

Edisi Januari 2009



Pengetahuan & Informasi - Safety

# PENITY

PERSUASIF, INFORMATIF, NARATIF

World  
Class  
MRO



Era SMS  
Sudah Dimulai

# Era SMS Sudah Dimulai

Redaksi *Penity* mengucapkan Selamat Tahun Baru 2009. Semoga perusahaan kita yang tercinta semakin maju dan berkembang agar kesejahteraan dan kemakmuran bisa kita nikmati bersama.

Tahun 2009 sangat penting bagi dunia perhubungan Indonesia. Sebagaimana kita ketahui sesuai dengan *Policy Letter 07* yang dikeluarkan oleh Direktorat Jendral Perhubungan Udara, bahwa semua pemegang Air Operator Certificate (AOC) dan Approved Maintenance Organization (AMO) mulai 1 Januari 2009 ha-

elemen dasar SMS jauh hari sebelum tenggat waktu *Policy Letter 07* tersebut di atas. Namun hal itu tidak boleh membuat kita pongah dan lengah. Di tahun 2009 ini kita harus semakin memantapkan dan menyempurnakan implementasi SMS di perusahaan kita tercinta ini. Tahun 2009 ini merupakan titik awal dalam membangun safety yang lebih baik di masa mendatang melalui penerapan SMS. Jadi era SMS di GMF AeroAsia sudah dimulai.

Sebagai karyawan GMF, kita tidak boleh menilai implementasi SMS semata-mata hanya untuk memenuhi kewajiban. Kita harus melihatnya, SMS adalah upaya membangun perusahaan yang lebih baik ke depan. Selain itu, dengan mengimplementasikan SMS berarti GMF berperan penting menjaga keselamatan dan kesejahteraan karyawannya dan publik sebagai pengguna jasa penerbangan. SMS adalah "kendaraan" untuk mewujudkan cita-cita kita menjadi *World Class MRO*.

Dalam edisi keempat ini, *Penity* menampilkan sejumlah artikel menarik pada setiap rubriknya. Rubrik *Selidik* misalnya, menampilkan Ramp Incident yakni seputar kejadian yang terus berulang di area Ramp. Padahal penyebab kejadian mudah kita hindari. Artikel lain di rubrik *Persuasi* membuat padanan antara pohon dengan perusahaan dan buah dengan sasaran organi-



rus sudah mengimplementasikan *Safety Management System (SMS)*. Kewajiban implementasi SMS ini sejalan dengan Undang-Undang Penerbangan yang baru disahkan DPR.

Begitu juga bagi GMF, tahun 2009 ini merupakan era penting dalam menjalankan SMS yang sudah dicanangkan sejak tahun 2007. Tantangan bagi GMF tahun ini adalah, kita harus menjalankan kegiatan SMS sesuai dengan GMF *Safety Management Manual (SMM)* yang telah ditanda tangani oleh CEO PT GMF AeroAsia Richard Budihadianto dan di-approved oleh Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara (DKUPPU).

GMF sudah mengimplementasikan elemen-

sasi.

Artikel lain tentang Kenapa Harus SMS? Bisa ditemukan di rubrik *Cakrawala*. Sedangkan rubrik *Intermeso* menyajikan kegiatan perancangan dan pembuatan *Safety Management Manual (SMM)*. Yang tidak kalah menarik tentulah *Rumpi*. Mang Sapety selalu menghadirkan celoteh khas yang bermakna tentang kejadian sehari-hari.

Dengan sajian yang kami berikan pada edisi keempat ini, Tim Redaksi berharap bisa memberikan sesuatu yang bermakna kepada pembaca. Kami tetap berharap ada masukan, kritik, dan saran serta sumbangan tulisan yang berhubungan dengan safety. *Selamat membaca.*

# Kenapa Harus Implementasi SMS?

Dalam beberapa kali sosialisasi *Safety Management System (SMS)* di lingkungan internal GMF, sering muncul pertanyaan kenapa perusahaan harus mengimplementasikan SMS. Meski bisa dibilang menggelitik, pertanyaan ini penting dijawab karena sangat prinsipil. Bagaimana kita mengajak orang lain berubah jika kita belum melakukan perubahan dan belum tahu manfaat perubahan itu. Ada sejumlah alasan kenapa SMS harus diimplementasikan.

