as selected air navigation matters. These recommendations will be taken into consideration for the preparation of the Business Plan and Budget to be presented to the 41st Assembly.

The 2020–2022 edition of the GASP presents a series of goals, targets and indicators to support its vision, which is to achieve and maintain the aspirational safety goal of zero fatalities in commercial operations by 2030 and beyond, and its mission, which is to continue to enhance aviation safety performance internationally by providing a collaborative framework for States, regions and industry.

The purpose of the GASP is to continuously reduce fatalities and the risk of fatalities. To do so, it presents five high-risk categories of occurrence (HRCs) all States need to address, namely: controlled flight into terrain (CFIT), loss of control in-flight (LOC-I), runway excursion (RE), runway incursion (RI) and mid-air collision (MAC). Through the GASP, ICAO provides safety enhancement initiatives (SEIs) to continuously reduce operational safety risks and implement regional and industry safety risk management activities to address the HRCs.

ICAO is committed to improving aviation safety and fostering cooperation and communication among stakeholders. ICAO works closely with established regional entities, such as regional aviation safety groups (RASGs), regional safety oversight organizations (RSOOs), cooperative development of operational safety and continuing airworthiness programmes (COSCAPs) and regional accident and incident investigation organizations (RAIOs), to identify hazards and mitigate regional operational safety risks.

The ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) Continuous Monitoring Approach (CMA) determines States' capabilities for safety oversight by assessing and monitoring the effective implementation (EI) of the critical elements (CEs) of a safety oversight system. The global average EI increased from 67.43 per cent in 2018 to 68.83 percent in 2019, with 46 per cent of States having achieved the 2022 target of 75 per cent EI, as established in the 2020–2022 edition of the GASP. In 2019, ten ICAO Member States had a total of six Significant Safety Concerns (SSCs) in the areas of Personnel Licensing, Aircraft Operations and Air Navigation Services. As of December 2019, three State safety programme implementation assessments (SSPIAs) were conducted for three States.



## Executive Summary

Toward the end of 2019, the coronavirus disease (COVID-19) pandemic began gaining momentum and created a situation that would be very disruptive for the aviation industry. ICAO responded with the timely development of guidance material, practical checklists and tools to support States in the implementation of contingency arrangements to reduce the risks of the spread of COVID-19 and to restart the aviation system from the crisis.

In response to existing and emerging trends, ICAO is working in partnership with the international aviation community to achieve future safety improvements, with an emphasis on improving safety performance through standardization, monitoring and implementation. The 2020 edition of the Safety Report, as usual, provides a high-level summary of ICAO's achievements to enhance aviation safety in 2019 and updates key safety performance indicators with reference to the 2015–2019 time period. In addition, it includes some initiatives to support States for managing safety risks during the COVID-19 pandemic.



----- End of Executive Summary of ICAO Safety Report 2020 Edition -----