

Sistem Manajemen Keselamatan Untuk Meningkatkan Pelayanan Lalu Lintas Udara

Peniarsih
ppeniarsih@yahoo.co.id

Abstract

Penerapan safety management system diharapkan dapat dikurangi kehilangan (losses) atas nyawa dan harta benda penumpang, kerusakan properti maskapai penerbangan, dan yang lebih buruk lagi pencabutan izin terbang dari pemerintah yang dapat mengakibatkan kerugian. Dengan safety management system diharapkan hal tersebut dapat dihindari dan diminimalisir sehingga dapat memperbaiki produktivitas organisasi. Safety management system menyediakan perencanaan tujuan (goal setting), perencanaan (planning), dan pengukuran kinerja organisasi (measuring performance) dalam bentuk safety program yang harus dilaksanakan secara bertahap dan sistematis. Safety program is an integrated set of regulations and activities aimed at improving safety Pada saat pengatur raturan pesawat yang bermanuver di sisi udara dan terbang memenuhi separuh ruang udara Indonesia, juga mengoperasikan ribuan instrumen termasuk peralatan dan mesin dengan teknologi yang beragam. Kompleksitas yang terjadi dalam keseharian aktivitas personal PT (Persero) Angkasa Pura II tersebut harus dikelola sedemikian rupa sehingga tidak sampai menimbulkan implikasi yang tidak dapat ditolerir. Safety Management System (SMS) merupakan suatu proses yang dapat dilakukan PT (Persero) Angkasa Pura II dalam perannya sebagai organisasi penyedia jasa pelayanan lalulintas udara penerbangan dalam upaya menjamin bahwa semua aspek dalam penyediaan jasa penerbangan tersebut telah ditata secara tepat.

Kata Kunci : System Management Safety, Palayanan Lalu Lintas Udara, SIM

PENDAHULUAN

Penerapan *safety management system* diharapkan dapat dikurangi kehilangan (*losses*) atas nyawa dan harta benda penumpang, kerusakan properti maskapai penerbangan, dan yang lebih buruk lagi pencabutan izin terbang dari pemerintah yang dapat mengakibatkan kerugian. Dengan *safety management system* diharapkan hal tersebut dapat dihindari dan diminimalisir sehingga dapat memperbaiki produktivitas organisasi. *Safety management system* menyediakan perencanaan tujuan (*goal setting*), perencanaan (*planning*), dan pengukuran kinerja organisasi (*measuring performance*)

dalam bentuk *safety program* yang harus dilaksanakan secara bertahap dan sistematis. *Safety program is an integrated set of regulations and activities aimed at improving safety* Pada saat pengatur raturan pesawat yang bermanuver di sisi udara dan terbang memenuhi separuh ruang udara Indonesia, juga mengoperasikan ribuan instrumen termasuk peralatan dan mesin dengan teknologi yang beragam. Kompleksitas yang terjadi dalam keseharian aktivitas personal PT (Persero) Angkasa Pura II tersebut harus dikelola sedemikian rupa sehingga tidak sampai menimbulkan implikasi yang tidak dapat ditolerir. *Safety Management*

System (SMS) merupakan suatu proses yang dapat dilakukan PT (Persero) Angkasa Pura II dalam perannya sebagai organisasi penyedia jasa pelayanan lalu-lintas udara penerbangan dalam upaya menjamin bahwa semua aspek dalam penyediaan jasa penerbangan tersebut telah ditata secara tepat.

