

Edisi Februari 2009



Pengetahuan & Informasi - Safety

# PENITY

PERSUASIF, INFORMATIF, NARATIF

## Ayo Perang Melawan Korosi

# Safety dan Produktifitas Tak Bisa Dipisahkan

Setiap badan usaha atau perusahaan pasti menginginkan produktifitas usahanya terus meningkat dari tahun ke tahun. Produktifitas yang tinggi diharapkan mampu menggenjot pendapatan dan meningkatkan profit perusahaan. Karena itu pelbagai upaya dilakukan agar peningkatan produktifitas bisa dilakukan secara berkesinambungan.


Namun, usaha tadi ada kalanya kurang memperhatikan kondisi yang dihadapi pekerjaannya. Bahkan tidak sedikit perusahaan yang mengabaikan faktor pekerja demi mengejar keuntungan semata. Padahal kondisi pekerja, terutama keamanan dan keselamatan, merupakan faktor penting tercapainya tingkat produktifitas yang diharapkan.


Sebagai ilustrasi, karyawan yang bekerja dengan bekal alat keselamatan lengkap bisa lebih tenang selama bekerja. Dalam kondisi tenang kemungkinan menghasilkan produktifitas yang lebih optimal mungkin tercapai. Kondisi sebaliknya juga bisa terjadi. Karyawan yang bekerja ti-





## Personal Protective Equipment 1910.132-.138


The following PPE must be worn during operation of this equipment, as specified by OSHA. Failure to comply may result in serious injury or death.


 **Hard Hats** must be worn when working in this area.


 **Safety Glasses** must be worn when working in this area.


 **Particle Masks** must be worn when working in this area.


 **Ear Protection** must be worn when working in this area.

 **Rubber Gloves** must be worn when working in this area.

 **Cotton Coveralls** must be worn when working in this area.

 **Rubber Aprons** must be worn when working in this area.

 **Steel Toe/Shank Boots** must be worn when working in this area.

 **Cut Proof Sleeves** must be worn when working in this area.

dak tenang karena khawatir dengan keselamatannya, tentu tidak fokus pada pekerjaan. Hasilnya pasti tidak maksimal.

Perusahaan yang tidak mau menyediakan fasilitas safety berdalih ingin menghemat biaya produksi. Untuk jangka pendek alasan seperti itu menguntungkan, tapi tidak untuk jangka panjang. Fasilitas safety merupakan investasi jangka panjang. Hasilnya

akan dirasakan dalam jangka panjang. Peran penting safety dalam bisnis kini menjadi kajian khusus perguruan tinggi di luar negeri. Bahkan sejumlah universitas membuka studi khusus tentang safety.

Usaha kita bersama memperbaiki fasilitas safety tentu harus diikuti oleh pengetahuan petugas safety yang terus terbaru (*up date*) dengan perkembangan safety

di luar dan dalam negeri. Tujuannya agar peraturan baru bisa diketahui dan diterapkan serta peraturan yang ada tetap terkontrol berlakunya. Dari sini kita bisa memahami bahwa safety dan produktifitas bisa dibedakan tapi tidak bisa dipisahkan dalam organisasi perusahaan.

Untuk itu, dalam penerbitan *Penity* kali ini kita mengkaji kaitan antara produktifitas dan safety. Artikel yang berhubungan dengan tema tadi bisa ditemukan dalam rubrik *Persuasi* yang membahas masalah produktifitas dan budaya adil. Bahasan lain yang tak kalah menarik adalah peran melawan korosi dalam rubrik *Telisik* dan kriteria bahan kemasan marine product dalam rubrik *Cakrawala*.

Pada edisi kelima ini kami mencoba menyajikan sesuatu yang agak berbeda pada halaman *Intermeso*. Yang tak boleh dilewatkan tentulah *Rumpi* dengan celetukan khas Mang Sapeti. Kami berharap edisi ini memberikan manfaat yang besar bagi kita semua.

*Selamat membaca.*



Pengiriman marine product dalam keadaan hidup dan segar tentu tidak lepas dari kotak kemasan yang terbuat dari gabus putih (*Styrofoam* atau *Expandable Polystyrene*). Gabus putih ini memiliki banyak kegunaan mulai dari ornamen dekorasi sampai jembatan ponton. Tapi, fungsi yang paling terkenal adalah sebagai kemasan (*packing*) dari nasi, televisi, sampai marine product.

