The SAFETY NEWS

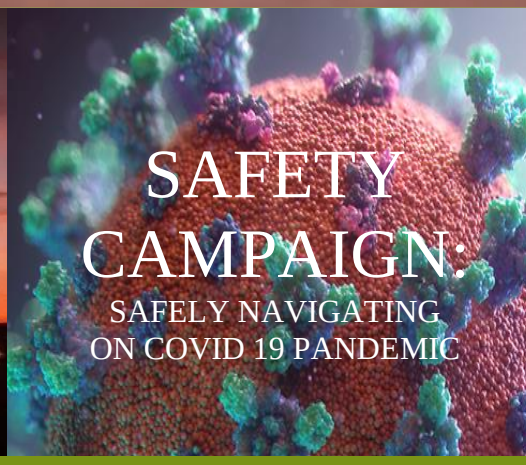
REBORN : EDISI I, APRIL-2021

PARTISIPASI KORPORASI PROMOSI KESELAMATAN
DALAM FORUM INTERNASIONAL

Now Everyone aWare of the Safety

AirNav Indonesia
DOKUMENTASI EKSLUSIF PROFIL KORPORASI DI PAPUA BARAT

The Safety News reborn for public communication



SAFETY CAMPAIGN:
SAFELY NAVIGATING
ON COVID 19 PANDEMIC

Tagline: *Safety is "Here"*

Salam Pembuka Pemimpin Redaksi

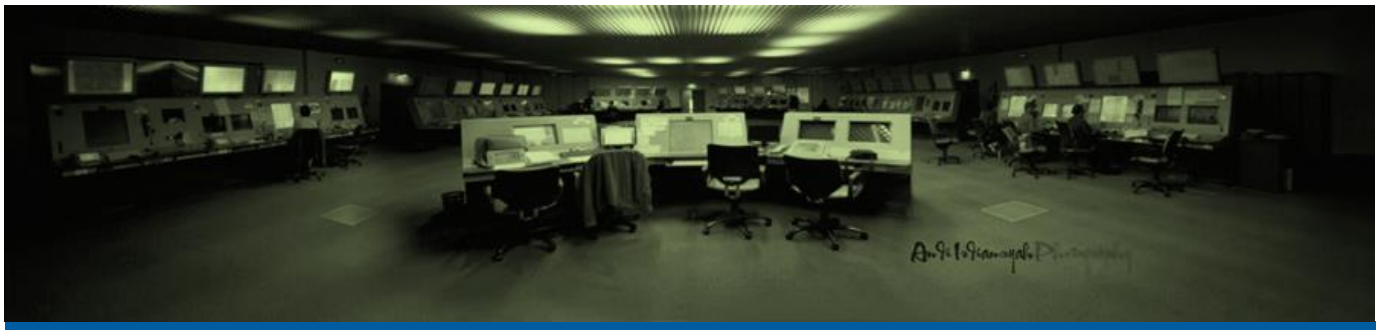
Direktur Keselamatan, Keamanan, dan Standardisasi
PERUM LPPNPI

Assalamualaikum warahmatullahi wabarakatuh,
salam sejahtera untuk kita semua,
Om Swastyastu, Namo Buddhaya, salam kebajikan

Hello semua pengguna jasa yang kami hormati, salam sukses dan sehat-sehat selalu kita semua! Pandemik *Covid*-19 sangat berdampak bagi semua sektor, dan tidak terkecuali juga dengan dunia moda transportasi udara atau penerbangan. Namun, kami sebagai penyedia jasa layanan navigasi penerbangan satu-satunya di Indonesia memastikan kepada semua pengguna jasa layanan navigasi penerbangan, bahwa pandemik tidak berdampak sedikit pun terhadap target kualitas layanan yang kami berikan. Penting diketahui, bahwa target kualitas pelayanan navigasi penerbangan selalu dimulai kepedulian terhadap aspek keselamatan. Melalui *The Safety News reborn* edisi I bulan April 2021, kami ingin berbagi informasi dan edukasi keselamatan untuk kita semua. Kami berharap dengan pengguna jasa dapat bergabung dengan kami mewujudkan sebuah *safety*.

Wassalamu'alaikum warahmatullahi wabarakatuh, Om Shanti Shanti Shanti Om, Namo Buddhaya

AirNav Indonesia



Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan Indonesia (AirNav Indonesia) adalah BUMN Indonesia yang bergerak di bidang usaha pelayanan navigasi udara. Airnav didirikan pada 13 September 2012 melalui PP No 77 tahun 2012. Airnav Indonesia terbagi menjadi dua ruang udara berdasarkan Flight Information Region (FIR) yaitu, FIR Jakarta dan FIR Ujung Pandang.

Profil

Direksi

Direktur Utama

Mohamad Pramintohadi Sukarno. IR., M. SC.

Direktur Operasi

Mokhammad Khatim

Direktur Keselamatan, Keamanan dan Standarisasi

Bambang Rianto

Direktur Teknik

Ahmad Nurdin Aulia

Direktur Keuangan

Hendroyono

Direktur SDM dan Umum

Bagus Sunjoyo

AirNav Indonesia

INDONESIA AIR NAVIGATION SERVICE PROVIDER

LET US TELL YOU ABOUT:

SAFETY

Safety for entering
to the next level at the highest position

SAFETY POLICY

PREPARING TO THE HIGHEST POSITION

1. *Maintain and improve safety performance.*
2. *Ensure adequate resources to support safety management,*
3. *Defining safety accountabilities, responsibilities, and authorities,*
4. *Managing system to analyze hazard, incident, serious incident, and accident,*
5. *Monitoring SPI and target achievement,*
6. *Identifying hazard and risk management to reach ALoSP,*
7. *Managing safety reporting system,*
8. *Implementing safety culture based on just culture polic,*
9. *Comply to regulation and international standard,*
10. *Improving personnel competencies,*
11. *Promote safety policy to all level in organization*.

… SAFETY

The highest position:
How to Build a Proactive Safety Culture

Safety culture

Element: Development of a positive and proactive safety culture

Safety policy and objectives

Elements:

Safety Policy

Organisational and individual safety responsibilities

Compliance with international obligations

Coordination of emergency response plan

Management system documentation

Safety risk management

Elements:

Risk Management Process

Safety achievement

Elements:

Safety Interfaces

Safety by Design

Fatigue-related Risk Management

Safety assurance

Elements:

Safety Performance Monitoring and Measuring

Management of Change

Continual Improvement of the SMS

Safety Reporting Investigation and Improvement

Operational Safety Surveys and SMS Audits

Safety promotion

Elements:

Safety Communication

Training and Education

We are:

Direktorat Keselamatan, Keamanan, dan Standardisasi

TIM DIREKTORAT:

- DIVISI KESELAMATAN DAN JAMINAN KUALITAS
- DIVISI STANDARDISASI DAN SERTIFIKASI PELAYANAN NAVIGASI PENERBANGAN
- DIVISI KEAMANAN, KESEHATAN DAN LINGKUNGAN KERJA

Visi Pelayanan:

Menjadi penyedia jasa navigasi penerbangan bertaraf internasional

Misi Pelayanan:

Menyediakan layanan navigasi penerbangan yang mengutamakan keselamatan, efisiensi penerbangan dan ramah lingkungan demi memenuhi ekspektasi pengguna jasa

Lokasi Pelayanan:

Next:

INDONESIA AIR NAVIGATION SERVICE PROVIDER

The Safety News

Informasi Keselamatan Layanan Publik

Perum LPPNPI (AirNav Indonesia)

EDISI I, APRIL 2021

Dengan diterbitkannya Undang-Undang Nomor 14 Tahun 2008 tentang keterbukaan informasi publik merupakan salah satu sarana dalam mengoptimalkan pengawasan publik terhadap penyelenggaraan negara dan BUMN sebagai badan publik. Undang-Undang ini bertujuan mewujudkan tata kelola pemerintahan baik dan bertanggungjawab *(good governance)* melalui penerapan prinsip-prinsip akuntabilitas dan transparansi dengan turut serta melibatkan partisipasi masyarakat.

Perum LPPNPI (AirNav Indonesia) memberikan perhatian yang serius terhadap kebutuhan informasi publik serta sebagai bagian dari penerapan prinsip *good corporate governance (GCG)* yaitu: *transparency, accountability, responsibility, independent*, dan *fairness.*

The Safety News, adalah salah satu bentuk keterbukaan informasi layanan publik sekaligus untuk promosi nilai-nilai utama AirNav Indonesia terkait peningkatan pelayanan representasi peningkatan kualitas keselamatan.

TIM PENYUSUN REDAKSI

Tagline the Safety News reborn
edisi I, April 2021:

Safety is "Here"

HERE:
HIGH EFFORT OF RISK ELIMINATION

"HERE"-CDM: STARTING FROM HETEROGENEOUS AREA
ON CDM-INDONESIA AVIATION COMMUNITY

Safety briefing for us.....

The Safety News reborn edisi I, April 2021 sebagai media informasi keselamatan, adalah deskripsi informasi tentang upaya strategis yang telah kami lakukan tentang aspek-aspek *safety* dalam sebuah pelayanan navigasi penerbangan di Indonesia. Topik kita bulan ini, *Safety is "Here"*, memberikan pesan moral, kiranya bermanfaat bagi kita semua, bahwa "*Safety*" selalu ada ditempat dimana kita akan melakukan kegiatan pelayanan, yaitu "*Here*/disini". Selanjutnya kami ingin membagikan sebuah pemahaman "*Here*", adalah "*high effort of risk elimination*", merupakan upaya eliminasi risiko yang mengedepankan aspek pencegahannya sejak dini.

Wakil Pemimpin Redaksi
Novy Pantaryanto

Ketua Tim Sekretariat
R. Alit Yuliawan P

Kami sadar, bahwa sebuah kepedulian tentang aspek-aspek *safety* masih perlu dikembangkan dilingkungan internal. Komitmen kami, melalui "the Safety News reborn edisi 1, April 2021" ini, menjadi salah satu bentuk upaya transformasi informasi keselamatan berbasis komunikasi publik. Sesuai dengan harapan korporasi, kami berharap kita semua (kami, stakeholder dan pengguna jasa) sama-sama membangun sebuah budaya keselamatan secara holistik dengan komitmen yang kuat dan konsisten. Budaya keselamatan, adalah salah satu kebutuhan "*Here*" yang paling mendasar perlu dilakukan.

CATATAN PENULIS

RONALD H. SIBARANI
INSPEKTUR KESELAMATAN

Kepedulian aspek keselamatan selalu diinisiasi apabila kita memiliki kepekaan proaktif terhadap potensi-potensi bahaya dalam operasional layanan. Kami dari Perum LPPNPI, mencoba melakukan transformasi kepedulian aspek keselamatan kepada pengguna jasa, melalui keterbukaan informasi, tentang apa yang kami hadapi selama *situasional operational metrics*. Kami berharap, media informasi *The Safety News reborn* edisi I, April 2021 dapat memberikan sebuah harapan kepada pengguna jasa kami, bahwa ada harga yang harus kami bayar untuk sebuah peningkatan aspek keselamatan walaupun kami mengalami gangguan kesinambungan bisnis sebagai akibat *Covid-19 pandemic*. Harga yang kami bayar itu merupakan kepuasan bagi kami, adalah bagaimana harus bisa memastikan kepada semua pengguna jasa kami, dapat menikmati kualitas layanan senantiasa konsisten dalam keadaan apa pun. Demikian yang bisa kami sampaikan, salam sehat!, salam *Safety*!. Salam semuanya!

The SAFETY NEWS reborn

PENGANTAR INFORMASI

- Salam pembuka Pemimpin Redaksi (2)
- Safety Policy AirNav Indonesia (6)
- Informasi Keselamatan Layanan Publik (9)
- Safety Briefing Wakil Pemimpin Redaksi (11)
- Safety Briefing Ketua Tim Sekretariat (11)
- Catatan Penulis (12)

Topik *The SAFETY NEWS reborn*
Edisi I, April 2021

1. PENGENALAN KORPORASI

1.1. Histori korporasi (16)
1.2. Deskripsi pelayanan (16)
1.3. Strategi pencapaian Visi (16)

1.4. Misi utama keselamatan (17)
1.5. Value korporasi (17)
1.6. Model bisnis navigasi penerbangan dimasa *Covid-19 pandemic* (17)
1.7. Pertumbuhan bisnis navigasi penerbangan dimasa *Covid-19 pandemic* (18)

2. INFORMASI PENTING: DATA dan KINERJA KESELAMATAN

2.1. Informasi data keselamatan (20)
2.2. Informasi kinerja keselamatan (23)
2.3. Informasi data rencana kinerja keselamatan *multiyears* (25)
2.4. Pesan keselamatan dari Direktur: Pak Bambang Rianto (25)

3. INFORMASI SAFETY AWARENESS

3.1. Hazard pada tahap landing: human performance (27)
3.2. *Traffic sequencing* (27)
3.3. Efek trafik kondisi cuaca (27)
3.4. Peristiwa *unstable approaches*: penyamaan persepsi stakeholder (28)

4. INSPIRASI BUDAYA KESELAMATAN

4.1. Inovasi budaya keselamatan pendekatan manajemen risiko (30)
4.2. Membangun budaya keselamatan manajemen risiko (31)

5. KAMPANYE KESELAMATAN

5.1 Mengenal struktur Covid-19 (34)
5.2 Mengetahui proses terinfeksi Covid 19 (34)
5.3 Pemberian pelayanan navigasi penerbangan aman (35)
5.4 Tantangan baru dan komitmen korporasi (36)
5.5 Tindakan Mitigasi (37)

