

KESEHATAN KERJA TRANSPORTASI

Keselamatan perjalanan sebenarnya menjadi standar di mana-mana, di jenis angkutan apapun, baik darat, laut maupun udara. Namun pada kenyataannya, tingkat keselamatan sangat tergantung pada seberapa makmur negara yang bersangkutan yang berujung pada kemampuan pemerintahnya dalam menerapkan peraturan perundangan.

Kita sering mendengar dan membaca berita tentang kecelakaan transportasi di negara-negara terkebelakang atau sedang berkembang, misalnya kecelakaan kereta api yang dasyat di India, atau feri di Bangladesh dan Filipina. Kecelakaan Transportasi darat di Indonesia juga sangat menonjol. Sudah disebutkan data kecelakaan lalu lintas yang tahun 1998 saja membawa korban 11.778 orang tewas.

Kecelakaan di negara berkembang, termasuk Indonesia, memiliki "peluang" untuk berkembang, karena teknologi dan perdagangan serta kemakmuran relatif yang dicapai belum diimbangi oleh penegakan hukum yang memadai. Apalagi sifat manusia di negara-negara tersebut yang lebih percaya kepada takdir, optimis dari segi yang beda dan perasaan bahwa kecelakaan itu hanya menimpa orang lain, tidak kepada kita.

Ini pula yang menjadi sebab dan mengherankan orang-orang dari negara maju, yang ketakutan untuk naik sarana angkutan yang baru saja celaka dan merenggut nyawa orang, sehingga perusahaan angkutan bisa bangkrut. Contohnya angkutan udara pasca 911 di Amerika dan Eropa yang tiba-tiba menyurut akibat orang menghindari naik pesawat karena takut peristiwa sama terulang.

Di Indonesia, juga di negara yang belum maju lainnya, satu kereta api celaka dan merenggut banyak nyawa, kereta yang sama berikutnya tetap saja dijejali penumpang. Atau satu bus dari satu perusahaan otobus (PO) tertentu tabrakan bukan untuk yang pertama kalinya, tetapi bus berikutnya tetap dipenuhi penumpang.

Ini merupakan indikasi bahwa kesadaran akan keselamatan di negara kita masih belum terlalu tinggi. Kadangkala bahkan secara sinis disebutkan bahwa lalu lintas, bus atau kereta api merupakan salah satu alat keluarga berencana sehingga wajar jika mendapat penghargaan dari BKKBN.

Kesadaran boleh rendah, tetapi keselamatan perjalanan harus tetap ditempatkan pada prioritas yang tinggi, sehingga semua persyaratan yang ada dalam peraturan perundangan harus dipenuhi dan ditaati semua pihak yang berkaitan. Baik itu perusahaan angkutan, pengemudi atau juga penumpangnya.

MASYARAKAT sebenarnya sangat berharap, alat angkutan umum darat dapat memenuhi standar keselamatan perjalanan. Karena 90 persen kecelakaan disebabkan faktor manusia, maka fokus perhatian atau penekanannya adalah pada pengemudi. Kita berharap otoritas yang berwenang memberlakukan dengan ketat hal-hal yang berkaitan dengan keterampilan dan kesehatan.

Utamanya pada angkutan umum, seharusnya pemberian atau penerbitan SIM diperketat, tetapi tidak dipersulit. Pengetahuan akan aturan perundangan mengenai lalu lintas, yaitu UU No 14 tahun 1992 dan aturan-aturan pelaksanaannya seharusnya diuji dengan serius, sebab pada kenyataannya banyak pengemudi kendaraan di jalan yang tidak memahami aturan yang ada.

Dalam kaitan itu, pengawasan di jalan oleh petugas yang berwenang yaitu polisi dan petugas dari Dinas Perhubungan setempat harus lebih ketat. Kini ada kecenderungan makin lemahnya aparat pengawasan di jalan yang terlihat dari makin meningkatnya kadar pelanggaran yang karena tidak di tindak lalu seolah-olah dibenarkan.