Sebuah kecelakaan pesawat dapat terjadi karena banyak faktor, diantaranya faktor pesawat itu sendiri, faktor *human error*, faktor cuaca, atau bahkan ketidakterfungsian dari fasilitas-fasilitas bandara. Faktorfaktor tersebut pada dasarnya sudah menjadi tanggung jawab masing-masing pihak terkait seperti pihak pengelola bandara sebagai institusi penyedia jasa layanan lalu lintas udara (*air traffic service provider*), maskapai penerbangan, dan Departemen Perhubungan RI selaku regulator. Faktor cuaca, yang sebenarnya bisa diantisipasi, kerap menjadi kambing hitam penyebab musibah itu. Sementara itu beberapa peristiwa kecelakaan, yang melibatkan maskapai penerbangan justru menunjukkan bahwa belum seriusnya penegakan standar dan prosedur keselamatan. Kondisi ini mendorong pihak perusahaan sebagai pelaku bisnis penerbangan, khususnya penyedia jasa layanan lalu lintas udara atau kebandaraan melakukan berbagai upaya pembenahan sistem manajemen maupun pelayanan kepada konsumen. Manajemen kualitas pelayanan mengajarkan bahwa apapun bentuknya dan bagaimanapun situasinya sebagai penyedia layanan, tidak ada alasan untuk tidak berusaha memuaskan masyarakat. Dalam hal ini, penerapan Sistem Manajemen Keselamatan yang selanjutnya disebut dengan *Safety Management System* (SMS) menjadi standar ukuran yang sangat diperhitungkan dalam pengelolaan manajemen pelayanan bandara. PT (Persero) Angkasa

Pura II memiliki kurang lebih lima ribu personil yang beraktivitas di 12 bandara, menjalankan ratusan standar, ketentuan dan produser, menerapkan ribuan manual, dan peraturan lokal serta *Safety Management System* (SMS) merupakan serangkaian upaya yang terencana dan sistematis dalam rangka melakukan pemantauan dan pembenahan segala aspek yang mempengaruhi faktor keselamatan. Konsep SMS menurut Waring (Cooper, 2003) didefinisikan sebagai, “A *systematic framework, so that policy, objectives, strategy, organizing, planning, re-sourcing, risk assessment, implementation, monitoring and measuring performance, auditing, and review can be tackled coherently*”.

Faktor keselamatan ini menjadi sangat serius untuk diperhatikan sejalan dengan adanya indikasi dari sejumlah elemen termasuk tingkat kecelakaan penerbangan. Pada dunia penerbangan, *safety management system* merupakan paradigma baru. Walaupun begitu, haki-kat dari paradigma ini tidak jauh berbeda dengan apa yang sudah dari dulu menjawai dunia penerbangan, yaitu keselamatan.

Safety management system berfokus pada pendekatan sistematis untuk mengidentifikasi dan menghadapi resiko dalam usaha untuk meminimalkan kehilangan atas nyawa manusia (*human life*), kerusakan properti penerbangan (*property damage*) dan pencabutan ijin terbang, mengefektifkan pengeluaran dana, mengurangi timbulnya dampak buruk terhadap masyarakat dan kerusakan lingkungan. Booth dan Lee (1995) yang mengemukakan bahwa *safety management system* bertujuan untuk mengontrol suatu keadaan berbahaya: “*The systematic and planned top management*

driven activity that aims at controlling the safety hazards is usually called safety management. The primary aim of safety management is to intervene in the causation process that leads to accidents and incidents”

METODE PENELITIAN

Penelitian ini menggunakan paradigma positivisme untuk menguji relevansi suatu teori terhadap kenyataan yang terjadi di lapangan sehingga peneliti dapat mengembangkan konsep dan menghimpun fakta tanpa harus melakukan pengujian. Jenis penelitian yang digunakan adalah penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif karena berupaya mengidentifikasi bagaimana proses yang terjadi dalam suatu organisasi dengan berfokus pada satu kasus (Berg, 2004). Melalui studi kasus, peneliti akan mengidentifikasi bagaimana penerapan sistem manajemen keselamatan (*safety management system*) pada PT Angkasa Pura II dalam perannya sebagai penyedia jasa pelayanan lalu lintas udara karena penelitian studi kasus lebih cocok diterapkan bila fokus penelitian terletak pada fenomena kontemporer (masa kini) di dalam konteks kehidupan nyata.

