

Pengetahuan dan Informasi Safety

PENITY

Persuasif, Informatif, Naratif



Tingkat Keselamatan bagi Perusahaan "Go Public"

Level of Safety for "Go Public" Company

GMF Vision

Top 10 MRO in the World

GMF Mission

To provide integrated and reliable aircraft maintenance solutions for a safer sky and secured quality of life of mankind

GMF Values

Concern for People, Integrity, Professional, Teamwork, Customer Focused



Safety Mendukung Kinerja Perusahaan

Safety as Corporate Performance Support

Kata safety tentu tidak asing bagi setiap orang yang beraktivitas di berbagai industri, terutama industri penerbangan. Sebagai prioritas yang harus diwujudkan pertama kali, safety memang menjadi tuntutan yang tidak boleh ditawar dan dikompromikan. Secara garis besar, safety bisa diartikan sebagai kondisi dimana seseorang terbebas dari kecelakaan atau bahaya yang dapat menyebabkan kerugian secara material maupun immaterial. Karena itu, penerapan safety pada umumnya terkait pekerjaan, sehingga safety lebih cenderung diartikan keselamatan kerja.

Dalam industri penerbangan dan perawatan pesawat yang memiliki risiko sangat tinggi terkait keselamatan, program safety menjadi kebutuhan mutlak yang harus dijalankan. Apalagi di sisi yang lain, safety juga berhubungan dengan performa dan konsistensi perusahaan dalam mencapai targetnya. Predikat *Low Risk MRO* hingga *High Level Quality* yang diterima GMF dari FAA menjadi bukti bahwa safety sudah menjadi bagian tak terpisahkan dari aktivitas di perusahaan.

Dengan penerapan safety yang terus berkembang, kita harapkan kinerja perusahaan membaik sehingga visi yang diharapkan dapat tercapai. Penity edisi Januari 2018 ini menjadi pengingat betapa penting safety bagi performa perusahaan di masa kini dan masa depan. Selamat membaca. ▲

The word safety is certainly familiar for everyone in various industries, especially in aviation industry. As a first priority that shall be realized, safety is a requirement that can't be compromised. Broadly speaking, safety can be interpreted as a condition where a person is free from accidents or dangers that can generate material or immaterial losses. Therefore, application of safety is generally related to the job, therefore safety is more likely to be interpreted as occupational safety.

In aviation and aircraft maintenance industry which has a very high risk, safety program becomes an absolute necessity to be run. Moreover, on the other side, safety is also related to company's performance and consistency in achieving company's target. Predicate of *Low Risk MRO* to *High Level Quality* that has been received by GMF from FAA becomes a proof that safety is inseparable with company's activity.

By safety implementation which grows continuously, we expect the company's performance will improve, hence the expected vision could be achieved. In January 2018 edition, Penity reminds how important safety for the company's performance in present and future. Happy reading. ▲

Salam,
Redaksi Penity

Regards,
Editor



Konsistensi Membudayakan Safety

Herman | *Manager TCE-6 | Sekretaris SAG TC*

Implementasi safety menjadi bagian penting dalam mendukung performance Dinas Component Services (TC). Apalagi Dinas TC adalah area produksi di mana kualitas produk menjadi cermin dari level safety yang diterapkan. Semakin tinggi kepedulian terhadap safety, maka semakin baik kualitas produknya. Karena itu, implementasi safety harus diukur, dievaluasi, dan ditingkatkan.

Untuk penerapan safety dibutuhkan komitmen yang kuat dari seluruh jajaran. Budaya safety ini harus dijalankan secara konsisten dalam aktivitas kerja apapun. Penerapan safety di Dinas TC dimulai dengan membangun kesadaran dan pemahaman karyawan terhadap prosedur dan manual melalui sosialisasi SMM serta training mandatory.

Selain itu juga dilakukan surveillance secara berkala terhadap proses maintenance, personel, tools & equipment, dan kontrol ketersediaan Alat Pelindung Diri (APD). Semua upaya ini berdampak positif. Terbukti Technical Incident Accident (TIA), premature removal, dan COPQ menunjukkan presentase yang menurun sehingga menghasilkan produk berkualitas sesuai harapan customer. ▲

Penyerahan Hadiah Pemenang Lomba Fotografi Penity



Dalam rangka ulang tahun ke-9 majalah Penity, redaksi mengadakan kompetisi fotografi dengan tema safety. Pemenang lomba telah terpilih dan penyerahan hadiah dilakukan bersamaan dengan agenda SAG Monthly Activity Review di Ruang LCU Component Services pada akhir November 2017. Redaksi mengucapkan terima kasih kepada seluruh peserta dan mengucapkan selamat kepada para pemenang. Nantikan agenda Penity yang lain dan partisipasi pembaca selalu dinanti.



Kolaborasi Dalam Meningkatkan Tingkat Keselamatan

Collaboration to Improve Safety Level

Dalam industri aviasi, *safety compliance* tidak hanya diberlakukan pada operator dan perusahaan perawatan pesawat, tapi semua organisasi yang terlibat dalam operasi penerbangan. Safety dapat tercapai jika setiap institusi punya pemahaman dan komitmen yang sama sehingga keselamatan menjadi prioritas yang harus dicapai. Karena itu, Garuda Indonesia membentuk Garuda Group Safety Board (GGSB) dengan anggota GMF AeroAsia, Aerofood ACS, Gapura Angkasa, dan Citilink Indonesia.

