

Edisi Mei 2009



Pengetahuan & Informasi - Safety

PENITY

PERSUASIF, INFORMATIF, NARATIF

✓
Emergency
Assembly
Point

Tempat
berkumpul
bila terjadi
kebakaran,
keadaan darurat
atau
latihan evakuasi

Siaga dan Waspada
Menghadapi Bencana

Siaga dan Waspada Menghadapi Bencana



Kondisi darurat merupakan situasi yang tidak diinginkan oleh setiap orang maupun perusahaan karena bisa menyebabkan kerugian materi dan korban jiwa. Bencana bisa disebabkan pelbagai faktor, baik faktor alam maupun faktor manusia. Situasi yang berkaitan dengan alam antara lain banjir, tsunami, badai, dan lain-lain. Sedangkan yang terkait dengan manusia antara lain kerusakan sipil, terorisme, penculikan, dan keadaan perang yang diumumkan oleh pemerintah.

Untuk mengantisipasi segala kemungkinan yang berhubungan dengan kondisi darurat (emergency) PT GMF AeroAsia membentuk Emergency Response Plan (ERP) sebagai pedoman dan panduan dalam situasi darurat. ERP merupakan dokumen yang menjelaskan penanganan emergency berdasarkan Safety Management Manual (SMM part 1.5) dan AC120-92 (SMS for AOC and AMO Holder yang dirilis Departemen Perhubungan pada 21 Januari 2008).

Fungsi utama ERP sebagai panduan agar penanganan lebih sistematis dan terarah apabila terjadi keadaan darurat di area kerja. Selain pengelompokan darurat tersebut, ERP juga membahas tentang kecelakaan kerja dan perlindungan dari ancaman kesehatan terhadap orang yang bekerja di area GMF AeroAsia. Dalam mengimplementasikan ERP ini, GMF telah menetapkan area "Emergency Assembly Point Location" (lokasi tempat berkumpul sementara

apabila terjadi keadaan darurat).

Urutan prosedur penanganan kondisi darurat telah dituangkan sebagai suatu langkah awal GMF memberikan kenyamanan bagi karyawan dalam berkarya. Pembahasan tentang ERP ini bisa dibaca dalam rubrik Cakrawala pada penerbitan *Penity* edisi Mei 2009 ini. Sedangkan rubrik Persuasi membahas pentingnya keamanan di area ramp sebagai salah satu etalase bagi perusahaan perawatan pesawat seperti GMF.

Adapun rubrik Intermeso menampilkan artikel tentang layanan pesan pendek (SMS) untuk meningkatkan implementasi Safety Management System (SMS) di GMF. Pada edisi kali ini kami juga menampilkan tentang hasil analisa MEDA terkait dengan masalah yang ada di area ramp. Beberapa tema dalam edisi ini akan ditanggapi secara khas oleh Mang Sapetu dalam rubrik Rumpi.

Penerbitan *Penity* edisi Mei 2009 ini diharapkan makin meningkatkan kesadaran kita semua tentang pentingnya safety bagi kelangsungan hidup perusahaan dan keamanan serta kenyamanan kita dalam bekerja. Sembari membaca, kami berharap pembaca meluangkan waktu untuk sharing gagasan dan berbagi kritik serta saran untuk kemajuan kita bersama. Selamat membaca.

Salam,
Redaksi.



Mengenal Emergency Response Plan

Setiap individu atau perusahaan di mana pun berada tidak menginginkan kondisi darurat (emergency) terjadi di sekitar lingkungan kerja mereka. Tapi, situasi darurat ini bisa terjadi kapan saja dan di mana saja tanpa kita ketahui sebelumnya. Pemicunya pun beragam rupa mulai dari faktor alam (natural) atau faktor kelalaian manusia sendiri.

Situasi darurat yang terlanjur terjadi tentunya menyebabkan kerugian baik material maupun nonmaterial yang cukup besar. Bahkan tidak menutup kemungkinan menelan korban jiwa. Musibah kebakaran misalnya, tidak hanya melenyapkan harta benda dalam waktu relatif singkat, tapi juga tidak jarang menimbulkan korban tewas. Kebakaran merupakan salah satu kondisi bahaya yang paling ditakuti oleh manusia.