Pertama, karena kesesuaian dengan regulasi. Sebagai perusahaan yang bergerak di bisnis penerbangan, GMF harus tunduk pada regulasi yang dibuat otoritas penerbangan sipil. Direktorat Jenderal Perhubungan Udara dalam *Policy Letter No. 07* menyebutkan "*Implementation of Safety Management System (SMS) for air operator certificate and approved maintenance organization holder.*" Kewajiban ini juga tertera dalam Advisory Circular AC 120-92.

Dokumen itu berisi instruksi penerapan SMS seperti disyaratkan oleh International Civil Aviation Organization (ICAO) dalam *Annex 6*. Organisasi penerbangan sipil dunia itu mewajibkan anggotanya menerapkan SMS mulai 1 Januari 2009. Kebijakan ini ditindaklanjuti oleh Ditjen Perhubungan Udara yang mewajibkan semua AOC dan AMO menerapkan (*in place*) SMS sesuai waktu yang ditentukan.



Sanksi akan dijatuhkan kepada AOC dan AMO yang tidak mengimplementasikan SMS. Jenis sanksi beragam mulai dari penundaan (*postpone*), penarikan (*revoke*), sampai pembatalan (*cancel*) Certificate AOC atau AMO. Sebagai AMO 145, GMF harus menerapkan SMS agar *comply* dengan regulasi.

Kedua, karena SMS memang bisa diterapkan dan terbukti manfaatnya. Industri penerbangan termasuk sektor yang agak terlambat menerapkan SMS dibanding sektor industri lain seperti petrokimia dan instalasi nuklir yang menerapkan SMS sejak 15 tahun silam. Dalam dua dekade terakhir, kecelakaan di dua industri ini jarang terjadi. Begitu juga dengan Air Canada, British Airways, dan Qantas yang menjadi pionir penerapan SMS di penerbangan.

ICAO menjadikan tragedi Bophal di India pada 2 Desember 1984 yang menewaskan 200 ribu penduduk sebagai referensi penerapan SMS di industri penerbangan. Dari penelitian, tragedi Bophal terjadi

karena maintenance yang buruk, kekeliruan operator, sistem keselamatan tidak jalan, manajemen yang tidak kompeten dan keputusan pengelola yang tidak tepat.

Tim peneliti Bophal menemukan fakta bahwa struktur organisasi Bophal yang kaku sebagai penyebab utama tragedi tersebut. Dalam kurun 15 tahun terjadi 8 kali penggantian pimpinan. Latar belakang pemimpin berbeda dan bahkan tidak relevan dengan bisnis perusahaan. Organisasi yang kaku ini tidak merespon lima kecelakaan dalam kurun 1981-1984. Sebagai referensi, kecelakaan seperti tragedi Bophal sangat mungkin terjadi di industri lainnya, termasuk industri penerbangan sehingga penerapan SMS merupakan cara yang tepat untuk mengurangi risiko kecelakaan.

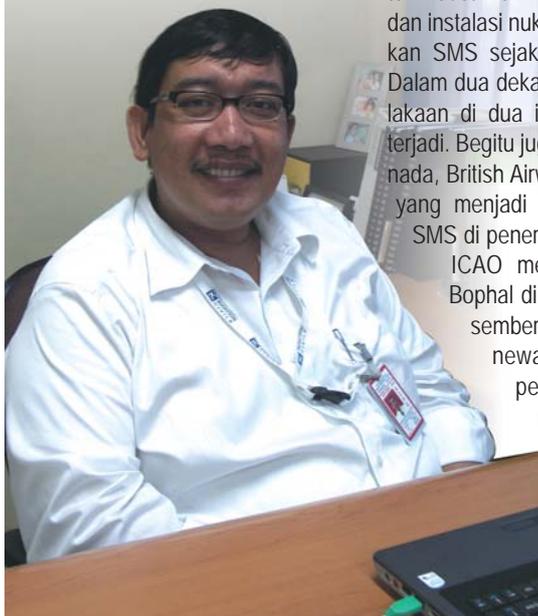
Ketiga karena SMS seharusnya dilaksanakan untuk meningkatkan safety level ke tingkat yang lebih baik dan mencegah terjadinya insiden maupun kecelakaan. Penerapan SMS merupakan upaya pencegahan dari kecelakaan yang menjadi tanggung jawab setiap orang. Karena itu jika kita ingin mencegah sesuatu kita harus berubah menuju yang lebih baik.