GMF AeroAsia berperan signifikan karena sebagai inisiator GGSB di akhir tahun 2011 hingga komunitas safety di dalam Garuda Indonesia Group ini terbentuk pada 28 Februari 2012. Sudah banyak program yang dilakukan untuk pengelolaan dan penerapan safety dalam rangka mendukung program *operational excellent* Garuda Indonesia. Beberapa aktivitas yang dilakukan antara lain FOD & RAMP *Safety Surveillance* hingga *join investigation* terkait incident. Untuk program *join training*, GMF berkontribusi mengadakan training Ahli K3 Umum, Aircraft Maintenance Safety Management System (AMSMS) dan MEDA Investigation Training. Selain itu, kehadiran GGSB memudahkan konektivitas occurrence report agar setiap potensi hazard dapat segera diperbaiki oleh penanggungjawab area masing-masing.

Sebelum 2017 berakhir, Garuda Indonesia

In the aviation industry, safety compliance is not only imposed on operators and aircraft maintenance companies, but also all organizations which involved in aviation operations. Safety can be achieved when every institution has the same understanding and commitment to safety as a priority to be achieved. Therefore, Garuda Indonesia established Garuda Group Safety Board (GGSB) with GMF AeroAsia, Aerofood ACS, GapuraAngkasa, and Citilink Indonesia as a member.

GMF AeroAsia has a significant role as a GGSB initiator at the end of 2011, until the safety community of Garuda Indonesia Group was formed on February 28, 2012. There are many programs which have been implemented for management and implementation of safety to support excellent operational program of Garuda Indonesia. Some activities such as FOD & RAMP Safety Surveillance and incident joint investigations have been performed. For joint training program, GMF contributes in conducting General OHS (Occupational Health & Safety) Expert training, Aircraft Maintenance Safety Management System (AMSMS) and MEDA Investigation Training. In addition, the GGSB existence facilitates occurrence report for any potential hazards to be immediately corrected by the respective area.

Garuda Indonesia held Safety Day 2017 on 13-15 December 2017 which was attended by all GGSB members. Safety Day 2017 raised "Enhancing Safety Awareness for Operational Excellence" theme. On the



mengadakan Safety Day 2017 pada 13-15 Desember 2017 yang diikuti semua anggota GGSB. Safety Day 2017 mengangkat tema *Enhancing Safety Awareness for Operational Excellence*. Di hari pertama diadakan mini talk show dengan tema CRM terkait FOO & Aircrew. Di hari kedua membahas *Safe Ramp Operations* terkait Maintenance, Cargo, Catering dan Ground Handling. Selain itu diadakan Safety Expo yang menampilkan *safety product* anggota GGSB dan dilanjutkan dengan penandatanganan *Safety Commitment* oleh semua direktur utama perusahaan anggota GGSB.

Setelah penandatanganan dilanjutkan dengan seminar yang dipandu oleh VP Corporate Quality, Safety and Environment Management, Capt. Doddy Darmawan. Sedangkan narasumber adalah Capt. Nurcahyo Utomo selaku Head of Aviation Investigation Sub Committee KNKT dengan topik Incident-Accident Lessons for Life. Adapun pembicara kedua adalah Prof. Dr. Techn. Ir. Danang Parikesit selaku Ketua Dewan Pakar Masyarakat Transportasi Indonesia yang membahas topik tentang *Safety Value for Airline Passenger Loyalty*.

GGSB juga melakukan pertemuan rutin membahas *safety high lite issue* sesuai area anggota masing masing untuk menemukan perbaikan dan melakukan mitigasinya. ▲ (Dimas PR)

first day, a mini talk show with CRM theme related to FOO & Aircrew was held. On the second day, the discussion was about the Safe Ramp Operations related to Maintenance, Cargo, Catering and Ground Handling. There was also held a Safety Expo featuring safety product of GGSB members and followed by signing of Safety Commitment by all President Director of GGSB member companies.

After the signing ceremony, it was continued with a seminar hosted by Vice President of Corporate Quality, Safety and Environment Management, Captain Doddy Darmawan. The speaker of the seminar is Captain Nurcahyo Utomo as Head of Aviation Investigation Sub Committee of National Transportation Safety Committee with the topic of Incident Accident Lesson for Life. The second speaker is Prof. Dr. Techn. Ir. Danang Parikesit as the Chairman of the Indonesian Transportation Society Experts Council with the topic of Safety Value for Airline Passenger Loyalty.

GGSB also conducts regular meetings discussing safety high-lite issue in accordance with the area of respective member to find improvements and perform mitigation. ▲ (Dimas PR)



Tingkat Keselamatan bagi Perusahaan “Go Public”

Level of Safety for “Go Public” Company

Ketika memasuki lingkungan kerja, kita sering menyaksikan spanduk dengan tulisan *Safety First* atau Utamakan Keselamatan. Peringatan tentang keselamatan ini mudah ditemui di berbagai tempat, terutama di area kerja industri penerbangan. Seperti halnya industri lain, keselamatan (Safety) memang menjadi bagian yang tidak terpisahkan dari industri penerbangan dan perawatan pesawat. Namun, penekanan tentang keselamatan di industri aviasi sangat tinggi sehingga diatur secara khusus dengan berbagai macam peraturan.

Pentingnya keselamatan (Safety) tidak hanya berkaitan dengan jiwa manusia yang bekerja di dalamnya, tapi juga berkaitan dengan kualitas produk yang dihasilkan. Ketika sebuah produk ingin memenuhi kualitas yang diinginkan, tidak ada jalan lain kecuali dengan memenuhi semua persyaratannya. Sistem keselamatan ini semakin menjadi tuntutan ketika perusahaan telah *go public* seperti PT GMF AeroAsia, Tbk. Karena itu,



Oleh:
Asep Sumantri

*GM. Line Maintenance
Aircraft Quality
Inspection*

Ketika sebuah produk ingin memenuhi kualitas yang diinginkan, tidak ada jalan lain kecuali dengan memenuhi semua persyaratannya.