6. PROMOSI KESELAMATAN

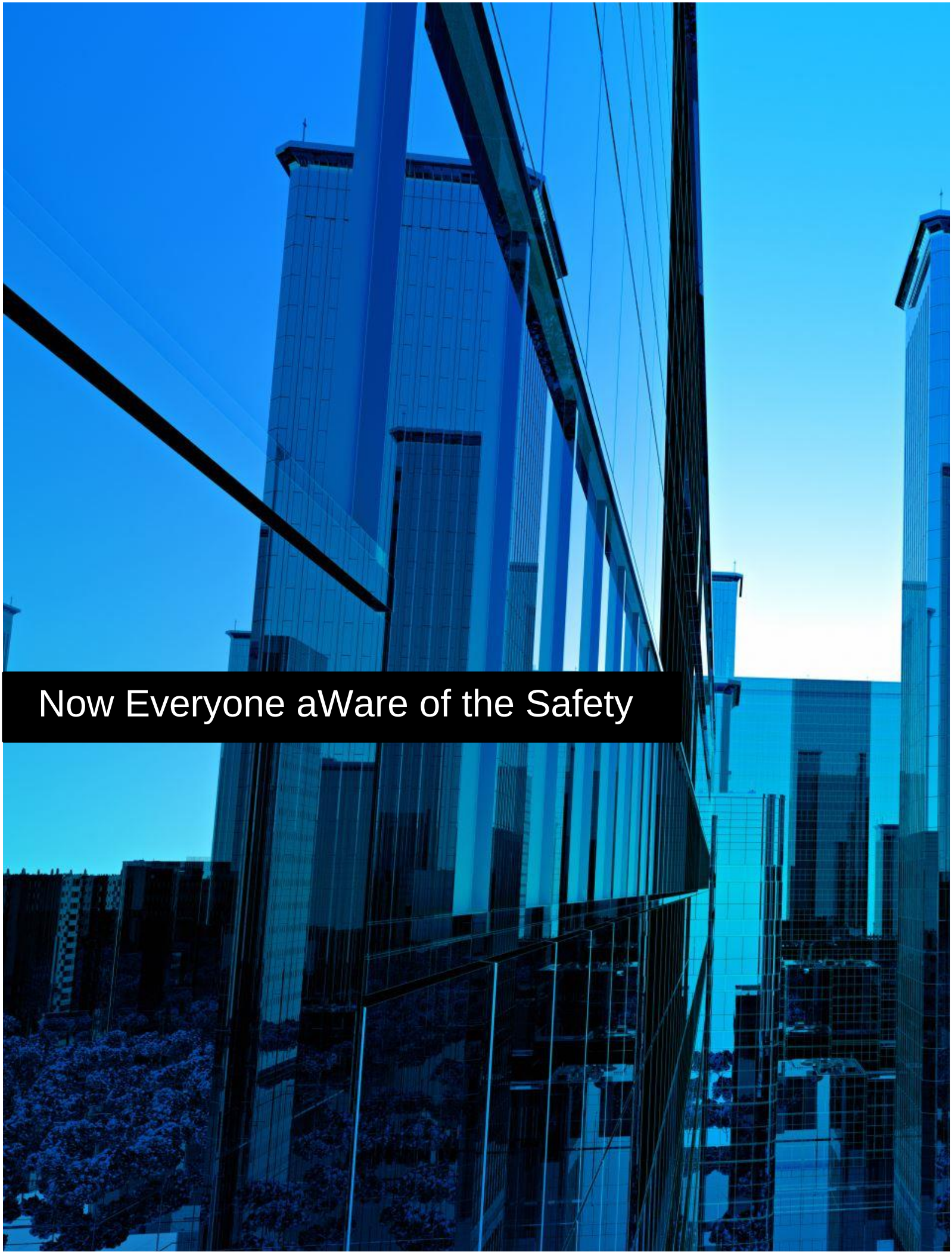
6.1 Partisipasi korporasi mempromosikan keselamatan (39)
6.2 Value korporasi mempromosikan keselamatan (40)

7. DOKUMENTASI EKSKLUSIF

7.1 Kegiatan *Board of Director* dalam kunjungan peresmian bandara Toraja (42)
7.2 Cuplikan pelayanan Airnav Indonesia di Papua Barat (43)

8. PROFIL SINGKAT SELURUH KANTOR PELAYANAN AIRNAV INDONESIA

Profil kantor pelayanan AirNav Indonesia di seluruh lokasi wilayah kerja (50)



Now Everyone aWare of the Safety

1. PENGENALAN KORPORASI

1.1.Histori Korporasi

Perusahaan Umum Lembaga Penyelenggara Pelayanan Navigasi Penerbangan (Perum LPPNPI) atau lebih dikenal dengan nama "AirNav Indonesia" mulai berdiri sejak 2012. Berdasarkan PP No. 77 tanggal 13/09/2012, Perum LPPNPI adalah suatu badan usaha yang menyelenggarakan **pelayanan navigasi penerbangan di Indonesia**, **berbentuk Badan Usaha Milik Negara (BUMN)** yang keseluruhan modalnya dimiliki negara dan tidak terbagi atas saham sesuai dengan Undang-Undang Nomor 19 tahun 2003 tentang Badan Usaha Milik Negara (UU No. 19/2003).

1.2. Deskripsi Pelayanan

Ada pun, jenis pelayanan navigasi penerbangan yang diselenggarakan oleh Perum LPPNPI yaitu: (1) Pelayanan lalu lintas penerbangan (Air Traffic Services / ATS, (2) Pelayanan telekomunikasi penerbangan (Aeronautical Telecommunication Services / COM), (3) Pelayanan informasi aeronautika (Aeronautical Information Services/AIS), (4) Pelayanan informasi meteorologi penerbangan (Aeronautical Meteorology Services /MET, (5) Pelayanan informasi pencarian dan pertolongan (Search and Rescue / SAR, (6) Untuk pelayanan informasi meteorologi penerbangan

1.3. Strategi Pencapaian Visi

Guna mencapai visi korporasi menjawab tantangan, Perusahaan menetapkan sasaran strategis (*strategic objective*) yang terdiri *improved business process*, dengan mencapai sistem kerja perusahaan yang bersinergi, terbuka, dinamis dan menghasilkan kinerja tinggi dengan kelengkapan sumber daya, pedoman tepat guna, serta peralatan handal dan memadai untuk mendukung sistem kerja yang efektif dan efisien demi mencapai target kinerja organisasi. *Strong company image*, dimana seluruh elemen perusahaan berkolaborasi secara efektif untuk menciptakan citra positif yang kuat dimata stakeholder dan mampu memberikan pelayanan sesuai ekspektasi serta mencapai tingkat keselamatan yang dijanjikan. *Comply to regulation & international best practice*, perusahaan mampu memenuhi regulasi yang berlaku serta berhasil menyelaraskan tingkat layanan sesuai dengan *Asia/Pacific Seamless ATM plan* dan *ICAO Global Air Navigation Plan* melalui penerapan sistem manajemen yang terintegrasi serta **penggunaan teknologi terkini**.

1.4. Misi Utama Keselamatan

Perum LPPNPI mewujudkan tatanan ruang udara dengan penyelenggaraan pelayanan navigasi penerbangan yang andal dalam rangka keselamatan penerbangan yang mengacu pada peraturan penerbangan internasional. Guna mendukung kelancaran kegiatan penerbangan serta keselamatan penerbangan, Perum LPPNPI selalu mematuhi semua ketentuan yang berlaku dimana **keselamatan merupakan harga pasti** yang harus hadir **dalam serangkaian proses kegiatan operasional layanan navigasi penerbangan di Indonesia**.

.

1.5. Value Korporasi

Di tengah berbagai tantangan di industri penerbangan, AirNav Indonesia memiliki komitmen untuk menyediakan layanan navigasi penerbangan berstandar internasional serta memberikan *value* bagi para pemangku kepentingan. Dalam rangka mewujudkan komitmen tersebut, AirNav Indonesia melakukan perbaikan dan **pengembangan keselamatan berkesinambungan**. Secara umum, strategi perbaikan dan pengembangan AirNav Indonesia menekankan pada lima aspek, yaitu keuangan, pelanggan dan pasar, proses produksi dan layanan, tenaga kerja serta kepemimpinan, tata kelola dan tanggung jawab kemasyarakatan. Salah satu penerapan strategi AirNav Indonesia untuk menjaga dan meningkatkan kinerja agar lebih baik lagi yaitu melalui pelatihan dan pendidikan bagi para insan AirNav Indonesia. Kemudian, AirNav Indonesia juga menginternalisasi **budaya keselamatan** dan kesehatan kerja agar **tujuan *zero accident*** di tempat kerja dan pada layanan navigasi penerbangan dapat tercapai. Dengan dukungan sumber daya manusia, infrastruktur dan peralatan yang dapat diandalkan, AirNav Indonesia memberikan layanan navigasi penerbangan terbaik bagi para pengguna layanan jasa penerbangan.

1.6. Model Bisnis Navigasi Penerbangan masa Covid 19 Pandemic

Bisnis model yang dilakukan oleh AirNav Indonesia, adalah bagaimana membangun sebuah pondasi untuk menjawab tantangan masa depan sebagai penyedia layanan navigasi penerbangan, Airnav Indonesia berperan penting menjadi salah satu pilar utama industri penerbangan. Terkait hal tersebut, Airnav Indonesia memiliki harapan untuk menjadi perusahaan yang dapat diandalkan dan bertaraf internasional serta mampu beradaptasi menjawab tantangan masa depan. Untuk itu, Airnav Indonesia berupaya membangun fondasi yang kuat melalui pendekatan yang strategis, antara lain **penguatan kualitas pelayanan**, modernisasi fasilitas navigasi penerbangan dan prosedur penerbangan yang memadai. Diharapkan melalui implementasi sebuah pondasi *bisnis model* yang baik dapat **menghasilkan pelayanan optimal**.

1.7. Pertumbuhan Bisnis Navigasi Penerbangan (Covid-19 Impact)

Pandemi virus *Covid-19* tidak hanya mengancam sektor kesehatan, namun juga mengancam krisis ekonomi global. Berdasarkan data dari *World Economic Outlook* April 2020, IMF memprediksikan perekonomian dunia akan merosot hingga ke minus tiga persen Belakangan ini *Covid*-19 menjadi konsen besar bangsa Indonesia karena permasalahan yang terus ditimbulkannya. Ada banyak kerugian yang disebabkan oleh *Covid-19* yang berdampak bagi perekonomian Indonesia. Pembangunan ekonomi sebuah negara pada dasarnya bertujuan untuk mencapai kemakmuran masyarakat melalui pertumbuhan ekonomi yang tinggi dan distribusi pendapatan yang merata. Upaya mengatasi penyebaran corona juga sudah gencar dilakukan oleh pemerintah, mulai dari menerapkan *physical distancing* dan kini telah ditingkatkan menjadi PSBB (Pembatasan Sosial Berskala Besar). Menurut Pemenkes Nomor 9 Tahun 2020, PSBB merupakan pembatasan kegiatan tertentu penduduk suatu wilayah yang diduga terinfeksi *Covid*-19. Tujuannya yaitu mencegah penyebaran *Covid*-19 disuatu wilayah dan kini sudah secara resmi telah diterapkan oleh pemerintah. Kebijakan tersebut meningkatkan resiko sektor industri menghadapi gangguan signifikan dan kesinambungan bisnis khususnya moda transportasi udara atau penerbangan.

Penyelenggaraan navigasi penerbangan merupakan salah satu bisnis moda transportasi udara, yang walaupun mengalami gangguan kesinambungan bisnis, tetap harus konsisten menjalankan sebuah kualitas pelayanan prima, kualitas yang selalu mengutamakan keselamatan kepada pengguna jasa (sesuai dengan ketentuan regulasi).

SAFELY NAVIGATING ON COVID-19 PANDEMIC

Pandemik Covid-19 sangat berdampak bagi semua sektor, dan tidak terkecuali juga dengan dunia moda transportasi udara atau penerbangan. Namun, kami sebagai penyedia jasa layanan navigasi penerbangan satu-satunya di Indonesia memastikan kepada semua pengguna jasa layanan, bahwa pandemik tidak berdampak sedikit pun terhadap target kualitas layanan yang kami berikan. Penting diketahui, bahwa target kualitas pelayanan navigasi penerbangan selalu dimulai kepedulian terhadap aspek Keselamatan.

INFORMASI PENTING

DATA DAN KINERJA

KESELAMATAN

2. INFORMASI PENTING KESELAMATAN

2.1. Informasi Data Keselamatan

Budaya dan Standard Pelaporan

Informasi data dan budaya pelaporan adalah bentuk sebuah upaya tindakan dan kepedulian petugas operasional dalam menginformasikan peristiwa hazard selama kegiatan operasional layanan. Standar waktu pelaporan yang wajib disampaikan oleh petugas operasional mengacu ketentuan regulasi sebagai berikut:

- Peraturan Jenderal Perhubungan Udara "KP 241 TAHUN 2017": tentang Petunjuk Teknis Peraturan Keselamatan Penerbangan Sipil Bagian 19-01 (Staf Instruction 19-01) Sistem Pelaporan Kejadian Wajib (*Mandatory Occurrence Reporting System*).
- Peraturan Direksi PERUM LPPNPI
  No : PER.003/LPPNPI/III/2020,
  "Sistem Manajemen Keselamatan Pelayanan Navigasi Penerbangan (SMS)".
  Standard prosedur dan tanggungjawab :
  General Manager, Kepala Cabang Pembantu & Kepala Unit.

Ada pun ketentuan regulasi terkait limitasi waktu pelaporan data keselamatan di bagi atas 3 klasifikasi yaitu: data jenis *accident*, data jenis *serious accident*, dan *data incident*.