Penggunaan gabus untuk kemasan marine product harus memenuhi syarat yang ditentukan Standard Nasional Indonesia (SNI). Penggunaan gabus putih itu juga diatur dalam *Section 4.1.1.15 Cargo Handling Manual Garuda Indonesia*. Gabus untuk kemasan itu harus memenuhi tiga spesifikasi utama dari sisi ukuran, kekuatan, dan berat.

Ukuran gabus dibagi menjadi tiga kelompok yang lazim disebut AG 50, AG 75, dan AG 120. Angka di bagian belakang menunjukkan panjang kotak gabus yang disesuaikan dengan ukuran LD3, pallet, dan ruang kargo agar bisa di loading dengan optimal.

Kekuatan gabus sesuai standar SNI harus didesain mampu menahan beban tekan sebesar 900 kilogram. Dengan kemampuan ini seharusnya tidak terjadi lagi kotak gabus yang pecah dalam kondisi *loading* dan *unloading* yang normal.

Berat minimum yang dipersyaratkan SNI diperoleh dari perkalian volume kemasan dengan *density* gabus yang memiliki standar 39 kilogram/m<sup>3</sup>. *Density* menentukan kerapatan butiran gabus yang secara otomatis menentukan kekuatan kotak gabus. Setiap jenis

# Patuhi Standar Kemasan Marine Product



gabus untuk kemasan *marine product* harus memenuhi berat minimum yang ditentukan.

Tiga spesifikasi ini merupakan standar yang harus dipenuhi oleh produsen yang ingin membuat kotak kemasan untuk *marine product*. Jika standar tidak ditentukan, pemilik marine product pasti membeli yang termurah meskipun tidak memenuhi standar. Akibatnya kotak kemasan mudah pecah dan air laut merembes ke area kargo. Sehingga terjadi karat pada rangka pesawat di *cargo compartment*.

Korosi di area cargo seperti di *stringer*, *longeron*, dan *skin* pesawat ini ditemukan saat C-Check atau overhaul pesawat B737. Untuk memperbaiki atau mengganti area yang karat, perlu biaya besar selain waktu dan *man-hours*. Garuda dan GMF tentu merugi. Pada saat yang sama produsen gabus dan pemilik *marine product* untung. Ibarat orang lain makan angka, Garuda dan GMF yang kebagian

getahnya.

Kondisi ini disikapi serius oleh Garuda. Dalam pertemuan antar seluruh anak usaha Garuda Indonesia di Yogyakarta, Direktur Utama Garuda Emirsyah Satar menginstruksikan agar para releaseman diberi kewenangan menolak packing *marine product* yang tidak layak atau bocor. Hal yang sama juga disampaikan oleh Direktur Utama GMF Richard Budihadianto saat sharing session dengan Unit Quality Assurance and Safety pada 15 Januari 2009.

Kemasan *marine product* yang pecah merupakan *hazard* bagi pesawat dan operasional pesawat. Korosi yang ditimbulkan oleh air garam dari *marine product* merupakan konsekuensi (*consequence*) dari hazard. Resiko dari hazard ini adalah kerusakan struktural pesawat dan bisa menyebabkan accident karena menurunnya kemampuan struktur pesawat menerima beban operasionalnya. Risiko ini harus dimitigasi dengan mengurangi kemungkinan bocor-

nya kemasan *marine product*.

Peran unit cargo sangat penting dalam proses mitigasi dengan cara mengingatkan para shipper dan produsen packaging menggunakan standar packaging marine product sesuai SNI. Selain itu diperlukan *surveillance* yang konsisten terhadap kualitas kemasan yang diterima. Yang tidak kalah penting adalah para aircraft releaseman sebagai penanggung jawab *airworthiness* pesawat on ground harus menolak kemasan yang bocor. Area yang terkena bocoran *marine product* harus segera dibersihkan.