When entering a workplace, we often see banners with the word “Safety First”. This safety warning is easy to find in many places, especially in aviation industry areas. As well as other industries, safety is an integral part of aviation industry and aircraft maintenance. However, the concern for safety in aviation industry is very high, so that it is specifically regulated by various regulation.

The Importance of safety is not only related to the human lives working in it, but also related to quality of the resulted product. When a product needs to meet the expected quality, there is no other way than by fulfilling all its requirements. The safety system is increasingly becoming a demand when the company has declared as “Go Public” company such as PT. GMF AeroAsia, Tbk. Therefore, the implementation of safety management system shall be at an acceptable level of safety.

As a company that prioritizes safety, GMF AeroAsia is among the earliest to respond the requirement for safety management discoursed at the Conference of Directors Generals of Civil Aviation in

sistem manajemen keselamatan yang dijalankan harus berada pada tingkat yang dapat diterima (*acceptable of safety level*).

Sebagai perusahaan yang memprioritaskan keselamatan, GMF AeroAsia termasuk yang paling awal merespons tuntutan terhadap manajemen keselamatan yang diwacanakan dalam konferensi Directors Generals of Civil Aviation di tahun 2006 dan 2010. Konferensi ini mengangkat tema *Global Strategy for Aviation Safety*. Sebagai tindak lanjut konferensi, GMF membangun *Safety Management Manual (SMM)* pada awal Desember 2008. Standard Manual ini terus diperbaharui sesuai perkembangan dan dinamika regulasi penerbangan internasional.

Dalam SMM ini tercantum statemen tentang Safety and Quality Policy yakni: *Recognizing SAFETY as prime consideration; Focusing on CUSTOMER REQUIREMENTS; Applying HUMAN FACTORS principles; dan Implementing QUALITY SYSTEM (SMM-Part 1)*. Statemen ini merupakan bentuk komitmen dari pimpinan perusahaan terhadap

2006 and 2010. The conference highlighted the theme of Global Strategy for Aviation Safety. As a follow up of the conference, GMF established Safety Management Manual (SMM) in early of December 2008. The manual is constantly updated according to the development and dynamics of international aviation regulation.

The SMM states Safety and Quality Policy, that are: Recognizing SAFETY as prime consideration; Focusing on CUSTOMER REQUIREMENTS; Applying HUMAN FACTORS principles; and Implementing QUALITY SYSTEM (SMM-Part 1). This statement is a commitment from the company leader to the aircraft safety and security as well as the spirit of Safety management System (SMS) which is controlled and measured in fulfilling the requirement of authority and customer.

The implementation of this sustainable safety program has a positive impact. FAA gives the predicate "Low Risk MRO" to GMF in 2015. More prestigious predicate is also given at the beginning of 2016, GMF is stated as "High Level Quality



keamanan dan keselamatan penerbangan sekaligus ruh dari *Safety Management System (SMS)* yang terkontrol dan terukur dalam memenuhi tuntutan authority maupun customer.

Implementasi program safety berkelanjutan ini berdampak positif. FAA memberi predikat *Low Risk MRO* kepada GMF pada 2015. Predikat lebih prestisius kembali diberikan yakni *High Level Quality MRO* di awal tahun 2016. Penghargaan lain juga diterima dari authority berbeda yang menjadi bukti implementasi safety bisa meningkatkan level GMF secara bisnis di industri aviasi. Apalagi hingga awal tahun 2018 ini, GMF sudah mendapatkan 30 approval lebih dari berbagai negara sebagai bukti bahwa prosedur untuk menghasilkan produk sudah memenuhi standard yang diharapkan.

Penghargaan ini tentu membanggakan sekaligus menjadi tantangan besar yang harus dijawab

MRO". Other awards are also received from various authorities which become an evidence that the safety implementation could increase the level of GMF in the aviation business world. Especially, until the beginning of 2018, GMF has obtained more than 30 approvals from various countries as an evidence that the procedures for resulting the product has already met the expected standard.

This award is of course a pride as well as a big challenge that must be answered by implementing the better safety program. This rare predicate of MRO companies should be our stimulus to maintain the achieved level quality and safety. Furthermore, as long as there is an opportunity to increase the level, we must certainly do it together. The way is to comply with all authority regulations and to be adaptive with the dynamic of aviation industry.

As we know, for twice a year, the company



dengan implementasi program safety yang semakin baik. Predikat yang tidak diberikan kepada semua perusahaan perawatan pesawat ini harus kita jadikan sebagai stimulus mempertahankan level quality and safety yang sudah dicapai. Bahkan, selama ada peluang meningkatkan level ini, tentu kita harus bersama-sama melakukannya. Caranya dengan mematuhi seluruh peraturan dari authority dan menyesuaikan dengan dinamika di industri penerbangan.

Seperti kita ketahui, dua kali dalam satu tahun perusahaan menyelenggarakan Quality dan Safety Management Review yang di ikuti oleh pimpinan perusahaan dan semua manajemen terkait untuk mengetahui pencapaian *quality and safety*, di mana agenda ini kemudian menjadi subjek yang diaudit oleh authority. Poin penting dari review ini adalah rekomendasi peningkatan perbaikan berkelanjutan terhadap aspek *quality* dan *level of safety* demi tercapainya *standard* kualitas produk perawatan pesawat terbang.