Sementara teknik pengumpulan data menggunakan studi literatur dan studi lapangan melalui wawancara mendalam (*in-depth interview*) yang berfokus (Koentjaraningrat, 1991) dengan menggunakan pedoman wawancara. Kemudian data yang diperoleh dari hasil wawancara dikelompokkan berdasarkan kategori-kategori tertentu ke dalam sebuah tabel masing-masing informan. Dalam memaknai data yang diperoleh, peneliti menggunakan analisis kualitatif sehingga diharapkan dapat merepresentasikan dan menjawab pertanyaan penelitian. Mengingat semakin baik dan semakin representatif

data, informasi serta fakta-fakta yang didapat maka deskripsi yang dihasilkan akan semakin mendekati realitas (Dabbs, 1992).

HASIL DAN PEMBAHASAN

A. Penerapan SMS pada PT Angkasa Pura II

Kompleksitas aktivitas PT Angkasa Pura II ini dapat menimbulkan implikasi yang tidak diinginkan, maka pengelolaan *safety* yang terstruktur dan sistematis melalui *safety management system* merupakan komitmen pelayanan perusahaan terhadap konsumen. Untuk menciptakan sebuah *safety management system*. PT Angkasa Pura II mengintegrasikan beberapa komponen dan berbagai elemen yang ada dengan mengikuti sepuluh tahapan dalam penciptaan sebuah *safety management system* yang efisien, efektif, dan berkelanjutan. Memulai dan menjalankan sebuah manajemen keselamatan (*safety management*) yang efisien dan efektif adalah sebuah tugas yang tidak mudah.

Penjabaran sepuluh tahapan tersebut merupakan sederetan usaha PT Angkasa Pura II untuk menciptakan pelayanan lalu lintas udara yang terpadu dan berkesinambungan serta lebih mengutamakan aspek keselamatan pengguna jasa (*user oriented*). Usaha yang dilakukan untuk mencapai pelayanan tersebut nyatanya tidak mudah. Hal ini dikarenakan hasil yang dicapai harus sesuai dengan standar internasional sehingga dalam proses dan tahapannya juga mengikuti standar yang diberikan oleh ICAO sebagai organisasi penerbangan internasional.

Pada dasarnya penciptaan sebuah pelayanan lalu lintas udara yang mengutamakan keselamatan penerbangan tidak bisa dibentuk oleh PT Angkasa Pura II

sendiri. Proses penerbangan pada dasarnya melibatkan pihak-pihak dan institusi lain. Terkait dengan misi PT Amkasa Pura II untuk mengelola pelayanan lalu lintas udara yang mengutamakan keselamatan penerbangan dan kepuasan pelanggan, maka dalam menjalankan tugas, fungsi. Pengelolaan *safety management system* di lingkungan PT Amkasa Pura II dilaksanakan berdasarkan *Corporate Safety Manual* Doc-SMS.02/XI/05.CORP yang berlaku sejak tanggal pengesahannya pada tanggal 24 Januari 2006 oleh Direktur Utama PT AP II, Eddie Haryoto. Kemutlakan pengelolaan *safety* ini juga dikarenakan PT AP II mempunyai kompleksitas sistem yang tinggi mengingat aktivitasnya melibatkan hampir lima ribuan personil yang beraktivitas di 12 bandara; menjalankan ratusan standar, ketentuan, dan prosedur; menerapkan ribuan manual dan peraturan lokal; serta pada saat yang bersamaan mengatur ratusan pesawat yang bermanuver di udara dan terbang memenuhi ruang udara Indonesia; juga mengoperasikan ribuan instrumen, termasuk peralatan dan mesin dengan teknologi yang beragam, peranannya PT Amkasa Pura II berkoordinasi dan bekerjasama dengan beberapa pihak diantaranya adalah Departemen Perhubungan RI, Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dan tentu saja dengan maskapai (*airlines*) lainnya. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara berperan sebagai pembuat regulasi sertifikasi kelaikan udara bagi maskapai melalui Direktorat Sertifikasi Kelaikan Udara (DSKU) sekaligus mengatur organisasi penyelenggara lalu lintas udara. Dalam hal ini, pemerintah melalui Direktorat Sertifikasi Operasi Bandara melakukan pembinaan aspek keamanan dan keselamatan penerbangan kepada PT Amkasa Pura II dan juga perusahaan penerbangan (maskapai) melalui Direk-

torat Jenderal Keamanan dan Keselamatan.