	Notification to the DGCA and/or the NTSC*	Mandatory Report (Form 830-1, 19.1 and 19.2) submission to the DGCA/SSP and/or the KNKT**	Investigation Report to the DGCA/SSP by the Service Provider***
Accident	**Immediate / ASAP**	Within 1 X 18 hour	90 days
Serious Incident	**Immediate / ASAP**	Within 1 X 18 hour	60 days
Incident	N/A	Within 2 X 24 hour	30 days (where required)

*Telephone, facsimile or e-mail will in most cases constitute the most suitable and quickest means to send a notification.
**This column does not apply to members of the public.
*** This column does not apply to investigation reports from the State's accident investigation authority

INNOVATE

Sistem Informasi Manajemen Pelaporan berbasis digital:
EFFORT Safety Integrated-ESI digital system

Kondisi saat ini:
Revolusi kemajuan teknologi saat ini semakin berkembang pesat, sehingga memberikan pengaruh besar dalam sistem administrasi dan pelaporan. Sistem *manual data entry* berpotensi terjadinya *losses of safety data*, sehingga salah satu cara pencegahan yang optimal adalah menggunakan aplikasi data digital. Kondisi saat ini, aplikasi yang digunakan dalam operasional masih bersifat media penyimpanan database.

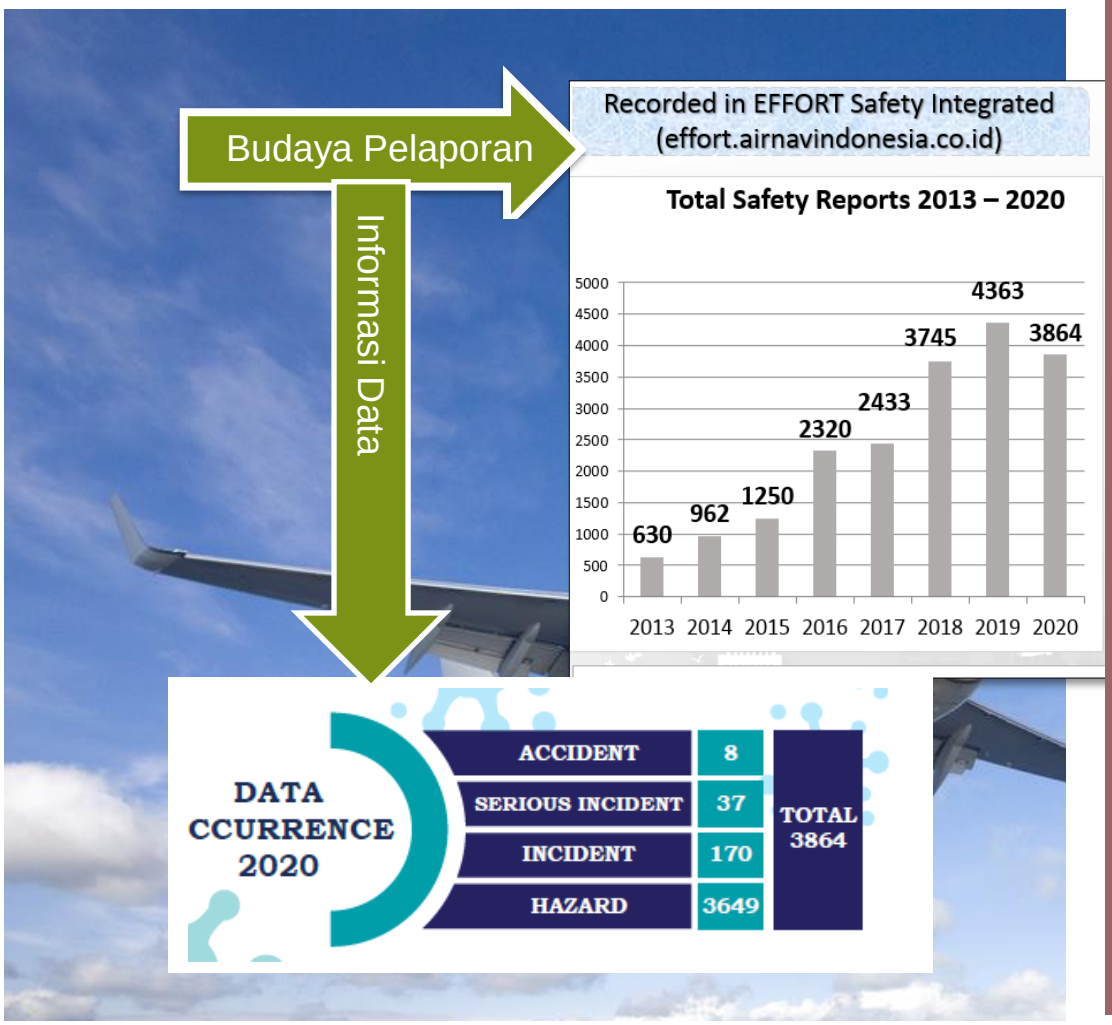
Rencana Pengembangan:
Sistem informasi era digital saat ini menjadi sebuah kebutuhan primer dalam pengolahan dan analisa data Bagaimana menyediakan sistem informasi yang multifungsi untuk kebutuhan sebuah korporasi. Multi fungsi yang dimaksud, selain media aplikasi teknologi yang digunakan untuk penyimpanan informasi, dapat juga berguna menggunakan kecerdasan komputer dalam menganalisa database dan dapat memberikan rekomendasi kepada manajemen secara optimal.

STAY FOCUSED

Pengembangan teknologi *Artificial Inteligent ESI* dimasa mendatang.

Informasi data bersumber dari ESI - Sistem pelaporan data berbasis Web:

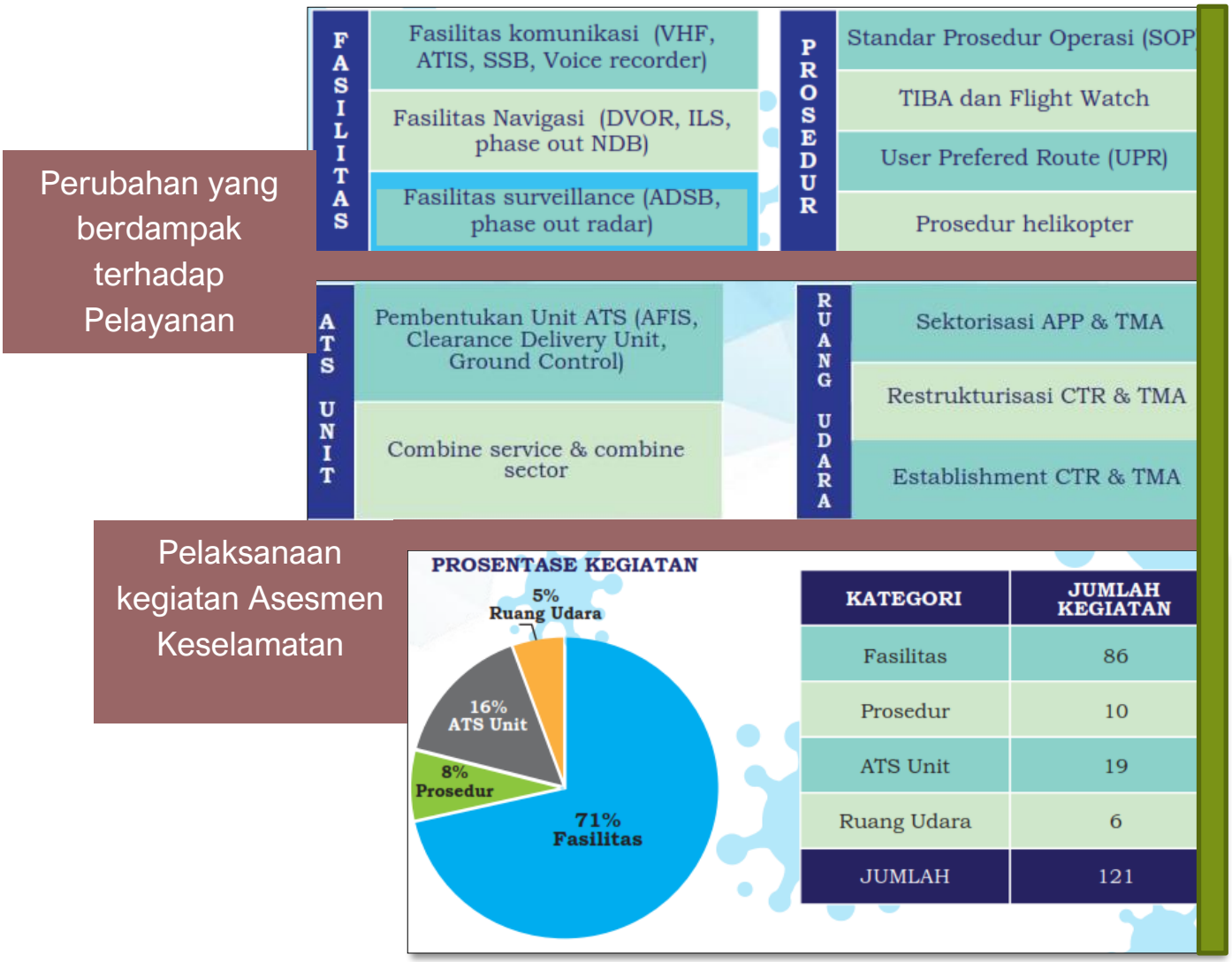
Berdasarkan data total *safety reports* di atas, terlihat budaya pelaporan yang dilakukan oleh petugas operasional dari tahun-tahun ke tahun selalu menotifikasikan volume peningkatan. Hal ini tentunya sebuah prestasi, dan senantiasa harus tetap dipertahankan ke depannya.



"Effort Safety Integrated/ESI" adalah sistem pelaporan berbasis Web yang dibuat untuk laporan internal dan eksternal terkait kejadian keselamatan. Ini adalah sistem pelaporan sukarela yang dikembangkan untuk menyediakan cara untuk mengumpulkan laporan insiden atau potensi bahaya terhadap keselamatan penerbangan

Informasi data kegiatan asesmen keselamatan:

Dalam menjalankan sebuah perubahan, Perum LPPNPI sebagai penyelenggara pelayanan navigasi penerbangan berkewajiban memiliki mekanisme pengawasan dan pengendalian jaminan kualitas keselamatan dalam melakukan manajemen perubahan sebagaimana yang diwajibkan dalam implementasi *Safety Management System* (SMS) elemen 3.2 *Management of Change*. Asesmen keselamatan merupakan bagian dari implementasi manajemen risiko keselamatan yang terkait dengan manajemen perubahan guna memastikan bahwa perubahan akan dilaksanakan berada pada tingkat risiko yang dapat diterima. Perubahan yag berdampak terhadap pelayanan navigasi penerbangan dalam hal ini adalah perubahan fasilitas & peralatan, prosedur pelayanan maupun prosedur penerbangan, unit ATS dan perubahan ruang udara. Selanjutnya, untuk memastikan proses ini terlaksana, di dalam proses bisnis Airnav Indonesia, kantor pusat maupun seluruh kantor cabang, dapat melaksanakan asesmen keselamatan sesuai dengan ruang lingkup kewenangannya



2.2. Informasi Kinerja Keselamatan

Penilaian target kinerja keselamatan tahun 2020 oleh regulator

Kinerja keselamatan merupakan refleksi kualitas pelayanan yang diberikan oleh korporasi kepada pengguna jasa. Selama terjadinya pandemi *Covid*-19 di tahun 2020, jumlah laporan keselamatan penerbangan menurun sebanyak 11%, dibandingkan dengan tahun 2019. Namun, dengan perbandingan yang sama, kinerja keselamatan penerbangan tahun 2020 mengalami kenaikan sebanyak 23,07%. Sejak dimulainya penerapan SMS pada tahun 2013 sampai dengan tahun 2019, budaya pelaporan keselamatan penerbangan semakin baik dengan peningkatan rata-rata sebesar 41%, sedangkan kontribusi AirNav Indonesia pada setiap kejadian-kejadian yang berkaitan dengan keselamatan penerbangan terus mengalami penurunan rata-rata nilainya sebesar 28,4% setiap tahunnya.

NO	CAPAIAN SPI ALoSP TAHUN 2020	TARGET TAHUN 2020	RATA - RATA CAPAIAN s.d DESEMBER 2020	STATUS
1.	Kecelakaan Yang Melibatkan Pelayanan ATS	0	0	Tercapai
2.	Loss of Separation/AIRPROX/Near miss Karena Pelayanan ATS	≤ 1.54	1.21	Tercapai
3.	Runway Incursion (Melibatkan Komunkiasi ATC)	≤ 0.117	0.000	Tercapai
4.	Runway Excursion (Melibatkan Komunikasi ATC)	0.000	0.000	Tercapai
5.	Ketersediaan (Availabilty) Fasilitas Telekomunikasi Penerbangan	≥ 97 %	99.46 %	Tercapai

AirNav Indonesia mencatatkan sebuah prestasi selama tahun 2020 walaupun dalam kondisi *Covid-19 pandemic*, terhadap indikator dan komponen kinerja keselamatan semuanya sesuai dengan standar yang diberikan oleh regulator/ Kementerian Perhubungan. Untuk mengetahui prestasi kinerja korporasi, dalam pemenuhan aspek keselamatan untuk pengguna jasa layanan, dapat dilihat secara komprehensif dalam logaritma capaian *ALoSP*

Dari tabel di atas, ada pun komponen kinerja keselamatan korporasi yang dimaksud adalah pemenuhan target rasio dari: (1) Keterlibatan korporasi dalam kasus kecelakaan tidak ada, (2) Kontribusi korporasi dalam situasional kondisi berbahaya masih dibawah toleransi rasio < 1,54, (3) Tidak terjadinya kecelakaan "*runway incursion*" dipengaruhi oleh aspek pelayanan komunikasi sama sekali tidak ada, (4) Pemenuhan kualitas layanan fasilitas telekomunikasi mendekati sempurna yaitu 99,14 %. Oleh sebab itu, dapat disampaikan kepada para pengguna jasa bahwa selama *Covid-19 pandemic*, walaupun AirNav Indonesia mengalami gangguan kesinambungan bisnis dan keuangan tetapi tetap bisa menghasilkan sebuah kualitas layanan dan kualitas keselamatan yang terbaik.