Kebocoran kemasan *marine product* bisa segera dilaporkan melalui *Internal Occurrence Report (IOR)*. Laporan hendaknya dilengkapi informasi lengkap tentang *flight number*, jumlah packing yang pecah, nomor AWB, dan original stationnya. Laporan ini sangat bermanfaat untuk mengetahui tendensi dan *trend* penyimpangan dari SNI untuk menjadi bahan penyelesaiannya dengan unit-unit terkait. (Irfansyah)





# Iklm Kondusif Menjadi Lebih Produktif

Fuad Abdullah

VP Quality Assurance & Safety

Apakah yang Anda lakukan jika anak Anda yang masih kecil bermain bola di jalan raya? Pada situasi lain apa yang Anda lakukan jika anak Anda jatuh saat belajar mengendarai sepeda? Apakah Anda akan menghukum dia?

Dua perbuatan itu menimbulkan hasil atau akibat yang relatif sama yakni membahayakan diri sendiri. Pada kasus anak main bola akibatnya mungkin terjadi dan mungkin tidak terjadi. Pada kasus kedua, akibat (baca: kecelakaan) anak jatuh sudah terjadi. Jika hukuman yang kita berikan hanya didasari hasil atau akibat, anak yang jatuh dari sepeda tentu mendapat hukuman lebih berat. Tapi, jika kita timbang dari sudut pandang lain, tentu berbeda kesimpulannya.

Kasus anak bermain bola di jalan raya dilakukan dengan sengaja. Sedangkan anak jatuh dari sepeda bisa dipastikan tidak sengaja. Faktor sengaja dan tidak sengaja ini harus menjadi pertimbangan utama menentukan apakah suatu perbuatan patut mendapat hukuman atau tidak serta menentukan kadar hukuman. Hukuman dijatuhkan bertujuan si terdakwa tidak mengulangi lagi di masa mendatang.

Hukuman hanya efektif dan produktif untuk perbuatan yang

dilakukan dengan sengaja. Sedangkan menghukum orang yang tidak sengaja melakukan "kesalahan" tidak efektif dan bahkan kontra produktif. Menghukum anak yang jatuh saat belajar bersepeda bisa berdampak tidak produktif yaitu anak tidak mau lagi belajar bersepeda.

Kesalahan secara tak sengaja biasa disebut *error* dan kesalahan yang disengaja disebut *violation*. Jika dilihat dari akibat, baik *error* maupun *violation* sama. Yang membedakan hanya intention atau niatnya. *Error* merupakan sesuatu yang manusiawi (*to err is human*) dan setiap orang pernah melakukannya. Karena itu *error* harus diterima secara apa adanya.

*Human error* tidak mungkin dihilangkan sama sekali, tapi bisa dikelola lewat penerapan teknologi yang tepat, pelatihan berkesinambungan, dan implementasi aturan yang konsisten. Ada tiga strategi mencegah *human error* pada perawatan pesawat yakni *Error Reduction*, *Error Capturing* dan *Error Tolerance*.

*Error Reduction* adalah strategi mengurangi *error* dengan mengeliminasi faktor yang berkontribusi seperti memperbaiki alat kerja, memperbaiki sistem training, prosedur kerja, dan lain sebagainya.

Sedangkan *Error Capturing*

adalah bertujuan "menangkap" *error* sebelum menimbulkan konsekuensi yang serius atau kecelakaan. Contoh strategi ini pada perawatan pesawat adalah *Duplicate Inspection*, *Required Inspection Items*, *Preflight Check* oleh penerbang, dan lain-lain.

Adapun *Error Tolerance* yakni membuat sistem "kebal" terhadap *error*. Meskipun *error* terjadi, tapi tidak menimbulkan kejadian yang serius. Strategi ini biasa disebut *fail safe design system*. Jika satu sistem gagal, maka sistem lain mengambil alih. Apabila sistem hidraulik penggerak flight control gagal misalnya, maka elektrikal sistem mengambil alih sehingga tidak menimbulkan akibat yang fatal.

Penerapan *Error Tolerance* bisa dilihat pada control of critical task, pelaksanaan *task* pada kedua buah mesin tidak boleh dikerjakan oleh satu orang teknisi. Tujuannya jika terjadi kegagalan mesin akibat *human error*, tidak terjadi pada kedua mesin sekaligus.

Sekarang mari kita meninjau kesalahan yang disengaja: *violation*. *Violation* dikelompokkan menjadi tiga macam yakni *Routine Violation*, *Situational Violation* dan *Exceptional Violation*.

