

Edisi Desember 2008



Pengetahuan & Informasi - Safety

# PENITTY

PERSUASIF, INFORMATIF, NARATIF



Hati-hati dan Waspada  
Dengan Tie Bolt

# Antara SMS dan Program Efisiensi



Krisis keuangan global yang mulai dirasakan kalangan industri, tak terkecuali industri penerbangan, membuat GMF perlu merancang program efisiensi pada tahun 2009. Bersama dengan pelaksanaan program efisiensi tersebut, GMF sebagaimana organisasi lainnya, diwajibkan mengimplementasikan *Safety Management System (SMS)* per 1 Januari 2009. Implementasi SMS bukan sekadar memenuhi kewajiban sesuai dengan *safety circular 07*, tapi juga menjadikan SMS sebagai pedoman safety bagi perusahaan.

Dengan mengimplementasikan SMS secara benar otomatis menunjang efisiensi perusahaan secara utuh. Inti SMS adalah mengidentifikasi potensi bahaya (*hazards*) melalui *risk assessment* dan mitigasi risiko untuk menjaga aset perusahaan dari kerugian akibat suatu proses produksi. Aset baik dalam bentuk manpower, bangunan, mesin produksi, produk yang ada di dalamnya seperti komponen dan pesawat merupakan harta yang sangat penting bagi kelangsungan perusahaan.

Risiko kerusakan pada aset akibat proses produksi memang tidak bisa dihindari. Yang paling mungkin adalah meminimalisir risiko kerusakan dengan menjalankan prinsip-prinsip manajemen safety. Media *Penity* dengan segala kerendahan hati ingin mempunyai peran dalam mempromosikan prinsip tersebut.

Tidak lupa pula kami dari redaksi mengucapkan terima kasih kepada pembaca atas kritik dan masukan yang sangat baik. Kami mo-

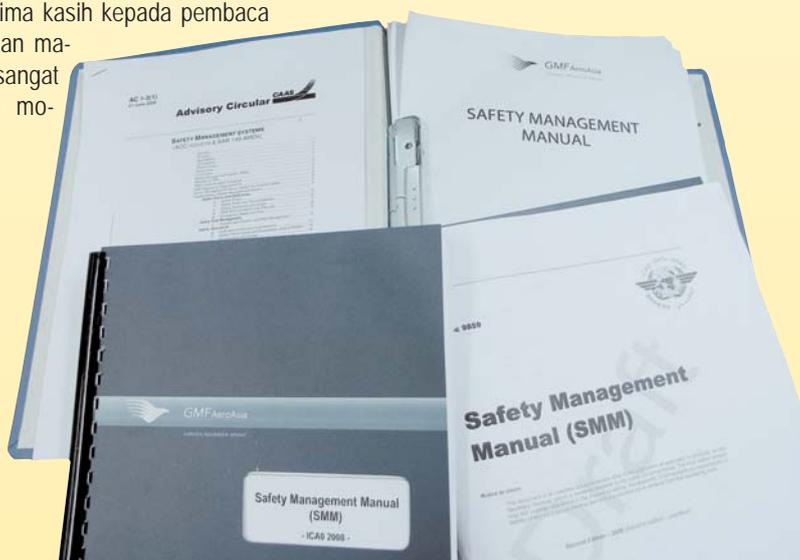
hoh maaf atas kekeliruan dalam celoteh Mang Sapety. Kalimat "GMF sudah berpengalaman dalam perawatan pesawat sejak 1958...." Yang benar adalah sejak 1949. Sebab tahun 1949 merupakan bagian dari sejarah berdirinya GMF. Kritik, saran, gagasan atau pengalaman pembaca tentang safety dapat di-*share* kepada kami melalui email: [penity@gmf-aeroasia.co.id](mailto:penity@gmf-aeroasia.co.id).

Pada edisi ketiga ini, kami menghadirkan *Persuasi* yang membahas Keseimbangan Produksi dan Proteksi Sebagai Kunci Keberhasilan. Gaya bahasa yang sederhana dan tips manajemen di dalamnya diharapkan sangat berguna bagi kita semua. Pada rubrik *Cakrawala* kami mencoba mengilustrasikan implementasi SMS yang diramu dalam empat perilaku safety manajemen.