DOKUMENTASI: PENILAIAN TARGET KINERJA KESELAMATAN

Target implementasi kinerja sebuah Safety Management System (SMS)

Dokumentasi penyerahan *letter of SMS Acceptance*

Kami mengucapkan terima kasih atas penilaian implementasi SMS di Perum LPPNPI

2.3. Informasi Data Rencana Kinerja Keselamatan Multiyears

Tingkat kinerja keselamatan AirNav Indonesia yang dapat diterima (ALoSP) adalah tingkat kinerja keselamatan minimum sesuai dengan regulasi pemerintah dalam penyelenggaraan pelayanan penerbangan sipil. Tingkat kinerja keselamatan usaha AirNav Indonesia yang dapat diterima, untuk rencana *multiyears* (selama 5 tahun ke depan), dapat dilihat pada tabel di bawah ini

Safety Performance Indicator (SPI)	2020	2021	2022	2023	2024
AIRPROX CAT. A & CAT. B	≤ 1,43	≤1,36	≤1,35	≤1,34	≤1,363
RUNWAY INCURSION CAT. A & CAT B	≤ 0,11	≤ 0,10	≤ 0,10	≤ 0,10	≤ 0,10
COORDINATION ERROR	≤ 5,77	≤ 5,46	≤ 5,43	≤ 5,40	≤ 5,34
READBACK & HEARBACK ISSUE	≤ 0,42	≤ 0,39	≤ 0,38	≤ 0,37	≤ 0,36
AVAILIBILITY FACILITY ANS	≥ 97%	≥ 97%	≥ 97%	≥ 97%	≥ 97%
SAFETY OCCURRENCE REVIEW	100%	100%	100%	100%	100%
SAFETY MEETING INTERNAL	100%	100%	100%	100%	100%
SAFETY MEETING EKSTERNAL	100%	100%	100%	100%	100%

2.4. Pesan Keselamatan Direktur: Pak Bambang Rianto

Data tersebut di atas, mengindikasikan bahwa implementasi SMS di AirNav Indonesia terus mengalami peningkatan kualitas secara berkelanjutan setiap tahunnya. “Salah satu indikator meningkatnya kinerja keselamatan penerbangan sebagai hasil dari perbaikan implementasi SMS, adalah dengan meningkatnya budaya pelaporan keselamatan. Hal tersebut berbanding lurus dengan prosentase kontribusi AirNav Indonesia dalam upaya peningkatan keselamatan dalam ekosistem pelayanan.

Pendekatan yang sistematis dilakukan dengan mengidentifikasi kondisi yang berpotensi mengganggu keselamatan penerbangan (*hazards*), mengumpulkan data dan informasi keselamatan penerbangan, serta melakukan asesmen berkelanjutan terhadap risiko keselamatan penerbangan. Sistem manajemen keselamatan penerbangan secara proaktif berupaya untuk melakukan pencegahan berbasis mitigasi terhadap risiko keselamatan, sebelum meningkat menjadi sebuah insiden ataupun kecelakaan (*Safety is “Here”*)

WHAT'S UP?

SAFETY AWARENESS

3. INFORMASI SAFETY AWARENESS

Informasi kepedulian keselamatan (*safety awareness*) pendekatan kolaborasi dengan stakeholder, sesi 1

(Sumber informasi: Deskripsi riset keselamatan penerbangan di tahun 2020)

3.1. Hazard pada tahap landing:

Sintesis fakta data 1: tahap landing adalah situasi kritis bagi pesawat untuk mempertahankan kestabilan pendaratan dengan selang waktu yang terbatas. Fakta data kecelakaan pesawat (sumber data: KNKT, ICAO-GASP) menotifikasikan diperlukannya sebuah *safety awareness* bagi petugas komunitas operator penerbangan, bahwa sampai saat ini, tahap landing disebabkan *human factor* adalah penyebab terbesar terjadinya sebuah kecelakaan pesawat. Sintesis fakta data 2: fakta data hazard (sumber data: AirNav's ESI) menotifikasikan volume data hazard terbesar terjadi pada tahap landing. Maka, penarikan kesimpulan sintesis fakta data diatas, dapat dipahami secara komprehensif, bahwa *safety awareness* pada tahap landing sangat berguna untuk mendukung program ICAO dalam mencegah resiko kecelakaan pesawat sejak dini.

3.2. Traffic Sequencing

Informasi karakteristik logaritma data pergerakan pesawat dengan menggunakan *trajectory analysis* dapat disampaikan hal penting yang perlu dipahami: (1) hazard pada fase landing selalu akan bersentuhan linier pada *operational metrics* ketika petugas ATC melakukan *traffic sequencing*. (2) *Traffic sequencing* dan korelasi tugas penting petugas ATC, adalah harus bisa memastikan pergerakan pesawat, dalam kaitan terhadap perilaku lalu lintas udara, separasi yang terkontrol dan *safe operation* (ATFM) secara optimal

3.3. Efek Trafik (Kondisi Cuaca)

Anomali trafik dan dinamika pergerakan pesawat (cenderung *negative stability* di 10 nautical mile) selalu akan di awali pada saat adanya *parasite drag* bekerja pada pesawat. *Parasit drag* adalah *airspeed* yang tidak dibutuhkan pesawat dalam memproduksi gaya dorong untuk mempertahankan gaya angkat. Data hasil riset ICAO, fenomena cuaca menghasilkan *parasite drag*, adalah menunjukkan regresi linier peningkatan

karena pemanasan global. Artinya, dapat dipahami bahwa kondisi cuaca dan prediksinya kedepan, akan memiliki efek trafik terjadinya *complicated operation*. Efek trafik yang perlu diwaspadai, adalah pada *hazard* tahap landing dan *tactical operation* pada *traffic sequencing.*

3.4. Peristiwa Unstable Approaches: penyamaan persepsi stakeholder

Serangkaian proses *unstable approaches*, yang dipengaruhi secara primer oleh kondisi cuaca, dapat berimplikasi beban kerja petugas ATC untuk mengatur lalu-lintas udara yang aman. Dalam konteks pemahaman umum di kalangan operator airlines di Indonesia, *go-around operation* adalah tindakan normal, sementara pemahaman di AirNav Indonesia (penyedia jasa layanan navigasi penerbangan di Indonesia), *go-around event* adalah sebuah peristiwa berbahaya dalam operasional layanan khususnya pada kondisi ketika ATC melakukan *traffic sequencing* (proses distribusi pesawat) dengan tingkat kepadatan trafiknya tinggi.

Penting diketahui untuk kita semua, bahwa terjadinya serangkaian peristiwa hazard tidak secara independent. Hazard pasti melibatkan ekosistem operasional layanan dalam dunia penerbangan. Oleh sebab itu, untuk memperkuat esensi filosofi metrik operasional untuk *safety awareness* secara holistik, maka penyatuan pemahaman peristiwa *go-around & unstable approaches* antara komunitas operator penerbangan (ATC dan Pilot) menjadi sebuah kebutuhan primer. Perbedaan konsepsi pemahaman yang sering *dispute*, adalah bagaimana mengkonstruksikan peristiwa *unstable approaches* secara tidak tepat.

Sebagai perbandingan informasi, ditemukenali bahwa peristiwa *go-around* menunjukkan trend peningkatan selama 20 tahun lebih. Dan, peningkatan volume *go-around* tidak sebanding dengan peningkatan rata-rata volume trafik pertahun-nya. Artinya, konsep logika linier matematisnya, peningkatan volume *go-around* menunjukkan secara implisit, adanya perbedaan pemahaman dalam inisiasi tindakan awal. Tinjauan *review* analisa data statistik hazard kualitatif: ditemukan adanya volume pesawat yang *unstable approaches* namun masih dapat melakukan pendaratan tepat sesuai indikator toleransi stabilitas (standard prosedur pelaksanaan). Berdasarkan hasil diskusi bersama AirNav Indonesia dengan stakeholder (airlines dan airports) termasuk regulator akhir November 2020, ada pun penekanan pemahaman yang tepat pendekatan CDM, adalah tindakan *go-around* merupakan upaya *safe operation* apabila dilakukan dengan perspektif yang sama melalui integrasi esensi standard prosedur pelaksanaan antar komunitas operator.

Bersambung ke The Safety News reborn edisi II, Mei 2021……..

"Safe go-around operation with CDM effort"

LET US TELL YOU ABOUT:

SAFETY

Safety culture for entering to the next level that time management is safety management

INSPIRASI BUDAYA KESELAMATAN

4. INSPIRASI BUDAYA KESELAMATAN

4.1. Inovasi Budaya Keselamatan Pendekatan Manajemen Risiko

Hal utama yang sangat perlu dipahami adalah bahwa budaya keselamatan memiliki sifat dinamik sehingga senantisa membutuhkan inovasi berkelanjutan. Ketika mengeksaminasi beberapa literatur tekait *safey culture*, maka akan diperoleh multi perspektif. Multi perspektif tersebut mengindikasikan, bahwa adanya polarisasi pemahaman kontraproduktif budaya keselamatan dalam penerapan risk management. Konsep berlapis tepat yang dibutuhkan, adalah bagaimana mencegah secara efektif sebuah kecelakaan tidak terjadi. Budaya keselamatan yang dibutuhkan dalam risk management resiko, adalah bagaimana mengintesifkan genetika perubahan perilaku. Pengintesifan perubahan perilaku memiliki esensi, tentang bagaimana multiplikasi effeknya dapat memproteksi perilaku *unsafe action* orang lain, supaya tidak terjadinya sebuah kecelakaan yang risikonya berdampak kepada orang lain. Bentuk proteksi tersebut merupakan refleksi implementasi perencanaan manajemen risiko. Perencanaan manajemen risiko menggunakan *Bowtie Model*, memiliki kerangka berpikir, bagaimana mendesain sebuah peristiwa, mendesain sebuah proses interaksi peristiwa, proses merekayasa potensi peristiwa kecelakaan, dan proses mengembangkan pencegahan berbasis mitigasi risiko supaya kecelakaan tidak terjadi

Bentuk Analisa interaktif praktis, dari perubahan perilaku sebuah *safety culture* dalam perencanaan manajemen risiko, dapat diilustrasikan melalui skenario peristiwa kecelakaan, adalah sebagai berikut:

- Peristiwa pengendara mobil melakukan tabrak lari pengendara motor di persimpangan jalan yang memiliki lampu lalu lintas jalan raya. Karakteristik perilaku human factor pengendara ekosistem operasional: pengendara mobil menggunakan kecepatan awal dengan kecepatan tinggi sedangkan pengendara sepeda motor dengan kecepatan prosedural.
- Peristiwa konteks tinjauan prosedural, pengendara mobil melaju pada saat indikator lampu lalu lintas menunjukkan warna merah, sedangkan pengendara motor melaju pada saat indikator lampu lalu lintas warna hijau. Risiko peristiwa dialami oleh pengendara motor, sementara kelalaian dilakukan oleh pengendara mobil.
- Analisa risiko peristiwa: *safety culture* konvensional selalu berfokus terhadap pemenuhan prosedural. Pengendara mobil tidak prosedural maka tidak memiliki *safety culture*. Pengendara sepeda motor melakukan prosedural, memiliki *safety culture*, namun masih terjadi kecelakaan. Perencanaan manajemen resiko peristiwa pendekatan *Bow Tie model*: prinsip kehati-hatian sebuah *safety culture* pengendara motor akan lebih tepat apabila mencegah terjadinya kecelakaan. Artinya *success key factor*, *risk management planning*, ada di pengendara motor, dan *critical factor* dari *human factor* ketidakhadiran prinsip kehati-hatian pengendara motor.

4.2. Membangun Budaya Keselamatan Manajemen Risiko

Membangun budaya keselamatan model interaktif pendekatan konsepsi operasional, *Air Traffic Management*/ATM, adalah bagaimana menggunakan metode ATM pendekatan konsep manajemen risiko. Untuk lebih jelasnya, properti budaya keselamatan dapat dilihat gambar di bawah ini:

Analisa resiko kondisi terkini budaya keselamatan:

- **Analisa identifikasi hazard:** Adanya potensi sewaktu-waktu perilaku menyimpang dalam operasional layanan pada tahap landing
- **Analisa identifikasi top hazard:** Diprediksi akan kemunculan sistemik *hazard* operasional rumit pada *traffic sequencing* dari anomali dinamika pergerakan pesawat
- **Analisa identifikasi *threats*:** Potensi terjadinya peristiwa kecelakaan pesawat dapat terjadi apabila tendensi perilaku menyimpang human factor tersebut sudah berulang-ulang terjadi.
- **Analisa identitikasi *consequence*:** *Total loss*/kecelakaan pesawat
- **Analisa identifikasi preventif:** Penggunaan budaya keselamatan prinsip kehati-hatian bagi petugas ATC dan Pilot dapat dicapai apabila adanya kesepahaman mendasar dalam pelaksanaan operasional berbasis keselamatan. Data dukung: masih ditemukenali hazard berulang-ulang terjadi.