Berbagai standar yang sudah ditetapkan Departemen Perhubungan dimaksudkan untuk mengatur, mengawasi, dan menindak institusi dibawahnya jika melakukan penyimpangan yang memicu terjadinya kecelakaan. Ironisnya, jika dilihat dari beberapa kasus, kecelakaan yang terjadi saat ini lebih banyak disebabkan oleh faktor pesawatnya. Padahal sebuah pesawat harus lulus tes uji standar kelaikan operasi oleh Direktorat Sertifikasi Kelaikan Udara (DSKU) sebelum mengudara. Di Indonesia prosedur pengadaan pesawat terbang dan helikopter diatur dalam Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 65 Tahun 2000 yang kemudian disempurnakan dengan Keputusan Menteri Perhubungan Nomor 82 Tahun 2004.

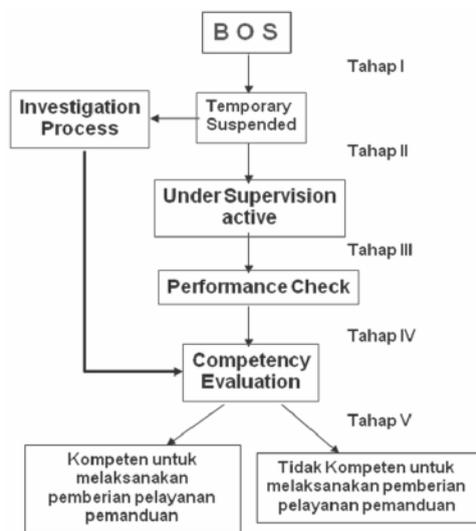
Sesuai dengan Keputusan Menteri ini, maskapai yang bersangkutan harus mengajukan *business plan*. Kemudian dilakukan analisa data, yang menyangkut rencana utilisasi jam terbang pesawat dan *load factor* rute-rute yang akan diterbangi. Jangan sampai saat dioperasikan, pesawat yang akan didatangkan ini mengakibatkan *load factor* di rute bersangkutan turun. Untuk rute yang dituju, disyaratkan *load factor* minimal 85% (Donna Ch, 2007). Jika dari segi bisnis sudah tidak ada masalah, prosedur berlanjut ke masalah teknis seperti melakukan evaluasi terhadap SDM yang akan mengoperasikan pesawat, *safety officer*, dan pesawatnya sendiri. Prosedur yang dilalui akan bertambah jika pesawat yang didatangkan adalah pesawat dengan jenis baru. Setelah semua lengkap, lalu dilakukan pemeriksaan pesawat oleh inspektur DSKU dan dinyatakan laik terbang dan berhak mendapatkan pela-

yanan lalu lintas udara yang diberikan oleh PT Angkasa Pura II.

Selama ini sertifikasi kelaikan udara memang diberikan langsung oleh Direktorat Sertifikasi Kelaikan Udara (DSKU) Departemen Perhubungan RI, tetapi untuk mendapatkan sertifikasi tersebut tergolong unik. Pasalnya pemeriksaan dan pengecekan pesawat dilakukan sendiri melalui tenaga teknisi yang dimiliki oleh pihak maskapai baru kemudian DSKU melakukan evaluasi. Disinilah munculnya konflik kepentingan dan dilema antara pemenuhan *profit* dan keselamatan. Dalam usaha pemenuhan *profit* pihak maskapai sering kali memordudakan aspek keselamatan dan memilih cara lain untuk memuluskan jalannya demi pemenuhan pencapaian laba semata. Sudah menjadi rahasia umum bahwa ada regulator yang “dipelihara” oleh pihak *airlines* khususnya maskapai pendatang baru. Hal ini diakui atau tidak telah mulai diupayakan pemerintah dengan menerapkan beberapa regulasi baru terkait dengan keselamatan penumpang yang harus dipatuhi operator angkutan umum, termasuk bandara. Masalahnya, pemerintah tak mungkin atau tidak mampu mengawasi satu persatu operator angkutan transportasi udara yang ada di negeri ini. Operator yang tak mengindahkan regulasi dengan mudah kita temukan demi mencari keuntungan semata. Seperti tidak tersedianya alat-alat pengaman seperti sekoci dan pelampung yang memadai misalnya, atau pemuatan penumpang melebihi kapasitas yang diizinkan. Ini adalah bukti bahwa regulasi belum ditaati, baik oleh operator maupun oleh pemerintah sendiri. Bahkan keberadaan Komisi Nasional Keselamatan Transportasi (KNKT) pun belum mampu berbuat banyak untuk mengatasi masalah ini.