Jangan dilewatkan pula rubrik *Selidik* yang menyajikan dan mengulas fungsi bolt yang kecil tapi sangat penting untuk keselamatan penerbangan. Sedangkan cerita dan celoteh Mang Sapety tentang kejadian di sekitar kita bisa menjadi inspirasi dan kritik yang membangun. Rubrik *Intermeso* akan mengisahkan lika-liku GMF ikut mempromosikan SMS ke seluruh pelosok Nusantara bahkan dalam skala internasional.

Kami berharap materi yang kami sajikan pada edisi ketiga ini memberikan manfaat yang besar bagi kita semua.

Sekali lagi kami mengucapkan terima kasih atas kritik, saran, dan selamat menikmati artikel menarik pada edisi ketiga ini.



# Menumbuhkan Perilaku Safety

Keselamatan kerja merupakan tuntutan yang makin dibutuhkan oleh kalangan industri di belahan dunia. Beragam upaya dilakukan agar angka kecelakaan kerja bisa ditekan seminim mungkin. Sebab kerugian akibat kecelakaan kerja tak bisa dibilang kecil. Berdasarkan catatan *National Safety Council (NSC)* Amerika Serikat, kerugian akibat kecelakaan kerja pada tahun 1980 mencapai US\$ 51 miliar. Kerugian meningkat menjadi US\$ 119 miliar pada tahun 1995.

Meningkatnya kecelakaan kerja juga terjadi di Indonesia. Catatan Departemen Tenaga Kerja tahun 1999 menyebutkan adalah 27.297 kasus kecelakaan kerja. Jumlah korban sebanyak 60.975 orang. Sebanyak 1.125 pekerja di antaranya meninggal, 5.290 cacat permanen, dan 54.103 tidak bisa bekerja sementara waktu. Kerugian akibat kecelakaan kerja ternyata bukan hanya materi, tapi juga non materi seperti korban manusia.

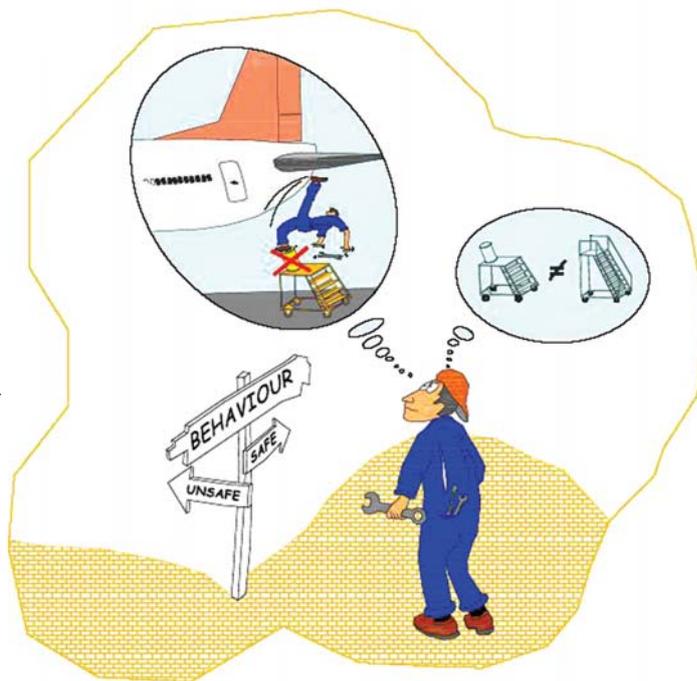
Tingginya angka kerugian dan korban ini membuat sejumlah pihak mencari cara menekan angka kecelakaan. Dana besar dikeluarkan untuk membeli alat keselamatan kerja, training tentang safety digelar di mana-mana, tapi kasus yang sama tetap terjadi. Sampai tibalas pada tahun 1980 ketika muncul cara pandang baru tentang ke-

selamatan kerja yang disebut "*Behavioral Safety*". Pandangan ini menekankan aspek perilaku terhadap kecelakaan kerja.

Pandangan ini didukung sejumlah temuan. Menurut Dominic Cooper (1999), sekitar 80-95 persen kecelakaan kerja disebabkan oleh *unsafe behavior*. Pandangan ini didukung hasil riset NCS bahwa 88 persen kecelakaan kerja karena *unsafe behavior*, 10 persen karena *unsafe condition* dan 2 persen tidak diketahui penyebabnya. *Unsafe behavior* merupakan tipe perilaku yang mengarah pada kecelakaan seperti bekerja.