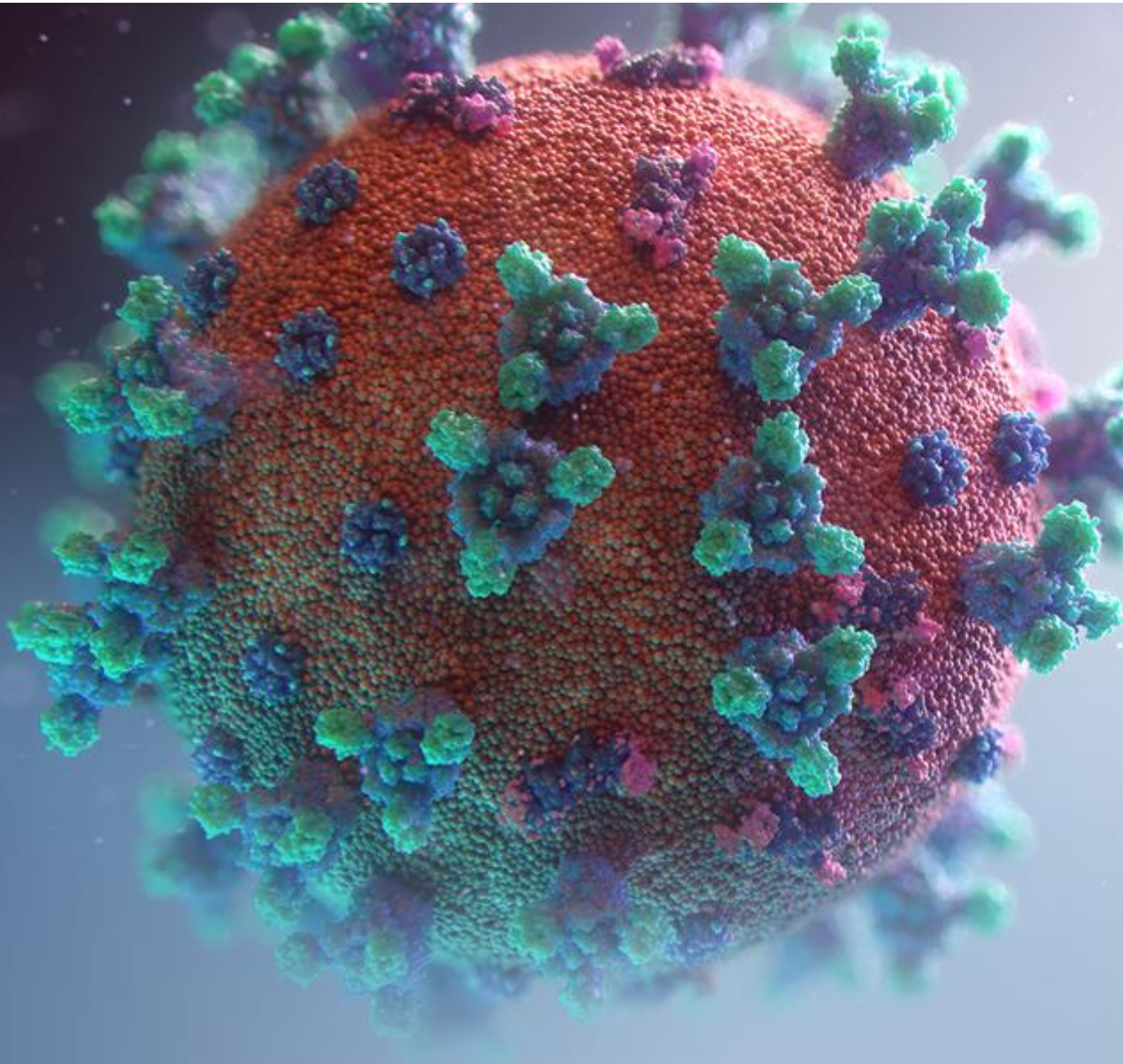
Peringatan dini:

Pendekatan ilustrasi cerita (penjelasan point 4.1), walaupun sudah melaksanakan pemenuhan prosedural, potensi kecelakaan masih dapat terjadi apabila budaya keselamatan prinsip ke hati-hatian tidak dipahami secara komprehensif. Dari data statistik, masih muncul peristiwa berulang-ulang terjadi, sehingga menjadi perhatian bersama untuk penguatan budaya keselamatan prinsip ke hati-hatian secara holistik harus segera di implementasikan sebelum terjadi kecelakaan pesawat yang tidak diharapkan pada tahap landing.

Target keselamatan untuk manajemen waktu

Penguatan budaya keselamatan dengan menggunakan prinsip ke hati-hatian

SAFETY CAMPAIGN



SAFETY CAMPAIGN:

PASTIKAN KUALITAS

PELAYANAN NAVIGASI PENERBANGAN

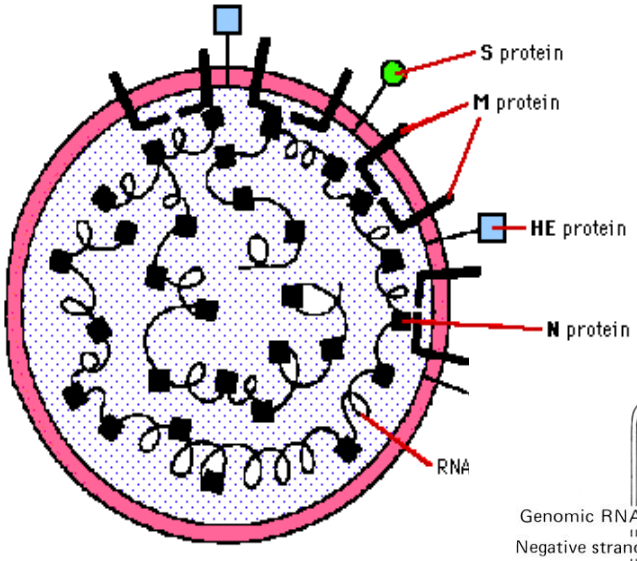
SELAMA MASA PANDEMIC COVID -19 DI INDONESIA

TETAP AMAN

5. KAMPANYE KESELAMATAN

5.1 Mengenal struktur Covid-19

Struktur *Corona virus* berukuran sangat kecil dan bersifat *parasit intraseluler* obligat atau menempel pada inang. Virus memiliki materi genetik RNA atau DNA untuk memperbanyak diri, Materi genetik sangat penting bagi virus sehingga terlindung dalam lapisan protein atau capsid

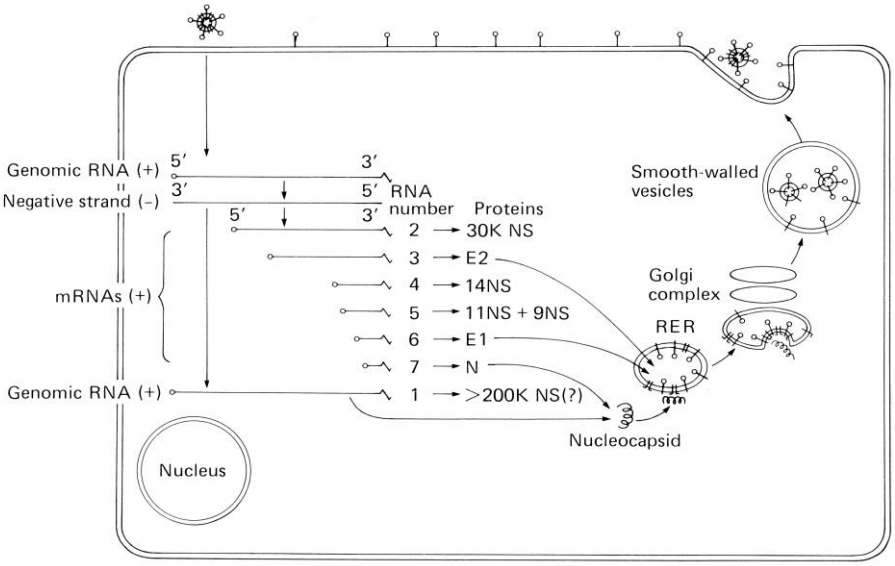


The envelope membawa 3 protein

- S: Protein lonjakan: pengikatan reseptor, fusi sel, antigen utama
- E: Protein envelope: kecil, protein yang berhubungan dengan envelope
- M: Protein membran, transmembran - pembentukan tunas & envelope
- Haemagglutinin-esterase

Gambar Struktur Virus Corona

Virus Corona masuk ke tubuh manusia menggunakan jalur ACE2



5.2 Mengetahui proses terinfeksi Covid-19

Kutipan artikel https://kawalcovid19.id/content/650/bagaimana-virus-corona-menyerang-tubuh:

Virus menyebar melalui tetesan air liur yang keluar dari mulut orang akibat batuk atau bersin, yang kemudian masuk ke tubuh orang yang berada di dekatnya melalui mulut, hidung dan mata. Virus kemudian masuk ke jalur pernafasan dan membran mukus di bagian belakang tenggorokan, menempel pada sebuah reseptor di dalam sel, dan mulai berkembang di sana. Virus ini mempunyai protein dengan ujung tajam yang membuat virus bisa menempel ke membran sel, dan dari situ, materi genetis virus masuk ke sel tubuh manusia. Materi genetis tersebut kemudian membajak metabolisme sel dan membuat sel tidak lagi berkembang untuk kesehatan tubuh melainkan untuk memperbanyak virusnya.

5.3 Pemberian pelayanan navigasi penerbangan aman:

Provider navigasi penerbangan di Indonesia terdampak Covid-19

Dalam konteks situasi berkembang saat ini masih terdampak pandemik *Covid-19*, ternyata situasi tersebut membawa dampak terhadap kemampuan staf operasional untuk kembali bekerja *new normal*. Faktanya, penyebaran *Covid-19* menimbulkan sebuah skenario kompleks untuk *provider* navigasi penerbangan harus mampu bertransformasi memastikan bekerja aman dalam melakukan pelayanan meskipun kondisi terkini menghadapi sebuah tantangan. Menurut ilmu kesehatan, virus *Covid-19* dapat menularkan antar individu dan kluster lingkungsn. Di new normal saat ini, ada pun *Covid-*19, menurut para ahli, diprediksi dapat berdampak terhadap penjadwalan staf dalam waktu jangka panjang. Mengelola lingkungan kerja, dengan skala tingkat kompleksitas bertambah bila dikaitkan dengan protokol kesehatan kemudian persyaratan kesehatan dimasa mendatang, akan menghadirkan sebuah tantangan baru. Tantangannya adalah bagaimana melakukan pelayanan navigasi penerbangan aman selama dampak *Covid-19.*

Tantangan baru:
Dampak jangka panjang Covid 19 untuk AirNav Indonesia

Upaya yang selalu dilakukan oleh AirNav Indonesia dalam melakukan kegiatan pelayanan navigasi penerbangan, adalah bagaimana mengelola kesinambungan usaha korporasi, terkait terpeliharanya kapasitas kemampuan staf operasional, harus dapat memastikan kualitas pelayanan yang diberikan senantiasa tetap terjaga aman kepada pengguna jasa layanan. Situasi saat ini usaha AirNav Indonesia menghadapi sebuah tantangan yang cukup sulit dan tidak dapat diprediksi. Pada saat pembatasan trafik sudah mulai menunjukkan trend volume trafik naik, maka setiap provider navigasi penerbangan harus segera mempersiapkan untuk memberikan sebuah pelayanan dengan *traffic levels* bervariasi, dengan tetap memastikan kelangsungan operasional dan melindungi staff supaya tidak terpapar infeksi. Kami berharap kita semua konsisten melakukan tahapan operasional yang aman dengan bentuk upaya ekstraordinari sampai kita dapat melewati badai pandemik ini. Tindakan pencegahan yang dilakukan, dalam konteks *metric operasional*, adalah memfokuskan terhadap *workplace, social distancing, and social responsibility.*

5.4 TANTANGAN BARU & KOMITMEN KORPORASI

Tantangan 1

Lingkungan Kantor:

Lingkungan kantor meliputi tantangan peningkatan frekwensi pembersihan fasilitas dan *workstation*; *establishing* proses pembersihan fasilitas berkala, penyiapan bahan material dalam pembersihan, penyiapan pembersih tangan berbahan alkohol skala proporsiona, penyiapan tempat cuci tangan di setiap kantor cabang layanan

Tantangan 2

Social Distancing & Physical Distancing

Social distancing adalah memastikan petugas selalu terhindar dari aktivitas dari keramaian. Contoh yang baik: melakukan kegiatan rapat menggunakan sistem virtual, penjadwalan ulang shift tim operasional

Phisical distancing adalah memastikan jarak fisik antar petugas lebih dari 1 meter di dalam lokasi ruangan kerja.

Tantangan 3

Social responsibility

Ukuran *social responsibility* meliputi tantangan pengambilan *individual temperatures* setiap masuk ruangan kerja; menggunakan masker; pencucian tangan berkala; mengurangi perjalanan dinas staf; pemberian *briefing* ke petugas kalau tidak sehat untuk *stay at home*. Pemisahan jadwal dilakukan, ketika salah satu staf positif, atau mengalami interaksi kontak langsung dengan staf yang terpapar positif. Proaktif, akurat, konsisten, and komunikasi yang jujur dengan staf operasional adalah salah satu tool terbaik dan akan membantu para staf memahami konteks supaya protokol kesehatan korporasi dilakukan secara optimal.

5.5 TINDAKAN MITIGASI

Fokus: Peningkatan keselamatan

- Dimulainya kembali aktivitas penerbangan setelah periode yang lama dari low traffic kemungkinan akan menghasilkan sejumlah potensi hazard untuk *airports, airlines, ANSPs* dan industri lainnya. Reduksi level trafik and keterkaitan dengan pengurangan staf yang diperlukan untuk mengelola operasi tersebut telah banyak membawa risiko keselamatan laten ke permukaan, masih ada banyak trafik yang harus dikelola dengan baik.
- Mengidentifikasi potensi bahaya yang mungkin ditemui selama transisi, untuk pengelolaan risiko terkait, dan dipresentasikan untuk dipertimbangkan sebagai bagian dari sistem manajemen keselamatan (SMS); *Annex 19 – Safety Management dan Safety Management Manual (SMM) (Doc 9859) refer*

Tahapan, dalam hal kemampuan staf operasional, untuk memastikan operasional yang aman:

1

Persiapan implementasi mendasar

- Bagi sebagian besar pemberi kerja, melindungi pekerja akan bergantung pada tindakan pencegahan infeksi dasar yang tegas. Jika sesuai, semua pengusaha harus menerapkan praktik kebersihan dan pengendalian infeksi yang baik

2

Pengimplementasian kontrol lingkungan

- Profesionalisme kerja menggunakan kerangka kerja yang disebut "hierarki kontrol" untuk memilih cara mengendalikan bahaya di tempat kerja. Dengan kata lain, cara terbaik untuk mengendalikan bahaya adalah dengan secara sistematis menghilangkannya dari tempat kerja.