Meskipun demikian, sebagai penyedia layanan kebandaraan, PT AP II tetap konsisten dalam memberikan pelayanan lalu lintas udara yang sempurna dan mengutamakan keselamatan dengan berpedoman pada *safety management system*. PT AP II secara rutin melakukan pemeliharaan peralatan pendukung penerbangan seperti *runway*, listrik, elektronika, radar, dan alat pendukung navigasi penerbangan yang ada di sekitar bandara serta melakukan kontrol terhadap maskapai penerbangan. Maskapai penerbangan hanya pemilik armada saja. Pada perjalanan udara nanti lalu lintas udara sepenuhnya diatur oleh PT Angkasa Pura II, pihak maskapai hanya mendaftarkan armada dan rencana perjalanan domestik maupun luar negeri mereka (yang telah mendapat sertifikasi kelaikan udara dari Dirjen Perhubungan Udara). Di lain pihak maskapai penerbangan juga diwajibkan untuk meminta persetujuan izin pada Unit Operasi Lalu Lintas Udara yang berada di cabang terlebih dahulu. Dalam Doc. 9689 *Safety Management Manual* (SMM) juga dicantumkan perihal kewajiban *airlines* sebelum dapat melakukan penerbangan.

Terkait dengan penerapan *safety management system* pada PT AP II juga menginformasikan berita-berita penerbangan kepada penerbang (pilot). Berita-berita tersebut dinamakan NOTAM (*Notice to Airman*). Notam ini diterbitkan oleh NOTAM OFFICE yang berada di *tower*. Koordinasi seperti itu dilakukan PT AP II untuk memberikan kondisi pelayanan lalu lintas yang sempurna. Selain itu PT AP II juga melayani pemberian informasi melalui komunikasi langsung dengan penerbang berupa pemanduan (navigasi) dan pemantauan (penginderaan) selama penerbangan. Informasi yang diberikan berkaitan dengan kondisi cuaca dan kondisi bandara tujuan.



Gambar 1. Tahapan Pemeriksaan Breakdown of Separation (BOS)

Sumber: Paparan Hendarto Soehendro, SsiT (Mantan Kepala Divisi Pelayanan ACC-Jakarta), 2007

Pelayanan lalu lintas udara ini diberikan oleh *Air Traffic Controller* berdasarkan *Standard Operating Procedure* (SOP) yang mengacu pada seperangkat peraturan nasional dan internasional, bahasa yang digunakan untuk berkomunikasi juga mengikuti aturan yang berlaku secara internasional. Pelayanan ini diberikan langsung oleh para *Air traffic Controller* pada Divisi Pelayanan *Area Control Centre* (ACC) kepada penerbang (pilot) berdasarkan Undang-Undang Penerbangan Nomor 15 Tahun 1992, PP Nomor 3 Tahun 2001 tentang Keamanan dan Keselamatan Penerbangan, AOI (*Airways Operation Instruction*), *Air Traffic Management Doc. 4444-ATM/501*, *ATS Unit Operation Instruction* PT Angkasa Pura II, *Aeronautical Information Publication* Indonesia (AIP), *LOA (Letter of Agreement)*, dan peraturan atau ketentuan lain yang mengikat. Komunikasi yang digunakan adalah komunikasi penerbangan yang

baku (*phraseology*) dan bersifat internasional. Standar yang digunakan adalah *annex 10* dari ICAO.

