

PENDIDIKAN, TERHADAP SIKAP DAN MORAL HAZARD KESELAMATAN PENERBANGAN (STUDI KASUS LAYANAN RAPID TEST OLEH STAF PT. KIMIA FARMA DIAGNOSTIKA DI BANDAR UDARA SOETTA DAN KUALANAMU)

Erwansyah Sjarief*¹ Dony Prasetyo Siswantoro² Evy Lindasari³

Universitas Dirgantara Marsekal Suryadarma¹

Direktorat Kelaikudaraan dan Pengoperasian Pesawat Udara (DKUPPU)²

Balitbang Kemenhub³

E-mail: *erwansyahsjarief@universitassuryadarma.ac.id

ABSTRAK

Dalam dunia penerbangan, segala sesuatu yang terkait dengan keselamatan dilaksanakan secara ketat, tanpa kompromi, apalagi dalam situasi darurat (pandemi Covid-19), yang mengancam keselamatan jiwa manusia. Untuk itu pengaturan penumpang di Bandar Udara dilakukan rapid tes sebelum penumpang naik ke pesawat terbang. Pengetatan persyaratan terbang bagi penumpang, dimanfaatkan oleh oknum petugas garda terdepan pencegahan penyebaran Covid-19, dengan melakukan moral hazard. Kasus ini terjadi di Bandara Soekarno-Hatta (Soetta) (memperjualbelikan hasil rapid tes) dan di Bandara Kualanamu (menggunakan alat rapid tes bekas) yang kedua kasus ini dilakukan oleh staf PT. Kimia Farma Diagnostika. Tindakan ini jelas berbahaya bagi keselamatan jiwa manusia, apalagi dilakukan di Bandar Udara Internasional, yang akibatnya sangat mungkin Bandara menjadi kluster penyebaran virus baik di dalam negeri maupun ke luar negeri. Penelitian ini adalah penelitian studi kasus dengan pendekatan kualitatif menggunakan data sekunder. Kesimpulan dibuat berdasarkan triangulasi antara temuan penelitian dengan teori. Hasil penelitian ini menemukan bahwa, petugas tes RT-PCR belum memahami Pandemi Covid-19 sebagai ancaman keselamatan penerbangan. Pemahaman ancaman keselamatan penerbangan cenderung baru sebatas ancaman yang terkait dengan terjadinya kecelakaan pesawat terbang atau segala sesuatu yang terkait dengan terorisme di lingkungan penerbangan. Latar belakang pendidikan petugas yang bertanggungjawab terhadap tes RT-PCR, sekalipun lulusan pendidikan tinggi, tidak menjamin mereka paham terhadap bentuk- bentuk ancaman keselamatan penerbangan, selain terkait dengan terjadinya kecelakaan pesawat terbang. Akibat ketidakpahaman terhadap berbagai potensi ancaman keselamatan penerbangan, pelaku mencoba mengambil keuntungan bagi kepentingan pribadi dalam situasi pandemi, dengan mengabaikan prinsip-prinsip keselamatan penerbangan. Ancaman keselamatan penerbangan, bisa terjadi secara tiba-tiba, dalam bentuk yang tidak diketahui, sehingga banyak regulasi yang belum siap menghadapi kedaruratan. Akibatnya membuka peluang bagi oknum petugas untuk memanfaatkan keterbatasan regulasi dengan melakukan tindakan moral hazard. Lemahnya pengawasan terhadap petugas yang menjadi garda terdepan dalam mencegah penumpang yang tidak memenuhi syarat keberangkatan, menjadi salah satu penyebab terjadinya kedua kasus ini. Hasil penelitian ini menjadi penting dalam menyusun kebijakan keselamatan penerbangan untuk situasi darurat.

Keywords: Pendidikan, Sikap, Moral Hazard, Keselamatan Penerbangan

PENDAHULUAN

Kasus ini terjadi tahun lalu pada saat pandemi Covid-19 sedang kritis. Sekalipun pandemi sudah berlalu, namun kasus ini perlu mendapat perhatian, mengingat terkait dengan keselamatan penerbangan dalam masa pandemi, untuk dijadikan pelajaran, agar kasus seperti ini tidak terulang kembali.

Pandemi Covid-19 adalah pandemi terpanjang dan paling parah, yang menelan korban jutaan jiwa manusia dalam sejarah yang pernah terjadi setelah flu Spanyol pasca PD I.

Dalam situasi pandemi, calon penumpang pesawat terbang diwajibkan menunjukkan hasil tes Swab PCR sebelum keberangkatan. Bila calon penumpang reaktif, dengan sendirinya penumpang tersebut tidak diizinkan meneruskan perjalanannya. Situasi ini membuka peluang dan dimanfaatkan oleh oknum yang bertugas sebagai garda terdepan untuk meraih keuntungan.

Itulah yang terjadi di Bandar Udara (Bandara) Soekarno-Hatta (Soetta). Seorang oknum 'dokter' yang bertugas memeriksa hasil tes Swab PCR, menyatakan hasil tes Swab PCR seorang calon penumpang reaktif, kemudian calon penumpang diminta mengulang tes dan membayar biaya tes sebesar Rp.150 ribu dan dijanjikan hasilnya non-reaktif. Kemudian oknum 'dokter' itu meminta penumpang tersebut membayar Rp. 1,4 juta sebagai uang balas jasa mengubah hasil tes Swab PCR. Tidak percaya dengan hasil tersebut, penumpang tersebut melakukan tes ulang di tempat lain, hasilnya non-reaktif Covid-19.

Di Bandara Kualanamu ditemukan praktik curang menggunakan *stick* antigen bekas untuk tes swab yang dilakukan sejak Desember 2020, dengan jumlah korban diperkirakan mencapai sekitar 9.000 orang. Total jumlah Rupiah hasil penggunaan *stick* antigen bekas tersebut diperkirakan mencapai 1,8 milyar Rupiah.

Dua kasus ini bukan hanya mencoreng citra dunia penerbangan Indonesia, melainkan juga mencoreng kinerja Pemerintah dalam menangani pandemi Covid-19 di Indonesia.

Kedua kasus ini dilakukan oleh staf bahkan pejabat PT. Kimia Farma Diagnostika sebagai pihak yang ditunjuk oleh PT. Angkasa Pura melalui anak usahanya PT. Angkasa Pura Solusi, dalam melayani pemeriksaan kesehatan calon penumpang pada masa pandemi Covid-19 lalu.

Kasus ini kemudian diberitakan media asing berikut:

<https://www.bbc.com/news/world-asia-56990253>

<https://www.travelandleisure.com/travel-news/indonesia-pharmaceutical-employees-reused-airport-covid-nasal-tests>

<https://voi.id/en/news/48189/police-aim-for-new-suspects-in-the-case-of-used-antigen-rapid-test-by-kimia-farma>

Kasus ini menarik untuk diteliti, karena dampak yang ditimbulkannya:

1. Mengancam keselamatan jiwa manusia mulai dari penumpang sampai dengan *crew* pesawat, yang kemungkinan besar dapat terinfeksi virus dan kemudian akan menyebar kepada orang lain setelah sampai di Bandara yang dituju. Ini akan lebih menyulitkan penelusuran (*tracing*) siapa diantara penumpang yang menjadi penyebar virus Corona tersebut.
2. Mengancam keselamatan penerbangan
3. Bandara menjadi kluster penyebaran virus Corona
4. Merusak citra Pemerintah dalam menangani pandemi.

Pertanyaannya, mengapa petugas di Bandara Internasional Soekarno-Hatta dan Bandara Internasional Kualanamu, memanipulasi hasil tes Swab PCR dan melakukan praktik curang menggunakan *stick* antigen bekas untuk tes swab,

ditengah ketakutan masyarakat terhadap Covid-19 dan upaya Pemerintah mencegah penyebaran Covid-19.

Kasus di Bandara Soetta dan Kualanamu ini merupakan *moral hazard*. Sebab dilakukan oleh orang-orang yang berpendidikan tinggi, tetapi berani melanggar regulasi dan kebijakan Pemerintah terkait dengan protokol kesehatan di lingkungan penerbangan, demi mendapat keuntungan pribadi. Padahal mereka paham dengan memalsukan hasil tes dan menggunakan alat tes daur ulang (bekas pakai) dipastikan akurasi hasil tes tidak menjamin kebenaran, apakah penumpang terinfeksi atau tidak berdasarkan hasil tes tersebut. Risiko dari tindakan mereka itu, dapat mengancam keamanan dan keselamatan penerbangan di tengah pandemi

Bandingkan dengan petugas di Bandara Birmingham Inggris yang teledor melakukan penelusuran (*tracing*) terhadap seorang penumpang dari Bandara Istanbul Turki yang positif Covid-19, Otoritas Kesehatan Inggris (National Health Services/NHS), tanpa kompromi dalam menerapkan protokol kesehatan, yang berdampak pada tim bulutangkis Indonesia yang gagal bertanding di arena All England tahun 2021, karena harus menjalani isolasi mandiri selama 10 hari di hotel, karena satu pesawat terbang dengan penumpang dari Bandara Istanbul tersebut

Kejadian ini membuktikan keteledoran petugas kesehatan di Bandara melakukan penelusuran penumpang positif Covid-19 berakibat fatal dan merugikan penumpang lain. Apa yang dilakukan oknum-oknum yang bertugas sebagai garda terdepan dalam pencegahan penyebaran Covid-19 di dua Bandara internasional tersebut telah merusak citra penerbangan Indonesia, yang sejak tahun 2016 Indonesia berhasil lolos audit standar keselamatan FAA dan kembali masuk kategori 1, setelah pada tahun 2007 Otoritas Penerbangan Amerika Serikat (*Federal Aviation Administration /FAA*) menurunkan peringkat keselamatan penerbangan Indonesia dari Kategori 1 menjadi Kategori 2. Kategori 1 artinya memenuhi *standar ICAO (Meets ICAO standards): The FAA has assessed the country's civil aviation authority and determined that it licenses aviation personnel and oversees air carrier operations and airworthiness in accordance with ICAO aviation safety standards*. Sedang Kategori 2 tidak Sesuai dengan Standar ICAO (*Does Not Comply with ICAO Standards: The Federal Aviation Administration assessed this country's civil aviation authority (CAA) and determined that it does not provide safety oversight of its air carrier operators in accordance with the minimum safety oversight standards established by the ICAO*).

