

KEBIJAKAN ZERO ACCIDENT DAN KEAMANAN NASIONAL:HARAPAN DAN TANTANGAN

Oleh:

Ridwan¹⁾, Chairun Nisa Zempi²⁾, Dewanto Samodro³⁾

^{1,2,3}Universitas Pembangunan Nasional Veteran Jakarta

¹Email: ridwan.fisip@upnvj.ac.id

Abstrak

Kebijakan zero accident diimplementasikan dalam rangka menekan angka kecelakaan (accident) dan insiden (incident) operasionalisasi pesawat TNI AU. kebijakan zero accident diharapkan mampu meniadakan terjadinya kecelakaan maupun insiden terbang yang dapat menimbulkan korban jiwa dan alutsista TNI AU. Namun masih relatif banyak kecelakaan terbang yang terjadi, dikarenakan implementasi kebijakan zero accident dilakukan secara manual. Belum adanya sinergisitas yang terintegrasi dalam mengimplementasikan kebijakan zero accident dengan menggunakan teknologi informasi dan komunikasi, menandakan belum optimalnya implementasi kebijakan zero accident di TNI AU. Penelitian ini menggunakan pendekatan kualitatif dengan sumber data dan literatur yang berkaitan dengan kebijakan zero accident. Keabsahan dan keterandalan data dilakukan dengan triangulasi referensi. Hasil studi menunjukkan bahwa implementasi kebijakan zero accident menjadi optimal jika dilakukan sinergisitas yang terintegrasi dalam baluran teknologi informasi dan komunikasi dan menanamkan *safety culture*.

Kata Kunci: kebijakan Publik, Zero Accident, Sinergisitas, Keamanan Nasional,

1. PENDAHULUAN

Suatu kebijakan dapat dipandang sebagai proses interaksi antara tujuan yang telah ditetapkan dan tindakan-tindakan yang dilakukan untuk mewujudkan tujuan dimaksud. Implementasi kebijakan sebagai mata rantai yang menghubungkan titik awal "setting of goal" dengan titik akhir "achievement them". Implementasi Kebijakan menunjukkan adanya tujuan atau sasaran kebijakan, adanya proses dalam pencapaian tujuan, dan adanya hasil. Implementasi tidak sekedar sebuah proses namun kegiatan yang jelas, terukur, dan terencana untuk mencapai suatu tujuan yang dilakukan secara sungguh-sungguh dengan dasar aturan main tertentu.

Proses penetapan kebijakan merupakan tahap penentuan suatu kebijakan dari berbagai alternatif kebijakan yang ada. Dalam penetapan kebijakan terdapat berbagai kriteria yang harus diperhatikan para penentu kebijakan seperti: kesetiaan organisasi, tekanan politik dan sosial, kondisi ekonomi, persyaratan prosedural, komitmen yang telah disepakati sebelumnya, dan waktu yang relatif sempit. Penetapan kebijakan publik menurut Anderson terdiri dari lima nilai yang harus diperhatikan para penentu kebijakan publik yaitu nilai politik, nilai organisasi, nilai personal, nilai kebijakan, dan nilai ideologi.

Nilai-nilai organisasi inilah yang selanjutnya diaplikasikan dalam penetapan suatu kebijakan sehingga bila tidak dilandasi dengan semangat bersaing yang positif maka akan menimbulkan terjadinya upaya saling menjatuhkan dalam mempertahankan eksistensi organisasinya. Bahkan dapat pula terjadi suatu organisasi yang memiliki nilai untuk memaksakan nilai yang dipercayainya

dari organisasinya agar diikuti oleh organisasi lain. Selain itu, pemaksaan atas upaya untuk memperbesar atau menambah kegiatan untuk tetap menunjukkan eksistensi organisasi justru menjadi kontraproduktif dan polemik di tengah masyarakat. Hal ini terjadi di berbagai organisasi termasuk organisasi militer seperti Tentara Nasional Indonesia Angkatan Udara (TNI AU) dalam menjalankan tugasnya untuk menjaga wilayah udara Indonesia.

Wilayah udara Negara Kesatuan Republik Indonesia memerlukan pengamanan yang ketat oleh TNI AU dalam mendukung tugas pokok TNI. Kesiapan operasional pesawat TNI AU dalam melakukan tugas pokoknya untuk menjaga keutuhan dan kedaulatan wilayah udara nasional demikian penting sesuai dengan amanat UU RI No.34/2004 tentang TNI yakni, menegakkan kedaulatan negara, mempertahankan keutuhan wilayah Negara Kesatuan Republik Indonesia yang berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, serta melindungi segenap bangsa dan seluruh tumpah darah Indonesia dari ancaman dan gangguan terhadap keutuhan bangsa dan negara. Namun demikian, fenomena yang terjadi pada kurun waktu 2012-2020 relatif banyak terjadi kecelakaan (*accident*) terbang yang dialami oleh TNI AU. Kecelakaan penerbangan yang terjadi tentu berdampak terhadap kesiapan operasional TNI AU dalam mendukung tugas pokok TNI untuk menjaga keutuhan dan kedaulatan NKRI serta keamanan nasional. Berikut rekapitulasi kecelakaan terbang dan korban jiwa yang ditimbulkan pada kurun waktu 2012-2020 dapat dilihat pada tabel sebagai berikut:

Tabel 1. Jenis pesawat yang mengalami kecelakaan dan kerugian jiwa

Tahun	Uraian	Jumlah	Kerugian Jiwa
2012	Pesawat TNI AU Fokker 27	1 unit	7 Gugur
	Pesawat TNI AU Hawk 200	1 unit	Nihil
	Pesawat Latih TNI AU T-34 Charlie	1 unit	1 Gugur
2013	Nihil		
2014	Nihil		
2015	Jupiters Aerobatic Team (JAT) TNI AU	1 unit	Nihil
	Pesawat TNI AU Hercules C-130	1 unit	109 Gugur
	Pesawat Latih Jet T50 Golden Eagle	1 unit	2 Gugur
	Pesawat F-16 Fighting Falcon	1 unit	Nihil
2016	Pesawat TNI AU Super Tucano 3108	1 unit	4 Gugur
	Pesawat TNI AU Hercules C-130-1334	1 unit	12 Gugur
2017	Pesawat TNI AU F 16-TS 1603	1 unit	Nihil
2018	Pesawat Latih Super Decathlon DL-30	1 unit	1 Gugur
	Pesawat TNI AU Hawk 200		Nihil
2019	Nihil		
2020	Pesawat TNI AU Golden Eagle T-50	1 unit	1 Gugur
	Pesawat TNI AU Hawk 209	1 unit	Nihil

Sumber : Data yang telah diolah 2021

Berdasarkan tabel di atas dapat dilihat bahwa kecelakaan terbang pernah mencapai titik *zero accident* pada tahun 2013-2014. Namun, pada tahun 2015 sampai dengan tahun 2020 kecelakaan terbang kembali terjadi peningkatan kecuai di tahun 2019 berhasil mencapai titik *zero accident*. Hal ini menjelaskan bahwa jumlah kerugian pesawat dan korban jiwa mencapai titik nol. Peristiwa kecelakaan terbang pesawat milik TNI AU yang masih banyak terjadi, mengindikasikan bahwa kebijakan *zero accident* belum optimal.

Keberhasilan dalam menekan jumlah kecelakaan terbang sampai pada titik nol ditahun 2012, 2013 dan 2019 tidak hanya disebabkan oleh kemampuan pilot. Namun juga disebabkan oleh kru pesawat yang berada di pangkalan atau lapangan udara yang melakukan pemeliharaan, perawatan, dan pengendalian operasi pesawat-pesawat TNI AU, prosedur kerja yang sesuai standarisasi, dan sistem pengendalian yang interkoneksi sehingga timbul sinergisitas antar satuan jajaran TNI AU dalam keselamatan terbang. Disamping itu, faktor cuaca juga menjadi pertimbangan utama faktor manusia, pesawat, dan fasilitas pangkalan telah memenuhi standar keselamatan terbang dan kerja. Namun manusia menjadi faktor utama sebagai penyumbang terbesar terjadinya kecelakaan dan insiden (human error). Winarsunu (2008) menyatakan bahwa kesalahan manusia dapat menyebabkan 80% hingga 90% kecelakaan kerja. Heinrich (1931) dalam "The Origin of Accident", menempatkan unsafe action yang dilakukan oleh manusia sebagai penyumbang terbesar kecelakaan kerja yaitu sebanyak 88%.5 Joshcheck (1981), Butikofer (1986), dan Uehara and Hoosgow (1986) dalam penelitiannya juga menyatakan bahwa human error merupakan

penyumbang terbesar atas terjadinya kecelakaan kerja.

