

**Mencermati Tingginya Frekwensi Kecelakaan Kereta Api
Di Indonesia
(KEHARUSAN) EVALUASI TOTAL SISTEM MANAJEMEN
KESELAMATAN PT KA**

Oleh : Ir. Jailani

Ir. Suwardi

(Tim Analisis Safety and Risk Assesment pada Indonesian Transportation Development Center/TraDC)

PERKERETAAPIAN kita kembali mendapat sorotan dan kecaman dari berbagai kalangan. Kecelakaan yang menimpa KA Kertajaya dan KA Sembrani sabtu 15 April 2006 lalu di daerah Purwodadi dan KRL Pakuan di Kalibata Selasa 18 April 2006 kemarin telah menambah deretan angka kecelekaan yang terjadi pada armada kereta api yang dikelola (monopoli) oleh PT KA.

Kondisi ini semakin membuat citra perkeretaapian kita benar-benar berada dalam kondisi yang sangat mengkhawatirkan. Besarnya animo penumpang dan tingginya angka kecelakaan yang menimbulkan korban jiwa dan luka-luka, tidak kunjung membuat PT KA melakukan evaluasi. Pembetulan yang ada justru tambal sulam dan menimbulkan ironi yang berkepanjangan. Pada hal kritikan dan masukan seputar kelemahan-kelemahan dan carut-marutnya manajemen pengelolaan system perkeretaapian kita telah dikomentari oleh berbagai kalangan dan pengamat.

Menanggapi berbagai kritikan yang menimpanya, PT KA sepertinya hanya kebingungan, panik dan terjebak pada pola-pola apologi instant yang sekekedar menyelamatkan citra PT KA yang sudah semakin buruk. Persoalan-persoalan serius yang selama ini menimpa PT KA harusnya dijawab dengan pendekatan yang objektif dan mengedepankan pendekatan yang rasional berdasarkan standarisasi yang sudah ada. Sebagaimana layaknya perusahaan yang melayani kepentingan publik, PT KA pasti

memiliki standar system manajemen perusahaan. Selain system manajemen yang mengatur jalannya operasional perusahaan PT KA secara menyeluruh, dalam pengoperasian Kereta Api sudah tentu diterapkan standar system manajemen keselamatan dalam pengoperasiannya.

System manajemen keselamatan sudah mencakup *system inventory*, *maintenance* (perawatan) dan operasional.

Untuk Kategori perusahaan sekelas PT KA sudah seharusnya mengembangkan dan menerapkan Sistem manajemen Kesehatan dan Keselamatan Kerja (SMK3) berdasarkan Permenaker No. 5 tahun 1996 dan UU No. 1 tahun 1970. Pada prinsipnya SMK3 adalah sebuah upaya mencegah insiden agar tidak menimbulkan *accident*/kecelakaan. Bicara tentang standarisasi manajemen keselamatan, dalam dunia internasional kita mengenal dua standarisasi yang sangat kompetibel digunakan yaitu; ISO 9001:1994 atau ISO:14001 (1996) dan OSHAS 18001:199. Untuk Indonesia ada kewajiban dari perusahaan untuk menerapkan standar manajemen keselamatan yang telah ditaur dalam dokumen SMK3 tersebut.

Dalam standar OSHAS 18001:1999 misalnya, perusahaan harus membuat kebijakan sesuai dengan sifat dan skala resiko OH&S (*Occupational Health & Safety*) perusahaan, di dalamnya meliputi komitmen untuk melakukan *continue improvement*, komitmen untuk mematuhi peraturan perundangan OH&S serta persyaratan lainnya. Kebijakan harus didokumentasikan, diimplementasikan dan dipelihara. Ini semua dimaksudkan agar semua karyawan mengetahui tanggung jawab mereka secara individu. Dan terpenting untuk menunjang keberlangsung jalanya *system* manajemen keselamatan yang diterapkan. Semua kebijakan harus di-review secara periodik untuk memastikan bahwa kebijakan tersebut tetap relevan dan sesuai untuk perusahaan. '*Top management*' harus secara berkala mengkaji system manajemen keselamatan untuk memastikan kesesuaian, kecukupan

dan efektifitasnya. Dalam artian *top management* mempunyai tanggung jawab terhadap efektifitas system dan feasibilitas system keselamatan perusahaan secara menyeluruh.

Untuk menjamin terimplementasinya kebijakan perusahaan. Perusahaan diharuskan membuat "*planning for hazard identification, risk assessment and risk control*". Planning ini semacam metodologi perusahaan dalam melakukan identifikasi bahaya dan penilaian resiko. Sehingga perusahaan harus mendefenisikan bahaya dan resiko sesuai dengan ruang lingkup, skala dan waktu untuk memastikan perusahaan lebih proaktif daripada reaktif.