3

Kontrol administratif

- Kontrol administratif membutuhkan tindakan proaktif dari pekerja. Biasanya, kontrol administratif adalah perubahan dalam kebijakan atau prosedur kerja untuk mengurangi atau meminimalkan paparan bahaya

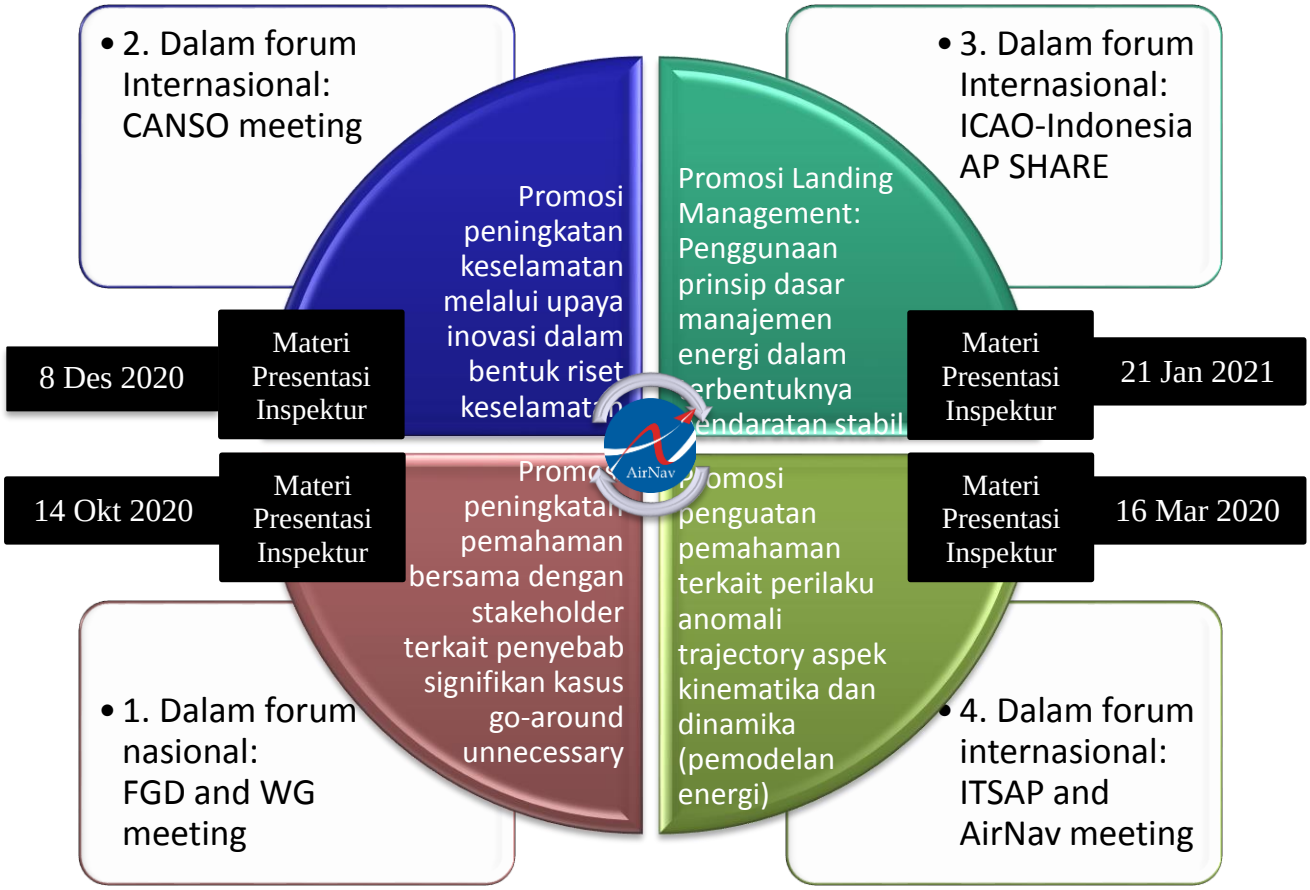
PROMOTING SAFETY

6. PROMOSI KESELAMATAN

6.1 Partisipasi korporasi mempromosikan keselamatan:

ICAO Doc 9859 menyatakan, “Promosi keselamatan memainkan peran pendukung, namun penting, dalam mencapai pengendalian risiko keselamatan yang efektif selama pemberian jasa layanan penerbangan”.

Beberapa kegiatan promosi keselamatan dalam keterlibatan aktif korporasi sebagai panelis:
:



Di tahun 2020 korporasi melaksanakan sebuah riset keselamatan pendekatan kolaborasi dengan regulator dan stakeholder (Indonesia operator airlines). Riset yang dilakukan, diinisiasi oleh Direktur korporasi bidang fungsi safety (Pak Bambang Rianto), selanjutnya dikelola oleh Kepala Divisi yang membidangi (Pak Novy Pantaryanto), sehingga penulis sebagai peneliti dapat merealisasikannya. Multiplier efek kegiatan riset memberikan manfaat produktif bagi korporasi, regulator maupun stakeholder, dimana korporasi dapat berpartisipasi memberikan informasi positif tentang keselamatan penerbangan Indonesia dalam setiap forum pertemuan internasional.

6.2 Value korporasi mempromosikan keselamatan:

- Memberikan informasi keselamatan dalam forum nasional: Kegiatan FGD and WG meeting (tgl 14 Oktober 2020):
  1) Konstruksi peristiwa hazard selama bertahun-tahun pada tahap pendaratan yang belum dapat diidentifikasi secara holistik sifat dan karakteristiknya;
  2) Skenario peristiwa hazard yang signifikan, selalu dimulai akibat pengaruh fenomena tailwind, yang mempengaruhi pola pergerakan pesawat, untuk pendaratan aman;
  3) Pengaruh fenomena tailwind membuat kecenderungan signifikan anomaly trafik, terkait potensi posisi pesawat di titik final pendaratan, di atas sudut pendaratan normal;
  4) Peristiwa hazard dipengaruhi kolaborasi pengelolaan speed operasional belum optimal.

- Memberikan informasi keselamatan dalam forum Internasional: Kegiatan CANSO meeting (tgl 8 Desember 2020):
  1) Peningkatan keselamatan merupakan representasi inovasi budaya keselamatan;
  2) Budaya keselamatan kriteria komprehensif memerlukan upaya penyempurnaan;
  3) Usulan riset memberikan penekanan diperlukan integrasi prosedur operator layanan;

- Memberikan informasi keselamatan dalam forum Internasional: Kegiatan ICAO-Indonesia Asia Pasific SHARE (tgl 21 Januari 2021):
  1) Efek tailwind mempengaruhi stabilitas pendaratan dan memiliki kecenderungan indikator, adalah *negative dynamic stability* terhadap satuan waktu pendaratan normal;
  2) Adanya penggunaan energi pendaratan yang belum optimal di titik final pendaratan;
  3) Tantangan keselamatan kontribusi internal, adalah serangkaian kolaborasi dalam pengimplementasian distribusi pengaturan trafik melalui penyempurnaan ATFM;
  4) Tantangan keselamatan untuk stakeholder, adalah implementasi energy awareness;
  5) Mengusulkan konsepsi penerapan landing management, dalam upaya kolaborasi operator layanan, dapat melakukan stabilisasi pendaratan sejak awal.

- Memberikan informasi keselamatan dalam forum internasional: Kegiatan ITSAP-AirNav meeting (tgl 16 Maret 2021):
  1) Hasil analisa data karakteristik lintasan mendeskripsikan, bahwa kolaborasi peran operator dalam penerapan prediksi lintasan belum optimal pada saat kepadatan trafiknya tinggi karena dipengaruhi oleh turbelensi cuaca di sekitar wilayah pendaratan;
  2) Abnormal energi pendaratan memiliki tipikal profil lintasan dan stabilitas pendaratan merepresentasikan, adalah negative dynamic stability terhadap satuan waktu.

Penerapan promosi keselamatan yang dilakukan korporasi, memberikan penekanan pemahaman, bahwa keselamatan penerbangan merupakan tanggungjawab bersama.

Safety is "Here"

DOKUMENTASI

EKSKLUSIF

7. DOKUMENTASI EKSKLUSIF

7.1 KEGIATAN *BOARD of DIRECTOR* AIRNAV INDONESIA

"Dalam peresmian bandara Toraja oleh Presiden Joko Widodo"

Kegiatan *Board of Director* AirNav Indonesia melakukan kunjungan dalam rangka mengikuti kunjungan kerja Presiden Joko Widodo dan Menteri Perhubungan Budi Karya Sumadi ke propinsi Sulawesi Selatan pada Kamis, 18 Maret 2021 untuk meresmikan Bandara Toraja yang juga dikenal dengan nama setempat Bandara Buntu Kunik, di kabupaten Tana Toraja.

Pembangunan bandara Toraja bertujuan mendorong konektivitas dan pariwisata setempat. Peresmian bandara Toraja bersamaan dengan peresmian bandara Pandar Alor di Nusa Tenggara Timur. Pembangunan bandara dengan landasan pacu sepanjang 900x30 meter dan dilengkapi gedung terminal kapasitas hingga 36.000

Dokumentasi Peresmian Bandara oleh Presiden

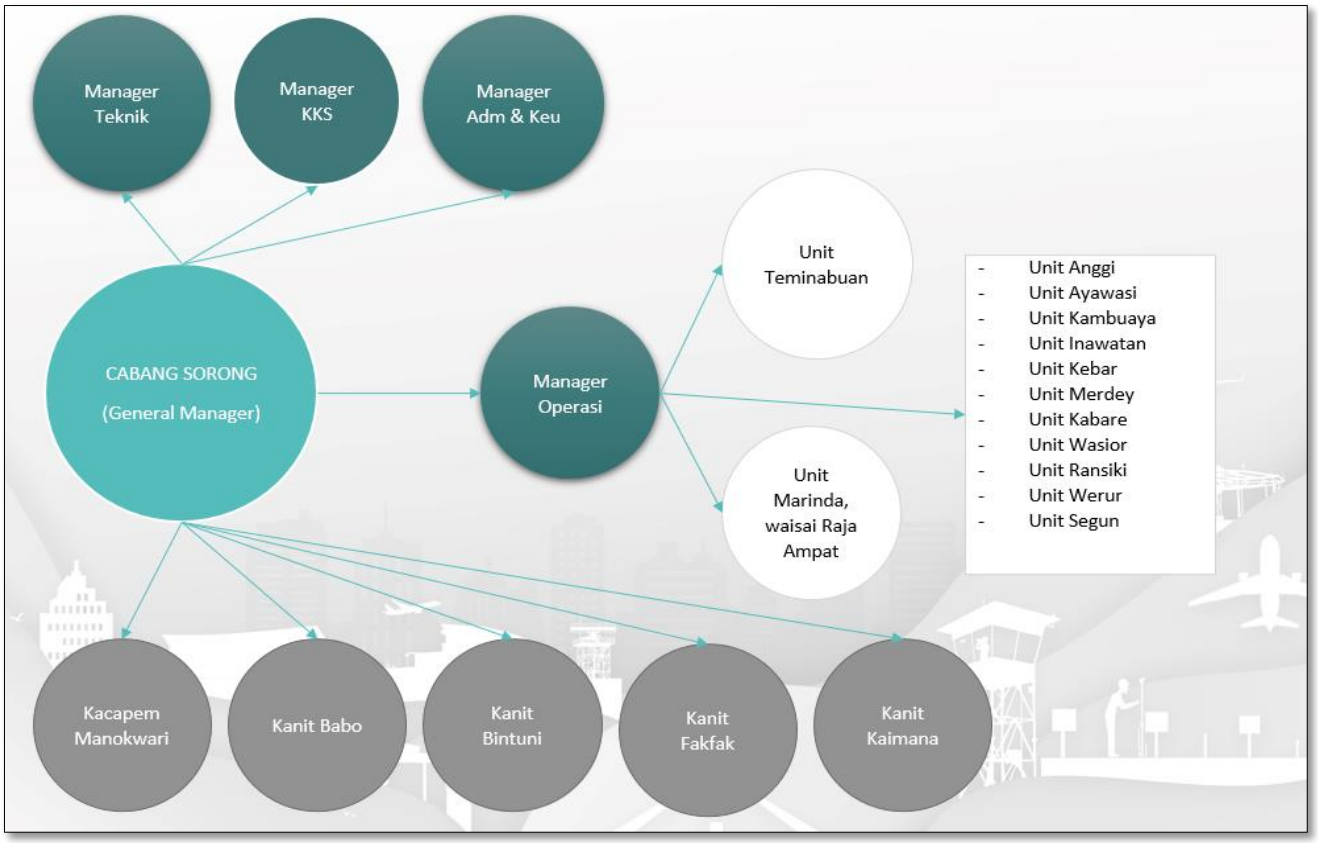
AirNav Indonesia memberikan pelayanan dalam bentuk *Aerodrome Flight Information Service* (AFIS) dengan informasi volume trafik terjadwal adalah sebanyak 6 penerbangan setiap hari. Pelayanan navigasi penerbangan kategori AFIS memiliki fungsi hanya untuk memberikan saran dan informasi kepada Pilot dalam melaksanakan penerbangan yang aman dan efisien. Selanjutnya, proses pendaratan pesawat menggunakan regulasi *Visual Flight Rules* (VFR). Ada pun penerbangan ke bandar udara Toraja menggunakan jenis pesawat ATR dari bandar udara Sultan Hasanuddin Makassar, hanya membutuhkan waktu sekitar 50 menit

Dokumentasi kegiatan Board of Director AirNav Indonesia di bandar udara Toraja dalam rangka mengikuti kunjungan Presiden Jokowi