Selain kebakaran ancaman bahaya juga datang dari huru-hara, unjuk rasa yang anarkis, ancaman bom, penculikan, hingga wabah penyakit seperti penyebaran virus flu babi yang ramai pada belakangan ini. Potensi ancaman yang juga tidak bisa kita duga adalah gempa bumi, tsunami, badai, dan banjir yang bisa datang secara tiba-tiba.

Menghadapai situasi darurat yang tidak bisa dihindari itu menuntut individu maupun perusahaan memiliki langkah antisipatif. Perusahaan dituntut mampu menyiapkan sarana maupun organisasi yang mampu mengantisipasi situasi itu untuk menekan dampak kerugian. Tanpa persiapan yang memadai, yang terjadi adalah kepanikan yang justru memperbesar dampak kerugian yang bakal dialami. Untuk itu diperlukan Emergency Response Team dalam menangani kondisi darurat.

Untuk mengatur mekanisme penanganan emergency, GMF AeroAsia menulis

Manual ini dibuat untuk dibaca dan dipahami.....Mudah-mudahan tidak akan pernah digunakan.



Emergency Response Plan (ERP) dalam Safety Management Review pada 22 April 2009. ERP manual ini berupa dokumen yang mengatur mekanisme, peran dan tugas personel yang ada di dalam organisasi perusahaan saat kondisi emergency terjadi. ERP manual ini berupa dokumen yang terbagi menjadi dua volume.

Volume pertama berisi pedoman penanganan emergency yang terkait dengan safety dan security. Pada volume ini dibahas tentang kecelakaan pada produk customer, kebakaran, pertolongan pertama pada situasi darurat, penanganan akibat ledakan bom, penculikan, pembajakan, dan kondisi emergency lainnya.

Sedangkan volume kedua berupa pedoman penanganan emergency yang terkait dengan bencana alam seperti banjir, gempa bumi, tsunami, bencana badai, kebangkrutan, kehilangan customer utama atau vendor, kehilangan key person, dan kehilangan sebagian besar informasi.

Sebagai sebuah pedoman, ERP manual ini merupakan panduan dasar bagi

setiap individu di lingkungan perusahaan jika mengalami situasi emergency. Karena peran ERP manual ini cukup vital, yang diperlukan sekarang adalah bagaimana setiap karyawan bisa memahami dengan baik ERP manual agar tidak terjadi tindakan un procedure ketika terjadi situasi emergency.

Karena itu selain membekali mereka dengan pengetahuan, perusahaan juga perlu membekali karyawan dengan keterampilan mengenai Emergency Response Plan/Procedure. Bekal pengetahuan dan implementasi ERP manual ini dilakukan melalui sosialisasi, pelaksanaan training, dan simulasi sehingga penanganan terhadap kondisi emergency yang dilakukan sudah sesuai dengan manual.

Jamaknya sebuah pedoman, dengan sosialisasi dan training diharapkan kesadaran karyawan meningkat sehingga tingkat kewaspadaan dan kesiagaan perusahaan menghadapi situasi darurat dalam posisi siap. Yang tidak kalah penting adalah, training ini bisa membekali karyawan mengetahui apa saja yang mungkin terjadi dalam kondisi darurat sehingga mereka menyiapkan langkah antisipasi sejak dini.

Kemampuan karyawan menerapkan ERP manual dengan baik diyakini akan berdampak positif bagi kelangsungan hidup perusahaan. Sebab, meskipun kondisi emergency terjadi, setiap orang sudah memiliki cara pandang yang sama bagaimana mengatasinya sehingga kerugian yang ditimbulkan bisa diminimalisir seminim mungkin.

(sruwardoyo)





Tak Ada Kompromi Untuk Ramp Safety

Irfansyah

GM Safety Monitoring Performance

Ramp merupakan etalase bagi perusahaan untuk menampilkan produk perawatan pesawat yang airworthy. Kelaikan pesawat untuk dioperasikan bisa menjadi cermin tentang safety yang kita miliki. Karena itu setiap perusahaan berupaya menekan hazard sekecil mungkin agar tidak terjadi incident maupun accident. Hal ini disampaikan oleh Direktur Utama GMF AeroAsia Richard Budihadianto ketika menghadiri Safety Management Review pada 22 April 2009 lalu.