*Routine Violation* merupakan pelanggaran yang bersifat rutin atau sudah menjadi norma umum

*Human error* tidak mungkin dihilangkan sama sekali, tapi bisa dikelola lewat penerapan teknologi yang tepat, pelatihan berkesinambungan, dan implementasi aturan yang konsisten.

Seringkali kita sulit membedakan antara *error* dan *violation*. Apalagi jika kita hanya fokus pada hasil dari perbuatan saja. Hukuman yang dijatuhkan dengan pertimbangan hasil semata, bisa jadi kontra produktif.

dalam suatu kelompok sosial. Contoh suatu kelompok menilai tidak perlu mentaati aturan tentang penggunaan helm saat mengendarai sepeda motor. Semua anggota grup menilai tak perlu mengikuti aturan memakai helm. Jika ada yang mengikuti justru dianggap aneh.

Sedangkan *Situational Violation* yakni terjadinya pelanggaran sangat tergantung pada situasi tertentu seperti sedang dikejar tenggat, alatnya tidak tersedia, ti-

dingkan kedua jenis violation yang lain.

Seringkali kita sulit membedakan antara *error* dan *violation*. Apalagi jika kita hanya fokus pada hasil dari perbuatan saja. Hukuman yang dijatuhkan dengan pertimbangan hasil semata, bisa jadi kontra produktif. Agar hukuman efektif dan produktif perlu dibangun budaya adil atau just culture di suatu perusahaan.

Untuk membangun budaya adil sekurangnya harus didukung tiga

Pada situasi dan kondisi tertentu dia bahkan patut mendapat apresiasi.

Kedua, kebijakan tentang batasan perilaku yang bisa diterima dan tidak bisa diterima. Batas antara hal yang harus dilakukan (*do*) dan yang tidak boleh dilakukan (*don't*) harus jelas. Daftar "halal-haram" ini bertujuan menghancurkan norma 'sesat' yang mengurati akar dalam kelompok kerja.

Ketiga, kebijakan tentang penerapan disiplin atau *Disciplinary*

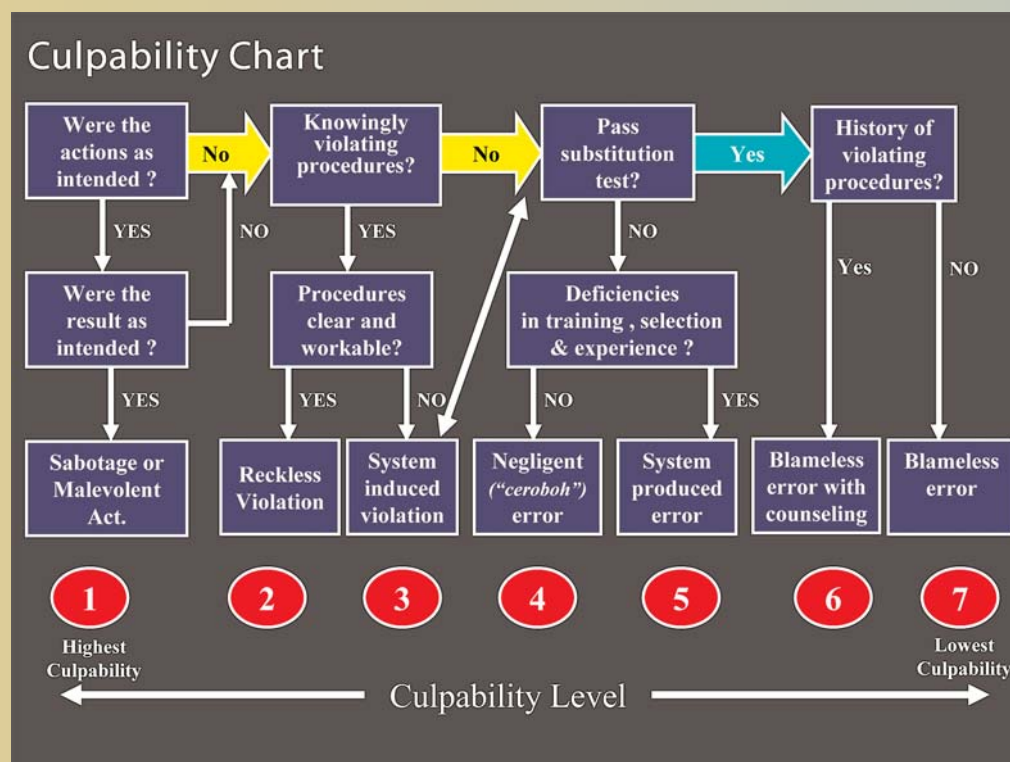
nya Prof. James Reason dari University of Manchester United Kingdom. Beberapa organisasi melakukan sedikit modifikasi dan penyederhanaan.