Kebijakan *zero accident* merupakan kebijakan dalam melaksanakan program keselamatan dan kesehatan kerja sehingga mencapai nihil kecelakaan. Keselamatan penerbangan merupakan amanat Undang-Undang No. 1 Tahun 2009 tentang Penerbangan yaitu "Keselamatan Penerbangan adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dalam pemanfaatan wilayah udara, pesawat udara, bandar udara, angkutan udara, navigasi penerbangan, serta fasilitas penunjang dan fasilitas umum lainnya." Sesuai amanat UU tersebut maka keselamatan penerbangan merupakan wujud sinergisitas antara ruang udara, manusia yang mengawakinya, alutsista, dan sistem yang digunakan dalam pengendaliannya. Kebijakan *zero accident* menunjukkan tingginya komitmen pimpinan TNI AU tentang keselamatan terbang dan kesiapan operasional TNI AU dalam mendukung tugas pokok TNI. *Zero accident* menjadi indikator keberhasilan pangkalan udara TNI AU dalam melaksanakan tugas pokoknya. Kebijakan *zero accident* merupakan salah satu kebijakan Kasau yang masih dilakukan dengan menggunakan sistem manual. Sementara di era digital saat ini, nyaris semua kegiatan berbasis pada teknologi informasi dan komunikasi yang dioperasikan secara online dalam suatu jaringan yang menghubungkan *stakeholder* satu dengan *stakeholder* lainnya. Sinergisitas dan pengintegrasian organisasi-organisasi dalam suatu jaringan berbasis teknologi informasi dan komunikasi. Organisasi harus memusatkan perhatian pada koordinasi dan penyatuan dari proses kerja dan informasi yang dapat dikembangkan di dalam dan antar batasan organisasi. Sinergisitas merupakan proses membangun kerjasama antar organisasi/kesatuan dimana berbagai ragam sistem atau aplikasi untuk dapat bekerja sama dan bisa berinteraksi dengan aplikasi lainnya yang berbeda sehingga memungkinkan terjadinya pertukaran data/informasi melalui suatu protokol yang disetujui bersama.

Dari latar belakang tersebut penulis ingin menganalisis Kebijakan *zero accident* TNI AU dengan memanfaatkan teknologi informasi dan komunikasi yang bersinergi dalam membangun sistem pengamanan dan budaya safety.

2. TINJAUAN PUSTAKA

Kebijakan Publik

Kebijakan publik adalah apa yang dikatakan dan apa yang dilakukan oleh pemerintah atau apa yang tidak dilakukannya. Artinya, Pemerintah tidak melakukan apapun termasuk dalam kategori kebijakan, karena hal itu termasuk dalam kategori sebuah keputusan. Biasanya pertimbangan yang digunakan adalah dampak yang lebih buruk akan muncul jika keputusan diambil. Hal ini menunjukkan bahwa kebijakan publik sangat dominan ditentukan oleh lingkungan kebijakan (*policy enviroment*).

Kebijakan publik merupakan alat untuk mencapai tujuan publik, bukan tujuan orang perorang atau golongan dan kelompok. Meskipun sebagai alat, keberadaan kebijakan publik sangat penting sekaligus krusial. Penting karena keberadaannya sangat menentukan tercapainya sebuah tujuan, meskipun masih ada sejumlah prasyarat atau tahapan lain yang harus dipenuhi sebelum sampai pada tujuan yang dikehendaki. Krusial karena sebuah kebijakan yang sudah diatas kertas telah melalui proses yang baik dan isinya juga berkualitas, namun tidak otomatis bisa dilaksanakan kemudian menghasilkan sesuatu yang sesuai dengan yang diinginkan oleh pembuatnya.

Kajian Implementasi kebijakan menurut Grindle bukanlah sekedar bersangkut paut dengan mekanisme penjabaran keputusan politik ke dalam prosedur rutin lewat birokrasi, lebih dari itu menyangkut masalah konflik, keputusan dan siapa memperoleh apa dari suatu kebijakan. Dengan demikian, keberhasilan kebijakan publik tidak hanya didasarkan pada prinsip-prinsip ekonomi, efisiensi dan administratif, tetapi konsekuensi etika dan moral menjadi taruhan dalam merefleksikan perilaku aparaturnya dalam hubungannya dengan kepentingan rakyat. Utamanya yang berkaitan dengan keamanan informasi yang dikecualikan (rahasia). Mengapa demikian, karena pada dasarnya setiap kebijakan pemerintah mengandung resiko kegagalan yang tinggi. Ada dua kategori pengertian kegagalan kebijakan atau *policy failure* yakni *non implementation* (tidak terimplementasikan) atau kategori kegagalan program (*program Failures*) dan *unsuccesfull implementation* (implementasi yang tidak berhasil) karena tidak menghasilkan manfaat sebagaimana yang dikehendaki atau disebut kegagalan teori (*theory failure*).

Kebijakan *non implementation* menurut Hogwood dan Gunn terjadi karena pihak yang terlibat dalam pelaksanaannya tidak mau bekerja sama atau telah bekerja sama secara tidak efisien, bekerja setengah hati atau karena tidak sepenuhnya menguasai permasalahan, atau permasalahan yang diselesaikan diluar jangkauan kekuasaannya. *Unsuccesfull implementation* atau implementasi yang tidak berhasil biasanya terjadi manakala suatu kebijakan telah dilaksanakan sesuai dengan rencana namun mengingat kondisi eksternal ternyata tidak menguntungkan, kebijakan tersebut tidak berhasil dalam mewujudkan dampak atau hasil akhir yang dikehendaki.