7.2 CUPLIKAN PELAYANAN AIRNAV INDONESIA di PAPUA BARAT

- **Pelayanan Perwakilan Korporasi di Sorong-Papua Barat**

AirNav Indonesia memberikan pelayanan navigasi diseluruh wilayah di Indonesia. Kali ini penulis mengajak pembaca mencoba melihat tinjauan pelayanan korporasi di Papua Barat. Struktur pelayanan perwakilan korporasi di Sorong-Papua Barat memiliki organisasi tata kelola dapat dilihat pada gambar di bawah ini:

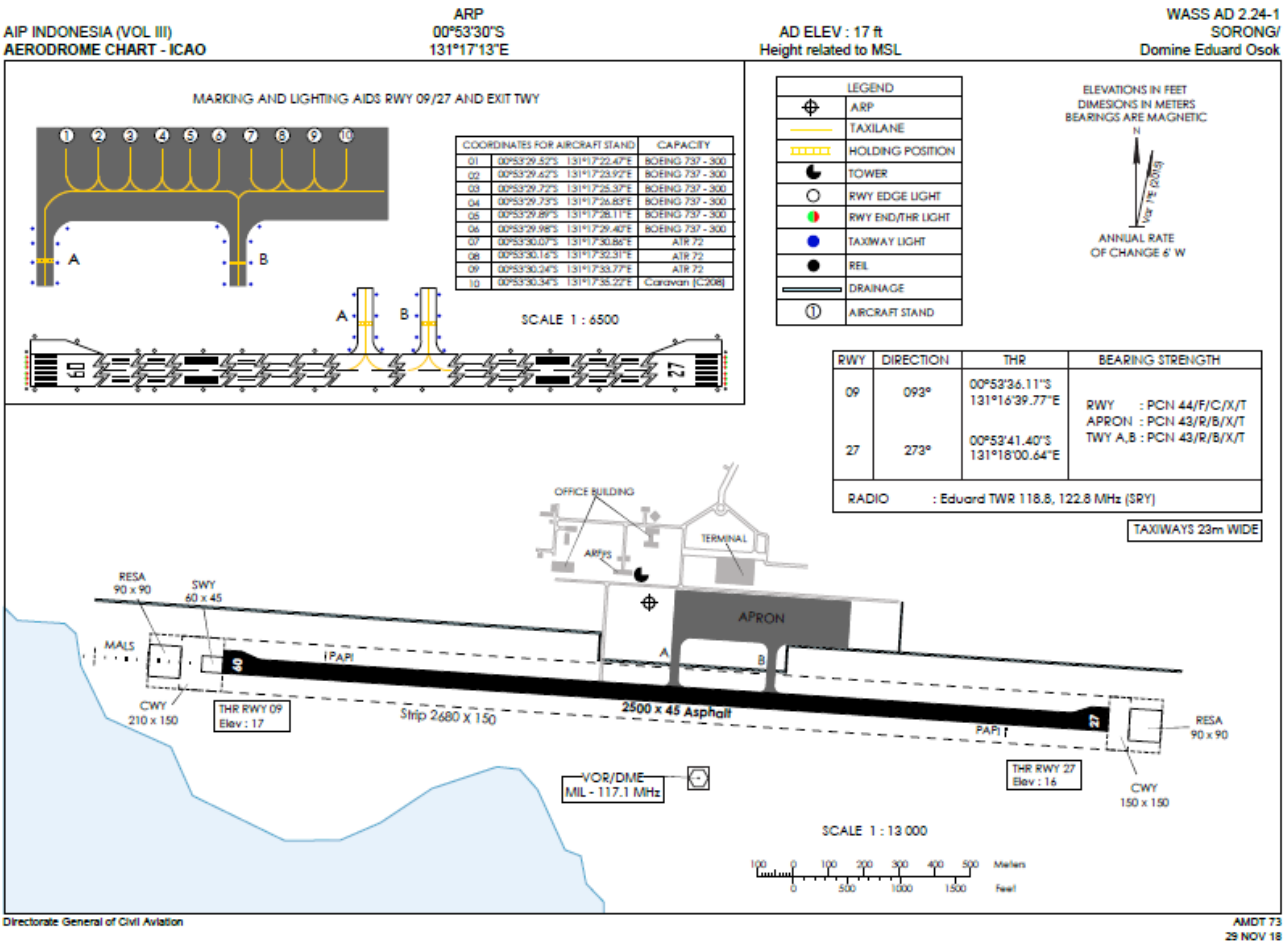


Gambar Skematik Struktur Organisasi AirNav Indonesia Kantor Cabang Sorong

Informasi umum bandar udara DEO Sorong:

1) Koordinat geografi bandar udara 005330S, 1311713E, dengan elevasi 17 ft di atas laut.
2) *Referensi temperatur sebesar* 32°C
3) Bandar udara memiliki nilai klasifikasi kemampuan landasan pacu sebesar 44 FCXT, konstruksi landasan pacu *asphalt* (flexible) dimensi ukuran landasan pacu sebesar 2.500m x 45m, nomor landasan pacu 09-27, yang dapat di darati aman pesawat klasifikasi setara Boeing B 737-800/B737-900 dan atau Airbus A-320.
4) Ada pun proses pendaratan pesawat di bandar udara DEO Sorong menggunakan metode visual dengan alat bantu pendaratan yang digunakan adalah PAPI (*Precision Approach Patch Indicator*), kemudian transisi elevasi pesawat melakukan proses pendaratan di 11.000 ft.

5) Gambar layout bandar udara ada di bawah ini:



Pelayanan fasilitas yang diberikan korporasi:

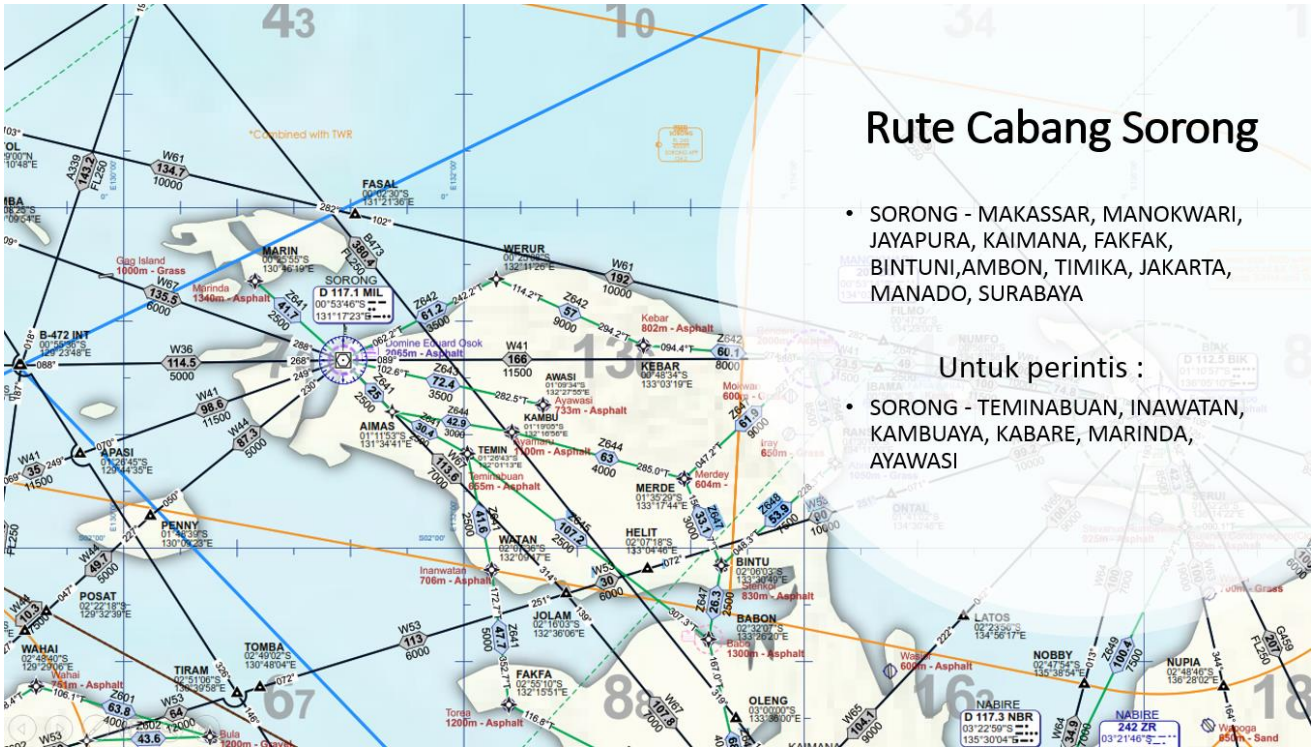
WASS AD 2.18 ATS COMMUNICATION FACILITIES

Service designation	Call sign	Channel	Hours of operation	Remarks
1	2	3	4	5
TWR	Eduard Tower	118.8 MHz, 122.8 MHz*	2100 – 1000	*Secondary Frequency
APP	Sorong Approach	124.2 MHz	2100 – 1000	
ATIS	NIL	126.1 MHz	2100 – 1030	Ground to ground on FREQ 6811.2 kHz

WASS AD 2.19 RADIO NAVIGATION AND LANDING AID

Type of aid, MAG VAR, Type of supported OPS (for VOR/ILS/MLS give declination)	ID	Frequency	Hours of operation	Position of transmitting antenna coordinates	Elevation of DME transmitting antenna	Remarks
1	2	3	4	5	6	7
VOR/DME	MIL	117.1 MHz / CH-118X	H24	005346.4S 1311723.2E		
ILS / LLZ	IMIL	109.3 MHz				
GP		332 MHz				
Radar Head				005323.0S 1311719.0E		Type: MSSR Max Coverage: 200NM

Selanjutnya, pelayanan navigasi yang diberikan korporasi kepada penggunan jasa, terkait navigasi penerbangan dari jalur rute keluar-masuk ke wilayah Sorong, dapat dilihat pada gambar di bawah ini:



- Dokumentasi wawancara eksklusif General Manager (GM) Cabang Sorong

  Kehadirannya korporasi di wilayah propinsi Papua Barat, terkait pendelegasian kewenangan korporasi di wilayah pelayanan daerah Sorong, diwakili oleh seorang GM, Pada saat keadaan kondisi waktu luang, Inspektur Keselamatan diberikan kesempatan untuk melakukan wawancara ekslusif terkait seputar kegiatan operasional layanan.

Gambar dokumentasi wawancara Inspektur dengan GM Cabang Sorong (Ef Oktavian)

Informasi kondisi operasional penjelasan GM Sorong:

Saat ini kondisi trafik mulai bekerja menunjukkan trend perlahan-lahan naik, sehingga diperlukan penguatan budaya keselamatan. Tugas rutin General Manager, terkait esensi implementasi *Safety Management System* (SMS) di wilayah kewenangannya, selalu melakukan monitoring kegiatan operasional dan evaluasi secara berkala ke struktur organisasi vertikal di bawahnya. Untuk harmonisasi pelaksanaan, dalam pelaksanaan monitoring kegiatan operasional yang efektif, beliau selalu mengedepankan aspek pengkolaborasian dengan internal manajemen dan Inspektur Keselamatan. Selanjutnya, karena situasi saat ini masih dalam *Covid-19 pandemic*, GM berkomitmen untuk memastikan: bahwa setiap karyawan, dalam melaksanakan kegiatan operasional, wajib melakukan protokol kesehatan dengan memakai masker di lokasi kerja. Dalam pelaksanaan kegiatan korporasi di ekosistem operator layanan selalu menggunakan pengambilan keputusan pendekatan kolaborasi dengan stakeholder. Ada pun bentuk kolaborasi korporasi dengan stakeholder, adalah menggunakan prinsip kolektif dan kolegial, yang disusun dalam bentuk nota kesepahaman untuk tujuan pencegahan bersama resiko keselamatan penerbangan.

Dokumentasi GM Cabang Sorong (Ef Oktavian) di lobby Gedung kantor

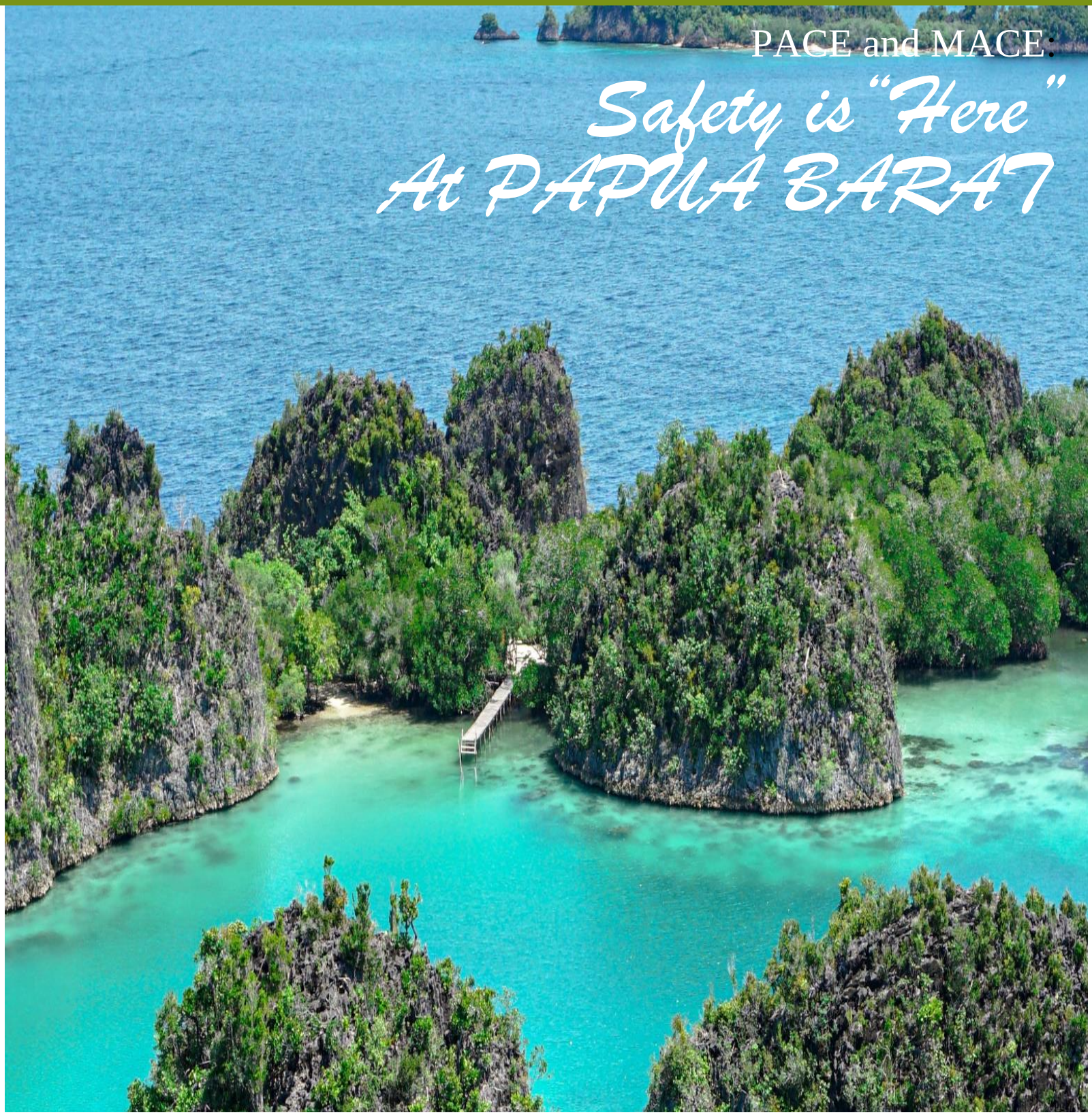
- Dokumentasi kegiatan operasional kantor Cabang Sorong (*Safely navigating on Covid-19 pandemic*)