Walaupun sudah diatur sedemikian rupa, sebuah sistem pengaturan komunikasi tersebut sering kali berjalan tidak sesuai maksud dan tujuannya. Seperti halnya komunikasi antar manusia, dalam prosesnya nanti bisa saja terjadi kesalahpahaman. Hal ini juga dapat terjadi diantara pihak *air traffic controller* sebagai pemberi informasi dan pilot sebagai penerima informasi sehingga mengakibatkan gagalnya proses transmisi data dan keterangan yang ada. Kegagalan ini dapat diakibatkan oleh kelalaian pihak *air traffic controller*, penerbang, atau dikarenakan tidak berfungsinya sarana komunikasi. PT AP II sebagai pemberi pelayanan lalu lintas udara bertanggung jawab atas kecelakaan jika yang menjadi penyebab utamanya adalah akibat kelalaian *air traffic controller*-nya. Oleh karena itu, dalam rangka proses penerapan *safety man agement system*, PT AP II menyiapkan peraturan yang mengatur masalah tersebut. Misalnya saja, jika terjadi *Breakdown Of Separation* (BOS) dan *Breakdown Of Coordination* (BOC), maka *air traffic controller* yang bertugas harus menerima dan menjalani beberapa proses *punishment*.

BOS adalah suatu kejadian dalam proses pemanduan lalu lintas udara yang mengakibatkan terjadinya separasi kurang dari standar minimum yang ditentukan untuk masing-masing klasifikasi pelayanan. BOC adalah kejadian dalam proses pemanduan lalu lintas udara dimana prosedur koordinasi antar *Air Traffic Services Unit* yang terkait tidak dilakukan sesuai prosedur koordinasi yang ditetapkan. Konsentrasi

PT AP II adalah pada fasilitas pendukung pelayanan navigasi udara yang letaknya di darat, sementara maskapai berfokus pada perangkat kerja yang ada di pesawatnya, untuk itu diperlukan suatu mekanisme kontrol yang dilakukan oleh PT AP II. Fungsi kontrol ini adalah *safety management system* melalui pembentukan unit *Corporate Safety and Risk-nya*.

B. Kendala Penerapan *Safety Management System*

PT Angkasa Pura II sendiri, upaya penciptaan *safety culture* merupakan sebuah proses yang tidak sebentar. Perusahaan ini masih masih tergolong belia dalam proses penerapan *safety management system* ini. Individu-individu dalam PT Angkasa Pura II sendiri masih perlu banyak beradaptasi dengan sistem baru ini.

Pada PT Angkasa Pura II, faktor lain yang berpeluang akan menghambat proses penerapan *safety management system* adalah faktor sumber daya manusia. Setiap kelalaian dan kesalahan yang dilakukan individu akan mempengaruhi pencapaian strategi sebuah organisasi. Pencapaian strategi bisa saja terhambat atau bahkan tidak mengalami kemajuan (stagnan). Begitu pula dengan PT Angkasa Pura II, keterbatasan tenaga profesional yang berkualitas akan menghambat penggunaan teknologi dalam upaya peningkatan keselamatan. Demikian juga dengan kesalahan yang sering kali dilakukan para individu, misalnya para *air traffic controller*.

Kendala penerapan *safety management system* yang pertama adalah *safety culture*. Pada upaya penerapan *safety management system* melalui

pelaksanaan sepuluh tahapan diperlukan sebuah kondisi dimana seluruh elemen dalam organisasi mengerti, paham, dan *aware* terhadap *safety* itu sendiri. Dapat dikatakan bahwa kesuksesan penerapan dari strategi yang dibuat suatu organisasi tergantung dari iklim dan kondisi internal organisasi tersebut. Karenanya, penerapan *safety management system* dalam sebuah organisasi harus berakar dari *safety culture* yang melekat pada organisasi tersebut. Hal ini dapat dilihat dari komitmen pada visi dan misi serta SOP untuk menciptakan sebuah pelayanan lalu lintas udara yang mengutamakan keselamatan. Ketidakterdapatnya unit khusus di cabang juga merupakan faktor lain yang menjadi kendala penerapan *safety management system*. Tidak ada unit khusus yang menangani masalah SMS di cabang agak kesulitan mempertemukan/koordinasi antar unit dalam rangka pembuatan LOA. Pada cabang sendiri tidak ada unit khusus yang menangani *safety management system* karena *safety management system* ini masih ditangani oleh unit-unit yang masih memiliki keterkaitan di level pusat. Misalnya *safety management system* dalam bidang pelayanan Ops. LLU ditangani oleh kepala bidang Yan Ops LLU beserta jajarannya, kemudian *safety management system* dalam bidang pelayanan bandara masih dilayani oleh Bidang Pelayanan Operasi Bandara (Ops. Yan LLU) Tidak ada unit khusus yang menangani SMS ini.