Biasanya kebijakan yang memiliki resiko gagal itu disebabkan oleh faktor *bad execution* atau pelaksanaannya yang jelek dan faktor *bad policy* atau kebijakannya sendiri memang jelek atau *bad luck* atau kebijakan itu memang bernasib jelek. Menurut Soenarko pelaksanaan kebijakan dapat gagal, atau tidak membuahkan hasil, antara lain karena;

1) Teori yang menjadi dasar kebijaksanaan tidak tepat. Dalam hal demikian, maka harus dilakukan

reformulation terhadap kebijaksanaan pemerintah itu.

- 2) Sarana yang dipilih untuk pelaksanaan tidak efektif
- 3) Sarana itu mungkin tidak atau kurang dipergunakan sebagaimana mestinya.
- 4) Isi dari kebijaksanaan tidak jelas.
- 5) Ketidakpastian faktor intern dan/atau faktor ekstern
- 6) Kebijaksanaan yang ditetapkan itu mengandung banyak lubang
- 7) Dalam pelaksanaan kurang memperhatikan masalah tehnik
- 8) Adanya kekurangan akan tersedianya sumber-sumber pembantu (waktu, uang dan sumber daya manusia).

Sinergisitas

Sinergitas dari seluruh pemangku kepentingan sangat dibutuhkan dalam menyelesaikan permasalahan-permasalahan yang ditemukan dalam organisasi pemerintah yang kompleks. Sinergitas berasal dari kata sinergi, dapat disebut pula dengan sinergisme ataupun sinergisitas. Kamus Besar Bahasa Indonesia (2008) mencantumkan sinergi berarti kegiatan atau operasi gabungan. Sinergi adalah sebuah proses dimana interaksi dari dua atau lebih agen atau kekuatan akan menghasilkan pengaruh gabungan yang lebih besar dibandingkan jumlah dari pengaruh mereka secara individual. Menurut Corning, sinergi sesungguhnya ada dimana-mana di sekitar kita termasuk di dalam diri kita. Di samping itu, manusia adalah makhluk sosial yang tidak dapat hidup sendiri. Untuk dapat bertahan hidup maka manusia harus berinteraksi dan berhubungan dengan orang lain. Hubungan antar manusia ini merupakan bentuk sinergi yang bersifat eksternal yang penting untuk dapat menjamin keberlangsungan hidup manusia karena tidak ada satupun manusia yang dapat memenuhi semua kebutuhan hidupnya sendirian saja. Pada tingkatan organisasi maka sinergi sangat dibutuhkan oleh suatu organisasi agar pelaksanaan tugas dan fungsi organisasi tersebut dapat berjalan dengan baik dan sempurna (*well and excellent*). sinergi bukanlah sesuatu yang dapat kita pegang oleh tangan kita tapi suatu istilah yang berarti melipatgandakan dampak (*multiplier effect*) yang memungkinkan energi pekerjaan atau jasa individu berlipat ganda secara eksponensial melalui usaha bersama. Sinergi kelompok dideskripsikan sebagai tindakan yang berkembang dan mengalir dari kelompok orang yang bekerja bersama secara sinkron satu sama lain sehingga mereka dapat bergerak dan berpikir sebagai satu kesatuan. Tindakan sinergi ini dilakukan dengan insting, positif, memberdayakan, dan menggunakan sumberdaya kelompok secara keseluruhan.

Sinergisitas atau yang dikenal juga dengan istilah Interoperability sangat baik untuk diimplementasikan dalam organisasi pemerintahan yang kompleks dengan bentuk objek kerjasama yang

lebih kompleks lagi. Istilah *interoperability* lahir dari kegiatan implementasi *electronic government*. Implementasi *electronic government* pada akhirnya menimbulkan integrasi semua proses dalam sistem informasi pemerintahan dengan mempergunakan portal pemerintah. Dalam konsep *electronic government* saling berbagi informasi, integrasi proses, atau proses koordinasi mengandung makna yang sama yaitu *interoperability* dalam *electronic government*. Institusi yang sudah menjalankan konsep sinergisitas/*interoperability* (*Organizational interoperability*) "*is concerned with the coordination and alignment of business processes and information architectures that span both intra- and interorganisational boundaries. (Interoperability* secara organisasi memusatkan perhatian pada koordinasi dan penyatuan dari proses kerja dan informasi yang dapat dikembangkan di dalam dan antar batasan organisasi).