Namun, kerusakan pada pesawat saat beroperasi di ramp masih saja terjadi meskipun upaya mitigasi terhadap konsekuensi dari kecelakaan terus dilakukan. Kondisi ini menjadi problem kronik dalam industri penerbangan yang menyebabkan kerugian. Akibatnya beban keuangan perusahaan semakin berat karena kerugian akibat kecelakaan di ramp lebih tinggi dibanding kerugian akibat kerusakan di tempat lain.

Jika diamati sepintas, seolah-olah tidak ada pola dalam kecelakaan di ramp antara kejadian saat kedatangan maupun keberangkatan pesawat. Tapi, dari sebuah hasil studi ditemukan bahwa 50 persen kejadian terjadi saat kedatangan pesawat, 35 persen saat

keberangkatan. Sedangkan kejadian karena event lain seperti saat penggantian gate, power out, dan event lainnya hanya 7 persen.

Kecelakaan yang terjadi di ramp saat kedatangan maupun keberangkatan pesawat bisa terjadi karena penggunaan prosedur yang berbeda. Bisa juga karena kesalahan dalam menerapkan prosedur saat kedatangan maupun keberangkatan pesawat. Tapi, faktor yang paling rawan dan sering menyebabkan kecelakaan di ramp adalah yang terkait dengan ground equipment.

Berdasarkan data kecelakaan yang selama ini sudah dilaporkan, kerusakan akibat ground equipment sering terjadi pada area gate stop, area exit/entry gate. Sedangkan area yang paling jarang terjadi kecelakaan di ramp adalah area pinggiran ramp (ramp fringe area).

Selain soal area yang menjadi pemicu, terjadinya incident maupun accident di ramp juga disebabkan oleh human factor seperti kegagalan mengikuti prosedur yang sudah ditetapkan, pelaksanaan training yang tidak memadai, kepadatan aktifitas di ramp serta perawatan equipment yang tidak sesuai standar.

Faktor manusia ini memang berperan sangat penting dalam setiap kecelakaan di ramp. Bahkan berdasarkan penelitian International Air Transport Association (IATA), human atau operator error merupakan penyebab utama dari 92 persen accident maupun incident yang melibatkan ramp baik terhadap pesawat maupun bangunan terminal.

Dari penelitian itu juga ditemukan faktor sekunder yang memicu kecelakaan seperti tidak berfungsinya peralatan/equipment, supervisi yang tidak memadai, pergantian karyawan yang terlalu tinggi, tekanan financial, dan tekanan tenggat waktu (turn around time) yang semakin pendek. Beberapa faktor ini merupakan penyebab terjadinya kecelakaan yang berhubungan dengan operator error.

Dari sekian faktor yang sudah ditemukan dari hasil penelitian itu, faktor manusia memegang peranan penting terhadap terjadinya kecelakaan di ramp. Hal ini tidak lepas dari padatnya aktifitas di ramp dengan waktu yang tersedia sangat terbatas. Kondisi ini menuntut setiap orang yang di ramp bergerak cepat yang membuka peluang terjadinya kecelakaan jika tidak mematuhi salah satu pro-

Tapi, dari sebuah hasil studi ditemukan bahwa 50 persen kejadian terjadi saat kedatangan pesawat, 35 persen saat keberangkatan. Sedangkan kejadian karena event lain seperti saat penggantian gate, power out, dan event lainnya hanya 7 persen.

Tingginya nilai kerugian akibat kecelakaan di ramp ini karena telah banyak pihak yang berkepentingan dengan pesawat tersebut, terutama penumpang yang telah membeli tiket dan berharap pesawat berangkat tepat waktu.



sedur.