Culpability Chart atau diagram kesalahan ini memetakan 9 tingkat kesalahan. Beberapa perusahaan (termasuk GMF) menyederhanakan menjadi 7 tingkat kesalahan. Pemeringkatan itu didasari beberapa pertimbangan seperti sengaja tidaknya perbuatan, tahu atau tidaknya konsekuensi, ada atau tidaknya prosedur, efektif tidaknya proses seleksi, rekrutmen dan training, serta beberapa pertimbangan lain.

Tingkat tertinggi adalah jika seseorang sengaja melakukan pelanggaran dan dia tahu akibatnya. Ini jelas perilaku kriminal murni seperti mencuri komponen pesawat secara sengaja. Untuk pelanggaran tingkat satu ini harus dijatuhkan hukuman yang sangat berat dan menjadi urusan penegak hukum.

Sedangkan tingkat terendah adalah seseorang melakukan kesalahan yang tidak sengaja, *honest error*, dan lolos uji substitusi. Uji substitusi adalah mensubstitusikan teruji kepada orang lain dengan tingkat kompetensi yang sama dan menghadapi situasi serupa. Apakah orang itu melakukan kesalahan serupa dengan yang dilakukan oleh teruji? Jika jawabannya "ya" maka kesalahan teruji diputuskan pada tingkat terendah atau tidak dihukum sama sekali.

Dengan budaya adil, setiap individu dalam berbagai lini dan posisi dalam organisasi ikut terlibat dalam proses tanpa takut, saling curiga, dan berusaha sekuat tenaga memberikan yang terbaik. Iklim kerja yang kondusif tersebut, pada gilirannya tentu akan lebih meningkatkan produktifitas kerja.



tidak ada pengawasan, dan lain-lain. Dengan contoh kasus helm di atas, helm hanya dipakai jika ada petugas. Taat hanya jika ada yang melihat.

Adapun *Exceptional Violation* atau pelanggaran murni. Dalam situasi apapun seseorang akan melakukan pelanggaran. Violation jenis ini relatif jarang diban-

kebijakan utama. Pertama, kebijakan tentang pelaporan yang bebas dan jujur (*free and frank reporting system*) yang harus dibangun dengan komitmen kuat seluruh pimpinan organisasi. Sistem ini harus *non punitive* yakni seseorang tidak dihukum karena membuat laporan, termasuk laporan yang melibatkan dirinya.

*Policy* yakni peraturan tentang kadar atau tingkat hukuman. Dalam menjatuhkan hukuman harus mempertimbangkan berbagai faktor, termasuk sengaja atau tidaknya suatu perbuatan.

Hampir semua organisasi yang menerapkan SMS dengan baik, membangun *Disciplinary Policy* mengacu pada *Culpability Chart*.

# Ayo Perang Melawan Korosi

Sebagai negara maritim, Indonesia dikaruniai kekayaan berupa hasil laut yang melimpah-ruah. Ikan dengan beragam jenisnya, labi-labi, udang, hingga kepiting menjadi komoditi yang diminati masyarakat, termasuk warga manca negara. Sebagai konsekuensinya diperlukan sarana transportasi agar kekayaan hasil laut itu bisa dikirim ke pelbagai daerah dan negara lain.

Konsumen biasanya menginginkan hasil laut itu dikirim dalam kondisi hidup dan segar. Mau tidak mau pelaku bisnis hasil laut memilih pesawat sebagai sarana pengiriman agar proses distribusi lebih cepat dan menjamin ketepatan waktu. Pengiriman *marine goods* ini biasanya dilengkapi dengan air laut untuk menjamin hasil laut yang dikirim tetap hidup seperti di habitatnya.