Turun peringkat ke kategori 2, karena Indonesia dianggap tidak serius dan lalai menerapkan standar yang ditetapkan oleh ICAO. Keputusan turun peringkat ke kategori 2 merujuk pada hasil *FAA International Aviation Safety Assessment*, bahwa Kementerian Perhubungan, dalam hal ini Direktorat Jenderal Perhubungan Udara sebagai *regulatory body*, lalai melakukan berbagai pembenahan manajemen penerbangan secara menyeluruh terkait dengan SDM, infrastruktur, organisasi, kelengkapan aturan, penegakan hukum (*law enforcement*) dan konsistensi dalam menerapkan aturan internasional yang berlaku.

Pada tahun yang sama (2007) Uni Eropa melalui EASA (*European Aviation Safety Agency*) melarang semua perusahaan penerbangan penumpang dan kargo asal Indonesia untuk melakukan penerbangan komersil ke wilayah Uni Eropa. Dua tahun setelah itu (2009) Garuda Indonesia diizinkan kembali terbang ke wilayah Uni

Eropa, disusul Airfast

Indonesia, Indonesia Air Asia pada tahun 2010, Ekspres Transportasi Antar benua tahun 2011, dan terakhir Citilink, Batik Air, dan Lion Air pada 2016.

Tahun 2014 ICAO melakukan Audit Ke- selamatan (*Universal Safety Oversight Audit Program/USOAP*) hasilnya, nilai *effective implementation* (EI) sebesar 45,33 persen, ini menunjukkan ketatnya penerapan standard keselamatan penerbangan oleh ICAO.

Tahun 2017 dilakukan kembali *audit on site*, nilai EI meningkat signifikan menjadi 80,34 persen. Dengan nilai EI 80,34 persen, Indonesia berada di peringkat 58 dari 192 negara anggota ICAO, naik 94 peringkat dari sebelumnya di peringkat 152.

Pada 14 Juni 2018, Uni Eropa resmi mengeluarkan Indonesia dari *EU Air Safety List* atau daftar perusahaan penerbangan yang tidak memenuhi standar keselamatan internasional.

Dalam mengawasi implementasi semua regulasi yang terkait dengan keamanan dan ke- selamatan penerbangan ICAO sangat ketat dan tidak ada kompromi. Dan ICAO tidak memberi sanksi langsung atau catatan terhadap kesalahan yang dilakukan oleh individu atau perusahaan penerbangan, namun yang dicatat oleh ICAO adalah kelalaian Pemerintah dalam hal ini Kementerian Perhubungan yang diberi mandat menjalankan standar yang dikeluarkan ICAO dalam setiap aktivitas penerbangan.

Peristiwa tahun 2007 menjadi pengalaman pahit bagi Pemerintah Indonesia dalam penerapan standar regulasi keamanan dan keselamatan penerbangan. Pengalaman ini menjadi pelajaran penting bagi Pemerintah Indonesia dan juga masyarakat Indonesia bahwa pengabaian keamanan dan keselamatan penerbangan berdampak luas bagi dunia penerbangan Indonesia, dan tidak boleh terulang kembali hanya karena lalai atau mengabaikan hal-hal yang mungkin dianggap sepele.

METODOLOGI PENELITIAN

Penelitian ini penelitian studi kasus intrinsik (*Intrinsic Case Study*), yaitu studi kasus terkait dengan suatu kasus, yang bersifat deskriptif. Data yang digunakan dalam penelitian ini adalah data sekunder dari dokumentasi dalam bentuk berita dan kebijakan yang terkait dengan kasus yang diteliti. Sebagaimana penelitian kualitatif, para peneliti merupakan instrumen kunci dalam menganalisis data karena mereka memahami dan mampu memberi makna setiap data dari kasus yang diteliti secara mendalam. Data diatur, diurutkan, dikelompokkan, diberi kode atau tanda, dan dikategorikan menjadi bagian-bagian berdasarkan pengelompokan tertentu sehingga diperoleh suatu temuan terhadap rumusan masalah yang diajukan. Terakhir dilakukan triangulasi temuan (konfirmasiabilitas) antara teori dengan fakta yang ditemukan

HASIL PENELITIAN DAN PEMBAHASAN

Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, Bandara, angkutan udara, navigasi

Keselamatan Penerbangan diawali dari kesiapan kawasan Bandara, pesawat

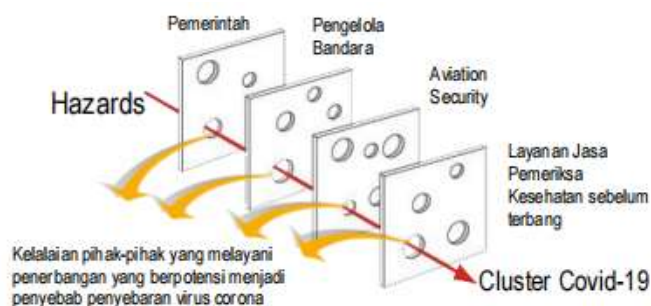
terbang dan segala sesuatu terkait dengan operasional penerbangan mulai dari teknis penerbangan, navi- gasi penerbangan, sejak persiapan penerbangan, selama penerbangan hingga sampai di Bandara tujuan.

Bila berpedoman pada pengertian keselamatan penerbangan menurut Undang-Undang No.1 Tahun 2009, sejauh persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, Bandara, angkutan udara, navi- gasi penerbangan terpenuhi, maka akan ter- hindar dari kecelakaan. Namun, sesempurna apa pun teknologi buatan manusia, mencoba untuk meniadakan kecelakaan, tetap saja tidak mungkin. Yang dapat dilakukan oleh manusia adalah, upaya meminimalkan risiko terjadinya kecelakaan pesawat terbang.

Awalnya keselamatan penerbangan lebih difokuskan pada aspek teknis dan alam. Artinya bila terjadi kecelakaan pesawat terbang, faktor utama yang menjadi fokus perhatian adalah segala sesuatu yang terkait dengan teknis atau ka- rena faktor alam. Kemudian berkembang, manusia juga menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan pesawat terbang. Orang-orang yang berpotensi sebagai penyebab terjadinya kecela- kaan pesawat terbang adalah: Pilot, enjiner, teknisi, pengatur lalu lintas penerbangan dan *Aviation Security (AVSEC)*, kemudian berkembang ke penumpang sebagai salah satu penyebab terjadinya kecelakaan pesawat terbang. Lebih maju lagi, penyebab terjadinya kecelakaan pesawat terbang adalah organisasi. Organisasi juga terkait dengan manusia, yaitu orang- orang yang berada dalam organisasi (mana jemen), yang membuat atau menentukan ke- bijakan operasional penerbangan yang bila keliru juga dapat menjadi faktor penyebab terjadinya kecelakaan pesawat terbang mencegah, bila irisan ketiga juga lalai, begitu juga irisan-irisan berikutnya, maka dapat di- pastikan terjadi kecelakaan [3]. Artinya tidak boleh ada pihak yang terlibat dalam pengopera- sian penerbangan lalai dalam menjalankan tugas dan fungsinya masing-masing. Bila salah satu irisan keju tersebut lalai, berpotensi terjadi kecelakaan atau setidaknya menimbulkan masalah dalam penerbangan.

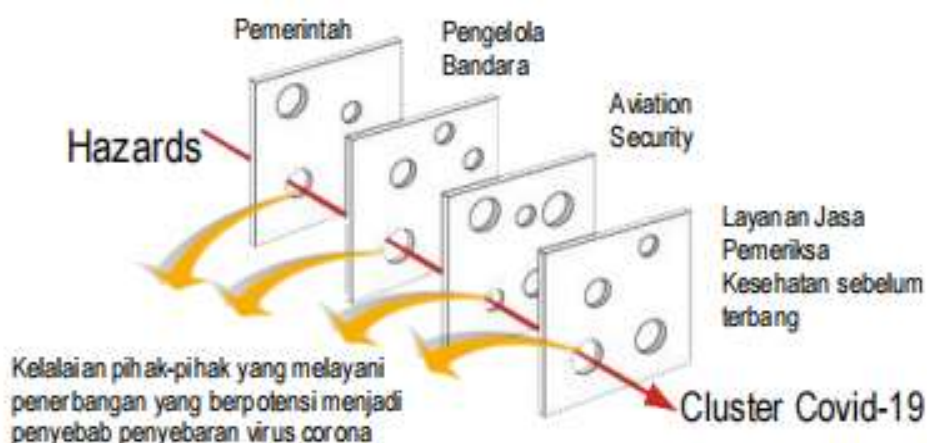
Bila kasus ini dikaitkan dengan Swiss Cheese Model, PT Kimia Farma Diagnostika, merupakan salah satu dari irisan yang seharusnya mencegah kemungkinan terjadinya penye- baran virus. Bahkan merupakan garda terakhir yang seharusnya ketat dalam melaksanakan protokol kesehatan (Gbr.2) Pemerintah Pengelola Bandara