Dengan komitmen yang kuat untuk mematuhi peraturan dan menerapkan program *safety management system* secara konsisten, akan mewujudkan keselamatan dalam penerbangan (*safer sky*) sesuai misi PT GMF AeroAsia Tbk. ▲



conducts Quality and Safety Management Review which are followed by company leaders and all related management personnel to review and evaluate the achievement of quality and safety, in which the agenda is then become an auditable subject by the authorities. The important point of the review is the recommendation of continuous improvement for quality aspect and safety level to achieve the quality of aircraft maintenance product. A strong commitment to comply with regulation and to implement the Safety Management System consistently will realize the safer sky according to the mission of PT. GMF AeroAsia Tbk. ▲



Safety and Healthy Berdampak Terhadap Kinerja

Sebagai aset, penentu perkembangan, dan pelaksana operasional perusahaan, sumber daya manusia memiliki hak atas jaminan keselamatan dan kesehatan dalam menjalankan peran dan fungsinya. Karena itu, faktor keselamatan dan kesehatan kerja berpengaruh besar terhadap hasil kinerja karyawan. Semakin bagus jaminan keselamatan serta kesehatan membuat mereka lebih tenang dalam bekerja sehingga hasil optimal yang diharapkan dapat terwujud. Harapan ini yang membuat perusahaan membuat terobosan untuk menekan tingkat kecelakaan seminim mungkin.

Kecelakaan kerja yang terjadi akibat kelalaian perusahaan bisa menjadi menjadi *boomerang* bagi perusahaan. *Image* perusahaan akan tercoreng dan dianggap tidak mampu menjaga karyawan sebagai aset paling berharga. Citra negatif ini semakin kuat jika kecelakaan kerja itu menyangkut fasilitas perusahaan yang dapat menimbulkan kerugian baik moril maupun materil.



Untuk itu, diperlukan kesadaran tentang pentingnya keselamatan, kesehatan dan perlindungan lingkungan kerja dari manajemen maupun karyawan. Perusahaan telah melakukan identifikasi bahaya, pengujian risiko dan penerapan pengendalian terukur untuk menjamin keselamatan dan kesehatan lingkungan kerja bagi karyawan. Selain itu, himbuan penggunaan APD selama bekerja dan penggunaan fasilitas kerja yang aman menjadi bukti komitmen organisasi.

Komitmen perusahaan ini perlu diimbangi oleh kesadaran karyawan sehingga aspek keselamatan dan kesehatan menjadi isu bersama yang harus dirawat, dijaga, dan diimplementasikan. ▲ [Ria]



Langgar Prosedur, Tangga Tabrak Nose Radome Pesawat

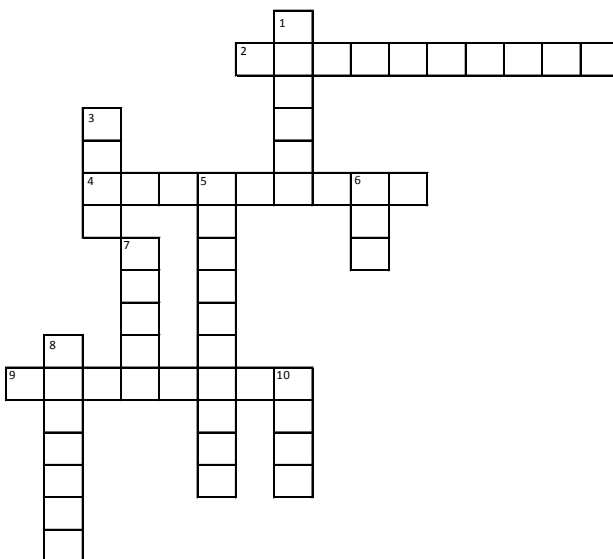


Seperti biasanya, pesawat B737 milik salah satu maskapai menjalani pekerjaan *deep cleaning* setelah beroperasi beberapa waktu. Proses *deep cleaning* dilakukan di apron sebuah bandara yang menjadi *homebase* maskapai penerbangan ini. Untuk melakukan pekerjaan ini, seluruh personel yang terlibat diwajibkan mengikuti *briefing* tentang *awareness* terhadap pekerjaan. Tujuannya tentu saja supaya tidak ada item pekerjaan yang terlewatkan sehingga mengurangi kualitas pekerjaan dan menurunkan tingkat kepuasan customer.

Untuk melakukan *deep cleaning* di area cabin, personel pasti membutuhkan tangga sebagai akses untuk naik ke area pekerjaan. Setelah mengetahui pekerjaan yang harus dilakukan dan briefing telah selesai, seorang personel berinisiatif mengambil tangga. Dia berencana segera mengerjakan tugas yang menjadi tanggung jawabnya. Karena inisiatif segera bekerja mau langsung dilakukan, dia tidak meminta



Teka-Teki Safety Edisi Januari 2018



MENDATAR

- Aircraft Engineer maskapai Air New Zealand peraih medali emas World Skills International Competition di Abu Dhabi tahun 2017
- Event yang dilaksanakan pada tanggal 13-15 Desember 2017 yang diikuti oleh semua anggota GGSB.
- Kota pelaksanaan konferensi Directorate General of Civil Aviation pada tahun 2006 dan 2010 yang bertema Global Strategy for Aviation Safety.