Air laut yang mudah menyebabkan karat (korosi) tentu menjadi tantangan tersendiri bagi pelaku industri penerbangan. Pengiriman *marine goods* memerlukan kemasan (*packaging*) yang mampu menjamin tidak terjadi kebocoran selama pengiriman. Untuk itu diperlukan pengontrolan yang sangat ketat dari pihak yang terkait, terutama operator pesawat. Jika tidak, kebocoran cairan air laut bisa merembes ke lambung kargo yang menyebabkan korosi



di area kargo.

Dalam perawatan sejumlah pesawat, korosi di area kargo biasanya meliputi *fuselage skin*, *stringer*, *frame*, *tie down track*, *side plate*, dan *cargo floor panel*. Jadi hampir semua area terkena korosi. Dalam skala tertentu karat ini bisa mengurangi kekuatan struktur. Untuk mencegah penurunan kekuatan struktur diperlukan inspeksi dan perbaikan.

Inspeksi area kargo pesawat B737 Classic biasanya dilakukan setiap pelaksanaan C-Check atau dengan interval 4.000 *flight hours*. Jumlah jam terbang ini setara dengan dua tahun. Jadi bisa dibayangkan kekuatan struktur yang terkena karat jika tidak terdeteksi selama

kurun waktu pengoperasian pesawat antar interval yang ditentukan.

Korosi di area kargo juga menimbulkan masalah lain saat pelaksanaan C-Check, terutama dari segi waktu inspeksi dan perbaikannya. Pertama, akses ke daerah yang terkena korosi relatif sulit karena harus melepas seluruh lantai dan dinding kargo. Kedua, spare part struktur kargo tidak tersedia di GMF maupun di pabrik pesawat. Untuk mengganti struktur yang rusak, GMF harus membuat sendiri repair part yang diperlukan.

Untuk membuat repair part ini GMF memerlukan *'Manufacture Repair Approval'* yang memakan waktu antara 3 sampai 7 hari. Selain itu GMF tidak memiliki peralatan/equipment untuk melakukan special process terhadap part yang dibuat, GMF harus melakukan outsourcing untuk special process tadi. Akibatnya waktu maintenance pesawat bisa mundur antara 10-15 hari. Selain itu biaya perawatan area kargo sangat besar sekitar US\$ 15-30 ribu.

Pemaparan di atas menunjukkan betapa besar kerugian yang ditimbulkan akibat korosi. Kerugian bisa datang dari aspek biaya perbaikan



maupun dari aspek operasional karena pesawat tidak bisa beroperasi sesuai rencana. Padahal ada langkah penting mencegah terjadinya korosi yakni pengemasan dan handling marine product yang benar. Kemasan harus memakai bahan yang ditentukan operator.

Selain itu proses *loading/unloading marine product* harus menggunakan *conveyor belt* atau cargo loader sehingga kemasan tidak ditarik atau terbanting yang bisa menyebabkan kerusakan kemasan. Penataan kemasan di ruang kargo harus diperhatikan. Kemasan tidak boleh diletakkan di atas benda tajam, kemasan harus berposisi horizontal, dan overhang kemasan dalam tumpukan maksimal 1/3 (satu per tiga) bagian dari kemasan.

Apakah GMF diuntungkan dengan kondisi ini? Jika melihat manhours dan material yang terkapai untuk perawatan, jawabannya memang menguntungkan. Tapi, jika dilihat dari sisi target GMF atau KPI tentu lain ceritanya. Perawatan dipastikan molor hingga 15 hari yang berarti target TAT tidak tercapai. Selain itu *'availability'* juga tidak tercapai. Dari satu kejadian ada dua target yang tidak tercapai sehingga kejadian ini merugikan GMF.

Untuk menekan kerugian ini peran engineer di lapangan sangat penting dalam memastikan kemasan *marine product* layak dan aman (ke-



masan tidak retak, pecah, atau bocor) untuk diangkut pesawat. Jika kemasan tidak memenuhi syarat atau cara meng-handle tidak proper, engineer harus bersikap tegas. Sikap ini bukan demi keuntungan atau kerugian operasional pesawat, tapi lebih karena alasan safety.