Usaha meningkatkan safety ini sedang digiatkan di GMF seperti *Implementasi SMS, Ramp Safety Awareness*, pemenuhan kebutuhan alat proteksi diri, training/promotion tentang safety. Tapi, di sisi lain kecelakaan kerja masih saja terjadi. Jika merujuk temuan di atas, penyumbang terbesar kecelakaan kerja adalah *unsafe behavior*. Perilaku ini dilakukan karena orang sudah merasa ahli atau pengawas tidak peduli dengan safety.

Salah satu upaya mengurangi *unsafe behavior* adalah mengembangkan penerapan '*Behavioral Safety*' (perilaku yang aman) yakni pekerja selalu peduli terhadap keselamatan dirinya dengan memikirkan keselamatannya sebelum bekerja,



saat bekerja, dan setelah bekerja.

Sebelum bekerja hendaknya mengamati lingkungan kerja, peralatan yang akan dipakai, dan kelengkapan alat pelindung diri. Yang dilakukan pada tahap ini adalah *hazard identification*. Pada saat bekerja selalu mengikuti petunjuk kerja dan memperhatikan precaution, warning, dan note dalam petunjuk kerja.

Setelah pekerjaan selesai yang perlu dilakukan adalah memeriksa kembali hasil pekerjaannya. Apakah sudah sesuai dengan petunjuk kerja, apakah yang dikerjakan sudah dalam keadaan bersih dan rapi dan terakhir memeriksa kembali peralatan yang digunakan apakah sudah lengkap. Dengan metode ini kemungkinan kecelakaan kerja bisa dihindari.

Berdasarkan penelitian pada tahun 1990, kecelakaan kerja bukan semata-mata *human factor*, tapi selalu ada kaitannya dengan organisasi. Karena itu safety tidak bisa dicapai hanya dengan membuat

peraturan atau prosedur karena manajemen keselamatan meliputi seluruh aktifitas organisasi. Karena itu SMS harus dimulai dari top manajemen sampai ke level lapangan.

Proses *integrated SMS* adalah proses yang *systemic, explicit*, dan *proactive* untuk mengelola risiko dan mengintegrasikan operasi dan teknis dengan finansial dan *human resources management*. Tujuannya mencapai *safe operation* dengan risiko serendah mungkin. Dengan risiko yang rendah, kecelakaan kerja yang memakan korban jiwa bisa dihindari.

Pepatah lama 'mati satu tumbuh seribu' harus dihilangkan untuk membangun budaya safety karena nyawa pekerja terkesan murah sekali harganya. Yang perlu diperhatikan adalah 'jangan sekali-kali menipiskan keselamatan kita kepada orang lain', karena nyawa dan keselamatan kita pada hakikatnya tanggung jawab kita sendiri.

(Umar Fauzi/Wilman)





# Keseimbangan Produksi dan Proteksi Sebagai Kunci Keberhasilan

Fuad Abdullah

VP Quality Assurance & Safety

Masyarakat Jepang punya kegemaran menyantap masakan yang berbahan baku fugu (ikan buntal) atau *pufferfish* dalam bahasa Inggris. Kandungan *tetrodotoxin*, racun yang sangat berbahaya, dalam ikan itu tak menghalangi mereka menikmatinya. Sampai tibalah pada satu masa ketika banyak korban berjatuhan setelah menyantap fugu. Pada tahun 1958 pemerintah Jepang lalu melakukan upaya melindungi masyarakatnya dengan hanya mengizinkan koki dengan lisensi khusus yang boleh memasak dan menyajikan masakan dari ikan buntal ini.

Untuk mendapat lisensi, calon koki harus berpengalaman mini-

mal tiga tahun dan lulus serangkaian ujian tertulis, identifikasi jenis fugu dan lulus praktek. Aturan ketat dan pembatasan tentang perdagangan serta penyajian fu-

Begitu juga manusia diciptakan "merayap di muka bumi" dan bukan "terbang di angkasa" karena tidak punya sayap seperti burung. Meskipun "menyalahi kodrat" manusia tetap ingin terbang.

gu, namun korban keganasan *tetrodotoxin* tetap saja berjatuhan. Akibat human error, fugu yang tidak disiapkan dengan baik menyebabkan setiap tahunnya puluhan orang meninggal dunia setelah menyantap ikan buntal ini.