Keempat, karena baik bagi bisnis secara berkesinambungan, dengan menerapkan SMS berarti *hazard* yang ada teridentifikasi dan risiko yang mungkin timbul bisa dikelola secara sistematis. Dengan turunnya risiko berarti pembayaran premi ke perusahaan asuransi bisa ditekan. Jika pesawat tidak pernah mengalami kecelakaan maka biaya risikonya menjadi rendah.

Sebaliknya jika pesawat mengalami suatu kecelakaan, maka premi asuransi yang harus dibayar sangat tinggi. Perusahaan yang sering mengalami kecelakaan, baik personil maupun produknya, perusahaan itu akan kehilangan kesempatan bisnis dan reputasinya turun.

Bagi Maintenance, Repair, and Overhaul (MRO) Organization, seperti GMF, penerapan SMS akan meningkatkan rasa percaya pelanggan terhadap tingkat *safety* dan *quality* perusahaan dan produk yang dihasilkannya.

Sebagaimana kita sadari *safety* dan *quality* merupakan variabel yang sangat significant serta penentu bagi airlines kelas dunia dalam memilih MRO untuk perawatan pesawatnya. (*Irfansyah*)





# Belajar Dari Pohon

Fuad Abdullah

VP Quality Assurance & Safety

Ketika kita menanam pohon, apel misalnya, tentu kita ingin pohon itu tumbuh subur dan menghasilkan buah lebat yang lezat rasanya. Agar buah yang diharapkan muncul, pohon itu harus tumbuh-kembang secara sehat. Perkembangan pohon ini sangat tergantung pada "makanannya" berupa karbohidrat.

Karbohidrat dihasilkan dari karbon dioksid, air, dan nutrisi dari tanah melalui proses menggunakan energi dari matahari yang disebut *photosintesis*. Tanpa proses ini pohon apel tidak bisa mendapat makanan yang dibutuhkan untuk berkembang dan menghasilkan buah.

Sebagaimana halnya pohon apel, perusahaan juga butuh perkembangan (*growth*) dan menghasilkan "buah" yaitu sasaran perusahaan. Safety yang menjadi bagian tak terpisahkan dari sasaran perusahaan merupakan hasil sebuah proses seperti *photosintesis* pada pohon apel tadi.

Ada suatu proses penting yang bertujuan menghasilkan "makanan" bagi perusahaan untuk tumbuh dan berkembang. Proses yang disebut *Safety Management System (SMS)* ini merupakan transformasi "budaya perusahaan" menjadi "sasaran perusahaan" dengan memanfaatkan energi dari setiap lapisan di organisasi

dari manajemen puncak sampai pelaksana di lapangan.

Untuk memenuhi sasaran safety tersebut, budaya safety mutlak diperlukan. *Safety culture* memiliki beberapa unsur yang sangat penting yakni *Informed Culture*, *Reporting Culture*, *Learning Culture*, dan *Just Culture*.

*Informed Culture* merupakan budaya di mana seluruh karyawan memiliki pengetahuan, keahlian, dan pengalaman bekerja secara aman dan selamat. Setiap insan dalam perusahaan memahami potensi bahaya dan risiko terjadinya kecelakaan pada area kerjanya sesuai peran dan fungsinya di organisasi.

Sedangkan *Reporting Culture* merupakan budaya di mana setiap orang secara sukarela melaporkan setiap kondisi, obyek, atau aktifitas yang berpotensi menimbulkan kecelakaan. Setiap orang secara sukarela melaporkan setiap kesalahan yang dilakukan tanpa sengaja dengan jujur dan bebas. Mereka tidak khawatir adanya ancaman hukuman akibat laporannya tersebut.

Adapun *Learning Culture* merupakan iklim di mana setiap orang saling belajar dari kejadian dan kesalahan yang dilakukan oleh diri sendiri maupun orang lain dari dalam maupun luar perusahaan. Setiap insan di organisasi merasa

"haus" akan informasi tentang safety.