Untuk menekan kemungkinan terjadinya kecelakaan, yang dibutuhkan adalah sikap proaktif untuk memastikan tidak ada hazard yang tidak diawasi dan diprediksi. Area di sekitar pesawat yang rawan terhadap kecelakaan harus menjadi perhatian bersama. Yang tidak kalah penting adalah memastikan mitra kerja di ramp seperti refueling, cargo loading/unloading, dan catering harus saling mengingatkan.

Kecelakaan di ramp sudah seharusnya dihindari sejak dini dengan menerapkan safety tanpa kompromi. Setiap satu kecelakaan di ramp akan menimbulkan kerugian yang cukup besar dibanding kejadian di tempat lain. Berdasarkan survei Flight Safety Foundation, setiap pengeluaran dari direct cost yang terkait dengan kerusakan pesawat di ramp memiliki tiga sampai lima kali pengeluaran biaya indirect cost.

Sebagai contoh, peristiwa truk catering yang menabrak pesawat di ramp menyebabkan direct cost sebesar US\$ 17.000. Sedangkan indirect cost-nya mencapai US\$ 230.000. Begitu juga dengan operator garbarata yang menghantam pesawat menimbulkan direct cost US\$ 50.000 dan indirect costnya US\$ 600.000.

Bahkan salah satu operator di Amerika melaporkan kerugian hampir US\$ 77 juta akibat kerusakan pesawat dari operasional di ramp. Perusahaan ini memperkirakan setiap US\$ 1 direct cost akibat kerusakan di ramp memiliki kesetaraan US\$ 7 indirect cost. Sehingga total kerugian akibat kerusakan pesawat di ramp mencapai US\$ 540 juta setahun.

Tingginya nilai kerugian akibat kecelakaan di ramp ini karena telah banyak pihak yang berkepentingan dengan pesawat tersebut, terutama penumpang yang telah membeli tiket dan berharap

pesawat berangkat tepat waktu. Karena itu jika pesawat mengalami kecelakaan di ramp, ada biaya lain yang harus ditanggung.

Beberapa biaya yang harus dikeluarkan itu antara lain hilangnya penjualan tiket dan kargo, biaya penginapan dan akomodasi penumpang yang tertunda keberangkatannya, penggantian tenaga kerja dan lembur yang timbul, dampak operasional, produktivitas dan efisiensi skedul. Selain itu kerugian mencakup rusaknya citra perusahaan, biaya investigasi accident, dan biaya penggantian akibat cedera penumpang.

Besarnya kerugian yang ditimbulkan akibat kecelakaan di ramp ini membuat operator dan pihak lain yang terkait dengan aktifitas di ramp harus meningkatkan kewaspadaan. Rutinitas pekerjaan justru menuntut ketelitian yang lebih tinggi karena aktifitas di ramp melibatkan banyak pihak se-

perti untuk refueling, catering, dan lain-lain.

Karena itu setiap orang yang bekerja di sekitar area pesawat harus memperhatikan safety devices dan equipment yang ada jika terjadi emergency. Pada saat terjadi accident maupun incident, mereka diharapkan dapat bereaksi sesegera mungkin dan memiliki akses yang mudah ke peralatan safety yang dibutuhkan.

Ramp safety merupakan ongoing focus yang membutuhkan kerjasama antar perusahaan, baik perusahaan penerbangan, penyedia jasa di ramp seperti GMF, ground handling, fuel provider, cargo handling maupun catering serta otoritas bandara. Sebagai bagian dari Ramp Safety Community, sudah sewajarnya insan GMF menjadi contoh dalam penerapan safety di ramp dan menempatkan safety sebagai hal yang tidak bisa ditawar. Untuk safety memang tidak ada kompromi.

Belajar dari Kelalaian Proses Turn Over Book

Cuaca di sekitar hangar barat Bandar Udara Kemayoran, Jakarta pada suatu pagi di tahun 1979 sangat cerah saat empat orang teknisi Airframe Powerplane (AP) memulai aktifitasnya. Langkah awal yang mereka lakukan adalah membukakan buku operan (turn over book) dan menyimak setiap detail isi buku.