Evaluasi

Seringnya terjadi accident/kecelakaan yang dialami armada perkeretaapian PT KA, sudah seharusnya perusahaan melakukan audit manajemen keselamatan, sebisa mungkin audit harus dilaksanakan oleh personal yang independen. Audit ini harus didasarkan pada *job hazard analysis* dan *job safety analysis*, yang diturunkan dalam daftar pertanyaan/*checklist* seputar standar manajemen keselamatan perusahaan. Hasil audit ini nantinya akan menghasilkan nilai/*audit value* yang dijadikan dasar predikat perusahaan dalam kategori keberhasilan implementasi manajemen keselamatan. *Pertama*, predikat *emas*. Predikat ini diberikan jika hasil audit mempunyai nilai lebih dari 85%. *Kedua*, predikat *perak*, jika nilai antara 60 % - 85 %, dan *ketiga*, predikat *non confirmed*, jika nilainya kurang dari 60 %. Dalam kondisi terakhir maka perusahaan –termasuk PT KA, mendapat sanksi dari instansi terkait, dan dapat disimpulkan bahwa implementasi system manajemen keselamatan dapat dipastikan sangat buruk. Sejauh mana nilai audit yang dihasilkan PT KA dalam menerapkan system manajemen keselamatan di perusahaannya?. Masyarakat bisa menilai sendiri, dan ini bias diamati dengan tingginya frekuensi kecelakaan yang terjadi dalam satu dasa warsa terakhir.

Tanpa mengesampingkan hasil analisis di atas, tentunya PT KA harus terus berbenah dan mengevaluasi diri. Model evaluasi yang bisa diterapkan adalah dengan pendekatan *Risk Assesment Kwadrant Methode*. Metode ini menarik korelasi dari variable Bagaimana kemungkinan terjadi kecelakaan/*Probability* dengan Bagaimana tingkat keparahan kecelakaan/*Accident*. *Probability (P)* memenuhi unsur-unsur frekuensi kejadian, ketersediaan fasilitas emergency/system proteksi dan maintenance, sedang *Accident (A)* merujuk pada tingkat cedera dan pengaruh pada pengguna jasa kereta api serta kerugian ekonomis. Dengan model ini, strategi evaluasi system manajemen keselamatan PT KA sesegera mungkin harus diarahkan pada korelasi yang berada pada kwadrant IV, dimana *probability (P)* banyak dan tingkat *accident (A)* tinggi. Dari sini bisa ditelusuri *basic error* dari system manajemen keselamatan PT KA.

Dengan demikian jika evaluasi dari standar system manajemen keselamatan di atas diterapkan dengan baik atau PT KA menerapkan SMK3 sesuai dengan standar yang ada, maka tentu kasus-kasus kecelakaan yang sering terjadi berulang kali pada system perkeretaapian kita mestinya dapat diprediksi (“*predictable*” bukan “*unpredictable*”). Bukannya didiamkan dan tak terkendali sehingga menimbulkan kerugian jiwa dan ekonomis yang tak terhitung jumlahnya,- *ice bag ekonomis*.

Dengan demikian pernyataan-pernyataan para pengambil kebijakan di PT KA tidak selalau menyalahkan operator atau masinis dengan istilah-istilah “*humman error*”. Padahal terjadinya *humman error* bukanlah suatu variable bebas, artinya *humman error* adalah bagian kecil dari *system error*, dan bagian terbesarnya adalah *management error*. Dalam kajian resiko/*risk analysis*, *human error* adalah **penyebab langsung**, sedang **penyebab dasar** adalah *management control*. Karena sangat naif jika resiko perusahaan

menyangkut keselamatan dalam operasi kereta api selalu dialamatkan pada operator, pada hal peran **orang dibelakang lokomotif** hanya 10% peranannya dalam mencegah terjadinya insiden bila dibandingkan dengan *orang dibelakang meja direktur*.

Oleh karena itu tanpa bermaksud menyudutkan posisi PT KA yang sudah semakin terpuruk dan dililit persoalan yang kian kompleks, mestinya PT KA segera melakukan pembenahan manajemen yang menyeluruh. Upaya evaluasi total terhadap manajemen keselamatan penting untuk dilakukan. Pilihan ini harus dilakukan, mengingat swasta yang akan masuk dalam sektor transportasi ini terkendala infrastruktur yang memerlukan biaya tinggi. Sudah semestinya pemerintah mempertimbangkan untuk melibatkan swasta dalam pengelolaan system perkeretaapian nasional kita tanpa harus membangun sendiri infrastruktur pendukungnya (semisal jalur rel), seperti halnya system armada transportasi massal lainnya (pelayaran laut, pesawat udara maupun, angkutan darat/bus), semisal dengan menjadi operatornya.. Salah satu proyek monorail dan subway bisa menjadi satu contoh kasus high investmen yang terkendala hingga saat ini. Selain alasan manajemen keselamatan di atas, terbukti selama ini pelayanan transportasi yang dikelola BUMN mempunyai rapor yang buruk, termasuk dalam hal keuangan yang terus merugi (contoh kasus Garuda, PELNI termasuk KA sendiri). Karena tidak dipungkiri peran kereta api dalam menjawab problem transportasi massal di Indonesia sangat besar dan dibutuhkan.