Kejadian yang berulang ini menyadarkan masyarakat Jepang tentang bahaya ikan fugu. Tapi, mereka tak bisa menghilangkan kegemaran menyantap ikan buntal. Mereka punya moto "*Fugu wa kuitashii, inochi wa oshishii*" yang artinya kurang lebih "Saya ingin makan fugu, tapi saya tidak mau mati."

Kisah tentang ikan buntal ini bisa kita analogikan dengan dunia penerbangan. Ikan fugu diciptakan bukan untuk dimakan manusia karena beracun. Begitu juga manusia diciptakan "merayap di muka bumi" dan bukan "terbang di angkasa" karena tidak punya sayap seperti burung. Meskipun "menyalahi kodrat" manusia tetap ingin terbang. Moto warga Jepang soal fugu dimodifikasi jadi begini: "Saya ingin terbang, tapi saya tidak mau mati."

Keinginan "mengangkasa" yang menyalahi kodrat itu tentu harus diiringi dengan upaya proteksi atau perlindungan dari kecelakaan. Proteksi yang sering disebut *defenses* itu meliputi penggunaan teknologi yang tepat, training yang intensif, dan penerapan regulasi atau prosedur untuk mengatur keselamatan penerbangan.

Sebagai penyedia jasa, perusahaan penerbangan kadang terjebak dalam dilema antara meng-



Kegiatan produksi dan proteksi harus dilakukan secara seimbang. Keseimbangan produksi dan proteksi adalah kunci keberhasilan misi besar perusahaan yaitu memberi manfaat bagi *stake holders* dan berkembang (*growth*).

alokasikan sumber daya untuk tujuan produksi atau misinya mengangkut orang/barang dari satu tempat ke tempat lain melalui udara serta alokasi sumber daya untuk proteksi atau perlindungan dari kecelakaan. Padahal keduanya harus dilakukan secara seimbang.

Untuk itu manajemen harus bijak melakukan analisis yang tepat mengalokasikan sumber dayanya secara seimbang dan realistis untuk produksi dan proteksi. Terlalu "berat" di produksi dan melupakan proteksi akan berakibat fatal atau katastrofik. Begitu juga sebaliknya jika terlalu mementingkan proteksi dan melupakan produksi akan menyebabkan perusahaan bangkrut.

Secara statistik memang jarang ditemui perusahaan aviasi bangkrut karena mementingkan proteksi. Tapi, kita banyak menemui perusahaan yang katastrofik yang berujung pada kebangkrutan karena tidak mengelola keselamatan (proteksi) secara baik.

Pertanyaannya sekarang adalah bagaimana mengelola proteksi dari kecelakaan? Seiring dengan kian kompleksnya aktifitas dunia aviasi, pendekatan tradisional yang beranggapan bahwa aktifitas dunia aviasi hampir selalu sesuai dengan performansi dasar (*baseline performance*) tidak lagi efektif dan efisien dengan kondisi saat ini.

Sebaliknya pandangan modern menyadari bahwa performansi operasional (*operational performance*) tidak selalu sesuai dengan baseline performance sering terjadi penyimpangan atau *practical drift*. Penyimpangan yang makin lama makin menjauh dari performansi dasar akan berakibat fatal atau katastrofik. Mengendalikan agar operasional menuju "jalan yang benar" sama dengan atau mendekati baseline ada tiga pendekatan yaitu *Reactive Safety Management*, *Proactive Safety Ma-*

*agement & Predictive Safety Management*.