Setelah merasa cukup membaca materi buku, mereka bergerak menuju pesawat F-28 yang sudah berada di run up area. Empat teknisi ini berencana melakukan run up performance. Pesawat F-28 dengan twin engine di fuselage-nya (badan pesawat) yang akan di-run up itu mirip dengan pesawat MD-82 yang banyak kita lihat saat ini. Tapi, yang membedakan adalah jumlah penumpang F-28 hanya 85 orang.

Sebagai persiapan melakukan engine run up, empat teknisi

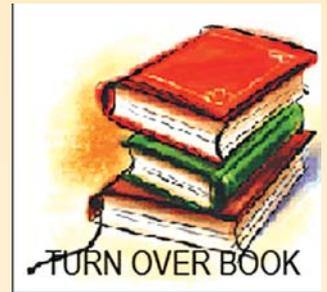
tadi memulainya dengan walk around check. Setelah itu dua dari empat teknisi yang berperan sebagai run up man naik ke cockpit pesawat. Tak lama kemudian mesin kecil di pesawat (APU) mulai meraung-raung tanpa persiapan sedang dilakukan. Dua teknisi di dalam cockpit memanggil ground engineer untuk persiapan engine run #2 dan dilanjutkan dengan engine #1.

Setelah kedua engine menyala (running), ground crew diminta segera bersiap dan lebih waspada untuk melakukan take off power. Proses ini dimulai dari engine # 2. Mesin ini meraung sangat keras sekali selama delapan detik. Tapi, sesuatu yang terjadi kemudian membuat semua orang terpana. Buummmmmmm. Ledakan keras terdegar dari engine. Run up man segera menurunkan power dan engine langsung dimatikan.

Setelah penanganan pertama dimulai, pemeriksaan engine mulai dilakukan. Dari hasil pemeriksaan ditemukan kerusakan cukup berat pada LP Compressor dan Turbine. Kerugian satu spey engine buatan Roll Royce menimbulkan kerugian yang begitu besar. Estimasi kerugian saat diperkirakan mencapai ribuan dolar Amerika.

Untuk mengetahui penyebab ledakan, investigasi langsung dilakukan. Hasilnya investigasi menunjukkan beberapa panel dari engine anti ice dalam kondisi masih terbuka dan belum dipasang sama sekali. Padahal dalam kondisi aircraft take off power, panel-panel tersebut akan bergerak maju menuju engine intake dan tersedot masuk ke engine.

Jadi bisa dibayangkan jika panel-panel tersebut belum terpasang dalam kondisi aircraft take off power. Yang pasti akibat



kejadian tersebut satu set engine compressor dan turbine-nya dipastikan tidak bisa digunakan lagi (scrap).

Insiden yang menyebabkan kerugian besar ini tidak bisa dihindari karena situasi dan kondisi terakhir pesawat tidak ditulis lengkap dalam buku operan. Akibat tidak adanya laporan detail mengenai progress pekerjaan dari personel yang bekerja di shift malam telah menyebabkan personel yang bekerja di shift pagi tidak mengecek atau tidak melihat



ke bagian atas engine stub wing.

Padahal berdasarkan prosedur yang berlaku, seharusnya beberapa panel engine anti ice yang masih dalam kondisi terbuka itu harus ditulis dalam turn over book. Tapi, prosedur ini tidak dilakukan sehingga incident itu tidak bisa dielakkan lagi. Dalam konteks ini buku operan tidak digunakan dengan baik dan benar.

Kelalaian yang hampir sama juga pernah terjadi pada pesawat A330 dalam skala yang agak berbeda. Saat melakukan inspeksi, seo-

rang teknisi meletakkan buku AML di dekat engine. Padahal teknisi ini sedang bersiap menyalakan engine. Ketika engine dinyalakan, buku yang berada di dekat engine itu tersedot ke dalam engine dan hancur berkeping-keping.

Kejadian ini memang hanya menimbulkan kerugian berupa buku AML yang hancur. Secara materi kerugian itu memang tidak langsung etrasa. Tapi, kerugian secara administratif akan langsung dirasakan karena buku AML sebagai panduan lenyap. Jika tidak tersedia



buku cadangan, prosedur yang seharusnya dijalankan ada kemungkinan tidak dilakukan.