Reason melalui Swiss Cheese Model (SCM) (Gbr.1), menjelaskan bahwa kecelakaan pesawat terbang, sesuatu yang tidak dapat di-hindari, bila pihak-pihak yang terlibat dalam pengoperasian penerbangan lalai mengantisipasi ancaman terjadinya kecelakaan pesawat terbang, penerbangan yang berpotensi menjadi penyebab penyebaran virus corona sesuai dengan fungsi dan tanggung jawab masing-masing,



Gbr. 2 Swiss Cheese Model (Reason, 1990)

Reason mengibaratkan faktor yang dapat menjadi penyebab terjadinya kecelakaan pesawat terbang sebagai irisan-irisan keju, yang apabila irisan pertama gagal mencegah kemungkinan terjadinya kecelakaan, masih mungkin dicegah oleh irisan kedua, bila irisan kedua sadar, kemudian melakukan tindakan mencegah kemungkinan terjadinya kecelakaan, maka kecelakaan masih mungkin dicegah. Bila irisan kedua juga gagal mencegah kemungkinan terjadinya kecelakaan, diharapkan irisan ketiga mampu mencegah, bila irisan ketiga juga lalai, begitu juga irisan-irisan berikutnya, maka dapat dipastikan terjadi kecelakaan. Artinya tidak boleh ada pihak yang terlibat dalam pengoperasian penerbangan lalai dalam menjalankan tugas dan fungsinya masing-masing. Bila salah satu irisan keju tersebut lalai, berpotensi terjadi kecelakaan atau setidaknya menimbulkan masalah dalam penerbangan. Bila kasus ini dikaitkan dengan Swiss Cheese Model, PT Kimia Farma Diagnostika, merupakan salah satu dari irisan yang seharusnya mencegah kemungkinan terjadinya penyebaran virus. Bahkan merupakan garda terakhir yang seharusnya ketat dalam melaksanakan protokol kesehatan (Gbr.2)



Gbr. 2 Swiss Cheese Model (Reason, 1990)

Budaya Keselamatan

Budaya keselamatan adalah prinsip kehati-hatian setiap orang yang sadar dan waspada terhadap kemungkinan terjadinya kecelakaan dalam berbagai situasi yang tidak terduga, apakah di tempat kerja, di jalan raya atau dimana saja, disebabkan karena kelalaian manusia.

Budaya keselamatan pada suatu organisasi berawal dari rasa kebersamaan dan keyakinan orang-orang dalam organisasi yang kemudian menjadi perilaku kolektif organisasi untuk mencegah atau meminimalkan terjadinya risiko kerusakan yang fatal, seperti kematian atau cedera serius tenaga kerja, dengan elemen-elemen: keyakinan, nilai-nilai yang dianut, sikap, artefak dan perilaku.

Budaya keselamatan yang 'buruk' akan menjadi beban organisasi, sebab implikasinya sangat signifikan dan berpotensi terhadap biaya sosial yang lebih besar, berkurangnya laba perusahaan dan dampak komersial yang ditimbulkannya.

Budaya keselamatan dimanifestasikan melalui perilaku dan kinerja organisasi. Dalam implementasinya, tanggungjawab budaya keselamatan terdiri dari empat tingkatan:

1. Eksekutif dan manajemen senior
2. Manajer menengah
3. Pengawas
4. Tim tenaga kerja [4]

Dalam dunia penerbangan, budaya keselamatan diterapkan sangat ketat. Sebab, ancaman terhadap keselamatan bisa terjadi dalam situasi dan kondisi yang tidak terduga, yang dampaknya menimbulkan *multiplier effect* terhadap sektor lain. Misalnya, terkait orang-orang yang bekerja di kawasan Bandara.

Tidak semua orang dapat beraktivitas bebas di kawasan Bandara. Berdasarkan Undang-Undang Nomor 1 tahun 2009 Tentang Penerbangan dijelaskan, hanya orang-orang yang berlisensi atau bersertifikat saja yang diizinkan untuk dapat beraktivitas bebas terkait operasional penerbangan [2] Mereka adalah Pilot, *Flight Attendant*, Pengatur Lalulintas Udara, *Aviation Security*, Teknisi Pesawat. Sedangkan orang-orang yang bukan termasuk Personel Penerbangan (tidak berlisensi atau tidak bersertifikat) tetapi bekerja di lingkungan Bandara, yang bersifat tetap (permanen) di Bandara harus menggunakan Pas Bandara, seperti petugas: *ticketing* perusahaan penerbangan, petugas Imigrasi, Bea dan Cukai, Kesehatan dan Karantina Pelabuhan. Sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 33 Tahun 2015 Tentang Pengendalian Jalan Masuk (*Access Control*) ke Daerah Keamanan Terbatas Di Bandar Udara yang kemudian diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor 167 Tahun 2015 Perubahan Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 33 Tahun 2015 Tentang hal yang sama, pada Pasal 33A (1). bahwa, budaya keselamatan di Kawasan Bandara dimulai dari pengawasan terhadap orang-orang yang bekerja di kawasan Bandara.

Untuk mendapatkan Pas Bandara, insitusi atau perusahaan mengajukan permohonan tertulis kepada Unit Kerja dengan dilengkapi:

- a. surat pernyataan dari atasan di tempat pemohon bekerja;

- b. daftar riwayat hidup;
- c. identitas diri (KTP, Paspor atau KITAS atau Kartu Ijin Tinggal Terbatas);
- d. Surat Keterangan Catatan Kepolisian (SKCK), kecuali bagi pegawai instansi pemerintah dan pegawai badan usaha milik negara;
- e. Surat Keputusan (SK) Pegawai atau Kontrak Kerja; dan
- f. Surat Keterangan dari Kedutaan Besar Negara pemohon bagi Warga Negara Asing.

Setelah dilakukan pemeriksaan latar belakang (*background check*), pemohon mengikuti penyuluhan dan diberikan pemahaman kepedulian keamanan penerbangan (*aviation security awareness*).

Bila gagal dalam pemeriksaan latar belakang (*background check*) antara lain disebabkan karena: (1) terlibat kriminal; (2) pemalsuan dokumen; (3) memberikan informasi/data palsu; dan (4) terlibat organisasi terlarang, maka pengajuan pemohon Pas Bandara dibatalkan.

Setiap Pas Bandara diberi warna yang berbeda: merah, kuning dan biru. Warna merah diperuntukkan bagi personil yang melaksanakan tugas sehari-harinya dominan di sisi udara Bandara. Warna kuning diperuntukkan bagi personil yang melaksanakan tugas sehari-hari di terminal penumpang. Warna biru diperuntukkan bagi personil dari instansi/institusi yang melaksanakan tugas sehari-hari dominan di luar daerah keamanan terbatas Bandara.

Kawasan Bandara dibagi dalam empat kategori, yaitu:

1. Daerah Keamanan Terbatas (*Security Restricted Area*) yaitu daerah-daerah tertentu di dalam Bandara maupun di luar Bandara yang diidentifikasi sebagai daerah berisiko tinggi untuk digunakan kepentingan Keamanan Penerbangan, penyelenggara Bandara dan kepentingan lain untuk kepentingan penerbangan, dimana daerah tersebut dilakukan pengawasan dan untuk masuk dilakukan pemeriksaan.
2. Daerah Steril (*Sterile Area*) adalah daerah tertentu di dalam daerah keamanan terbatas Daerah Keamanan Terbatas, yang merupakan daerah pergerakan penumpang sampai dengan naik ke pesawat udara dan daerah tersebut selalu dalam pengendalian dalam pengawasan
3. Daerah Terbatas (*Restricted Area*) adalah daerah tertentu di Bandara dimana penumpang dan/atau non penumpang memiliki akses masuk dengan persyaratan tertentu
4. Daerah Publik (*Public Area*) adalah daerah-daerah pada Bandara yang terbuka untuk umum /publik [6]

Dengan demikian, orang-orang yang bekerja di kawasan Bandara, sekalipun menggunakan Pas Bandar Udara, tidak bebas masuk dan keluar di kawasan yang bukan wilayah kerjanya. Ada pembatasan ruang gerak orang-orang yang bekerja di Bandara sebagai bentuk menjaga dari kemungkinan terjadinya ancaman keamanan dan keselamatan penerbangan dengan membedakan warna Pas Bandara.

Kepada orang-orang yang mengajukan Pas Bandara, mereka diberi penyuluhan dan pemahaman tentang segala sesuatu yang terkait Bandara. Bandar Udara adalah kawasan daratan dan/atau perairan dengan batas-batas tertentu yang digunakan

sebagai tempat pesawat udara mendarat dan lepas landas, naik turun penumpang, bongkar muat barang, dan tempat perpindahan intra dan antar moda transportasi, yang dilengkapi dengan fasilitas keselamatan dan keamanan penerbangan, serta fasilitas pokok dan fasilitas penunjang lainnya

Ancaman keamanan dan keselamatan penerbangan, bukan hanya sebatas hal-hal yang bersifat teknis terhadap kemungkinan terjadinya kecelakaan pesawat terbang, sebagaimana yang mungkin dipahami masyarakat awam, melainkan segala sesuatu yang berpotensi mengancam keamanan dan keselamatan penerbangan mulai dari proses *pre-flight* sampai dengan *post-flight* dianggap sebagai ancaman keamanan dan keselamatan penerbangan.