Misalnya kendaraan umum menyerobot lampu lalu lintas meski di jalan yang bersilangan atau di depan kosong, hanya karena tak ada petugas. Demikian pula biasa terjadi bahwa angkutan umum dibiarkan menyerobot jalur dengan alasan mereka membawa penumpang banyak yang perlu cepat sampai tujuan. Atau sepeda motor yang tidak mengindahkan rambu, dan dibiarkan oleh petugas.

Lebih dari itu, aturan perundangan mengenai jam kerja awak kendaraan umum juga harus diperhatikan ketat, sebab kondisi awak sangat berpengaruh pada kepiawaian dalam mengemudi dan ketaatan pada aturan lalu lintas. UU No 14/92 dan PP No 44/1993 pada pasal 20, pasal 240 dan pasal 241 mengatur jelas tentang jam kerja pengemudi angkutan antarkota.

Kenyataannya, karena pengawasan yang tidak efektif, maka pelaksanaan undang-undang tadi tidak optimal. Peraturan perundangan menyebutkan bahwa jam kerja pengemudi adalah delapan jam dengan istirahat selama setengah jam setelah empat jam bekerja. Boleh dikata, soal delapan jam ditaati, untuk trayek-trayek yang menengah atau pendek. Namun untuk trayek panjang atau super panjang, ketaatan ini sangat kurang, diperburuk oleh kontrol aparat yang tidak ada.

Berbagai pengalaman menyebutkan, terjadinya pemahaman terhadap aturan secara tidak tepat, misalnya untuk bus antar kota antar propinsi dan antar pulau, Jakarta ke Palembang. Perjalanan dilakukan selama sedikitnya 16 jam, sehingga seharusnya ada dua *shift* sepanjang perjalanan antar dua kota tadi. Kenyataannya memang ada dua sopir, tetapi mereka naik berbarengan dari Jakarta dan setiap empat jam istirahat lalu jam kesembilan sopir yang kedua, yang tadi duduk di bangku paling depan atau tidur di bangku belakang, menggantikan.

Undang-undang masih belum tegas menyebutkan bahwa sopir pengganti harus yang masih segar dan baru naik. Karena kenyataannya sopir yang menggantikan tugas atau meneruskan tugas sudah ada di bus itu sejak delapan jam sebelumnya, yang sebenarnya secara fisik dia sudah mengalami kelelahan seperti kelelahan yang dialami oleh para penumpangnya. Banyak sopir yang bekerja pada *shift* kedua berupaya keras untuk tetap fit dan terjaga, sehingga ia minum minuman penyegar yang mengandung kadar kafein yang cukup untuk membuat ia menjadi kecanduan atau justru membuat ia tidak fit pada saat pengaruh kafein tadi sudah habis.

Dari beberapa kasus, misalnya tabrakan bus dengan kereta api, atau bus dengan kendaraan lain terjadi justru pada jam-jam orang sangat mengantuk berat, pada dini hari. Tetapi penumpang juga menjadi khawatir jika mendapati supirnya tidak fit, manakala ia berhenti di beberapa tempat untuk mencuci muka atau menenggak minuman suplemen tadi.

Mungkin perlu ada aturan dan harus diterapkan dengan ketat terhadap pengemudi angkutan umum yang menjalani trayek menengah dan panjang :

1. Pemeriksaan kesehatan tidak cuma setiap memperpanjang SIM yang lima tahun sekali, yang kenyataannya dapat dihindari dengan menyediakan sejumlah uang tertentu. Seperti halnya awak pesawat terbang, pemeriksaan kesehatan diwajibkan untuk pengemudi kendaraan umum setahun sekali atau setahun dua kali.
2. Setiap akan bertugas, khususnya untuk bus yang trayeknya ditempuh lebih dari delapan jam, seyogyanya dilakukan pemeriksaan kesehatan di terminal atau di *pool*.
3. Alangkah baiknya jika calon pengemudi angkutan umum menjalani psikotes untuk mendeteksi kemungkinan ia mengidap kecenderungan untuk celaka (*accident prone*)
4. Paling penting adalah pengawasan yang ketat dari petugas yang berwenang di jalan yang harus berani dan dapat menindak semua jenis pelanggaran.
5. Jika ini diterapkan dengan konsekuen, diharapkan korban-korban yang berjatuh akibat kelalaian pengemudi dapat dikurangi.