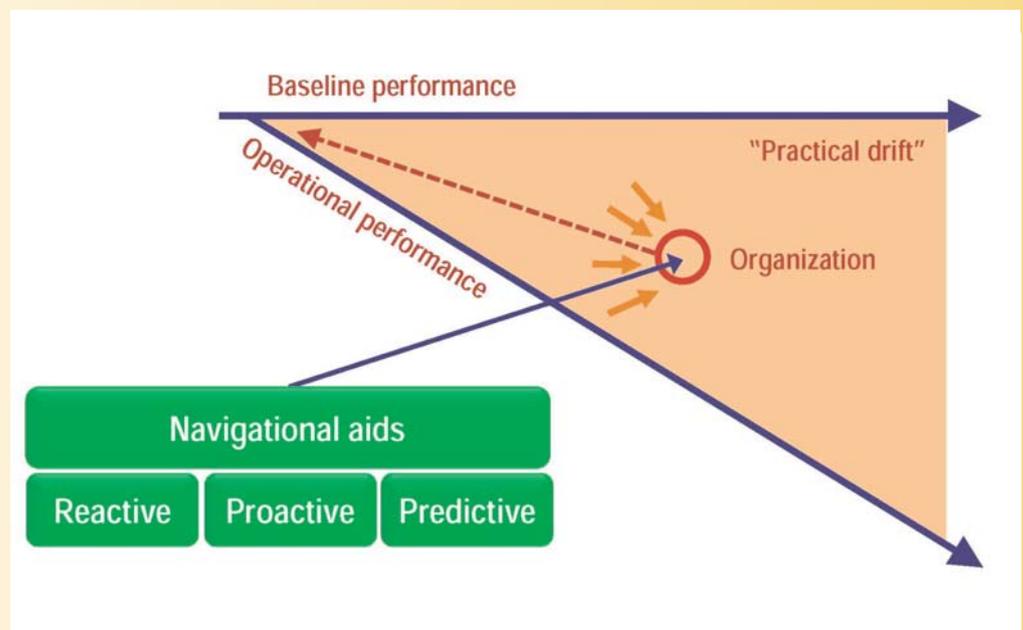
*Reactive Safety Management* (manajemen safety secara reaktif) mendasari pada gagasan menunggu terjadinya suatu *incident/accident* kemudian dilakukan investigasi untuk menemukan faktor-faktor yang berkontribusi terhadap kejadian tersebut. Lalu dilakukan tindakan untuk mengeliminasi *contributing fac-*

an dilakukan tindakan nyata untuk mengeliminasi risiko tersebut. Metode proaktif ini jauh lebih efektif dan efisien dibandingkan reaktif. Keberhasilan metode ini sangat ditentukan oleh keterlibatan semua unsur di dalam organisasi untuk mengidentifikasi potensi bahaya dan melakukan tindakan nyata untuk mengeliminasi risiko *accident/incident*.

Adapun *Predictive Safety Ma-*

Ketiga metode atau alat untuk menavigasi *Practical Drift* ini harus dilakukan secara efektif dan efisien sesuai kondisi. Tantangan kita dalam mengelola safety saat ini makin berat sehingga ketiga metode itu harus dilakukan secara simultan.

Dari uraian diatas dapat disimpulkan, bahwa perusahaan jasa penerbangan memiliki misi mengangkut orang atau barang dari sa-



*tors*. Tindakan ini bertujuan mencegah kejadian serupa terulang kembali.

Keberhasilan manajemen safety model ini sangat tergantung pada "kedalaman" investigasi dan keseriusan organisasi terkait melakukan tindakan korektif yang efektif. Karena menunggu sesuatu terjadi lebih dulu, tentu saja pola ini menjadi sangat mahal meskipun relatif lebih mudah karena kejadian-kejadian itu begitu nyata.

Sedangkan *Proactive Safety Management* (manajemen safety secara proaktif) mendasari atas gagasan bahwa kegagalan suatu sistem bisa diminimalkan dengan cara mengidentifikasi risiko sebelum kegagalan itu terjadi. Kemudi-

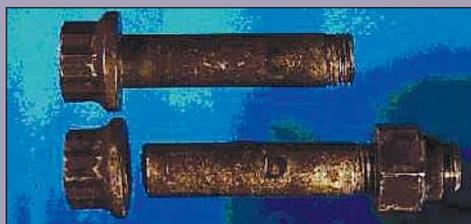
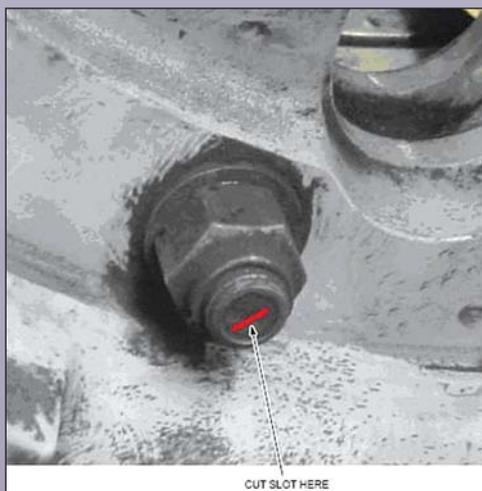
*agement* (manajemen safety secara prediktif) mendasari atas gagasan bahwa manajemen safety terbaik adalah dengan sangat aktif mencari potensi bahaya tidak menunggu. Metode ini mengumpulkan data dari kegiatan rutin sehari-hari lalu dilakukan analisa data guna menemukan potensi bahaya. Setelah itu dilakukan tindakan nyata dengan memasang *defenses* (pertahanan) jauh sebelum terjadinya *incident/accident*. Aktifitas *Predictive Safety Management* perlu dilakukan saat organisasi akan melakukan kegiatan baru seperti membuka rute baru. Tujuannya tentu saja bisa memperhitungkan risiko yang akan terjadi sebelum melakukan suatu operasi.