MENURUN

- as Prime Consideration.
- Garuda Group Safety Board (Singkat)
- Tema yang diangkat pada event Safety Day 2017 adalah Enhancing Safety for Operational.....
- Sertifikat yang diberikan kepada Garuda Indonesia berdasarkan CASR part 121
- Kegiatan yang dilakukan oleh Garuda Indonesia pada tanggal 24 November - 4 Desember 2017 untuk memastikan standar safety dan quality pada saat proses perawatan.
- Predikat yang diraih oleh PT. GMF AeroAsia, Tbk. pada tahun 2015 dalam hal safety.
- Jumlah dari anggota Garuda Group Safety Board (huruf)



Selisik

bantuan personel lain untuk mengambil dan mengoperasikan tangga.

Layaknya orang yang bekerja seorang diri, personel mesti fokus. Ketika mengoperasikan tangga, personel fokus ke arah depan saja dan tidak memperhatikan bagian lain di sekitarnya, termasuk bagian atas tangga. Personel terus mendorong tangga agar dapat digunakan sebagai akses menuju cabin. Tanpa diduga, salah satu bagian tangga itu justru menabrak area *nose radome* pada pesawat yang akan menjalani *deep cleaning* tersebut. Area yang ditabrak pun mengalami kerusakan dan membutuhkan perbaikan.

Kejadian pada bulan Oktober 2017 itu mendorong provider perawatan pesawat melakukan investigasi untuk menemukan faktor-faktor yang berkontribusi terhadap kejadian. Dari pemeriksaan secara menyeluruh, ditemukan banyak faktor pemicunya. Personel dinilai kelebihan rasa percaya diri sehingga mengoperasikan tangga seorang diri. Padahal, setelah ditelusuri personel tersebut tidak memahami bagaimana prosedur mengoperasikan tangga dengan benar.

Selain faktor personel, ternyata materi briefing

dari leader juga berperan. Menurut pengakuan dia, briefing yang diberikan lebih banyak fokus pada *list* pekerjaan yang harus dilakukan.

Personil tersebut juga mengaku materi briefing jarang membahas masalah safety, baik dari sisi tindakan maupun pemahaman yang utuh. Leader juga dinilai terlalu fokus pada *list* pekerjaan tanpa memantau tindakan yang dilakukan subordinatnya. Artinya, fungsi supervisi dari leader tidak berjalan dengan baik dalam kejadian ini.

Kejadian ini memberikan banyak pelajaran bahwa pekerjaan yang tidak dapat dilakukan seorang diri harus dilakukan secara tim. Mengoperasikan tangga yang cukup besar minimal dilakukan oleh dua sampai tiga orang, bukan seorang diri. Sesuai prosedur, satu personel mendorong tangga, satu personel lain memperhatikan tangga agar tidak mengenai pesawat atau benda lainnya serta satu personel lagi mengawasi area di sekitar tangga. Leader berperan penting agar setiap pekerjaan yang dilakukan sesuai prosedur. Bekerja tanpa prosedur terbukti menyebabkan kerusakan. ▲ [Reza Maulana Sani]

Identitas Pengirim Teka-Teki Safety Edisi Januari 2018



Nama / No. Pegawai :

Unit :

No. Telepon :

Saran untuk PENITY :

Jawaban dapat dikirimkan melalui email *Penity* (penity@gmf-aeroasia.co.id) atau melalui Kotak Kuis *Penity* yang tersedia di Posko Security PT GMF AeroAsia, Tbk. Jawaban ditunggu paling akhir 10 Februari 2018. Pemenang akan dipilih untuk mendapatkan hadiah. Silahkan kirimkan saran atau kritik anda mengenai majalah *Penity* melalui email *Penity* (penity@gmf-aeroasia.co.id)

Nama-nama Pemenang Teka-Teki Safety Edisi Desember 2017	Jawaban Teka-Teki Safety Edisi Desember 2017	Ketentuan Pemenang
1. Lutfi Ali Kusuma A / 582768 / JKTTBP 2. Syahrudin / 582169 / JKTTBP 3. Nicky HarTOPO / 581272 / JKTTLS 4. Benny SetIYANTO / 530361 / JKTTI 5. Syafiq H / 582028 / JKTTCE	1. Management 2. Painting 3. Assembly 4. TUS 5. Belanda 6. Emergency 7. Onsite 8. Sembilan 9. TUF 10 Dua	1. Batas pengambilan hadiah 10 Februari 2018 Unit TQ Hangar 2 Lantai 1 R.13 dengan menghubungi Bp. Arief Budiman setiap hari kerja pukul 09.00- 15.00 WIB 2. Pemenang menunjukkan ID card pegawai 3. Pengambilan hadiah tidak dapat diwakilkan



Identifikasi Bahaya Sesuai Scope of Hazard

Setiap area kerja pasti memiliki potensi bahaya (*hazard*), terlebih di area produksi dengan banyak aktivitas di dalamnya. *Hazard* memang tidak bisa dihilangkan sama sekali. Namun, *hazard* dapat dicegah dan dilakukan mitigasi. Identifikasi *hazard* merupakan proses di mana *hazard* ditangkap dan dikelola agar dapat dilakukan mitigasi sedini mungkin. *Hazard* yang tidak bisa teridentifikasi akan berbahaya karena *hazard* bisa terjadi sewaktu-waktu.

Dalam aktivitas perawatan pesawat, kelalaian atau enggan melaporkan *hazard* memiliki dampak yang signifikan bagi pekerjaan. Dampak itu berimbas pada waktu pengerjaan, fasilitas kerja, dan pesawat yang sedang dirawat. Bahkan, tidak menutup kemungkinan menimpa personel di area kerja yang dapat menimbulkan kerugian.