Sejak saat *pre-flight* (sebelum masuk pesawat) aturan keamanan dan keselamatan penerbangan sudah diberlakukan secara ketat. Setiap penumpang akan melalui beberapa kali pemeriksaan untuk memastikan penerbangan dalam keadaan aman dari kemungkinan ancaman-ancaman selama penerbangan hingga sampai di Bandara tujuan. Dalam pemeriksaan terakhir, penumpang tidak dibenarkan membawa barang-barang, seperti gunting kecil, korek api gas, yang dikagorikan dapat membahayakan penerbangan. Pada saat *in-flight* (ketika penumpang sudah masuk pesawat dan selama penerbangan) pun setiap penumpang harus mematuhi petunjuk awak kabin, misalnya tidak boleh mengaktifkan telepon genggam, tidak boleh melakukan tindakan yang dapat mengancam keselamatan penerbangan seperti membuka pintu darurat tanpa perintah awak kabin. Bahkan, menyampaikan sesuatu yang seharusnya tidak boleh diucapkan dapat dianggap mengancam keamanan dan keselamatan penerbangan. Sebagaimana beberapa kali terjadi, ketika seorang *Flight Attendant* bertanya kepada penumpang yang kesulitan meletakkan bagasinya ke kompartemen di atas tempat duduk penumpang, penumpang tersebut mengatakan bahwa bagasinya berisi bom, padahal hanya sebatas bercanda, hal seperti itu saja sudah dianggap sebagai mengancam keamanan dan keselamatan penerbangan, sehingga penumpang tersebut diturunkan dari pesawat dan diserahkan kepada pihak keamanan (Polisi)

Setelah pesawat mendaratpun atau *post-flight* penumpang tidak diperkenankan untuk berdiri sebelum pesawat berhenti dengan sempurna atau sebelum dibolehkan oleh awak kabin. Ketatnya penerapan aturan keamanan dan keselamatan penerbangan sejak sebelum penerbangan, selama penerbangan dan sampai di Bandara tujuan didasarkan pada Undang-Undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan, bahwa, Keamanan Penerbangan adalah suatu keadaan yang memberikan perlindungan kepada penerbangan dari tindakan melawan hukum melalui keterpaduan pemanfaatan sumber daya manusia, fasilitas, dan prosedur. Sedangkan Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, Bandara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya

Ketidakpahaman terhadap keamanan dan keselamatan penerbangan, sama artinya dengan tidak paham pula terhadap budaya keselamatan. Seorang yang paham dengan budaya keselamatan, artinya paham dan peka terhadap risiko yang akan terjadi dari suatu tindakan yang dilakukan. Misalnya, mengapa tenaga kesehatan menggunakan Alat Pelindung Diri (APD) karena institusinya sadar

terhadap budaya keselamatan, yang bila tidak menggunakan APD dapat bersiko terhadap keselamatan jiwa tenaga kesehatan tersebut.

Dalam kasus ini, budaya keselamatan bukan hanya terkait dengan penggunaan APD, tetapi sebagaimana dijelaskan teori budaya keselamatan, bagaimana mulai dari pihak manajemen tertinggi sampai kepada pihak pelaksana secara sungguh-sungguh menerapkannya di tempat kerja mereka. Penerapan budaya keselamatan harus diawasi sesuai dengan nilai dasar (*core value*) yang sudah ditetapkan. Artinya, penerapan budaya keselamatan bukan sebagai tambahan beban tugas, melainkan bagian dari nilai dasar (*core value*) yang harus diimplementasikan oleh semua pihak dalam perusahaan, mulai dari jabatan manajemen tertinggi sampai pada tingkat pelaksana di lapangan.

Dengan terjadinya kasus ini, disamping pelaku melakukan *moral hazard*, pelaku juga tidak paham dan tidak peduli terhadap budaya keselamatan, ketika menjalankan tugas.

Ketidakpedulian dan ketidakpahaman terhadap budaya keselamatan, berpeluang mem- bahayakan keselamatan jiwa manusia, dari kemungkinan penularan virus Corona terhadap sesama penumpang dan *crew* juga penyebaran virus ke daerah yang menjadi tujuan penumpang yang kemungkinan terinfeksi virus Corona.

Layanan penerbangan merupakan moda transportasi yang sangat ketat dalam mengimplementasikan *Safety Management System* (SMS), yaitu *a systematic approach to managing safety, including the necessary organizational structures, accountabilities, policies and procedures*. [8] sebagai bagian dari penerapan prinsip 3S (*Safety, Security and Service*) + 1C (*Compliance*) - ketaatan terhadap implementasi peraturan penerbangan internasional yang ditetapkan ICAO dan peraturan yang diberlakukan secara nasional di suatu negara, bersifat mutlak, tidak dapat diabaikan, baik dalam situasi normal apalagi dalam situasi darurat. Dalam situasi pandemi, implementasi 3 S + 1C berfokus pada situasi dan kondisi yang membahayakan semua lini penerbangan, baik sebelum penerbangan maupun selama penerbangan, yaitu bagaimana tetap memberi layanan (*service*) dalam kondisi selamat (*safety*) dari ancaman Covid-19 dan taat pada aturan mulai dari sebelum penerbangan, selama penerbangan dan sampai ke tujuan penerbangan.

Dalam situasi pandemi Covid-19 seperti saat ini, layanan penumpang di kawasan terminal Bandara hampir sama dengan layanan penumpang pada saat terjadi ancaman teror. Kali ini terornya adalah virus yang sangat berbahaya, bahkan mematikan. Prosedur keamanan dan keselamatan penerbangan diberlakukan lebih ketat terhadap semua penumpang tanpa kecuali. Bila dalam kondisi teror, tidak boleh ada sedikit pun cela untuk memberi kesempatan teroris lolos masuk ke kawasan Bandara, begitu juga dalam situasi pandemi Covid-19, tidak boleh terjadi ada penumpang yang tidak taat pada protokol kesehatan, sebab dikhawatirkan Bandara dapat menjadi *cluster* penyebaran virus, baik di dalam negeri maupun ke luar negeri.

Organisasi Kesehatan Dunia (WHO) sudah menyatakan bahwa Covid-19 adalah pandemi [9] Artinya diberlakukan kedaruratan di seluruh dunia dan harus diwaspadai sebagai ancaman dunia yang harus diatasi secara bersama-sama oleh semua negara dan tidak boleh ada negara yang mengabaikannya.

Terkait dengan dunia penerbangan dalam masa pandemi, Doherty

menjelaskan, yang harus diperhatikan terkait dengan penumpang pesawat terbang adalah, jangan sampai penumpang pesawat membawa infeksi (Covid-19) jahat ke rumah. Semua orang harus melindungi diri sendiri dan orang lain dari kemungkinan terjangkiti. Sekalipun penumpang tersebut sudah divaksin, tidak menjamin mencegah terjadinya infeksi dengan beberapa patogen baru. Jadi, harus dipastikan bahwa penumpang tidak berkontribusi menyebarkan virus

Dicontohkan langkah-langkah pencegahan penyebaran virus Corona pada saat evakuasi warganegara Indonesia dari Wuhan China sejak awal pandemi Covid-19. Pada saat itu diterapkan protokol kesehatan yang sangat ketat bukan hanya terhadap warga Indonesia yang dievakuasi, tetapi juga terhadap crew penerbanganpun harus menerapkan *standard operating procedure* (SOP) kesehatan untuk memastikan pengamanan awak pesawat dan tim medis termasuk petugas layanan darat, dengan menggunakan masker dan alat pelindung diri (APD), sarung tangan (*hand gloves*) dan cairan/gel pembersih tangan (*hand sanitizer*), dan kepada penumpang disemprotkan cairan pembunuh kuman (*disinfectant spray*) sesuai prosedur yang berlaku. Setelah melaksanakan operasi penerbangan dari Wuhan ke Batam pesawat pun langsung masuk pusat perawatan pesawat guna dilakukan pembersihan, sterilisasi dan perawatan. Begitu juga dengan crew yang saat itu bertugas menjalani karantina kesehatan sesuai dengan waktu yang telah ditentukan.

Hal ini sesuai dengan Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2018 Tentang Keekarantinaan Kesehatan Pasal 3 bahwa, Penyelenggaraan Keekarantinaan Kesehatan bertujuan untuk:

- a. melindungi masyarakat dari penyakit dan/ atau Faktor Risiko Kesehatan Masyarakat yang berpotensi menimbulkan Kedaruratan Kesehatan Masyarakat;
- b. mencegah dan menangkal penyakit dan/atau Faktor Risiko Kesehatan Masyarakat yang berpotensi menimbulkan Kedaruratan Kesehatan Masyarakat;
- c. meningkatkan ketahanan nasional di bidang kesehatan masyarakat; dan
- d. memberikan perlindungan dan kepastian hukum bagi masyarakat dan petugas kesehatan.

dan Pasal 42

- (1) Setiap Awak, Personel, dan penumpang yang akan berangkat harus dilakukan pengawasan.
- (2) Pada saat pengawasan sebagaimana dimaksud pada ayat (1) ditemukan Awak, personel, dan/atau penumpang memiliki Faktor Risiko Kesehatan Masyarakat, Pejabat Karantina Kesehatan harus melakukan pemeriksaan medis.
- (3) Jika hasil pemeriksaan medis sebagaimana dimaksud pada ayat (2), ditemukan penyakit yang berpotensi menimbulkan Kedaruratan Kesehatan Masyarakat, dan/atau tidak dipenuhi persyaratan kesehatan penerbangan atau pelayaran pada Awak, personel, dan/ atau penumpang, Pejabat Karantina Kesehatan harus merekomendasikan kepada maskapai penerbangan atau agen pelayaran untuk menunda keberangkatan Awak, Personel, dan/atau penumpang tersebut dan harus segera melakukan tindakan Keekarantinaan Kesehatan Kedaruratan Kesehatan Masyarakat merupakan kejadian kesehatan masyarakat yang bersifat luar biasa dengan ditandai penyebaran penyakit menular

dan/atau kejadian yang disebabkan oleh radiasi nuklir, pencemaran biologi, kontaminasi kimia, bioterorisme, dan pangan yang menimbulkan bahaya kesehatan dan berpotensi menyebar lintas wilayah atau lintas negara

Undang-undang ini kemudian diturunkan menjadi kebijakan-kebijakan yang bersifat operasional, dalam hal ini terkait dengan operasional penerbangan, lebih khusus terhadap penanganan penumpang pesawat terbang .