KAMI RINDU MENYAMPAIKAN PESAN:

Mari kita membangun keselamatan penerbangan Papua mendukung program Pemerintah

PACE and MACE:

Safety is "Here" At PAPUA BARAT



PROFIL KANTOR CABANG PELAYANAN
AIRNAV INDONESIA

Safety is "Here"

DAFTAR KANTOR CABANG / CABANG PEMBANTU / UNIT PERUM LPPNPI

JATSC

Cabang JATSC merupakan Cabang yang berdiri sendiri dan tidak memiliki cabang pembantu maupun unit dibawah binaannya.

MATSC

Cabang MATSC memiliki cabang pembantu dan unit yang berada dibawah binaannya, yaitu:

1. Cabang Pembantu Palu
2. Cabang Pembantu Luwuk
3. Unit Mamuju
4. Unit Masamba
5. Unit Poso
6. Unit Toli Toli
7. Unit Buol
8. Unit Tana Toraja
9. Unit Mamasa
10. Unit Bone
11. Unit Seko
12. Unit Rampi
13. Unit Bua
14. Unit Selayar
15. Unit Tojo Una-Una

SURABAYA

Cabang Surabaya memiliki cabang pembantu dan unit yang berada dibawah binaannya, yaitu:

1. Cabang Pembantu Banyuwangi
2. Cabang Pembantu Malang
3. Cabang Pembantu Sumenep
4. Unit Jember
5. Unit Bawean

DENPASAR

Cabang Denpasar memiliki cabang pembantu dan unit yang berada dibawah binaannya, yaitu:

1. Cabang Pembantu Labuan Bajo
2. Unit Waingapu
3. Unit Tambolaka
4. Unit Pagerungan
5. Unit Buleleng

MEDAN

Cabang Medan memiliki cabang pembantu dan unit yang berada dibawah binaannya, yaitu:

1. Cabang Pembantu Gunung Sitoli
2. Unit Siborong-Borong
3. Unit Aek Godang
4. Unit Lasondre
5. Unit Sibolga
6. Unit Parapat

PALEMBANG

Cabang Palembang memiliki cabang pembantu dan unit yang berada dibawah binaannya, yaitu:

1. Cabang Pembantu Bandar Lampung
2. Unit Lubuk Linggau
3. Unit Pagar Alam
4. Unit Pekon Serai, Krui Lampung

YOGYAKARTA

Cabang Yogyakarta memiliki cabang pembantu dan unit yang berada dibawah binaannya, yaitu:

1. Cabang Pembantu Cilacap
2. Unit Persiapan Kulonprogo
3. Unit Wirasaba

BALIKPAPAN

Cabang Balikpapan memiliki cabang pembantu dan unit yang berada dibawah binaannya, yaitu:

1. Cabang Pembantu Samarinda
2. Cabang Pembantu Berau
3. Unit Datah Dawai
4. Unit Melak
5. Unit Kota Bangun
6. Unit Muara Wahau
7. Unit Kutai Timur
8. Unit Derawan

SENTANI

Cabang Sentani memiliki cabang pembantu dan unit yang berada dibawah binaannya, yaitu:

1. Cabang Pembantu Biak
2. Cabang Pembantu Oksibil
3. Cabang Pembantu Timika
4. Unit Kiwirok
5. Unit Dabra
6. Unit Batom
7. Unit Senggeh
8. Unit Waris (Towe Hitam)
9. Unit Serui
10. Unit Numfor
11. Unit Kokonao
12. Unit Mararena, Sarmi
13. Unit Akimuga
14. Unit Abmisibil
15. Unit Aboy, Peg. Bintang
16. Unit Alama, Peg. Bintang
17. Unit Jila, Mimika
18. Unit Jita, Mimika
19. Unit Kapiraya
20. Unit Luban
21. Unit Okbab
22. Unit Potowai, Mimika
23. Unit Tsinga, Mimika
24. Unit Ubrub, Keerom
25. Unit Wangbe, Keerom
26. Unit Yuruf, Keerom
27. Unit Molof, Keerom
28. Unit Lereh, Keerom
29. Unit Teraplu
30. Unit Kasonaweja

PONTIANAK

Cabang Pontianak memiliki cabang pembantu dan unit yang berada dibawah binaannya, yaitu:

1. Cabang Pembantu Ketapang
2. Unit Sintang
3. Unit Putussibau
4. Unit Nanga Pinoh
5. Unit Sambas
6. Unit Harapan, Manis Mata

BANDA ACEH

Cabang Banda Aceh memiliki unit dibawah binaannya, yaitu:

1. Unit Meulaboh
2. Unit Sinabang
3. Unit Takengon
4. Unit Tapak Tuan
5. Unit Sabang
6. Unit Singkil
7. Unit Kutacane
8. Unit Blang Pidi
9. Unit Lhok Seumawe
10.Unit Gayo Lues

JAMBI

Cabang Jambi memiliki cabang pembantu dan unit yang berada dibawah binaannya, yaitu:

1. Cabang Pembantu Bengkulu
2. Unit Muko Muko
3. Unit Kerinci
4. Unit Muara Bungo
5 . Unit Enggano

PEKANBARU

Cabang Pekanbaru memiliki cabang pembantu dan unit yang berada dibawah binaannya, yaitu:

1. Cabang Pembantu Rengat
2. Unit Pasir Pengaraian
3. Unit Indragiri Hilir
4. Unit Dumai

PADANG

Cabang Padang memiliki unit dibawah binaannya, yaitu:

1. Unit Rokot Sipora
2. Unit Pasaman Barat

TANJUNG PINANG

Cabang Tanjung Pinang memiliki unit dibawah binaannya, yaitu:

1. Unit Singkep
2. Unit Tanjung Balai Karimun
3. Unit Anambas
4. Unit Bintan

KUPANG

Cabang Kupang memiliki cabang pembantu dan unit yang berada dibawah binaannya, yaitu:

1. Cabang Pembantu Ende
2. Unit Maumere
3. Unit Larantuka
4. Unit Rote
5. Unit Sabu
6. Unit Bajawa
7. Unit Lewoleba
8. Unit Atambua
9. Unit Ruteng
10. Unit Alor

PANGKALPINANG

Cabang Pangkalpinang memiliki satu cabang pembantu dibawah binaannya, yaitu Cabang Pembantu Tanjung Pandan

BATAM

Cabang Batam memiliki unit dibawah binaannya, yaitu:

1. Unit Matak
2. Unit Natuna

BANDUNG

Cabang Bandung memiliki cabang pembantu dan unit yang berada dibawah binaannya, yaitu:

1. Cabang Pembantu Cirebon
2. Unit Pangandaran
3. Unit Tasikmalaya
4. Unit Kertajati

MANADO

Cabang Manado memiliki cabang pembantu dan unit yang berada dibawah binaannya, yaitu:

1. Cabang Pembantu Ternate
2. Cabang Pembantu Gorontalo
3. Unit Labuha
4. Unit Morotai
5. Unit Melonguane
6. Unit Kao
7. Unit Galela
8. Unit Buli Maba
9. Unit Sanana
10. Unit Tahuna
11. Unit Halmahera Tengah
12. Unit Manggole Kep. Sola
13. Unit Miangas

PALANGKARAYA

Cabang Palangkaraya memiliki unit dibawah binaannya, yaitu:

1. Unit Muara Teweh
2. Unit Kuala Kurun
3. Unit Buntok
4. Unit Tumbang Samba
5. Unit Puruk Cahu

BANJARMASIN

Cabang Banjarmasin memiliki cabang pembantu dan unit yang berada dibawah binaannya, yaitu:

1. Cabang Pembantu Pangkalan Bun
2. Cabang Pembantu Sampit
3. Unit Kota Baru
4. Unit Kuala Pembuang
5. Unit Batu Licin
6. Unit Tanjung Warukin

SOLO

Cabang Solo merupakan cabang yang tidak memiliki cabang pembantu maupun unit dibawah binaannya.

SEMARANG

Cabang Semarang memiliki satu unit dibawah binaannya, yaitu Unit Karimaun Jawa

HALIM

Cabang Halim memiliki satu unit cabang pembantu dibawah binaannya, yaitu Cabang Pembantu Curug

TARAKAN

Cabang Tarakan memiliki cabang pembantu dan unit yang berada dibawah binaannya, yaitu:

1. Cabang Pembantu Malinau
2. Unit Nunukan
3. Unit Long Bawan
4. Unit Long Ampung
5. Unit Tanjung Harapan
6. Unit Long Layu
7. Unit Binuang

KENDARI

Cabang Kendari memiliki unit dibawah binaannya, yaitu:

1. Unit Wakatobi
2. Unit Bau Bau
3. Unit Kolaka
4. Unit Sugimanuru
5. Unit Morowali
6. Unit Bahodopi

LOMBOK

Cabang Lombok memiliki cabang pembantu dan unit yang berada dibawah binaannya, yaitu:

1. Cabang Pembantu Bima
2. Cabang Pembantu Sumbawa
3. Unit Lunyuk, Sumbawa

AMBON

Cabang Ambon memiliki cabang pembantu dan unit yang berada dibawah binaannya, yaitu:

1. Cabang Pembantu Tual, Karel Sadsuitubun
2. Unit Dobo
3. Unit Saumlaki
4. Unit Bandanaira
5. Unit Namrole
6. Unit Larat
7. Unit Wahai
8. Unit Amahai
9. Unit Moa
10. Unit Kuffar
11. Unit Namlea
12. Unit Kisar

WAMENA

Cabang Wamena memiliki unit dibawah binaannya, yaitu:

1. Unit Tiom
2. Unit Karubaga
3. Unit Bokondini
4. Unit Nop Goliat Dekai, Yahukimo
5. Unit Elelim
6. Unit Anggruk
7. Unit Yalimo
8. Unit Holuwun
9. Unit Mamberamo Tengah
10. Unit Mamit
11. Unit Ninia
12. Unit Pasema
13. Unit Sobaham
14. Unit Silimo
15. Unit Suru-Suru
16. Unit Tolikara
17. Unit Mapnduma, Nduga
18. Unit Mugi, Nduga
19. Unit Paro, Nduga
20. Unit Mamberamo Raya
21. Unit Kenyam, Nduga

NABIRE

Cabang Nabire memiliki unit dibawah binaannya, yaitu:

1. Unit Illaga
2. Unit Bilorai
3. Unit Mulia
4. Unit Moanamani
5. Unit Enarotali
6. Unit Waghete, Paniai
7. Unit Illu
8. Unit Sinak
9. Unit Aboyaga, Nabire
10. Unit Duma
11. Unit Obano, Paniai
12. Unit Obano, Intan Jaya
13. Unit Botawa
14. Unit Beoga, Intan Jaya
15. Unit Bilai, Intan Jaya
16. Unit Puncak Jaya

SORONG

Cabang Sorong memiliki cabang pembantu dan unit yang berada dibawah binaannya, yaitu:

1. Cabang Pembantu Manokwari
2. Unit Babo
3. Unit Bintuni
4. Unit Fak Fak
5. Unit Kaimana
6. Unit Anggi
7. Unit Ayawasi
8. Unit Kambuaya
9. Unit Inanwatan
10. Unit Marinda, Waisai, Raja Ampat
11. Unit Teminabuan
12. Unit Kebar
13. Unit Merdey, Teluk Bintuni
14. Unit Kabare
15. Unit Wasior
16. Unit Ransiki
17. Unit Werur, Tambrauw, Papua Barat
18. Unit Segun, Sorong

MERAUKE

Cabang Merauke memiliki cabang pembantu dan unit yang berada dibawah binaannya, yaitu:

1. Cabang Pembantu Tanah Merah
2. Unit Ewer
3. Unit Kepi
4. Unit Bade
5. Unit Kimam
6. Unit Okaba
7. Unit Mindiptanah
8. Unit Kamur
9. Unit Bomakia
10. Unit Senggo
11. Unit Manggelum
12. Unit Yaniruma
13. Unit Wanggemalo
14. Unit Iwur
15. Unit Aboge
16. Unit Wanam
17. Unit Borome
18. Unit Kebo, Paniai
19. Unit Kilmit

THE SAFETY NEWS REBORN

EDISI I, APRIL 2021

Safety is “Here” purpose in Situational Hazard Awareness