Faktor lainnya yang menjadi kendala yaitu proses *auditing*. Pemeriksaan (*audit*) perlu dilaksanakan karena proses ini memungkinkan manajemen mengetahui kondisi terkini dari aktivitas lapangan. Selain itu, juga pada tempat-tempat khusus yang memerlukan langkah-langkah pembenaran. Proses

audit tidak hanya selalu dilakukan oleh instansi lain, tetapi juga oleh *intern* organisasi. Selama ini PT Angkasa Pura II baru melakukan *pre-safety audit* sebanyak satu kali. *Safety audit* ini merupakan salah satu bentuk evaluasi internal dalam menerapkan *safety management system*.

Unit-unit/instansi terkait (*adjacent unit*) juga merupakan faktor kendala penerapan SMS ini. Ketika menerapkan *safety management system* PT Angkasa Pura II tidak dapat lepas dari otoritas penerbangan lainnya seperti Direktorat Jenderal Perhubungan Udara RI dan Perusahaan Penerbangan. Kenyataannya, sekarang ini masing-masing pihak tersebut belum secara utuh menjalankan tugas dan fungsinya masing-masing. Masih banyak penyimpangan-penyimpangan yang dilakukan sehingga dapat menghambat PT Angkasa Pura II dalam menciptakan sebuah *safety management system* yang koheren.

KESIMPULAN

Safety management system (SMS) adalah sebuah pendekatan yang digunakan organisasi untuk mengelola aspek keselamatan (*safety*). *Safety management system* mengatur segala kegiatan yang dilakukan PT Angkasa Pura II dan menjaga interdependensi antar pekerjaan yang satu dengan yang lain agar dapat berjalan sesuai rencana. *Safety management system* yang diterapkan PT Angkasa Pura II juga mengatur struktur organisasi, akuntabilitas, kebijakan, dan prosedur organisasi dalam mengelola keselamatan.

Dalam rangka menjalankan *safety management system* tersebut, pemerintah berfungsi sebagai regulator sedangkan PT Angkasa Pura II selaku

penyedia jasa lalu lintas udara dan maskapai berfungsi sebagai operator penerbangan. Ketika menerapkan sebuah *safety management system* harus ada kejelasan fungsi dan peranan dari seluruh instansi yang ada, siapa yang bertindak sebagai regulator dan siapa yang melaksanakan. Saat ini, pemerintah masih saja menjalankan peran sebagai pemberi pelayanan lalu lintas udara Indonesia melalui Unit Pelaksana Teknis (UPT) Departemen Perhubungan, dan melakukan pemeriksaan ke-laikian terhadap pesawat padahal hasilnya selama ini kurang efektif karena masih ada saja maskapai yang belum memenuhi standar prosedur keselamatan.

Kontribusi penelitian ini akan berguna apabila dalam penerapan *safety management system*, masing-masing pihak yang berkepentingan fokus terhadap tugas dan perannya masing-masing dan secara rutin melakukan koordinasi sehingga rincian tanggung jawab masing-masing pihak tidak ada yang bermakna ganda tidak terjadi *overlapping* dan terjadi kesalahpahaman serta perbedaan visi, misi serta tujuan. Sebagai pelaksana kebijakan dan penyedia jasa lalu lintas udara, PT Angkasa Pura II dapat melakukan partisipasi aktif dalam menyampaikan usulan saran dan solusi yang lebih baik kepada pemerintah untuk meningkatkan standar keamanan yang telah ada, yang disesuaikan dengan situasi dan kondisi setempat. Sebagai regulator hendaknya pemerintah tetap berada pada koridornya, yakni sebagai pembuat regulasi. Keterlibatan pemerintah sebagai regulator berfungsi sebagai pembina khususnya dimasalah keselamatan, keamanan, dan keteraturan (fungsi pembinaan aspek ekonomi) serta menjadi wasit

dalam mengawasi persaingan diantara pelaku industri penerbangan, jangan sampai pemerintah juga menjadi subyek. Hal ini juga telah dihimbau ICAO melalui *Universal Safety Oversight Audit Programme* (USOAP)-nya.