Dalam Surat Edaran Nomor 13 Tahun 2020 yang dikeluarkan Direktorat Jenderal Perhubungan Udara Kementerian Perhubungan pada butir 5 dijelaskan, penanganan penumpang pesawat udara dalam rangka pencegahan penyebaran Corona Virus Disease 2019 (COVID-19), maka Penyelenggara Angkutan Udara wajib menyosialisasikan ketentuan dan prosedur pengangkutan penumpang dalam masa kegiatan masyarakat produktif dan aman dari COVID-19 sesuai dengan protokol kesehatan. Kepada penumpang diharapkan tiba di Bandara 3 jam sebelum waktu keberangkatan dengan membawa dokumen kesehatan maupun persyaratan lainnya yang dikeluarkan oleh instansi yang berwenang. Penumpang wajib menggunakan masker dan mengikuti prosedur pemeriksaan sesuai dengan protokol kesehatan. Terhadap penumpang yang tidak memenuhi persyaratan dan ketentuan protokol kesehatan, penyelenggara angkutan udara wajib menolak keberangkatan penumpang tersebut. Begitu juga terhadap penumpang yang datang, dilakukan pemeriksaan kesehatan dengan mengukur suhu tubuh, dan pemeriksaan dokumen, yaitu dengan mengisi kartu kewaspadaan kesehatan Health Alert Card (HAC) atau Electronic Health Alert Card (E-HAC) kemudian diserahkan kepada petugas Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP) dan/atau petugas perwakilan Dinas Kesehatan di Bandara kedatangan. Bila ditemukan penumpang yang tidak memenuhi persyaratan ketentuan kesehatan akan dilakukan langkah tindak lanjut sesuai dengan ketentuan protokol kesehatan

Berdasarkan Pasal 15 ayat (1) Undang-Undang Nomor 6 Tahun 2018 Tentang Kekejarantinaan Kesehatan, Bandara sebagai pintu masuk suatu wilayah harus melakukan kegiatan pengamatan penyakit dan faktor risiko kesehatan masyarakat sampai pada tindakan melakukan karantina kesehatan

Dari dua kasus ini mengindikasikan bahwa, petugas PT. Kimia Farma Diagnostika yang terlibat dalam kasus ini patut diduga belum paham terhadap substansi Undang-Undang Kekejarantinaan Kesehatan, sehingga tidak menjalankan tugas sebagaimana perintah Undang-Undang tersebut. Itu bukan alasan yang dapat diterima. Sekali pun seseorang tidak paham terhadap Undang-Undang, setidaknya mereka paham, situasi penerbangan sedang tidak dalam keadaan normal, karena terjadi pandemi, sehingga diberlakukan protokol kesehatan yang ketat. Pemahaman yang mendasar seperti itu saja, sudah membuat seorang awam sadar pentingnya menerapkan protokol kesehatan dalam penerbangan. Yang terjadi para petugas yang harusnya berada di garda terdepan mencegah penyebaran virus Corona, justru melakukan tindakan tercela dan berbuat curang demi mendapatkan uang.

Jadi, ini bukan soal ketidapkahaman terhadap substansi Undang-Undang Kekejarantinaan Kesehatan, tetapi lebih kepada memanfaatkan peluang untuk mendapat keuntungan pribadi atau mungkin juga kelompok (sindikatis) dengan memanfaatkan situasi penumpang yang panik yang memerlukan keterangan kesehatan agar dapat bepergian menggunakan pesawat terbang.

Dari aspek keselamatan penerbangan, kasus ini terjadi karena Bandara menerapkan per- aturan keselamatan penerbangan dengan sangat ketat dalam situasi pandemi. Penerapan peraturan keselamatan penerbangan yang sangat ketat, membuat penumpang merasa dipersulit dan merasa tidak nyaman dengan berbagai tambahan pemeriksaan, lalu berusaha mencari jalan pintas, dengan cara mencari oknum yang dapat mempermudah perjalanan mereka. Kondisi seperti ini dibenarkan Graham, bahwa calon penumpang pada dasarnya ingin melewati Bandara secepat mungkin dengan sedikit gangguan. Hal ini justru membuka peluang bagi orang-orang tertentu untuk mencari keuntungan baik bagi pribadi atau bagi kelompok.

Kasus di Bandara Soetta terjadi karena pelaku melihat ada peluang untuk mendapat keuntungan materi, dari keinginan calon penumpang pesawat terbang, yang tidak ingin meng- ikuti prosedur keamanan dan keselamatan penerbangan serta protokol kesehatan yang ketat. Peluang itu disebabkan karena calon penumpang khawatir dan takut tidak dapat bepergian dengan menggunakan pesawat terbang, khawatir hasil tes kesehatan mereka dinyatakan positif atau reaktif. Itulah sebabnya calon penumpang bersedia menerima hasil tes palsu, sekalipun harus membayar sejumlah uang.

Kasus di Bandara Kualabau terjadi karena penumpang tidak paham kalau alat tes yang digunakan bekas pakai atau daur ulang. Mereka juga tidak paham bahwa alat tersebut kemungkinan sudah terkontaminasi virus Corona.

Kasus-kasus seperti ini atau kasus-kasus lain yang terjadi di Bandara, bisa juga terjadi salah satunya disebabkan karena masing-masing pihak yang bertugas di Bandara, hanya fokus pada bidang tugasnya masing-masing. Dimana sejauh memenuhi persyaratan administrasi sesuai dengan bidang tugas masing-masing instansi, mereka akan fokus pada tugasnya masing- masing. Misalnya petugas Imigrasi akan fokus pada pemenuhan dokumen perjalanan penum- pang, sehingga tidak merasa bertanggungjawab terhadap barang bawaan penumpang yang menjadi tugas Bea dan Cukai. Demikian juga petugas Bea dan Cukai tidak merasa bertanggungjawab terhadap pemeriksaan surat kesehatan yang menjadi tugas Kantor Kesehatan Pelabuhan (KKP).

Meskipun sudah menjalankan tugas sesuai prosedurnya masing-masing, dalam kondisi pandemi diperlukan sinergi antar instansi yang bekerja di Bandara, mengingat masing-masing bekerja dalam satu sistem. Operator Bandara, menurut Graham harus menetapkan tujuan bersama dan batas tanggung jawab yang harus diidentifikasi dengan sangat jelas untuk semua hal dalam kualitas layanan. Bahkan untuk kegiatan individu, tanggung jawab dibagi, guna mengatasi kompleksitas layanan.

Dan benar, ketika pihak-pihak di Bandara tidak bersinergi, terjadi seorang penumpang warga negara Indonesia yang baru kembali dari India, lolos tanpa melalui karantina, karena ada joki (berinisial S dan RW) yang meloloskan penumpang tersebut. Karena masing-masing pihak fokus pada tugas dan tanggungjawab masing- masing tanpa koordinasi. Joki tersebut jelas bukan petugas Bandara.

Perilaku penumpang menempuh cara-cara ilegal dengan mengabaikan aturan keamanan dan keselamatan penerbangan serta protokol kesehatan, sangat mungkin terjadi karena petugas melakukan tindakan *moral hazard* dengan merekayasa atau

memanipulasi hasil tes atau meloloskan penumpang dengan tidak mengindahkan protokol kesehatan. Seharusnya dalam situasi pandemi, sebagai petugas, mereka menjelaskan kepada penumpang tentang ancaman keselamatan jiwa manusia di wilayah penerbangan dan di wilayah di luar wilayah penerbangan.

Bila ditinjau dari sisi nilai-nilai perusahaan, sejak Juli 2020 semua perusahaan dalam lingkungan BUMN, dimana PT. Kimia Farma Diagnostika, adalah anak usaha PT Kimia Farma Apotik, sedang PT Kimia Farma Apotik adalah anak usaha dari PT Kimia Farma. PT Kimia Farma merupakan Badan Usaha Milik Negara (BUMN). Artinya, secara berjenjang *core value* BUMN juga menjadi pedoman kerja PT. Kimia Farma Diagnostika.

Core value atau nilai-nilai utama BUMN, yang diakronimkan sebagai AKHLAK, yaitu: **(A)**manah, **(K)**ompeten, **(H)**armonis, **(L)**oyal, **(A)**daptif dan **(K)**olaboratif.

Akhlak berarti budi pekerti, bisa juga diartikan sebagai perilaku. Orang yang berakhlak adalah orang yang baik budi pekertinya atau yang baik perilakunya. Artinya, dengan menjadikan AKHLAK sebagai *core value*, maka seluruh BUMN diharapkan beroperasi dengan mengutamakan kemuliaan budi pekerti, perilaku yang baik, tidak menyimpang dari norma sosial dan norma hukum. Tujuannya tentu, untuk menegakkan marwah atau kehormatan perusahaan dan juga kehormatan pribadi karyawan di lingkungan BUMN.