Dalam mengintegrasikan proses pengamanan penerbangan untuk mencegah timbulnya kecelakaan terbang atau *zero accident* melibatkan berbagai *stakeholder* yang berada di Mabesau dan Lanud. Dalam mengimplementasikan *interoperability* maka sebagai komparasi yang dapat dilihat adalah prinsip *interoperability* yang diterapkan oleh Pemerintahan Australia (*Australian Government Information Management Office*). AGIMO menyatakan bahwa terdapat prinsip-prinsip yang disebut 9 prinsip dasar dalam *interoperability* yaitu:

- 1) *Business process interoperability efforts should focus on outcomes*(Berorientasi kepada hasil bukan kepada proses).
- 2) *Business process interoperability outcomes should be linked with whole of system* (terkoneksi keseluruhan sistem yang ada)
- 3) *Government initiatives (whole of agency for single agency projects)*. (inisiatif pemerintah dimana keseluruhan institusi harus bermuara kepada)
- 4) *Business processes must be user-driven*(berorientasi kepada pengguna).
- 5) *The benefits of collaboration and business process interoperability must be identified*(Mampu mengidentifikasi permasalahan dalam jaringan sistem).
- 6) *A standardised approach to documenting business processes must be agreed and followed*(Memiliki standar yang disepakati bersama)
- 7) *The approach to business process interoperability must be practical, rigorous and flexible*(proses kerja dalam sistem lebih praktis, tepat sasaran, dan fleksibel)
- 8) *Sharing of business processes across boundaries should promote trust, confidence and security of data*(Menciptakan kepercayaan dan keamanan data dalam sebuah sistem)
- 9) *Governance arrangements must be agreed between collaborating agencies. People and*

culture differences between collaborating agencies must be acknowledged and managed(adanya peraturan pemerintah yang disepakati/dipahami oleh seluruh instansi agar mudah dipahami dan dilaksanakan.)

Business process interoperability sudah dilakukan di negara-negara maju, bahkan David Osborn dalam bukunya *reinventing government*, 1997, sudah menerapkan dalam salah satu dari sepuluh konsepnya : berorientasi kepada hasil bukan kepada proses. Konsep *reinventing government* sudah diterapkan dalam reformasi birokrasi di Indonesia sehingga dapat dijadikan pengalaman untuk diimplementasikan khususnya di lingkungan institusi TNI AU. Sinergisitas dapat diwujudkan dengan adanya koordinasi. Koordinasi dalam unit pemerintahan merupakan suatu kebutuhan terutama dalam memberikan pelayanan kepada masyarakat. Unit kerja atau bagian-bagian yang terpisah dalam organisasi pemerintahan merupakan spesialisasi dari pembagian kerja yang telah ditentukan, dan juga di setiap unit kerja merupakan sub sistem dari sistem pemerintahan yang sangat besar dan kompleks. Kolaborasi yang diwujudkan dengan koordinasi tentunya dengan memperhatikan syarat-syarat membangun koordinasi yang disampaikan oleh Hasibuan, sebagai berikut:

- 1) *Sense of cooperation* atau keinginan untuk bekerjasama, ini harus dilihat dari sudut bagian per bagian bidang pekerjaan (bukan orang per orang).
- 2) *Rivalry* bahwa dalam perusahaan-perusahaan besar sering diadakan kompetisi antara bagian-bagian, agar bagian ini berlomba-lomba untuk mencapai kemajuan.
- 3) *Team spirit* artinya satu sama lain pada bagian harus saling menghargai dan menyemangati.
- 4) *Esprit de Corps* yaitu bagian-bagian yang diikutsertakan atau dihargai umumnya akan menambah kegiatan menjadi lebih bersemangat.

Keamanan Nasional

Keamanan nasional yang kondusif menjadi tonggak dalam membangun kesejahteraan masyarakat. Sekalipun banyak teori yang berhubungan dengan keamanan, penulis memilih teori yang dijelaskan oleh Barry Buzan mengenai keamanan yang lebih kontemporer. Definisi keamanan menurut Barry Buzan dalam bukunya *People, States, and Fear*: "*security, in any objective sense, measures the absence of threat to acquired values, in a subjective sense, the absence of fear that such values will be attacked*". Keamanan merupakan ketiadaan ancaman dari nilai-nilai yang dibutuhkan manusia dalam menjalani kehidupannya. Dalam konteks sistem internasional maka keamanan adalah kemampuan negara dan masyarakat untuk mempertahankan identitas kemerdekaan dan integritas fungsional mereka. Untuk mencapai keamanan, kadang-kadang negara dan masyarakat berada dalam kondisi harmoni atau sebaliknya.