*Just Culture* atau budaya adil mensyaratkan adanya batas yang jelas antara perilaku yang bisa diterima dan tidak bisa diterima. Seseorang tidak dihukum karena melaporkan situasi atau kejadian yang berpotensi menimbulkan kecelakaan. Pada kondisi dan situasi tertentu dia justru diberi penghargaan. Ini bukan berarti tidak ada hukuman sama sekali, tapi hukuman dilakukan secara adil.

Dalam budaya adil, kesalahan yang tidak disengaja (*error*) tidak bisa dijatuhi hukuman. Tapi, jika seseorang bertindak destruktif secara sengaja (*violation*), tentu tidak bisa ditolerir. Apalagi jika dia tahu akibatnya. Untuk kasus ini, harus ada hukuman berat. *Just Culture* merupakan iklim saling percaya antara manajemen dan karyawan serta antarkaryawan sehingga kegiatan produksi dan safety bisa dijalankan dengan lebih efektif dan efisien.

Agar proses SMS berjalan baik diperlukan budaya perusahaan yang mengandung unsur-unsur dasar tadi. SMS merupakan proses untuk mengelola risiko dan bukan menghilangkan risiko sama sekali. SMS fokus pada kegiatan proaktif dalam mengidentifikasi potensi bahaya yang tersembunyi jauh di bawah "gunung es".

Sebagaimana halnya pohon apel, perusahaan juga butuh perkembangan (*growth*) dan menghasilkan "buah" yaitu sasaran perusahaan. Safety yang menjadi bagian tak terpisahkan dari sasaran perusahaan merupakan hasil sebuah proses seperti *photosintesis* pada pohon apel tadi.

Identifikasi *hazards* merupakan tahap paling kritis. Sebab bagaimana kita mengelola risiko jika kita tidak tahu potensi baha-yanya? Untuk mengidentifikasi hazards ada tiga metode yang digunakan yakni *Reaktif*, *Proaktif* dan *Prediktif*

Kemudian secara sistematis dilakukan kegiatan nyata untuk mengeliminasi sebelum potensi bahaya tadi berubah menjadi *incident* atau bahkan *accident*.

Untuk mengilustrasikan proses SMS dan terminologinya bisa kita gunakan kejadian atau keadaan sehari-hari di lapangan. Tangga kerja yang tidak terkunci dan terletak di dekat pesawat yang sedang parkir adalah potensi bahaya atau *hazard*. Potensi terjadinya tangga tadi menabrak pesawat merupa-

kan risiko yang dikenal sebagai mitigasi risiko.

Identifikasi *hazards* merupakan tahap paling kritis. Sebab bagaimana kita mengelola risiko jika kita tidak tahu potensi baha-yanya? Untuk mengidentifikasi hazards ada tiga metode yang digunakan yakni *Reaktif*, *Proaktif* dan *Prediktif*.

Identifikasi secara reaktif relatif "mahal" karena kita harus belajar dari kecelakaan. Sedangkan metode proaktif merupakan kegiatan

adalah analisis atau assesment terhadap konsekuensi yang ditimbulkan oleh potensi bahaya tadi dengan menimbang dua dimensi. Pertimbangan pertama adalah probabilitas terjadinya potensi bahaya menjadi sebuah peristiwa kecelakaan. Probabilitas bisa diukur melalui pemeringkatan. Peringkat tertinggi adalah peristiwa tadi sangat mungkin terjadi atau pernah terjadi sebelumnya dan yang terendah hampir tidak mungkin terjadi.