Amanah artinya dapat dipercaya, jujur, melaksanakan tugas dengan penuh tanggungjawab, memegang teguh kepercayaan yang diberikan. **Kompeten** atau kompetensi berarti memiliki kemampuan sesuai dengan tanggungjawab yang dibebankan, yang terus menerus ditingkatkan yang ditunjukkan dengan kinerja terbaik. **Harmonis** artinya selaras dalam perbedaan, untuk saling memperkuat dan menghormati antara satu dengan yang lain. **Loyal**, berpegang pada komitmen dalam mencapai tujuan. **Adaptif**, mengikuti gerak perubahan dengan melakukan inovasi dan **Kolaboratif**, kesediaan bekerjasama dengan berbagai pihak untuk bersinergi dalam menghasilkan karya terbaik.

Dari kasus ini, dapat diketahui bahwa *core value* BUMN belum menjadi *core value* yang melekat pada diri oknum karyawan yang melakukan tindakan tercela tersebut.

Dari kasus ini diperoleh pelajaran pentingnya menanamkan dan menerapkan secara konsisten *core value* BUMN agar tidak hanya menjadi *lips service* untuk meyakinkan publik, namun tidak sesuai dengan harapan pada tahap implementasinya.

Pendidikan Orang Dewasa, Sikap dan Moral Hazard

Dalam suatu kesempatan seminar, Mahfud MD, Menteri Koordinator Politik, Hukum dan Keamanan minta pertanggungjawaban perguruan tinggi, sebab para koruptor adalah lulusan perguruan tinggi.

Pernyataan Mahfud MD mengaitkan antara latarbelakang pendidikan dengan sikap, perilaku dan tindakan seseorang yang berpendidikan tinggi menunjukkan bahwa, pendidikan merupakan salah satu indikator penilaian baik atau tidak baiknya sikap, perilaku dan tindakan seseorang. Idealnya seorang yang berpendidikan tinggi, tidak seharusnya bersikap, berperilaku dan bertindak tercela. Memang tidak

dapat digeneralisasi, lulusan perguruan tinggi akan bersikap, berperilaku dan bertindak tercela. Tetapi, peluang untuk bersikap, berperilaku dan bertindak tercela itu, terbuka bagi mereka karena dengan latar belakang pendidikan tinggi itu, mereka berpeluang menduduki posisi penting dalam perusahaan atau organisasi yang memberi peluang kepada mereka untuk bersikap, berperilaku dan bertindak tercela. Sementara orang-orang yang tidak berpendidikan tinggi apabila mereka bersikap, berperilaku dan bertindak tercela, tidak dikaitkan dengan latar belakang pendidikan mereka.

Hakekat pendidikan berdasarkan Undang-Undang Pendidikan, merupakan usaha sadar dan terencana untuk mengembangkan potensi diri peserta didik agar memiliki kekuatan spiritual keagamaan, pengendalian diri, kepribadian, kecerdasan, akhlak mulia, serta keterampilan yang diperlukan dirinya, masyarakat, bangsa dan negara. Dengan demikian, bila ada seseorang dengan latar belakang pendidikan tinggi, kemudian bersikap, berperilaku dan bertindak tercela, patut diduga orang tersebut belum memahami hakekat pendidikan. Memahami hakekat Pendidikan tidak selalu selama proses pendidikan, sangat mungkin hakekat pendidikan itu dipahami setelah pasca proses pendidikan dan menjalani kehidupan di masyarakat. Sebab orang dewasa terlibat dalam pembelajaran karena berbagai alasan dan dalam pengaturan yang hampir tidak terbatas. Orang dewasa belajar untuk tujuan yang sangat luas, terkait dengan pekerjaan/karier, melek huruf dan pengembangan keterampilan dasar, memperoleh kredensial atau gelar, perubahan sosial atau pendidikan kewarganegaraan, dan pertumbuhan pribadi, pengayaan, dan kesenangan, yang didapat melalui jenjang pendidikan, tempat kerja, lingkungan sosial, termasuk dalam kegiatan keagamaan dan sebagainya.

Belajar, bagi orang dewasa bukan semata-mata belajar di kelas, melainkan belajar dari kehidupan sehari-hari. Sebab, bagi orang dewasa pengalaman hidup berpengaruh ketika menentukan sikap dalam membuat keputusan. Bagi orang dewasa teori terapan yang relevan lebih mudah diterima sebagai materi 'pelajaran'. Orang dewasa, mandiri dalam proses 'belajar' tidak tergantung pada otoritas 'guru'. 'Guru' hanya sebagai motivator dan fasilitator.

Bagi orang dewasa, yang menjadi masalah adalah ketika mengalami hambatan atau kendala dalam kehidupan, seperti terbatasnya waktu, uang, transportasi, dan tanggung jawab keluarga; konsep diri yang rendah, takut gagal, pengalaman masa lalu yang negatif, dan kurangnya minat.

Masalah-masalah inilah yang seringkali membuat orang dewasa lebih bersikap rasional daripada harus mempertimbangkan moral pada saat pembuatan keputusan. Misalnya, ketika dalam kesulitan keuangan, kemudian ada peluang untuk mendapatkan uang dengan cara melanggar hukum, maka tindakan melanggar hukum, cenderung menjadi pilihan keputusan. Sekalipun mereka paham risiko yang akan mereka hadapi. Hal itu disebabkan karena motivasi orang dewasa mengatasi masalah, ditentukan dari dua pertanyaan, yaitu: 'mengapa' dan 'bagaimana'.

Pertanyaan 'mengapa' merupakan dorongan mendasar untuk perilaku yang membuat individu berorientasi pada tindakan tertentu. Sedang 'bagaimana' berfokus pada tujuan spesifik yang menjadi fokus untuk menjelaskan perilaku termotivasi. Kedua pertanyaan ini untuk mengetahui aspek energi dan arah motivasi yang mewakili alasan yang mendasari seseorang terdorong untuk terlibat dalam perilaku

tertentu.

Dengan demikian, orang mungkin berpendapat bahwa motivasi perilaku harus hierarkis, dimana mereka harus mengartikulasikan berbagai tingkat motivasi yang beroperasi bersama-sama untuk menghasilkan perilaku.

Menurut Malcolm Knowles, orang dewasa sudah memiliki konsep diri yang bergerak dari ketergantungan ke arah pengarahan diri sendiri. Bagi mereka pengalaman, memiliki arti penting dalam kehidupan nyata. Bila pada anak-anak belajar untuk memenuhi kebutuhan masa depan, pada orang dewasa belajar untuk memenuhi kebutuhan mendesak. Karena mandiri, memotivasi diri sendiri menjadi semakin penting daripada motivasi ekstrinsik, Bagi orang dewasa mereka yang menentukan sendiri apa yang akan mereka pelajari.

Keputusan yang demikian cenderung didasarkan pada upaya pemenuhan: kebutuhan, keinginan dan harapan. Artinya, apa pun akan dilakukan untuk memenuhi apa yang menjadi kebutuhan sesuai dengan keinginan dan berharap tidak ada risiko dari keputusan yang dibuat, sekalipun paham tindakan yang dilakukan berisiko. Inilah yang oleh Williamson disebut dengan *opportunistic behavior*, yaitu mencari keuntungan bagi kepentingan diri sendiri dengan tipu muslihat.

Lebih dalam dari esensi pendidikan Indonesia, bukan semata-mata bertujuan menjadikan manusia Indonesia cerdas dalam menguasai ilmu dan pengetahuan, melainkan yang pertama adalah mengembangkan dan membentuk watak bangsa, yang beriman dan bertakwa kepada Tuhan Yang Maha Esa. Dengan watak bangsa yang beriman dan bertakwa kepada Tuhan Yang Maha Esa, dan berilmu, akan terbentuk bangsa yang bermartabat, berakhlak mulia, sehat jasmani dan rohaninya, cakap, kreatif, mandiri, dan menjadi warga negara yang demokratis serta bertanggungjawab. Bila ditinjau dari sisi pendidikan, sekalipun mereka tidak memahami substansi Undang-Undang tersebut, tetapi karena mereka sudah menjalani pendidikan formal, informal dan non-formal, seharusnya mereka mampu 'membaca' berbagai fenomena yang terjadi selama pandemi, kemudian menentukan hal-hal apa yang bermanfaat yang dapat mereka lakukan untuk mencegah menyebarnya virus ini sesuai dengan tanggungjawab yang dibebankan kepada mereka bukan dengan mengambil kesempatan sekalipun membahayakan orang lain dalam situasi pandemi.

Pendidikan formal membuat seseorang memperoleh ilmu dan pengetahuan, sedangkan pendidikan informal memberi seseorang pengetahuan dan pengalaman hidup untuk memperkaya ilmu dan pengetahuan yang diperoleh dari pendidikan formal. Seseorang menjadi makin lengkap setelah diperkaya melalui pendidikan non-formal, yang diperoleh setelah bekerja. Melalui ketiga pendidikan itulah seseorang berkembang cara berpikir mereka sebelum bertindak. Itulah yang membuat orang itu matang atau dewasa dalam membuat keputusan, karena mampu memilah dan memilih mana perbuatan yang baik dan benar yang harus diikuti dan menjauhi apa yang akan berakibat buruk bagi diri mereka dan orang lain.