Kepatuhan terhadap aturan *marine product* dan ketegasan engineer di lapangan juga

menjadi kontribusi penting bagi GMF dalam mendukung program pemerintah meningkatkan devisa negara. Semakin banyak *marine product* yang dikirim ke luar negeri, berarti pemasukan bagi negara terus bertambah. Meski tidak terlihat langsung, faktor ini sangat penting bagi perusahaan milik negara seperti GMF.

(Wayan Susena/Umar Fauzi)

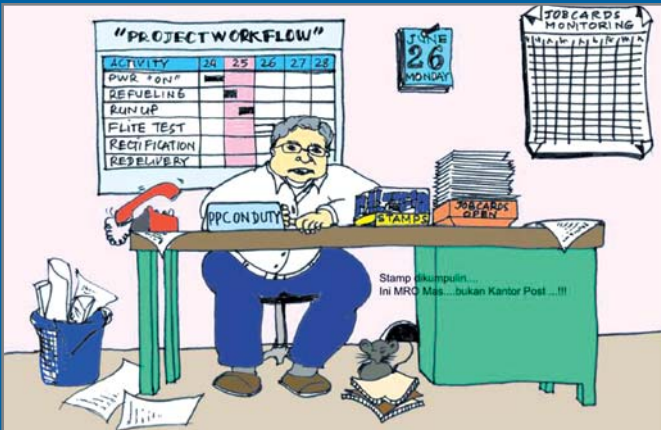
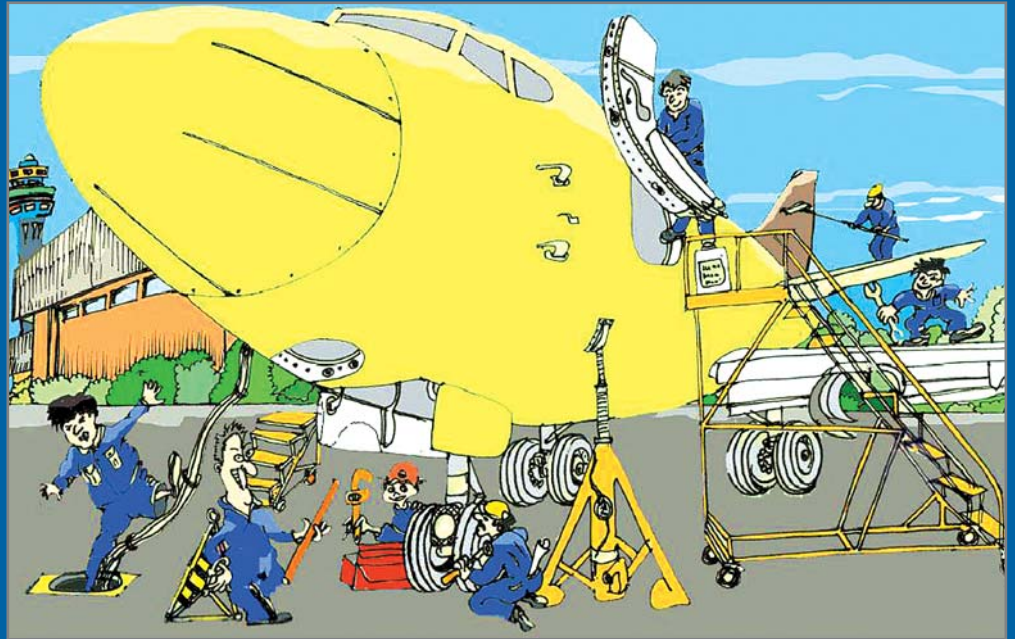


Seorang pilot dan seorang teknisi sedang melakukan maintenance helikopter. Saat dilakukan pemanasan, tiba-tiba helikopter itu terguling dan baling-balingnya menyambar dua teknisi di lokasi. Korban tewas seketika.