Peristiwa yang telah terjadi puluhan tahun silam ini bisa menjadi pengalaman berharga agar kesalahan yang sama tidak terulang kembali. Meski sepintas dianggap sepele, Turn Over Book sangat penting karena menjamin komunikasi antar shift kerja tentang kelengkapan dan status pekerjaan berlangsung secara efektif. Sudah banyak kejadian yang merugikan bahkan kecelakaan fatal yang diakibatkan oleh Turn Over Book yang tidak lengkap. (hari wuryanto)



RUMPI

Rubriknya mang SAPETI

GMF meluncurkan Emergency Response Plan (ERP) volume pertama tentang Safety & Security Event dalam Safety Management Review pada 22 April 2009.

"Ini dia buku panduan yang harus kita punya dan kita baca. Tapi, kita berdoa jangan sampai terpaakai di tempat kerja kita."

Sampai April 2009, Lost Time Injury (LTI) rate di GMF adalah 0,1 kehilangan hari kerja per 100 pegawai. Pencapaian ini lebih bagus dibandingkan tahun lalu yakni 4 kehilangan hari kerja per 100 pegawai.

"Tentu saja ini kabar baik, dan semoga menjadi pertanda bahwa insan GMF sudah lebih memperhatikan safety dalam bekerja."

Berdasarkan revenue dan profit yang diraih serta hasil audit FAA dan EASA menunjukkan GMF sudah tergolong 'World Class MRO. Tapi, berdasarkan hasil MEDA, IOR dan audit internal, masih banyak ditemui permasalahan personel, seperti tidak mengikuti prosedur, tidak memakai alat pelindung diri, aplikasi standard praktis dan sebagainya.

"Mang Sapeti tak bosan mengimbau, ayo bekerja dengan benar dan safe agar status 'World Class MRO' kian mantap disandang GMF."

Meningkatkan Safety Awareness Melalui SMS

Sepenggal pesan pendek berisi salam perkenalan mampir di telepon seluler salah seorang safety messenger. Si pengirim menggunakan kode GMF-TQ dengan nomor 08111801616. Pesan berikutnya yang dikirim berisi item-item "DO & Don't Policy". Ya, inilah fasilitas terkini dari Unit Quality Assurance & Safety untuk menyampaikan safety issues kepada karyawan.

Program Safety Management System (SMS) melalui layanan short message service (sms) ini diluncurkan dalam pelaksanaan Safety Management Review (SMR) I

pada 22 April 2009 di ruang Jakarta Management Building. Melalui program yang dikenal dengan WEB2SMS (Web to SMS) ini memungkinkan perusahaan mengirim sms secara broadcast melalui Internet kepada sejumlah nomor ponsel karyawan dalam jumlah tak terbatas.

Selain untuk keperluan internal perusahaan, pesan yang dikirim melalui layanan ini bisa berupa informasi kepada mitra bisnis atau klien. Selain efisien dalam hal waktu, program ini juga memudahkan koordinasi internal maupun eksternal perusahaan, berbagi informasi kegiatan, menyampaikan produk terbaru kepada mitra kerja.

Pada tahap awal, Quality Assurance & Safety telah membuat daftar personel yang menerima pesan dari layanan ini. Mereka adalah Board Of Management, para Vice President, General Managers, para Managers, Safety Messengers, Certifying Staff Aircraft, Certifying Staff Component, Certifying Staff Engine, Certifying Staff EASA, RII Personnel dan NDT Personnel. Tidak menutup kemungkinan daftar group bertambah sesuai dengan kebutuhan organisasi.

Untuk penggunaan perdana, layanan ini masih bersifat satu arah dari administrator ke daftar keanggotaan group. Setelah materi penengalan

program layanan ini, materi yang disampaikan akan terus dikembangkan. Untuk prioritas pada tahap awal ini, materi tentang item-item yang ada dalam "Do & Don't Policy" disampaikan secara berkesinambungan dan konsisten.