Jadi, sekalipun seseorang atau sekelompok orang tidak paham terhadap substansi Undang-Undang Keekarantinaan Kesehatan, tetapi sebagai seorang yang sudah merasakan ketiga proses pendidikan tersebut, seharusnya mereka paham bahwa, virus Corona sedang mengancam dunia. Dan mereka pasti paham sudah banyak korban meninggal dunia, akibat virus tersebut. Dari situlah mereka

seharusnya paham, mengapa mereka ditugaskan di Bandara, yaitu untuk mencegah penyebaran virus Corona di pintu keluar dan pintu masuk bagi orang-orang yang menggunakan penerbangan.

Dari dua kasus ini menunjukkan bahwa mereka tidak mampu menunjukkan diri mereka sebagai orang dewasa yang telah menempuh pendidikan formal, informal dan non-formal yang seharusnya memperkaya mereka dalam memahami masalah yang menjadi tanggung jawab mereka untuk membuat keputusan yang tepat, dengan tidak melakukan perbuatan tercela dari apa yang mereka lihat, mereka dengar dan mungkin juga dari pengalaman keluarga dan tetangga mereka.

Inilah yang menjadi tujuan pendidikan sebagai pembentuk watak yang dimaksud Undang-Undang Pendidikan Nasional. Jadi, setelah seseorang menyelesaikan pendidikan formal, pendidikan informal dan non-formal yang memperkaya mereka dalam memahami setiap masalah yang mereka hadapi, sehingga tepat dalam membuat keputusan.

Membuat keputusan yang salah dan berisiko yang mereka lakukan secara sadar, bukan disebabkan karena mereka tidak paham dengan risiko keputusan yang mereka buat, melainkan karena perilaku memanfaatkan peluang (*opportunistic behavior*) yang menguntungkan secara materi. Perilaku memanfaatkan peluang dalam masa pandemi, bukan hanya terjadi pada mereka saja, tetapi juga pada pedagang obat-obat dan alat kesehatan, termasuk masker yang memanfaatkan kondisi pandemi untuk mencari keuntungan. Jadi, empati sangat mungkin hilang, ketika melihat ada peluang yang menguntungkan, sekalipun merugikan orang lain.

Inilah yang disebut dengan *moral hazard*, yaitu perilaku memanfaatkan ketidaktahuan atau kesulitan orang lain dalam situasi kritis untuk memperoleh keuntungan pribadi atau kelompok. Orang-orang yang melakukan *moral hazard* tidak peduli terhadap apa yang mereka lakukan itu merugikan orang-orang yang sedang dihim-pit ketakutan terhadap keselamatan jiwa mereka. Secara sederhana *moral hazard*, diartikan sebagai perilaku tidak jujur dengan mengorbankan kepentingan pihak lain. Terminologi *moral hazard* sering digunakan dalam bisnis yang menggunakan perikatan, seperti asuransi, dimana ada pihak yang berlaku tidak jujur, kemudian membuat satu kasus untuk menguntungkan satu pihak dan merugikan pihak yang lain.

Misalnya, individu mengambil tindakan untuk mempercepat kejadian yang diasuransikan.

Arnott dan Stiglitz dalam 'The Basic Analytics of Moral Hazard' menjelaskan bahwa, segala sesuatu yang terkait dengan ekonomi tidak terbebas dari *moral hazard*, karena tindakan individu tidak dapat diamati secara sempurna. Stiglitz mengutip Arrow dalam Johnsson lecture, menjelaskan *moral hazard* terjadi karena tidak ada informasi yang sempurna mengenai tindakan para pembeli, sehingga tindakan tersebut tidak dapat dipantau secara sempurna.

Dalam pengertian yang luas *moral hazard* merupakan tindakan salah yang sengaja dilakukan untuk mencari keuntungan dengan menyembunyikan hak-hak orang lain, tetapi seolah-olah tidak tersembunyi. Artinya, ada sesuatu yang sengaja disembunyikan, dimana pembeli tidak sadar telah terjadi ketidakjujuran dalam proses transaksi. Dan pihak penjual tidak merasa mengorbankan pihak pembeli sekalipun tidak memaksimalkan utilitas mereka.

Kondisi seperti inilah yang membuat masyarakat mengaitkan antara perilaku memafaatkan peluang dengan latar belakang pendidikan orang-orang yang melakukan *moral hazard*. Mereka mempertanyakan mengapa orang-orang yang berpendidikan - bahkan berpendidikan tinggi melakukan tindakan (*moral hazard*) yang seharusnya tidak mereka lakukan sebagai orang terdidik.

Esensi seseorang menjalani pendidikan formal, pada dasarnya orang tersebut sedang membangun marwah dirinya, lebih tinggi lagi, orang tersebut ikut membangun marwah bangsanya. Tetapi, karena tidak paham bahwa pendidikan membangun marwah diri, apalagi bila pendidikan hanya sebatas untuk mencari dan mendapatkan pekerjaan, membuat seseorang mau bahkan berani melakukan tindakan yang merendahkan marwah mereka, dengan melakukan tindakan yang tidak sesuai esensi pendidikan itu sendiri.

Dalam Undang-Undang Sistem Pendidikan Nasional disebutkan bahwa pendidikan membentuk watak bangsa.

Secara psikologi, watak diartikan sebagai kepribadian, sekumpulan karakteristik yang abadi dan unik yang dapat berubah sebagai respons terhadap perbedaan situasi. yang menunjukkan kualitas psikologis seseorang sehingga berkontribusi pada pola perasaan, pemikiran, dan perilaku individu yang bertahan sehingga membedakan antara orang yang satu dengan orang yang lain [23].

Watak tidak hanya dibentuk melalui jalur pendidikan formal, sebab sebelum seseorang menempuh pendidikan formal, orang tersebut sudah terlebih dahulu menempuh pendidikan informal, yaitu jalur pendidikan keluarga dan lingkungan, baru kemudian orang tersebut menempuh pendidikan formal, yaitu jalur pendidikan terstruktur dan berjenjang yang terdiri atas pendidikan dasar, pendidikan menengah, dan pendidikan tinggi, kemudian mendapatkan pendidikan nonformal, yaitu jalur pendidikan di luar pendidikan formal yang didapat secara terstruktur dan berjenjang, seperti melalui pelatihan yang diperoleh ketika seseorang bekerja.

Watak sebagaimana yang dimaksud Pervin & Cervone akan tertampakkan ketika seorang (dewasa) menunjukkan sikapnya.

Sikap adalah kemampuan kritis dalam mengevaluasi sebelum suatu keputusan dibuat, apakah keputusan yang akan dibuat setuju atau tidak setuju, menerima atau menolak terhadap suatu objek, manusia, lembaga, atau peristiwa. (Edwards 1957; Osgood et al. 1957; Bern 1970; Fishbein dan Ajzen 1975; Hill 1981; Oskamp 1991; Eagly dan Chaiken 1993).

Sikap merupakan konstruksi hipotetis yang tidak dapat diakses dari pengamatan langsung, tetapi disimpulkan dari tanggapan yang dapat diukur. Tanggapan harus mencerminkan evaluasi positif atau negatif dari objek sikap. Di luar persyaratan ini, bagaimanapun, hampir tidak ada batasan pada jenis tanggapan yang dapat dipertimbangkan

Sikap sebagai kemampuan kritis dalam mengevaluasi sebelum suatu keputusan dibuat, diawali dari proses berpikir. Berpikir menurut Plato, adalah berbicara dalam hati (merenung). Berpikir merupakan proses kejiwaan yang menghubungkan-hubungkan atau membandingkan antara situasi fakta, ide atau kejadian dengan fakta, ide atau kejadian lainnya, yang pada akhirnya menghasilkan kesimpulan.

Robert L. Solso mengartikan berpikir sebagai proses yang membentuk

representasi mental baru melalui transformasi informasi oleh interaksi kompleks dari atribut mental yang mencakup pertimbangan, pengabstrakan, penalaran, penggambaran, pemecahan masalah logis, pembentukan konsep kreativitas dan kecerdasan

Berpikir adalah kegiatan mental yang melibatkan kerja otak, perasaan dan kehendak manusia. Berpikir sama dengan berjerihpayah secara mental untuk memahami sesuatu yang dialami untuk mencari jalan keluar dari persoalan yang sedang dihadapi, mulai dari kegiatan meragukan dan memastikan, merancang, menghitung, mengukur, mengevaluasi, membandingkan, menggolongkan, memilah atau membedakan, menghubungkan-hubungkan, menafsirkan, melihat berbagai kemungkinan yang ada, membuat analisis dan sintesis menalar sampai dengan menarik kesimpulan dari premis-premis yang ada, kemudian membuat pertimbangan, yang pada akhirnya memutuskan.

Sikap juga ditentukan dari beragam pengalaman, yang menjadikan perasaan, pemikiran, dan perilaku berkembang, sebagaimana teori inkremental bahwa, kemampuan seseorang adalah kapasitas dinamis yang dapat dikembangkan dan ditingkatkan, sebagaimana juga dari perspektif *behavioris*, bahwa perilaku manusia dapat mengubah dan membentuk sikap, nilai, kemampuan diri, dan berbagai atribut manusia lainnya.

Menurut Skinner, perilaku merupakan tingkah laku dalam bentuk hubungan sebab akibat, bagaimana suatu respon timbul mengikuti stimuli atau kondisi tertentu, akan menyingkap bahwa penyebab tingkah laku sebagian besar berada di *event* antesedennya atau berada di lingkungan. Apabila penyebab, stimulus atau *event* anteseden dapat dikontrol itu berarti dapat mengontrol tingkah laku.

Dengan demikian, ketika seseorang menentukan sikap (setuju atau tidak setuju) artinya orang tersebut sudah paham baik dan buruk implikasi dari sikapnya itu.