Keamanan merupakan konsep penting yang selalu dipergunakan dan dipandang sebagai ciri eksklusif yang konstan dari hubungan internasional. Buzan menyebutkan bahwa aspek keamanan kontemporer dengan menunjuk kepada motif utama perilaku suatu negara, yang memiliki perbedaannya sendiri dengan power sebagai kondisi yang dibutuhkan untuk terciptanya perdamaian. Konteks anarki menentukan tiga kondisi utama dalam konsep keamanan yaitu : 1) Negara merupakan objek utama dalam keamanan karena kedua-duanya adalah kerangka aturan dan sumber tertinggi otoritas pemerintah. Hal ini menjelaskan mengenai kebijakan utama yaitu keamanan nasional; 2) Meskipun negara adalah objek utama keamanan tetapi dinamika keamanan nasional memiliki hubungan yang tinggi dan adanya interdependensi antara negara. Kondisi negara yang tidak kondusif dapat atau tidak dapat mendominasi agenda keamanan nasional tetapi ancaman eksternal akan selalu terdiri dari elemen-elemen utama dalam masalah keamanan nasional. Oleh karena itu, ide keamanan internasional dapat digunakan pada kondisi sistemik yang berdampak terhadap usaha negara untuk membuat negara lain merasa lebih aman atau sebaliknya; 3) Dengan adanya kondisi anarki, arti praktis keamanan hanya dapat dibentuk jika ada suatu hubungan persaingan dalam lingkungan operasional yang tidak dapat dielakkan. Jika keamanan bergantung pada hegemoni atau harmoni maka hal ini tidak dapat dicapai dalam kondisi anarki. Dengan kata lain keamanan bersifat relatif bukan absolut. Buzan menyatakan bahwa keamanan berkaitan dengan lima sektor utama: militer, politik, ekonomi, sosial dan lingkungan hidup. Buzan menyatakan bahwa dimensi militer dari keamanan berurusan dengan kapabilitas pertahanan suatu negara.

3. PEMBAHASAN

Sinergitas para pemangku kepentingan dalam mengimplementasikan kebijakan zero accident

Deardorff dan Williams (2006) sinergi adalah sebuah proses dimana interaksi dari dua atau lebih agen atau kekuatan akan menghasilkan pengaruh gabungan yang lebih besar dibandingkan jumlah dari pengaruh mereka secara individual. Komponen utama pertahanan negara yang dilakukan oleh TNI khususnya TNI AU dalam menjaga keamanan dan keutuhan wilayah udara NKRI membutuhkan sinergitasseluruh komponen yang ada di dalam jajaran TNI AU maupun lintas sektoral dengan Kementerian dan Lembaga terkait seperti Kementerian Perhubungan, Kementerian Kominfo, Badan Siber dan Sandi Negara (BSSN) dan Komite Nasional Keamanan Terbang (KNKT) . Sinergitas dalam jajaran TNI AU dan lintas sektoral antara Komponen Utama, Kementerian dan Lembaga terkait sebagai komponenpendukung sejalan dengan apa yang dinyatakan oleh Corning (1995) sebagai bagian dari kesadaran diri sendiri untuk dapat bersinergi

antara satu dengan lainnya. Pada hakikatnya organisasi yang ada berisikan manusia-manusia sebagai makhluk sosial yang tidak dapat hidup sendiri. Untuk dapat bertahan hidup maka manusia harus berinteraksi dan berhubungan dengan orang lain yang boleh jadi dalam organisasi yang berbeda. Demikian pula dalam mengimplementasikan kebijakan *zero accident* dengan membangun sinergitas komponen-komponen dalam jajaran TNI AU. Sinergi yang bersifat eksternal oleh TNI AU sangat penting untuk dapat menjamin keutuhan dan keamanan wilayah udara NKRI karena tidak ada satupun komponen pertahanan negara yang dapat memenuhi semua kebutuhan secara mandiri. Hal ini sejalan dengan hakikat pertahanan negara Indonesia yang bersifat semesta. Sebagai organisasi yang telah mapan maka TNI memerlukan sinergi dengan Kementerian atau Lembaga terkait agar kebijakan *zero accident* dapat mendukung tugas-tugas TNI agar AU berjalan dengan baik dan sempurna (*well and excellent*) untuk mencegah terjadinya kecelakaan terbang. Hal ini sejalan dengan pendapat Deardorff dan Williams bahwa sinergi dapat melipatgandakan pengaruh (*multiplier effect*) yang memungkinkan berlipat-ganda secara eksponensial melalui usaha bersama. Sinergi antar komponen negara membutuhkan peran serta pemangku kepentingan terkait sehingga *goodwill* dan *political will* dibutuhkan secara sinkron satu sama lain sehingga mereka dapat bergerak dan berpikir sebagai satu kesatuan. Sinergitas dapat membantu Kesiapan operasional TNI AU dalam mencegah kecelakaan terbang dan mendukung tugas pokok TNI untuk menjaga keutuhan dan kedaulatan NKRI seperti yang tertuang dalam UU Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI. Dukungan kebijakan *zero accident* juga dilakukan oleh Presiden RI Joko Widodo yang menyatakan bahwa kecelakaan terbang yang dialami oleh TNI harus mencapai titik nol atau zero accident. Sinergi ini dilakukan dengan menanamkan budaya *safety*, memberdayakan, dan menggunakan sumberdaya yang dimiliki secara komprehensif. Dengan sinergitas dari para pemangku kepentingan maka optimalisasi implementasi kebijakan zero accident dapat dicapai. Dari hasil penelitian terlihat bahwa kesadaran mencapai zero accident sudah mulai tampak dengan indikator yakni beberapa Lanud sudah mensinergikan pola kerja antar stakeholder dalam suatu sistem informasi dan komunikasi yang terintegrasi diantaranya seperti Lanud Abdurahman Saleh, Lanud Iswahyudi, Lanud Supadio namun Lanud. Namun Lanud tipe B belum memanfaatkan sistem informasi dan komunikasi dalam mensinergikan pola kerja antar kesatuan yang terlibat.

