

## PERJALANAN YANG SELAMAT: MIMPI ATAU HARAPAN?

*Danang Parikesit*

*Dalam Rapat Dengar Pendapat Umum (RDPU) antara Masyarakat Transportasi Indonesia (MTI), Federasi Pilot seluruh Indonesia (FPI) dengan Komisi V pada tanggal 16 Januari 2007 membahas berbagai hal yang berkaitan dengan keselamatan transportasi. FPI diundang khusus untuk menjelaskan kasus hilangnya pesawat Adam Air penerbangan 574 dari Jakarta – Manado via Surabaya. Pertemuan tersebut menjadi menarik pada saat DPR membutuhkan masukan untuk berbicara dengan Menteri Perhubungan.*

Presiden SBY pada tanggal 3 Januari 2007 yang lalu memberikan perintah kepada Menteri Perhubungan untuk menyampaikan hasil penyelidikan penyebab terjadinya peristiwa kecelakaan yang terjadi yang dilakukan oleh Komite Nasional Keselamatan Transportasi kepada publik. Apabila benar hal ini dilakukan, maka akan menjadi catatan positif bahkan menjadi sebuah sejarah baru pengelolaan keselamatan transportasi Indonesia. Mengapa? Kita tentu ingat bahwa setiap kali terjadi kecelakaan maka pemerintah berusaha mencari kotak hitam atau black box yang berisi rekaman komunikasi terakhir dari pilot. Namun demikian, kita juga mengetahui bahwa selama ini pemerintah tidak pernah secara tuntas memberikan hasil penjelasan tersebut kepada masyarakat. Kecelakaan Kereta Api Bengawan yang di selatan Jawa Tengah juga seolah menjadi pelengkap catatan suram di tahun Babi Api ini.

Dalam pertemuan tersebut Masyarakat Transportasi Indonesia menyampaikan tuntutan kepada pihak DPR untuk segera menjadi bahan pembahasan dengan Pemerintah. Sepuluh tuntutan tersebut layaknya seperti *The Ten Commandment* yang dapat digunakan sebagai acuan.

1. Pertama, perlunya segera dilakukan **pemeringkatan keselamatan (*safety rating*)** dari berbagai operator jasa angkutan yang ada di Indonesia, baik untuk darat, laut dan udara. Adanya pemeringkatan keselamatan ini sangat penting diketahui masyarakat dan operator lain. Bagi masyarakat, pemeringkatan ini akan berguna untuk membuat keputusan untuk melakukan perjalanan dengan berbagai alternatif yang tersedia. Bagi operator, karena diumumkan secara terbuka akan mendorong mereka untuk melakukan upaya perbaikan secara internal. Di luar negeri, hal ini sudah biasa dilakukan dan terbukti memberikan pembelajaran bagi masyarakat dan pelaku usaha.
2. Kedua adalah **perbaikan dari Keputusan Menteri mengenai metode penetapan tarif angkutan** untuk berbagai moda angkutan. Komponen yang mensyaratkan keselamatan minimum yang dijamin (*guaranteed safety level*) harus secara eksplisit masuk dalam komponen biaya. Disamping itu, premi asuransi yang dibayarkan juga harus merefleksikan penghargaan yang sesuai bagi hilangnya nyawa manusia. Berita yang menyebutkan bahwa asuransi bagi korban KM. Senopati Nusantara yang dibayarkan perusahaan asuransi sebesar Rp. 10 juta dan ditambah uang dukacita Rp. 5 juta dari pengusaha kapal tersebut terlihat tidak memanusiakan rakyat Indonesia.
3. Yang ketiga adalah **sistem pembaruan lisensi penyelenggaraan usaha angkutan yang perlu memperhatikan catatan masa lalu dari operator**. Apabila catatan keselamatan masa lalu yang buruk, maka perusahaan tersebut bisa saja ditolak untuk mengajukan perpanjangan lisensi. Pertanyaannya, beranikah Departemen Perhubungan melakukan hal itu?

4. **Jumlah asesor** laik terbang, layar atau jalan juga perlu segera ditambah sehingga mereka tidak bekerja dibawah tekanan waktu, bersifat mekanistik saja dan bisa menjalankan tugas dengan baik. Kegiatan tersebut menjadi hal keempat yang perlu dilakukan.
5. Hal kelima yang harus dilakukan oleh **perbaikan metode untuk pemeriksaan laik terbang, layar atau jalan**. Metode *random check* harus lebih sering dilakukan. Apabila pemerintah merasa tidak mampu melakukan kegiatan tersebut, maka pertimbangan batas usia kendaraan perlu dipertimbangkan. Saat ini, sebagian armada pesawat kita diatas 15 tahun, 70% dari kapal penumpang komersial berusia lebih dari 25 tahun dan bus kita lebih dari 10 tahun usianya.
6. Tiga hal berikutnya berkaitan dengan upaya menjadikan kompetisi dalam pelayanan angkutan sebagai kebijakan yang menguntungkan masyarakat pengguna. **Pemeriksaan segera dari sistem keuangan, sumber pendapatan dan pengeluaran** dari maskapai, perusahaan pelayaran, PT. KA, dan semua angkutan bis harus menjadi tugas Departemen Perhubungan yang dijamin dengan peraturan perundangan yang berlaku. Hal ini membuat pemerintah paham atas *trade-off* yang dilakukan oleh pengusaha angkutan terhadap tarif atau biaya.
7. Berikutnya pemerintah harus mampu **menjamin hak bekerja bagi pilot atau penilai (assessor)** dari laik terbang, layar maupun jalan. Jumlah yang terbatas sementara volume lalu lintas yang memadai menyebabkan timbulnya *moral hazard* atau kegiatan "main mata" antara penilai dan yang dinilai.
8. Sementara itu, pemerintah juga harus **menetapkan data FAFO (Fleet Available for Operation – saat ini seharusnya di tetapkan 70%)** sehingga operator masih mampu memastikan kesehatannya.
9. Untuk penanganan setelah terjadinya kecelakaan terdapat dua hal yang wajib hukumnya untuk dilaksanakan oleh pemerintah. Berkaca dari berbagai kecelakaan udara dan penanganan kecelakaan laut, kita ketahui pemerintah tidak memiliki **Prosedur Operasi Standar (SOP: Standard Operating Procedure) dalam pemberitaan kepada media, kepada keluarga korban, dan bagaimana informasi harus diverifikasi**. Hal ini menunjukkan bahwa pemerintah tidak mau belajar dari masalah-masalah di masa lalu.
10. Komponen ke sepuluh adalah terpenuhinya **kewajiban pemerintah dalam penyampaian informasi terbuka kepada masyarakat**. Sudah bukan lagi waktunya masyarakat diminta untuk maklum dan menerima saja kejadian kecelakaan. Manusia memang perlu siap dipanggil oleh Tuhan kapan saja, tetapi hidup lebih lama akan memberi kesempatan kita untuk berbuat baik lebih banyak.

Banyak hal konkrit yang bisa dilakukan pemerintah untuk memastikan transportasi Indonesia juga bisa dibanggakan. Mudah-mudahan *The Ten Commandment* ini bisa menjadi perhatian pemerintah dan pemilik perusahaan bagi majunya industri transportasi Indonesia.