tu tempat ke tempat lain melalui udara secara aman, tepat waktu, dan selamat. Untuk menjalankan misi atau proses produksi tersebut perlu mempertimbangkan kegiatan untuk melindungi dari kecelakaan atau proteksi.

Kegiatan produksi dan proteksi harus dilakukan secara seimbang. Keseimbangan produksi dan proteksi adalah kunci keberhasilan misi besar perusahaan yaitu memberi manfaat bagi *stake holders* dan berkembang (*growth*). Meskipun kedua kata produksi dan proteksi ini memang bisa dibedakan namun tidak bisa dipisahkan, harus selalu bersama-sama dan dilakukan dalam waktu yang bersamaan.

# Hati-hati dan Waspada Dengan Tie Bolt

Sejumlah kejadian yang menimpa dunia penerbangan nasional pada tahun 2006 mendapat sorotan tajam dari pelbagai kalangan. Pada tahun itu bukan hanya satu dua kali dunia penerbangan Indonesia dikejutkan dengan pelbagai kejadian. Bahkan beberapa kejadian terjadi secara berurutan dengan kasus yang hampir sama. Salah satu yang paling sering terjadi adalah kasus tie bolt patah saat pesawat mulai *landing*.



Jika pesawat ingin mendarat mulus tanpa gangguan, tentunya membutuhkan main wheel yang sangat sehat agar bisa memanggul beban pesawat. Kekuatan utama main wheel terletak pada wheel hub atau velk pesawat yang terdiri dari dua bagian. Pertama, bagian dalam yang disebut *Inboard (IB) Hub*. Kedua, bagian

luar yang disebut *Outboard (OB) Hub*. Keduanya diikat oleh sepasang bolt dan nut yang disebut tie bolt.

Panjang tie bolt sekitar 10 sentimeter. Meski ukurannya hanya sebesar jari manis orang dewasa, benda mungil ini memiliki peran sentral menahan beban pesawat. Pesawat B737-300/400/500 biasanya memiliki bobot 33-36 ton dengan 4 buah main wheel. Pada setiap wheel terpasang 16 tie bolt. Jadi bisa dibayangkan besarnya beban yang harus disangga oleh setiap tie bolt.

Peran sentral tie bolt itu menuntut penjagaan tingkat serviceability yang sangat ketat. Faktor kelelahan bahan (*fatigue*) tie bolt pada main wheel harus diperhatikan secara seksama. Untuk pesawat B737-300/400/500, nut diganti pada setiap 10-12 kali penggantian tire. Sedangkan bolt diganti setiap 20-24 kali penggantian tire. Dan penggantian tire dilakukan sekitar 250 *cycle*.

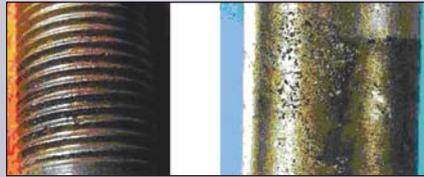
Selain faktor *fatigue*, ada be-

berapa masalah lagi yang sangat penting diperhatikan. Beberapa masalah itu adalah:

- Kerusakan fisik bisa terjadi karena kecerobohan handling saat *cleaning, inspection, storage, assembly* dan *disassembly*. Contohnya kerusakan pada thread karena benturan dengan bolt lain, tool, atau benda keras lain karena ceroboh saat handling. Akibatnya bisa saling merusak jika *assembly*. Sehingga keduanya harus scrap.
- Selain itu kerusakan korosi bisa terjadi karena faktor lingkungan atau *cleaning*, teruta-



ma untuk *alloy steel* tie bolt. Pemakaian *solvent* yang tidak sesuai pada saat *cleaning* bisa merusak lapisan *cadmium/chromate* yang memicu terjadinya korosi. Korosi bisa terjadi pada *thread* maupun pitting yang menyebabkan *premature failure*.