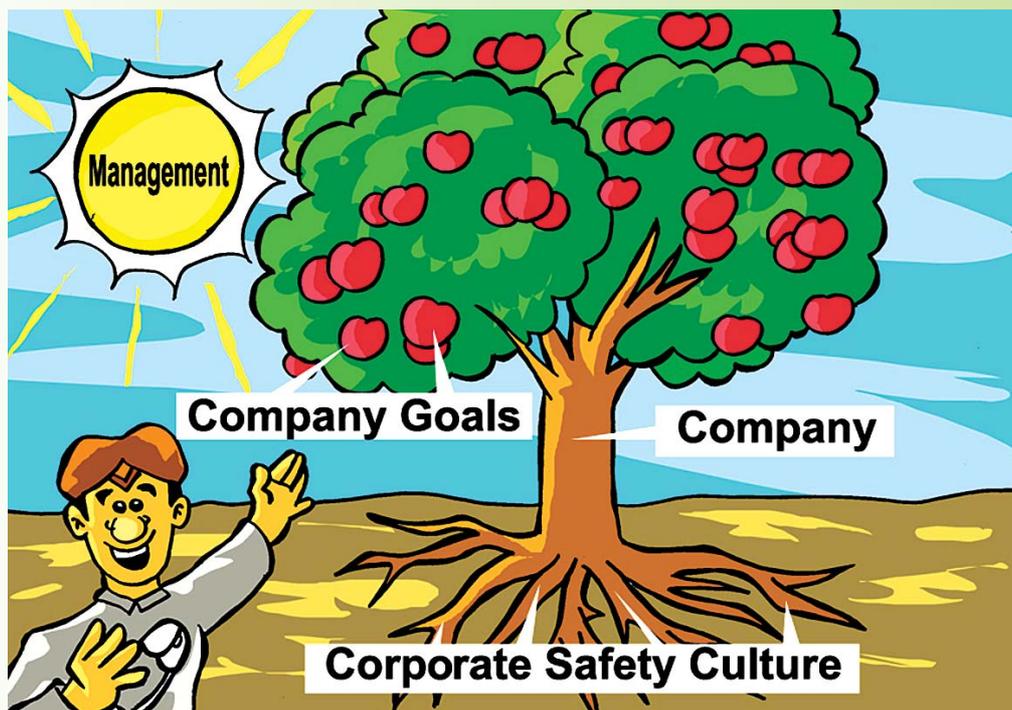
memilih mana yang kurang berbahaya, berbahaya, atau sangat berbahaya. Sehingga kita bisa fokus pada kegiatan penting dalam pencegahan kecelakaan. Mengelompokkan kegiatan yang penting dan kurang penting sangat penting dilakukan. Jika semua hal dianggap penting, pada saat yang sama kita menganggap semua hal tidak penting.

Adapun tahap ketiga yakni *Mitigasi Risiko* bertujuan mengurangi probabilitas terjadinya kecelakaan atau mengurangi tingkat keparahan (*severity*) atau keduanya sekaligus. Untuk menjalankan mitigasi risiko ini ada tiga strategi dasar yang bisa digunakan.

Pertama, menghindari aktifitas yang berpotensi bahaya itu. Kedua, mengurangi aktifitas atau melakukan "perlindungan" untuk mengurangi *severity*. Ketiga, "mengisolasi kegiatan sehingga jika konsekuensi kecelakaan harus terjadi, dampaknya bisa ditekan dan tidak menimpa seluruh aktifitas perusahaan.

Sebagaimana pohon apel yang butuh tumbuh, berkembang dan berbuah, begitu pun dengan perusahaan agar menghasilkan "buah" sesuai sarannya dan harapan seluruh *stake holders* (pemilik, pengurus, dan karyawan). Perusahaan butuh "makan-an" yang dihasilkan dari proses manajemen yang baik.

Untuk mencapai sasaran safety, dibutuhkan proses Safety Management System (SMS). Jelas bahwa SMS merupakan proses dan bukan tujuan. Dengan proses yang baik, buah yang kita panen di kemudian hari adalah buah yang baik. Dalam banyak hal seringkali kita tidak bisa memastikan hasil. Tapi, kita bisa dan harus memastikan proses itu dilakukan dengan baik.



kan salah satu konsekuensi. Sedangkan resiko (*risk*) adalah analisis atau assesment untuk mengukur seberapa mungkin dan seberapa parah konsekuensi itu akan terjadi.

Secara sederhana proses SMS terdiri dari tiga tahapan utama. Pertama, identifikasi potensi bahaya (*hazards*). Kedua, melakukan *assessment* risiko, dan ketiga, melakukan upaya meminimal-

nyata mencari potensi bahaya sebelum kecelakaan terjadi seperti audit atau laporan suka-rela (*voluntary report*). Di GMF laporan ini dikenal dengan *Internal Occurrence Report (IOR)*. Adapun metode prediktif dilakukan dengan mengumpulkan data kegiatan rutin. Proses identifikasi bahkan bisa dilakukan sebelum suatu kegiatan operasi.