Ketika menghadapi kendala internal, PT Angkasa Pura II sebaiknya lebih menekankan kepada penerapan *safety management system* di lapangan. Salah satunya adalah dengan menunjuk *safety coordinator* di tiap-tiap cabang yang tidak berada dalam struktur organisasi (tidak menjabat jabatan lain). Koordinasi yang berkesinambungan antara unit-unit operasional dapat dilakukan melalui LoA antar unit-unit operasional yang selalu up-to-date setiap unit juga diharapkan selalu berkoordinasi dengan unit *Corporate Safety and Risk*. Untuk mencapai sistem keselamatan yang handal, setiap individu di lingkungan PT Angkasa Pura II wajib mendukung semua usaha untuk menjamin bahwa kinerja keselamatan perusahaan tetap terpantau dan investigasi kejadian yang terkait dengan keselamatan dilaksanakan sesuai ketentuan yang berlaku.

Selain itu, untuk mengurangi terjadinya kecelakaan yang disebabkan oleh kelalaian petugas di lapangan, PT Angkasa Pura II harus memastikan bahwa jumlah personil yang bertugas pada posisi kerja tertentu telah proporsional sesuai dengan beban kerja yang ada. Diperlukan pembinaan dan perbaikan dengan berorientasi agar tidak terulangnya kesalahan-kesalahan yang sama. Mekanisme pelaporan yang memungkinkan arus komunikasi dari petugas lapangan ke manajemen disederhanakan, serta masukan yang datang dari personil lapangan dimanfaatkan sebagaimana mestinya. Me-

ningkat besarnya anggaran yang dibutuhkan dalam penerapan *safety management system* ini maka perlu dibuat skala prioritas dalam penggunaan anggaran. Pada kegiatan yang terkait langsung dengan keselamatan penerbangan, seperti perbaikan kondisi infrastruktur, dan peningkatan kemampuan personil perlu menjadi prioritas utama.

DAFTAR PUSTAKA

- Baedhowi. 2007. Revitalisasi Sumber Daya Aparatur dalam Rangka Meningkatkan Kualitas Pelayanan Publik. *Jurnal Ilmu Administrasi dan Organisasi, Bisnis & Birokrasi* Vol.15, No.2 (Mei).
- Booth dan Lee. 1995. *Safety Management. Journal of Engineering Manufacture*.
- Bruce L. Berg. 2004. *Qualitative Research Methods*. USA: Pearson Education, Inc.
- Faisal, Sanapiah. 1992. *Format-Format Penelitian Sosial: Dasar-Dasar dan Aplikasi*, Jakarta: CV Rajawali.
- Koentjaraningrat. 1991. *Metode-metode Penelitian Masyarakat*, Jakarta: Gramedia Pustaka Utama.
- Masri Singarimbun dan Sofian Effendi. 1989. *Metode Penelitian Survei*, Jakarta: LPKES.
- Neumann, W.L. 2003. *Sosial Research Methods: Qualitative and Quantitative Approach*, USA: Allyn and Bacon.
- Robert K. Yin. 1996. *Studi Kasus (Desain dan Metode) Penerjemah M. Djauzi Mudzakir*, Jakarta: PT. Raja Grafindo Persada.

Singarimbun, Masri dan Sofian Effendi.
1989. Metode Penelitian Survei.
Jakarta: LPKES.

Sultan. 2007. Manajemen Sumber Daya
Aparatur dalam Penyelenggaraan
Good Governance. *Jurnal Ilmu
Administasi dan Organisasi, Bisnis
& Birokrasi*, Vol.15, No.2 (Mei).