- Perlakuan *improper* pada saat *assembly* seperti *over torquing*, *under torquing*, menggunakan *inadequate* atau *improper lubricant* yang mempercepat *fatigue* dan *fracture*. Lubrikasi dibutuhkan untuk melindungi *joint threaded* antara bolt dan nut di mana tipe *lubricant* yang berbeda besaran torsi yang dikenakan juga akan berbeda.



dak boleh digunakan kembali.

Untuk mencegah risiko tie bolt patah, maka penggunaan tie bolt pada setiap main wheel harus dikontrol dan dimonitor secara konsisten dan ketat sejak pemasangan pertama. Dengan memberi penanda yang sama pada tiap kelompok tie bolt yang digunakan di main wheel dan mencatatnya dalam *log book*, akan memudahkan serta membantu proses kontrol



Dalam operasionalnya, jika satu tie bolt pada suatu main wheel patah sebelum jatuh tempo penggantian (20-24 penggantian tire), maka tie bolt yang berada di sebelah kanan dan kiri dari tie bolt yang patah itu tidak boleh digunakan lagi. Selain itu sejumlah tie bolt lainnya harus dilakukan inspeksi sebelum dinyatakan bisa dipakai kembali.

Tapi, jika tie bolt yang rusak (patah) pada suatu main wheel lebih dari satu tie bolt, maka seluruh sisa tie bolt yang terpasang sudah ti-



dan monitor.

Dengan cara ini setiap kelompok tie bolt yang digunakan akan mudah dikenali baik secara fisik maupun usianya. Pengalaman tie bolt patah yang secara langsung membahayakan pengoperasian pesawat, terutama pada saat *take off* maupun landing, sudah seharusnya tidak terjadi lagi. Kuncinya adalah kontrol dan monitor setiap penggunaan tie bolt secara disiplin dan konsisten. (*Damairianto*)

Seorang pekerja berniat mengembalikan *engine stand* ke posisi semula. Saat mendorong stand pekerja terpelehet dan jatuh membentur *engine stand bracket*. Akibatnya dagu sebelah kanan robek. Korban dilarikan ke poliklinik GSM dengan tindakan medis sepuluh jahitan di dagunya..

**"Mang Sapeti trenyuh sekaligus prihatin denger faktor kontribusi penyebab kecelakaan adalah kurangnya pemahaman Keselamatan & Kesehatan Kerja (K3). Hayoo bangun! Ini masalah serius! Segera lakukan sosialisasi dilingkungan masing-masing."**

Pekerja membuka *fastener* untuk memberi akses pelaksanaan Inspeksi NDT pada *upper horstab centre box* yang sempit dan licin oleh tumpahan sisa grease. Akibatnya pekerja terpelehet kepalanya membentur *bracket* dan robek sekitar 1,5 cm. Korban dilarikan ke poliklinik GSM untuk tindakan medis.

**"Ingat donk apa yang sudah dipelajari di SMS Awareness, tumpahan grease merupakan salah satu contoh sumber bahaya. Harusnya yang ngeliat segera ngeberesin dan bikin IOR untuk menghindari kejadian yang sama di kemudian hari."**

Berdasarkan data IOR Oktober dilaporkan OHM temp sensor tanggal revisinya tertinggal dari OHM di unit pengelola. Kemudian *duplicate inspection* pada pekerjaan Fuel SOV tidak dilakukan dengan benar, serta beberapa job card yang seharusnya dieksekusi malah ditulis not applicable (N/A) sehingga mengundang keluhan pelanggan. Hal ini berpotensi menurunkan kualitas pekerjaan secara keseluruhan.

**"Tema strategic 2009 "Better performance Sustainability through PRODUCTIVITY & EFFICIENCY improvement". Melihat kondisi diatas mang Sapeti jadi miris. PR kita masih banyak, perlu dukungan dan kerja keras semua pihak agar kesalahan mendasar standard practice seperti ini bisa ditekan seminimal mungkin."**



# Kiprah GMF di Dunia Aviation Safety

Tenggat kewajiban mengimplementasikan *Safety Management System* (SMS) bagi dunia aviasi di Indonesia mulai 1 Januari 2009 sudah di depan mata. Sebagian perusahaan aviasi memulai dengan membuat *gap* analisis. Sebagian yang lain masih mencari pola bagaimana memulai SMS. Hanya segelintir perusahaan yang sudah sampai pada tahap implementasi dan penyelesaian SMS manual. Salah satunya adalah PT GMF AeroAsia.