GMF AeroAsia telah memiliki *tools* untuk melaporkan *hazard* yakni IOR (Internal Occurrence Report). IOR adalah sarana bagi setiap personel melaporkan potensi bahaya dengan cara yang sangat mudah dan online di alamat http://apps.gmf-aeroasia.co.id/app_IOR. Namun, sebelum melakukan identifikasi, ada *scope* mengenai *hazard* itu sendiri. *Scope of Hazard* dapat diketahui melalui SMM pada *Part. 2 Section 2.2 "Hazard Identification"*. Selain itu, *Scope of Hazard* juga membantu kita lebih jelas ketika menemukan *irregularity* di area kerja.

The scope for hazards in GMF may be related but not limited to:

- Design factors, such as equipment and task design
- Procedures and operating practices, such as documentation and checklists
- Communication, such as language proficiency and terminology
- Organizational factor, such as company policies for recruitment, training, remuneration and allocation of resources
- Work environment factors, such as ambient noise and vibration, temperature, lighting, protective equipment and clothing
- Defenses, such as detection and warning system, and the extent to which the equipment is resilient against error and failure
- Human factor, such as medical condition, circadian rhythms and physical limitations
- Regulatory factors, such as the applicability of regulations and the certification of equipment, personal and procedures.
- Changes, such as changes to personnel, location of facility, organization, capability list, working shift and handover procedure and other procedures, equipment and tools.

Scope of Hazard ref. SMM Part. 2 Section 2.2 "Hazard Identification"

Scope of Hazard ini memudahkan kita melakukan identifikasi potensi bahaya. Setiap personel diharapkan berperan aktif dalam mencegah *hazard*. Laporkan setiap temuan *hazard* agar tidak menjadi pemicu suatu kejadian di kemudian hari. **▲ [Danang]**



Audit Prime Customer Terhadap GMF AeroAsia

Sebagai *prime customer*, Garuda Indonesia melakukan audit terhadap GMF AeroAsia pada 24 November – 4 Desember dan diakhiri dengan *exit meeting* tanggal 15 Desember 2017 sebagai implementasi perjanjian kerjasama kedua pihak. Audit tahunan ini dilakukan oleh 15 auditor dan beberapa *observer* yang melibatkan jajaran Quality System Auditing (QSA) GMF. Audit menjadi kebutuhan kedua perusahaan untuk memastikan standar *safety and quality* yang disepakati harus tercapai. Dengan audit ini, Garuda Indonesia dapat mengetahui secara langsung proses perawatan armadanya.

Sebagai pemegang AOC Ref CASR Part 121, Garuda melakukan audit di semua area. Tapi, ada beberapa area yang menjadi fokus perhatian karena

berdampak langsung terhadap operasional dan kesiapan armada Garuda dalam memenuhi rute penerbangan sesuai dengan kontrak PBTH (Power by the Hour) dan TMB (Time Material Basis). Area ini mencakup Unit Engineering Services (TE), Line Maintenance (TL), Outstation Line Maintenance (TF), dan Base Maintenance (TB) yang memiliki potensi finding lebih banyak dibandingkan area support yang lain. Adapun referensi audit antara lain CASR, GA Manual, IOSA dan PRM yang meliputi Organization & Management, Quality Assurance, Manpower Qualification, Training Program, Material Management, Incident / Accident Handling, dan lain-lain.

Dalam audit ini, auditor menetapkan ada 3 level finding yakni level 2, 3, dan Observasi. Finding level 1 tidak disertakan karena memang tidak ada temuan di level ini. Definisi tiap level finding bisa dijelaskan sebagai berikut. Finding Level 1 berarti *any non-compliance with the authority regulation*. Finding Level 2 berarti *any non-conformance with the quality standard, company procedure*. Finding Level 3 berarti *any deviation other than specified in the Level One and Level Two*. Observasi berarti *any issue will not affect to the maintenance standard and will be monitored as reference during the next audit*.

Dari hasil audit, finding level 2, 3, dan Observasi terdapat di beberapa unit. Sebagai bagian dari perbaikan yang berkelanjutan, *corrective* dan *preventive action* dilakukan oleh masing masing unit untuk menjawab finding tersebut. ▲ [Adi Nugroho]



RUMPI

Rubriknya *mang* SAPETI

Salah satu kunci keselamatan penerbangan adalah kita sebagai profesional perawatan pesawat terbang.

"Seperti slogan yang sering kita dengar safety in the air start from the ground"

Setiap area kerja punya risiko terjadinya kecelakaan. Kita hanya bisa menghindari atau meminimalisirnya.

"Keselamatan adalah hak setiap karyawan. Menjaga area kerja kewajiban kita bersama. Think safe, work safe, be safe."

Hati-hati saat selamat dan aman ketika bekerja berdasarkan kebiasaan, bisa jadi itu tak lebih dari keberuntungan.

"Luck is run out, but safety is good for life. Agar selamat bekerjalah berdasarkan prosedur yang benar."



Jangan Bosan Membangun Budaya Safety

Membangun budaya safety membutuhkan stamina panjang dan waktu yang tidak singkat karena berkaitan dengan perilaku karyawan. Apalagi jika budaya safety mencakup tentang keselamatan dan kesehatan kerja (K3). Untuk itu, ada beberapa tips dari OSHA yang perlu kita kenali bersama.

Saran Mang Sapeti



Pertama, peran dan tanggung jawab setiap level dan bagian terhadap keselamatan kerja harus jelas. Keselamatan kerja perlu menjadi KPI setiap personel agar mereka punya kepentingan terhadap tercapainya safety performance.

Kedua, komunikasikan visi dan misi perusahaan kepada karyawan maupun mitra kerja. Visi dan misi harus mencakup K3 sebagai salah satu tujuan yang harus dicapai.