Proses SMS tahap berikutnya

Pertimbangan kedua adalah tingkat "keparahan" (*severity*) seandainya peristiwa itu benar-benar terjadi. Untuk itu perlu dibuat peringkat yang tertinggi bisa menyebabkan kecelakaan sangat serius sehingga menyebabkan kematian. Adapun yang terendah konsekuensinya sangat kecil sehingga bisa diabaikan.

Tujuan tahap kedua dalam proses SMS ini adalah memilah dan

# Menghindari Terulangnya Ramp Incident

Aktifitas di *ramp* seperti persiapan *first departure*, transit pesawat sampai *daily check* merupakan kegiatan yang sangat penting dalam dunia penerbangan. Sejumlah kegiatan di ramp seperti *loading unloading kargo, refueling, loading unloading catering, maintenance, termasuk aktifitas cabin crew dan cockpit crew* berjalan secara paralel.

Kegiatan di ramp kian ketat, terutama saat transit pesawat karena

lum lagi suara bising di sekitar pesawat. Bisa dimengerti seberapa besar risiko terjadinya *incident* di area ramp ini.

Sepanjang tahun 2008, sejumlah *incident* terjadi di area ramp, baik di station domestik (Cengkareng dan Denpasar) maupun internasional (Jedah). Kejadian itu bervariasi dan beragam penyebabnya. Di Station Denpasar misalnya, salah satu pesawat tertabrak truk catering.

Kejadian lain yang pernah terjadi

ya atas keterlambatan keberangkatan atau biaya pembatalan keberangkatan. Biaya repair pesawat yang tertabrak truk catering misalnya mencapai US\$ 275 ribu. Kerugian lain adalah pesawat harus grounded selama 36 hari.

Pesawat lain yang tertabrak cargo loader juga butuh biaya perbaikan yang besar. Perbaikan cargo door menelan biaya US\$ 7.000 dan perbaikan scuff platnya US\$ 2.000. Contoh lain kerusakan cargo door skin akibat gesekan dengan cargo atau bagasi pada pesawat B737. Penggantian skin menelan biaya US\$ 22 ribu. Kerugian makin besar jika ditambah biaya keterlambatan atau pembatalan serta hilangnya kesempatan mendapat keuntungan.

Dengan tingkat kerugian yang besar itu, wajar jika kita berusaha mengetahui penyebab semua kejadian untuk kemudian melakukan upaya mencegah kejadian berulang. Hasil investigasi terhadap *ramp incident* selama ini menunjukkan penyebab utama *incident* adalah kurangnya *safety awareness* personil di lapangan. *Safety awareness* personil turun bisa disebabkan oleh beberapa hal:

Pertama, personil merasa telah ahli dan berpengalaman melakukan sesuatu sehingga menyepelkan hal-hal yang berhubungan dengan *safety (complacency)*. Contoh nyata adalah seorang operator traktor senior yang sudah bertahun-tahun bekerja. Pada situasi tertentu dia merasa tidak perlu memastikan apakah posisi transmisinya sudah pada posisi netral dan hand brake sudah 'on' serta mesin tidak dimatikan saat traktor ditinggal sementara waktu. Kelengahan seperti ini yang selalu menimbulkan *incident* di ramp.

Kedua, perilaku *unsafe* yang mendapat *reinforcement* dari lingkungan karena dengan perilaku *unsafe* itu seolah bisa menghemat



kegiatan yang berjalan dibatasi waktu yang ketat demi tercapainya *On Time Performance (OTP)*. Dalam rentang waktu 30 menit sampai 1 jam, seluruh aktifitas itu harus diselesaikan. Jadi bisa dibayangkan bagaimana pergerakan orang dan peralatan, baik di dalam cabin maupun di sekitar cabin.

Suasana kerja dengan waktu ketat ini berjalan di tengah kondisi lingkungan yang jauh dari nyaman. Jika panas terik, pastilah kepanasan. Pun saat hujan pasti kehujanan. Be-

antara lain engine tertabrak fuel truck, pesawat tertabrak baggage cart, cargo loader menabrak pesawat, traktor menabrak pesawat, pesawat tertabrak garbarata, tangga menabrak pesawat. Selain menyebabkan kerusakan pesawat, engineer juga cedera. Satu orang engineer patah tangan karena terjatuh dari tangga saat refueling pesawat.