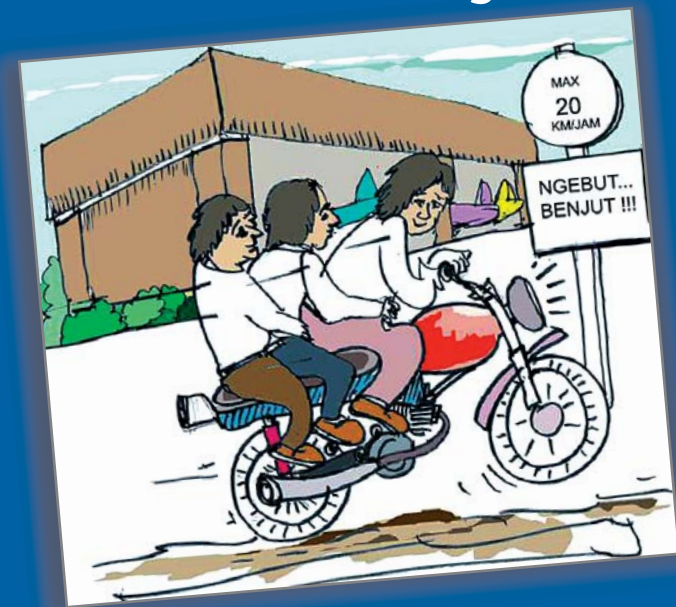
*"Perbedaan jarak satu meter bisa membedakan antara hidup dan mati. Jangan kompromi soal safety, terutama hazard area yang menjadi daerah berbahaya."*

Saat maintenance pesawat dilakukan, teknisi sering menemukan korosi di area cargo yang disebabkan tumpahan air laut dari kemasan *marine product* yang pecah karena tidak sesuai standar.

*"Pesawat bukan aquarium. Kalau kena air, apalagi air asin pasti karatan."*



# Aman dan Nyaman Saat Bekerja



Bisnis perawatan pesawat terbang tak bisa disamakan dengan bisnis lain yang hanya mengejar hasil akhir dan keuntungan semata. Bisnis yang terikat oleh regulasi ini menekankan pentingnya proses dan prosedur untuk mencapai hasil yang maksimal. Sebab hasil akhir yang ingin diraih adalah keamanan dan keselamatan penerbangan (safety). Ini menyangkut nyawa manusia. Karena itu setiap jengkal langkah orang yang terlibat di dalamnya tak boleh keluar dari aturan yang sudah dibuat.

Banyaknya aturan bukan berarti menghalangi produktifitas. Aturan itu justru melindungi setiap orang agar bekerja dengan aman dan nyaman sehingga kinerjanya bisa optimal. Teknisi yang bekerja di dock dengan ketinggian lebih dari sepuluh meter, akan lebih tenang jika dilengkapi alat pengaman seperti tali pengaman dan pelindung diri yang lain. Begitu juga yang di kolong pesawat, akan merasa aman jika memakai pelindung kepala. Apa sih susahnyanya memakai alat pelindung diri selama bekerja? Tak ada kan.

Aturan main yang harus dipatuhi tak cuma berlaku bagi teknisi yang sedang merawat pesawat. Mereka yang memakai kendaraan operasional pun tak

bisa ngebut seandainya dengan alasan mengejar waktu. Rambu batas kecepatan bukan papan pool position seperti di sirkuit Sentul. Rambu dibuat agar celaka seperti menubruk rekan kerja atau kendaraan operasional lain bisa dihindari. Bekerja cepat bukan berarti mengabaikan keselamatan. Ingat kita tidak punya nyawa cadangan.

Karena itu keselamatan harus kita jadikan sebagai prioritas selama bekerja. Pekerjaan yang membutuhkan respon cepat mesti dilakukan dengan cara-cara yang aman. Pesawat yang mengalami AOG memang butuh respon cepat. Tapi, membawa komponen atau part yang dibutuhkan dengan sepeda ontel, tentu berisiko baik bagi diri sendiri maupun barang yang dibawa. Risiko cedera pasti ada. Risiko kerugian lebih besar karena komponen rusak akibat jatuh juga ada. Jadi kenapa harus mengundang kerugian ganda?

Agar bisa bekerja aman dan nyaman, taat aturan dan belajar tertib kuncinya. Tertib kerja bisa dimulai dari planning hingga pekerjaan tuntas. Semua proses dalam job card harus tercatat dan diberi stamp dan didokumentasikan. Kalau yang di belakang meja tak bisa tertib, bagaimana mungkin yang di lapangan bisa tertib? Ingat lo, ini perusahaan MRO bukan peron stasiun.