Materi selanjutnya yang akan disampaikan melalui layanan pesan pendek ini adalah safety issues, informasi penting terkait dengan safety atau quality management review, hasil audit otoritas penerbangan, dan lain-lain. Gagasan membuat layanan pesan pendek ini diharapkan meningkatkan safety dan quality awareness di GMF.

Layanan ini akan terus dikembangkan agar lebih besar manfaatnya. Sekarang layanan ini sedang dikembangkan agar bisa bersifat dua arah sehingga penerima sms bisa merespon isi pesan yang disampaikan kepada GMF-TQ. Para pemegang AMEL (Aircraft Maintenance and Engineering License) akan menerima reminder untuk segera melakukan perpanjangan karena masa berlaku AMEL segera habis.

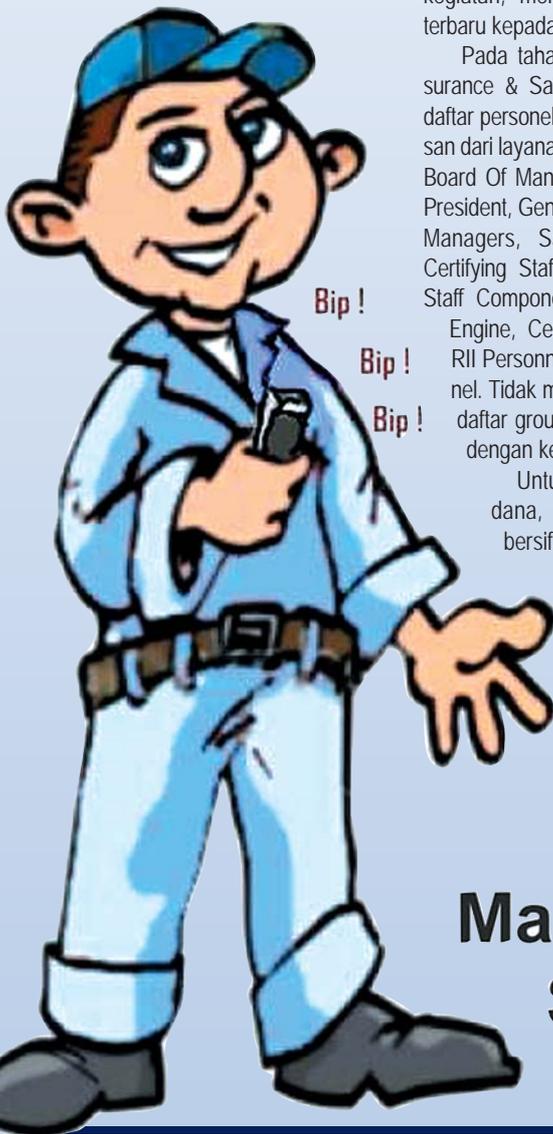
Setelah aplikasi perpanjangan diterima, reminder tentang jadwal ujian segera dikirimkan. Jika jadwal yang sudah dikirimkan tidak bisa diikuti karena ada kegiatan lain seperti penerbangan VVIP pada tanggal yang sama, penerima sms dapat merespon melalui GMF-TQ. Inilah salah satu manfaat yang bisa dipetik jika layanan ini sudah bersifat dua arah.

Selain itu, pengembangan la-



yanan dua arah ini juga ditujukan untuk mempermudah proses penggunaan Internal Occurrence Report (IOR). Karyawan yang ingin melaporkan sumber bahaya (hazard) di lokasi yang tidak memungkinkan dia menggunakan media form, faksimili, e-mail, maupun LAN, layanan melalui sms ini bisa digunakan untuk melaporkan ke Unit Safety Performance Monitoring.

Sosialisasi penerapan SMS melalui sms ini merupakan gagasan dan terobosan menarik. Sebab berdasarkan pengamatan, setiap penerima pesan cenderung membuka dan membaca pesan yang disampaikan. Kemungkinan membuka dan membaca ini lebih besar dibandingkan dengan pesan yang dikirim melalui email. Layanan ini diharapkan meningkatkan awareness sehingga implementasi Safety Management System di GMF berjalan lebih baik. (*erman noor/ganis kristanto*)



Safety Management System