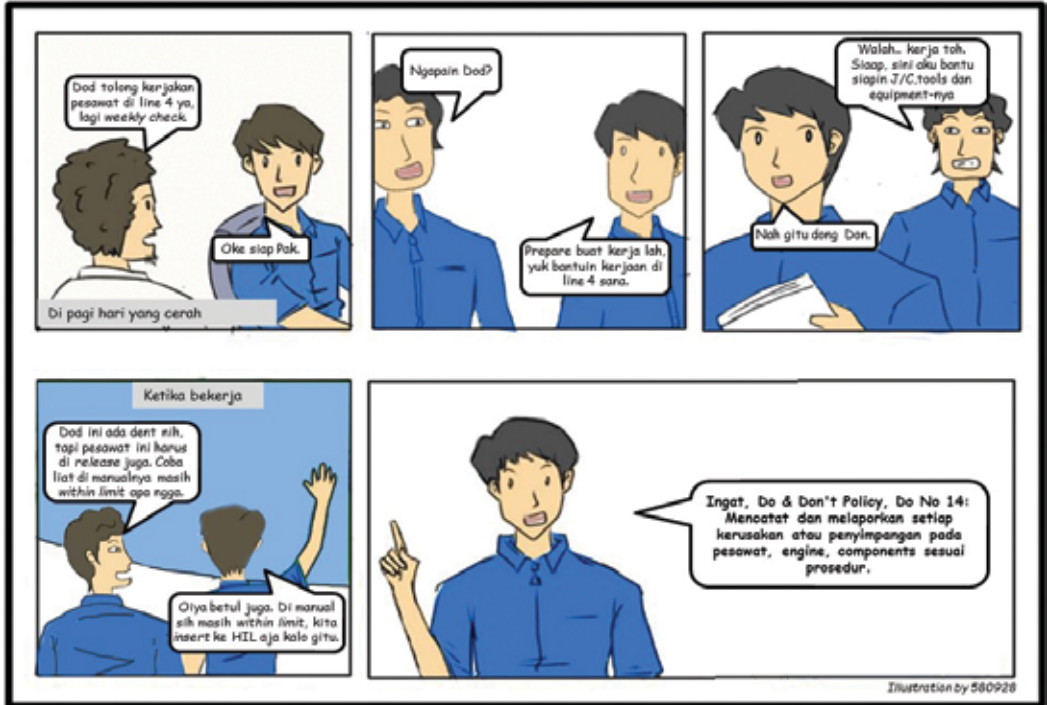
Ketiga, berikan tanggung jawab kepada semua pegawai untuk menjalankan keselamatan kerja sehingga semua pegawai memiliki akuntabilitas.

Keempat, berikan pendidikan dan pelatihan ke seluruh pegawai tentang pentingnya pelaporan kecelakaan sehingga mereka mau melaporkan semua insiden yang dialami atau dilihatnya.

Kelima, bangun kepercayaan kepada semua level dalam menjalankan program K3. Dengan cara ini mereka berarti telah memberikan motivasi atau semangat tersendiri kepada seluruh personel dalam melaksanakan program keselamatan kerja. **▲ [Amirushufi]**



Dodo dan Dono adalah sahabat semasa sekolah penerbangan, mereka berdua dipertemukan kembali di perusahaan bengkel pesawat terbang. Dodo merupakan pribadi yang baik dengan kecakapan dan skill tinggi dalam bekerja ditambah sifatnya yang selalu aware dengan safety. Namun sedikit berbeda dengan sahabatnya Dono, adalah pribadi giat bekerja dan cekatan, namun salah satu kekurangannya adalah ceroboh. Sehingga saat bekerja bersama, Dodo sering mengingatkan Dono untuk lebih berhati-hati dalam bekerja.



Jobcard Tidak Mencantumkan Stamp R



Occurrence

Terdapat jobcard tidak mencantumkan R pada Column STAMP. Padahal jobcard ini harusnya RII item serta jobcard itu hanya *Single Task*. Karena itu, jobcard ini tidak sesuai dengan CMM Garuda tentang RII Item dan membuat ambigu saat pelaksanaan pekerjaan. (**Budi Cahyono/532804**)

Responsible Unit

Responsible unit telah melakukan perbaikan dan penyesuaian dengan menambahkan R pada kolom LAME serta dibuat *multi task*.

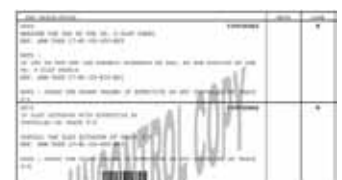
Tanggapan Redaksi

Redaksi mengucapkan terima kasih kepada Saudara Budi Cahyono yang telah melaporkan hazard ini melalui IOR, sehingga potensi bahaya dapat dicegah sedini mungkin. ▲

Before



After



Kisah Jarrod Wood Jadi Aircraft Engineer Terbaik



Seperti engineer yang lain, Jarrod Wood memiliki tugas yang sama: melakukan handling 3-4 pesawat setiap hari. Sebagai Aircraft Maintenance Engineer, tugasnya mencakup rektifikasi jika ada defect, refueling aircraft hingga servicing jika diperlukan. Tapi, engineer Air New Zealand ini punya pandangan menarik tentang pekerjaannya. "Suatu kehormatan ketika Anda terlibat dalam memastikan ribuan orang mengudara dengan selamat setiap hari," katanya.

Wood tak sekadar bekerja. Dia ingin skill yang diasah setiap hari itu teruji lewat kompetisi.