Akibat kejadian itu perusahaan harus menanggung kerugian besar. Selain biaya perbaikan pesawat, perusahaan harus menanggung bia-

waktu dan memudahkan kerja. Padahal perilaku yang telah menjadi "group norm" seperti ini justru membahayakan dan merugikan. Contoh sederhana adalah pemakaian *wheel choke* sebagai ganti tangga kerja. Daripada harus mengambil tangga terletak jauh dan berat, cukup memakai *wheel choke* karena ketinggian yang diperlukan tercukupi.

Selain *awareness* personil, penyebab lain terjadinya *ramp incident* adalah kondisi peralatan yang digunakan. Komponen pengaman yang tidak lengkap sering menjadi penyebab *incident* seperti *Baggage Chart* yang tidak dilengkapi *wheel choke*. Tangga kerja dengan *locking system* yang *unserviceable* dan *hand brake* traktor yang tidak berfungsi masih ditemukan di lapangan.

Selain faktor di atas, ada faktor bersifat situasional yang mendorong *ramp incident* terjadi seperti cuaca (panas, hujan, gelap), time pressure, dan kondisi personil (sakit, fatik, ngantuk, marah).

Setiap terjadi *incident* di ramp, pasti diikuti dengan proses investigasi yang bertujuan mencari *contributing factomya*. Hasil investigasi diharapkan bisa mencegah terjadinya *incident* di masa mendatang. Tapi, sering kali muncul masalah di luar faktor tadi.

Beberapa unit pelaku ramp ditengarai tidak



memiliki "Non Punitive Policy" sehingga seringkali defensif ketika terjadi *incident*. Pada kondisi tertentu cenderung tidak mengakui kesalahannya. Dampaknya *contributing factors* tidak tergalai dan membuka kemungkinan terjadinya *incident* serupa terulang kembali di kemudian hari.

Karena itu untuk menjaga dan meningkatkan safety di ramp, seluruh instansi yang terkait di ramp harus aktif. Sebab aktifitas di ramp saling terkait satu dengan yang lain. Bahkan dengan aktifitas yang tidak ada hubungan ker-

ja sekalipun seperti kondisi lalu lintas di ramp.

Yang tidak kalah penting adalah setiap instansi harus memiliki komitmen yang kuat terhadap safety. Untuk mengantisipasi jika terjadi *incident*, semua instansi perlu memiliki "Non Punitive Policy" serta dipahami oleh seluruh karyawannya, khususnya pelaksana di lapangan sehingga investigasinya lebih mudah dan hasilnya optimal. Selain itu setiap personil diharapkan tetap menjaga *safety awareness* baik untuk diri sendiri maupun lingkungannya.

(umar fauzi)



Isi laporan IOR seringkali membuat kita tersenyum. Isinya rupa-rupa seperti kekurangan mesin foto kopi, gambar televisi kurang bagus, data laptop hilang dan sebagainya. Padahal isi IOR seharusnya hazard (sumber bahaya) seperti disampaikan dalam SMS Awareness.

*"Masih untung menu makan tidak masuk, Rupanya SMS Awareness perlu ada tes."*

Dalam pertemuan QSMR pada 15 Desember 2008, para ketua SAG (Safety Action Group) diminta maju dan berdiri di depan peserta QSMR. Masing-masing mendapat dokumen Safety Management Manual (SMM). Dokumen ini tentunya akan mendampingi dokumen MOE dan RSM.

*"Dokumen SMM bukan barang pelengkap koleksi karena berisi tuntunan dan bukan tontonan."*

Belakangan ini banyak pengemudi yang menjalankan kendaraan operasional melebihi batas kecepatan. Padahal banyak persimpangan jalan di fasilitas GMF. Ini tentu membahayakan.

*"Pelan-pelan dong mas, GMF bukan sirkuit Sentul."*

# Pengesahan dan Serah Terima Safety Management Manual

**K**einginan GMF AeroAsia memiliki *Safety Management Manual (SMM)* hasil rancangan sendiri akhirnya terwujud setelah melalui proses panjang. Sebelum di-approved oleh Direktorat Kelayakan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara (DKUPPU), otoritas penerbangan sipil Indonesia ini menerjunkan tim terbaiknya dalam finalisasi draft SMM di Via Renata, Cimacan, Jawa Barat pada 4-7 Desember 2008.