Meningkatnya Budaya Kesadaran Prajurit (Defence Awareness Culture) Tentang Pertahanan Negara Sebagai Kepentingan Keamanan Nasional (National Security Interest)

Barry Buzan dalam bukunya *People, States, and Fear* menjelaskan keamanan adalah “*security, in any objective sense, measures the absence of threat to acquired values, in a subjective sense, the absence of fear that such values will be attacked*”. Keamanan merupakan ketiadaan ancaman dari nilai-nilai yang dibutuhkan manusia dalam menjalani kehidupannya.. Ancaman dapat dialami oleh siapapun dan kapanpun sehingga kesadaran pentingnya pertahanan negara perlu ditanamkan sejak dini di pesonil TNI AU dalam menjaga keutuhan dan kedaulatan wilayah udara NKRI.

Temuan yang diperoleh dari hasil penyelidikan kecelakaan terbang, selalu ditemukan unsur pelanggaran (*violation*), kegagalan (*error*) dan kondisi yang tidak standar (*Substandard Condition*), baik yang sengaja dilakukan maupun tidak sengaja dilakukan, mulai dari pengambil keputusan, perencana operasi, pelaku (*crew*) maupun pendukung operasi penerbangan. James Reason mengatakan bahwa, dalam suatu kasus kecelakaan, selalu didahului oleh berbagai kegagalan (*failures*). yaitu kegagalan yang bersifat laten dan kegagalan yang bersifat aktif. Kegagalan laten terjadi mulai dari tingkat organisasi, lingkungan kerja serta budaya kerja. Sementara kegagalan yang bersifat aktif terjadi pada saat awak pesawat mengoperasikan alutsistanya hingga terjadinya kecelakaan. Faktor manusia baik awak pesawat dan personel pendukungnya tidak saja berperan pada kegagalan aktif, namun juga pada kegagalan laten yaitu para pengambil keputusan dan penentu kebijakan organisasi, perencana serta kontrol terhadap operasi penerbangan. Dengan demikian, kegagalan laten juga menjadi faktor yang memicu terjadinya pelanggaran dan kegagalan yang dilakukan oleh operator (awak pesawat) serta kondisi yang tidak standar bagi terselenggaranya penerbangan secara aman. Faktor manusia sangat erat kaitannya dengan *culture* (budaya). Budaya untuk selalu menerima perintah atasan secara bulat-bulat tidak dapat sepenuhnya bisa diterapkan dalam dunia penerbangan. Jika seorang komandan skadron udara menerima perintah atasan untuk melaksanakan suatu misi, sementara kondisi alutsistanya kurang memadai kesiapannya akan berpotensi menimbulkan pelanggaran yang pada akhirnya menyebabkan *accident/incident*. Disinilah pentingnya sinergisitas seluruh komponen yang terlibat dengan memanfaatkan sistem informasi dan komunikasi untuk memastikan kelayakan terbang dari segala aspek persiapan dan kesiapan terbang.

Kecelakaan Pesawat tentu berdampak terhadap alusista (alat utama sistem persenjataan) dalam menjaga kedaulatan dan keutuhan NKRI yang muaranya akan berdampak kepada stabilitas keamanan nasional. Hantaman globalisasi menyebabkan seolah telah merasa aman sehingga ancaman sudah diasumsikan tidak mungkin terjadi. Pada kenyataannya rasa aman disebabkan oleh salah satunya pertahanan negara yang kuat dan menjamin