Sebagai perusahaan MRO terbesar di Indonesia, GMF sudah sejak jauh hari menyiapkan implementasi SMS secara sistematis dan terencana. Persiapan panjang itu membuat GMF dinilai menjadi AMO yang paling siap mengimplementasikan SMS di Indonesia. Karena itu tidak heran jika GMF selalu dilibatkan dalam sosialisasi SMS bagi para pemegang AMO (*Aircraft Maintenance Organization*), lembaga penerbangan TNI-Polri, Badan SAR Nasional, hingga Komisi V DPR.

Sosialisasi yang telah dilakukan merupakan hasil kerja sama GMF dengan *Indonesian Aircraft Maintenance Shop Association* (IAMSA). Bersama induk perusahaan, Garuda Indonesia, GMF memprakarsai *Training Ramp Safety Awareness* bagi pelaku industri *ramp* seperti Garuda Angkasa, Pertamina, ACS, Angkasa Pura, Administrator Bandara, JAS, dan lain-lain di seluruh bandara yang disinggahi Garuda. Setiap training diakhiri dengan penandatanganan petisi tentang komitmen bersama memperbaiki *ramp safety*.

Dalam skala yang lebih luas, GMF berkolaborasi dengan Dinas Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara mengadakan berbagai seminar tentang safety. Kesediaan GMF AeroAsia bekerja sama dan berbagi pengalaman menyiapkan implementasi SMS ini diharapkan menjadi contoh bagi perusahaan yang akan menerapkan sistem serupa mulai tahun depan.

Peran GMF yang cukup signifikan dalam mensosialisasikan sa-



fety dan implementasi SMS ini mendapat perhatian khusus dari dunia luar. Belum lama ini majalah *Orient Aviation* edisi November 2008 mengulas secara khusus usaha keras GMF mendorong karyawannya mengimplementasikan *Safety Management System*. Secara khusus, halaman 48-49 *Orient Aviation* mengulas cara GMF mendorong karyawannya mau melaporkan kejadian yang berpotensi menimbulkan bahaya. Salah satu yang dijadikan contoh dalam tulisan tersebut adalah konsep *Free and Frank Reporting*.

Laporan akhir majalah tersebut menyimpulkan bahwa GMF punya komitmen kuat dalam safety, antara lain hanya akan me-release pesawat dalam kondisi pekerjaan yang benar-benar selesai dikerjakan sesuai prosedur dan regulasi yang berlaku. Ulasan majalah tentu berdampak positif di tengah upaya GMF untuk bisa bermain di lingkup *world class customer*. Laporan

majalah ini membuktikan GMF sudah *on the right track* dalam meningkatkan safety.

Peristiwa berskala internasional yang tak kalah penting adalah *Asian Pacific Aviation Safety Seminar* di Hotel Ritz Carlton Bali pada 20-21 November 2008. Acara ini diselenggarakan oleh *The Association of Asia Pacific Airlines* (AAPA) dengan Garuda Indonesia sebagai tuan rumah.

Dalam seminar tersebut, GMF tidak dijadwalkan menjadi pembicara. Namun William L. (Bill) Rankin sebagai pakar sekaligus penemu MEDA dari Boeing meminta GMF untuk *sharing* pengalaman bagaimana GMF berhasil mene-

rapkan *Internal Occurrence Report* (IOR). Di depan para peserta seminar, Bill Rankin menegaskan bahwa upaya yang dilakukan GMF dalam meningkatkan safety melalui implementasi IOR, MEDA, *disciplinary policy* itu sudah tepat. Beliau juga menganjurkan organisasi lain untuk belajar dari pengalaman GMF.

Pengakuan terhadap GMF dalam hal safety ini tentu membanggakan. Tapi, yang lebih penting adalah siapakah kita mempertanggungjawabkan keberhasilan tersebut? Jawabnya bisa. Tentunya jika seluruh insan GMF mau bekerja keras meningkatkan safety level. (erman noor)