Tim DKUPPU terdiri dari Senior Inspector Kus Handono, Kasie Standarisasi Produk Aeronautika Bambang Sutarmadji, dan Kepala Subdit Standarisasi Kelayakan Udara Diding Sunardi. Sedangkan dari GMF hadir antara lain VP Quality Assurance & Safety Fuad Abdullah, tim penyusun SMM yang dipimpin Ilham Badiuzzaman Noor dan tim penyusun *Emergency Response Plan (ERP)* yang dipimpin Sruwardoyo. Tim ERP dihadirkan karena ERP menjadi bagian tak terpisahkan dari SMM.

Finalisasi draft SMM yang dirancang sejak awal tahun 2008 itu dibagi menjadi dua kelompok yakni membahas SMM dan ERP. Pembahasan dilakukan halaman per halaman dikaitkan dengan *requirements* seperti ICAO Annexes, CASR dan AC 120-92, ICAO Doc. 9859 (*Safety Management Manual*), serta *best practices*. Perbaikan dari hasil pemba-



hasan ini kemudian direview kembali untuk memastikan tidak ada perbaikan yang terlewat.

Setelah semua perbaikan selesai, DKUPPU memberikan approval. DKUPPU menyatakan SMM dan manual lain yang terpanggil di dalamnya menjadi bagian dari AMO manual PT GMF AeroAsia telah sesuai dengan *requirements* CASR & AC 120-92. DKUPPU menilai finalisasi SMM ini sangat melampaui dibandingkan manual sejenis lainnya. Hal ini membuktikan keseriusan GMF menyusun SMM.

SMM yang sudah disahkan DKUPPU ini diserahkan dari Accountable Manager Richard Budihadianto kepada para

Ketua Safety Action Group dinas TB, TL, TC, TR, TM, dan TE. Penyerahan itu dilakukan bersamaan dengan *Quality System Management Review (QSMR)* Semester II di Ruang Jakarta pada 15 Desember 2008. Penyerahan ini sebagai simbol keteguhan sekaligus komitmen GMF mengimplementasikan SMM secara konsisten mulai dari *top management* hingga frontliner.

SMM yang sudah disahkan ini terdiri dari Bab 0 (General), Bab 1 (Safety Policy & Objectives), Bab 2 (Safety Risk Management), Bab 3 (Safety Assurance), Bab 4 (Safety Training & Communication), dan Bab 5 (Occupational Safety & Health). Materi dalam Bab 0 lebih bersifat administratif dan berfungsi sebagai pengantar menuju SMM.

Sedangkan Bab 1 berisi kebijakan dan tujuan safety perusahaan yang meliputi penegasan safety sebagai pertimbangan utama (*prime consideration*), dorongan melapor safety secara bebas dan jujur (*free & frank reporting*), dan penetapan budaya yang adil (*just culture*). Pada bab ini juga dijelaskan tugas dan tanggung jawab Accountable Manager, Safety Manager, Safety Committee dan Safety Action

Group.

Adapun Bab 2 tentang *Management Safety Risk* yang terdiri dari identifikasi *hazard*, penilaian risiko, dan meredakan atau meringankan *safety risk*. Bab ini juga menjelaskan pengelolaan *safety risk* dan investigasi safety meliputi kejadian yang disebabkan murni berkaitan dengan masalah teknik dan kejadian yang disebabkan performa manusia, serta penjelasan *disciplinary policy*.

Bab-3 berisi jaminan safety dilakukan melalui perbaikan audit berkelanjutan seperti SMS audit, safety audit, laporan audit, safety surveys, hingga pelaksanaan *Safety Management Review*. Materi lainnya adalah indikator performa safety, monitoring performa safety dan tingkat safety yang dapat diterima (*acceptable level*) serta manajemen perubahan.

Materi Bab 4 tentang berisi safety training dan komunikasi meliputi kebutuhan training dan peruntukannya, serta penjelasan komunikasi dan promosi *Safety Management System*. Adapun Bab 5 diawali dengan penjelasan umum tentang K3, ruang lingkup K3 dan ketentuan sistem manajemen K3.

(erman noor)