stabilitas keamanan baik secara langsung maupun tidak langsung. Sistem internasional yang dinamis di tengah perebutan pengaruh antara kekuatan-kekuatan besar di tataran global dan regional mengharuskan negara untuk mempertahankan identitas, kemerdekaan, dan integritas fungsionalnya. Demikian juga dengan konteks Indonesia yang harus memiliki identitas nasional yang sangat peduli dengan kepentingan pertahanan negara. Keamanan merupakan konsep penting yang selalu dipergunakan dan dipandang sebagai ciri eksklusif yang konstan dari hubungan internasional. Aspek keamanan kontemporer dengan menunjuk kepada motif utama perilaku suatu negara, yang memiliki perbedaannya sendiri dengan *power* sebagai kondisi yang dibutuhkan untuk terciptanya perdamaian. Negara merupakan objek utama dalam keamanan karena kedua-duanya adalah kerangka aturan dan sumber tertinggi otoritas pemerintah. Hal ini menjelaskan mengenai kebijakan utama yaitu keamanan nasional dimana pertahanan negara merupakan salah satu indikatornya. Meskipun negara adalah obyek utama keamanan tetapi dinamika keamanan nasional memiliki hubungan yang tinggi dan adanya interdependensi antara negara.

Berangkat dari penjelasan diatas, kebijakan zero accident harus mampu menjawab nihilnya kecelakaan terbang. Implementasi kebijakan zero accident yang optimal akan mampu menjaga kedaulatan dan keutuhan NKRI guna menjaga stabilitas keamanan nasional yang kondusif.

4. REFERENCES

- AGIMO (Australian Government Information Management Office). 2007. *Performance Indicator Resource Catalogue*. Australia: Department of Finance and Administration.
- Anderson, Jemas. 1984. *Public Policy Making*, New York : Holt, Rinehart and Winston
- Barry Buzan. 1991. “*People, States and Fear: An Agenda for International Security Studies in The Post-Cold War Era*”. 2nd ed, (Boulder: Lynne Rienner; Hemel Hempstead: Harvester Wheatsheaf)
- Barry Buzan et al. 1998. *Security: A New Framework for Analysis*. London: Lynne Rienner.
- C.V. Patton dan D. Sawicki. 1986. *Basic Method of Policy analysis and Planning*. Prentice Hall : Michigan University.
- David A. Colling, 1990. *Industrial Safety Management & Technology*, (New Jersey: Prentice Hall.
- Departemen Pendidikan Nasional, 2008. *Kamus besar Bahasa Indonesia*, Edisi keempat, (Jakarta: P.T Gramedia Pustaka Utama)
- Dislambangjaau. 2019. *Program Kerja dan Anggaran Dislambangjaau*. Jakarta: Dislambangjaau.

- D.S. Deardorff & G Williams. 2006.*Synergy Leadership in Quantum Organizations*. Fesserdorff Consultants.
- Edwards III GC & Sharkansky, I. 1978.*The Policy Predicament: Making and Implementing Public Policy*, San Francisco: W.H. Freeman and Company
- Hasibuan, Malayu S.P. 2016.*Manajemen Sumber Daya Manusia*. Edisi Revisi. Jakarta: Penerbit PT Bumi Aksara.
- Kementerian Pertahanan Republik Indonesia, 2015.*Strategi Pertahanan Negara*, Jakarta: Kemenhan RI.
- Kubicek, H., Cimander, R., & Scholl, H.J. 2011.*Organizational Interoperability in E-government: Lesson from 77 European Good Practice Cases*. New York: Springer Verlag Berlin Heidelberg.
- Mabesau. 2016. *Buku Petunjuk Teknis TNI AU tentang Penyelenggaraan Kelaikudaraan Pesawat Udara*. Jakarta: Mabesau
- Peter A. Corning. 1995.*Synergy and Self-Organization In The Evolution Of Complex Systems*. Systems Research.
- Presmann, J and Wildavsky,. 1979.*Imlementation*. Barkeley : University of California Press.
- Reason, James.1990. *Human Error*. USA : Cambridge University Press.
- Soenarko. 2000. *Public Policy, Pengertian Pokok untuk Memahami dan Analisa Kebijakan Pemerintahan*. Surabaya : Airlangga University Press.
- Sugiyono. 2016. *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif dan R&D*. Bandung: Alfabeta
- Wahab, S A. 2005. *Analisis Kebijakan: dari Formulasi ke Implementasi Kebijakan Negara*. Jakarta: Bumi Aksara
- Undang-Undang Nomor 34 Tahun 2004 tentang TNI.
- Undang-Undang RI Nomor 1 tahun 2009 tentang Penerbangan
- “*Tragedi Hercules, Jokowi Minta Modernisasi Persenjataan*”, dalam <https://fokus.tempo.co/read/1002212/tragedi-hercules-jokowi-minta-modernisasi-persenjataan>, diakses pada 10 Agustus 2021.
- “*Dua belas langkah mencegah accident*” dalam <https://tni-au.mil.id/dua-belas-langkah-cegah-accident>, diakses 17 Agustus 2021