KESIMPULAN

Dari dua kasus ini dapat disimpulkan sebagai berikut:

Pandemi Covid-19 belum dipahami petugas tes RT-PCR sebagai ancaman keselamatan penerbangan. Pemahaman ancaman keselamatan penerbangan cenderung baru sebatas ancaman yang terkait dengan terjadinya kecelakaan pesawat terbang atau segala sesuatu yang terkait dengan terorisme di lingkungan penerbangan.

1. Latar belakang pendidikan petugas yang bertanggungjawab terhadap tes RT-PCR, sekalipun lulusan pendidikan tinggi, tidak menjamin mereka paham terhadap bentuk-bentuk ancaman keselamatan penerbangan, selain terkait dengan terjadinya kecelakaan pesawat terbang.
2. Akibat ketidakpahaman terhadap berbagai potensi ancaman keselamatan penerbangan, pelaku mencoba mengambil keuntungan bagi kepentingan pribadi dalam situasi pandemi, dengan mengabaikan prinsip-prinsip keselamatan penerbangan
3. Ancaman keselamatan penerbangan, bisa terjadi secara tiba-tiba, dalam bentuk yang tidak diketahui, sehingga banyak regulasi yang belum siap menghadapi kedaruratan, akibatnya membuka peluang bagi oknum petugas

- untuk memanfaatkan keterbatasan regulasi dengan melakukan tindakan *moral hazard*.
4. Lemahnya pengawasan terhadap petugas yang menjadi garda terdepan dalam men- cegah penumpang yang tidak memenuhi syarat keberangkatan, menjadi salah satu penyebab terjadinya kedua kasus ini.

Rekomendasi

1. Perlu sosialisasi yang lebih luas dan menyeluruh tentang pemahaman ancaman keselamatan penerbangan kepada berbagai pihak, bahwa ancaman keselamatan penerbangan bukan hanya terkait dengan kecelakaan pesawat terbang atau segala sesuatu yang terkait dengan terorisme, saat ini pandemi Covid-19 menjadi ancaman keselamatan penerbangan, pada masa yang akan datang ancaman keselamatan penerbangan akan muncul dalam bentuk yang tidak terduga dan muncul secara tiba-tiba, sehingga diberlakukan pengetatan terhadap penumpang. Sehingga penumpang harus siap menghadapi berbagai pengetatan dalam proses keberangkatan
2. Untuk mencegah adanya pihak-pihak yang mencoba mengambil keuntungan bagi kepentingan pribadi dalam situasi darurat, dengan mengabaikan prinsip-prinsip keselamatan penerbangan, perlu dilakukan pengawasan yang ketat terhadap setiap petugas yang bertanggungjawab mengawasi proses pemberangkatan penumpang.
3. Perlu regulasi dengan sanksi yang berat terkait dengan sikap dan perilaku petugas yang memanfaatkan situasi darurat bagi kepentingan pribadi, dengan memberi efek jera (*deterrent effect*) untuk mencegah petugas melakukan tindakan *moral hazard*.
4. Perlunya meningkatkan pengawasan terhadap petugas yang menjadi garda terdepan dalam mencegah penumpang yang tidak memenuhi syarat keberangkatan, agar tidak terjadi kasus seperti yang sekarang terjadi.

Implikasi

Bila kasus-kasus seperti ini tidak diambil tindakan tegas, akan berimplikasi:

1. Terhadap dunia penerbangan

- a. Akan terjadi ancaman keselamatan penerbangan apabila petugas yang bertanggungjawab terhadap keselamatan penerbangan dalam situasi darurat lalai mencegah penumpang yang mungkin terkait dengan situasi dan kondisi kedaruratan.
- b. Menyebarnya kondisi kedaruratan ke daerah lain yang menjadi tujuan penerbangan.

2. Terhadap Operator Bandara

- a. Bandara dapat menjadi kluster penyebar kedaruratan, bukan hanya virus Corona, karena pada masa yang akan datang, kedaruratan bisa muncul bukan hanya dalam bentuk virus, tetapi dalam bentuk- bentuk lain.
- b. Citra dan nama baik operator Bandara akan tercoreng di dunia penerbangan nasional dan internasional Terhadap Pemerintah

- c. Berpengaruh negatif terhadap citra dan nama baik Pemerintah Indonesia di dunia penerbangan internasional terkait dengan penanganan kedaruratan dalam hal keselamatan penerbangan.

DAFTAR PUSTAKA

A. Finkelstein, *Moral Hazard in Health Insurance*. New York: Columbia University Press, 2016.

B. Graham, *Managing Airports An International Perspective*, Fifth. New York: Routledge, 2018.

aik/lidh, "Mahfud Nilai Korupsi Makin Parah, Perguruan Tinggi Harus Tanggung Jawab," *detikcom - detikNews*, Jakarta, 2021.

C. Marhaenjati, "Penumpang dari India Lolos Karantina, Ini Modus Tersangka," no. April, Jakarta, Apr. 29, 2021.

D. P.Schultz and S. E. Schultz, *Theorist of Personality*, Eighth Edi. 2005.

<https://www.bbc.com/news/world-asia-56990253>

<https://www.travelandleisure.com/travel-news/indonesia-pharmaceutical-employees-reused-airport-covid-nasal-tests> <https://voi.id/en/news/48189/police-aim-for-new-suspects-in-the-case-of-used-antigen-rapid-test-by-kimia-farma>

ICAO, *Safety Management Annex 19*, no. July. 2013.

Icek Ajzen, *Attitudes*, First Edit. New York: Open University Press, 2005.

Ismienar Swesty et al, "Berpikir (Thinking)," *Fak. Ilmu Pendidik. Univ. Negeri Malang*, 2009, [Online]. Available: <http://psikologi.or.id>.

J. B. Taylor, *Safety Culture*. Surrey, GU9 7PT England: Gower Publishing Limited, 2010.

J. E. Stiglitz, "Risk, Incentives and Insurance: The Pure Theory of Moral Hazard," *Geneva Pap. Risk Insur.*, vol. 8, no. 1, pp. 4–33, 1983, doi: 10.1057/gpp.1983.6.

Kemhub, *Peraturan Menteri Perhubungan No 33 Tahun 2015 Tentang Pengendalian Jalan Masuk (Access Control) Ke Daerah Keamanan Terbatas*

di Bandar Udara. Indonesia.

Kemenhub, *Peraturan Menteri Perhubungan No 167 Tahun 2015 Tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Nomor PM 33 Tahun 2015 Tentang Pengendalian Jalan Masuk (Access Control) Ke Daerah Keamanan Terbatas di Bandar Udara*. 2015.

Kemenhub, *SE 3 Tahun 2021 Tentang Petunjuk Pelaksana Perjalanan Dalam Negeri Dengan Transportasi Udara Dalam Masa Pandemi Corona Virus Disease (COVID-19)*, vol. 2019, no. SE 3 Tahun 2021 tentang Petunjuk Pelaksana Perjalanan Orang Dalam Negeri Dengan Transportasi Udara Dalam Masa Pandemi Corona Virus Disease (Covid-19). Indonesia, 2021, pp. 1–5.

Kowiyah, "Kemampuan Berpikir Kritis," *J. Pendidik. Dasar*, vol. 3, no. 5, pp. 175–179, 2012.

L. A. . Pervin and D. Cervone, *Personality, Theory and Research*, vol. 6, no. 11. Jefferson City: Wiley, 2013.

Mark Tennant, *Psychology and Adult Learning*. London and New York: Routledge, 2003.

M. Rahardjo, "Studi Kasus Dalam Penelitian Kualitatif: Konsep dan Prosedurnya." Univ. Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim, Malang, 2017, [Online]. Available: <http://repository.uin-malang.ac.id/1104/1/Studi-kasus-dalam-penelitian-kualitatif.pdf>.

N. J. Salkind, Ed., *Encyclopedia of Educational Psychology*, First Edit. California, London, New Delhi, Singapore: Rolf A. Janke, 2008

O. E. Williamson, *The Mechanisms Of Governance*. New York: Oxford University Press, 1996.

P. C. Doherty, *Pandemic What Everyone Needs To Know*. New York: Oxford University Press, 2013.

P. Underwood and P. Waterson, "Systems thinking, the Swiss Cheese Model and accident analysis: A comparative systemic analysis of the Grayrigg train derailment using the ATSB, AcciMap and STAMP models," *Accid. Anal. Prev.*, vol. 68, pp. 75–94, 2014, doi: 10.1016/j.aap.2013.07.0

R. J. Arnott and J. E. Stiglitz, "The Basic Analytics of Moral Hazard," *Natl. Bur. Econ. Res.*, no. January, 1988, [Online]. Available: https://www.nber.org/system/files/working_papers/w2484/w2484.pdf.

Rosyidi, *Psikologi Kepribadian (Paradigma Traits, Kognitif, Behavioristik dan Humanistik)*, vol., no. 9. Surabaya: Jaudar Press, 2015.

S. I. Padmasari, “*Candaan bom di Bandara Makassar , Garuda Indonesia delay enam jam,*” Mar. 2017.

UU Nomor 1 Tahun 2009, *Undang- Undang Republik Indonesia Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan*. Indonesia: Kementerian Perhubungan RI, 2009.

UU Nomor 6 Tahun 2018, *Undang Undang Nomor 6 tahun 2018 tentang Kekarantinaan Kesehatan*. Indonesia, 2018.

UU Nomor 20 Tahun 2003, *Undang- Undang Republik Indonesia No.20 Tahun 2003 Tentang Sistem Pendidikan Nasional*. Indonesia, 2003.