Dia menyiapkan segalanya seorang diri. Hasilnya menakutkan. Wood meraih medali emas *World Skills International Competition* di Abu Dhabi pada Oktober 2017. Wood berlomba di kategori aircraft maintenance yang diikuti 16 negara. "Engineer dari China dilatih oleh 18 expert untuk kompetisi ini," katanya. Tapi Wood tidak gentar meski menyiapkan kompetisi seorang diri.

Bagi lelaki berusia 25 tahun ini menjadi engineer bukan pekerjaan semata. Dia begitu mencintai pekerjaannya. Meski cita-cita awalnya menjadi mekanik mobil, namun sang kakek mendorongnya

mendalami aircraft engineering. Wood mau hingga diterima sebagai *apprentice* di Air New Zealand. Predikat Aircraft Engineer Maintenance diraih setelah memenangkan *World Skills National Competition 2016* dengan menyelesaikan 7 modul dalam waktu empat hari.

Air New Zealand pantas berbangga karena memiliki salah satu engineer terbaik di dunia. Apalagi dia ingin menjadi mentor bagi engineer muda. Semua dilakukan karena kecintaan pada pekerjaan sehingga tantangan berat justru dilihat sebagai peluang untuk pengembangan dirinya. ▲ [Rahmadhi]

Kenali Fungsi Door Safety Strap

Kegiatan operasional atau perawatan di dalam cabin cukup banyak. Setiap kegiatan itu selalu melalui *entry* atau *service door* dengan ketinggian berbeda. Pada pesawat B737-800, ketinggian *fwd entry door* lebih dari 2,16 meter. Potensi bahaya di sini pasti ada, namun dapat diminimalisir jika bekerja sesuai prosedur. Misalnya, menggunakan tangga dengan ketinggian dan penerapan yang sesuai.

Dalam pekerjaan ini kita mengenal *door safety strap* sebagai *safety device* untuk mengurangi potensi bahaya ketika *entry* atau *service door* dalam kondisi terbuka tanpa tangga. Warna *safety strap* dibuat kontras agar mudah teridentifikasi mata. Untuk operasionalnya hanya perlu menarik *Door Safety Strap* dan mengaitkan pada *fitting* (Ref B737 AMM TASK 25 61 13 800). Tapi, fungsi perangkat ini sering terlupakan di lapangan. Contoh, maintenance



yang awalnya memakai akses dari *fwd entry door*, karena keperluan tangga dipindah ke *fwd service door* tanpa menutup *fwd entry* dan membiarkan tanpa tangga padahal sedang dilakukan *cabin cleaning*.

Supaya potensi bahaya tidak berubah menjadi nyata, jangan lupakan perangkat safety ini mesti digunakan saat bekerja. ▲ [Yepta]



Sekali Lagi Tentang Safety Management System

Civil Aviation Safety Regulation (CASR) part 19 menuntut maskapai penerbangan menerapkan Safety Management System (SMS) dalam setiap aktivitasnya. Tuntutan ini tidak hanya berlaku bagi operator pesawat, Tapi juga pihak lain yang terlibat dalam aktivitas penerbangan. Sebagai peraturan terbaru dalam dunia penerbangan, tuntutan ini cukup wajar karena bertujuan untuk meningkatkan safety. Di sisi lain, peraturan ini mencakup semua ketentuan tentang keselamatan yang tersebar di chapter lain. Urgensi ini yang mendorong GMF AeroAsia menerapkan SMS sejak 2008 dan terus dikontrol efektivitas dan perkembangannya.

Secara garis besar, SMS lebih merupakan sistem yang mengontrol proses, prosedur dan aktifitas di dunia penerbangan yang mencakup keselamatan, kesehatan tempat kerja hingga perlindungan terhadap lingkungan dan aktifitas lain yang tidak terkait industri penerbangan. Sistem ini saling melengkapi karena fokusnya adalah terciptanya *continuing airworthiness* pada pengoperasian pesawat komersial. Prosesnya dimulai sejak perencanaan perawatan pesawat hingga siap untuk dioperasikan (*return to service*).

Begitu luas cakupan SMS sehingga item yang dilibatkan meliputi kompetensi personel, fasilitas,

peralatan kerja, proses hingga kondisi yang sifatnya *immaterial* tapi berpengaruh terhadap safety. Hal-hal yang bersifat *immaterial* ini biasanya juga bisa menimbulkan *hazard* pada personel atau bahkan memicu terjadinya *incident* maupun *accident*. Karena itu implementasi SMS bersifat menyeluruh dan tidak parsial karena safety dapat dihasilkan ketika semua unsur yang dilibatkan memenuhi persyaratan dan standard yang ditentukan. Fasilitas kerja yang tidak sesuai kebutuhan bisa mendegradasi safety atau bahkan memicu terjadinya kecelakaan.

Dalam implementasi SMS memang diperlukan panduan yang jelas sehingga tergambar aktivitas pendukung dan aktivitas yang berhubungan langsung dengan keselamatan maupun pengendalian lingkungannya. Panduan ini dikenal sebagai Safety Management Manual (SMM) yang berfungsi sebagai *guidance* dan kebijakan perusahaan dalam penerapan SMS. Manual ini harus mendapatkan persetujuan dari otoritas penerbangan.

Dengan demikian, bisa disimpulkan bahwa SMS adalah sistem yang mengintegrasikan antara alat, prosedur atau proses dan pelakunya untuk menciptakan kondisi keselamatan sehingga setiap pesawat siap untuk dioperasikan, safe dan airworthy.

▲ [Endra Wirawan]