

**ANALISIS TINGKAT KEBISINGAN DAN PENGGUNAAN  
*EARMUFF* OLEH PETUGAS *AIRSIDE*  
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT)  
Tanggal 6 Mei – 4 Juli 2025**



Disusun Oleh:

**MUHAMMAD ZIDANE TANJUNG**

**NIT. 30622045**

**PROGRAM STUDI DIII MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA  
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA  
2025**

## LEMBAR PERSETUJUAN

### ANALISIS TINGKAT KEBISINGAN DAN PENGGUNAAN *EARMUFF* OLEH PETUGAS *AIRSIDE*

Oleh:

**MUHAMMAD ZIDANE TANJUNG**

**NIT. 30622045**

Laporan *On the Job Training* (OJT) telah diterima dan disahkan  
sebagai salah satu syarat penilaian *On the Job Training* (OJT).

Disetujui Oleh:

*Supervisor OJT*



**PEPPY AJL, S.Pd., M.M.**  
**NIK. 300898**

*Dosen Pembimbing*



**LADY SILK MOONLIGHT, S.Kom, M.T.**  
**NIP. 19871109 200912 2 002**

Mengetahui,  
*Station Manager* QGCGK  
Bandar Udara Internasional Soekarno-Hatta



**RUDI**  
**NIK. 301132**

## LEMBAR PENGESAHAN

Laporan *On The Job Training* telah dilakukan pengujian di depan Tim Penguji pada tanggal 30 bulan Juni tahun 2025 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian *On the Job Training*.

Tim Penguji,

Ketua

**PEPPYAJI, S.Pd., M.M.**  
NIK. 300898

Sekretaris

**SETIAWATI HANDAYANI**  
NIK. 302345

Anggota

**LADY SILK M, S.Kom., M.T.**  
NIP. 19871109 200912 2 002

Mengetahui,  
Ketua Program Studi

**LADY SILK MOONLIGHT, S.Kom, M.T.**  
NIP. 19871109 200912 2 002

## KATA PENGANTAR

Puji syukur saya panjatkan kepada Tuhan Yang Maha Esa, karena berkat limpahan rahmat dan hidayahNya, laporan *On the Job Training* (OJT) yang berjudul **ANALISIS TINGKAT KEBISINGAN DAN PENGGUNAAN *EARMUFF* OLEH PETUGAS *AIRSIDE*** ini dapat diselesaikan dengan baik.

Laporan *On the Job Training* (OJT) ini merupakan bentuk laporan aktivitas sehari-hari (*Daily work*) dalam pelaksanaan tugas yang merupakan tanggungjawabnya selama melaksanakan OJT yang wajib disusun oleh siswa yang melaksanakan OJT dan salah satu syarat penilaian yang harus dipenuhi sebelum pelaksanaan *performance check*.

Ucapan terima kasih saya sampaikan kepada segenap pihak yang telah membantu selama proses pelaksanaan *On the Job Training* (OJT) ini, terutama kepada :

1. Kedua Orang Tua yang selalu memberikan dukungan dan doa selama kegiatan
2. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya, atas kesempatan yang diberikan untuk mengikuti pendidikan dengan baik
3. Bapak Rudi Ramli, selaku *Station Manager* QGCGK di Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta, atas kesempatan praktik lapangan yang diberikan
4. Ibu Lady Silk Moonlight, S.Kom., M.T., selaku Ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya
5. Bapak Peppy Aji, S.Pd., M.M., selaku Supervisor selama kegiatan OJT, atas bimbingannya
6. Seluruh *assistant manager*, senior, *staff*, dan karyawan di Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta yang telah memberikan ilmu, pengalaman, dan saran
7. Seluruh dosen dan civitas akademika Program Studi Manajemen Transportasi Udara Surabaya, atas pengajarannya
8. Rekan-rekan *On The Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta, atas kebersamaan dan kerjasamanya

Semoga buku laporan ini dapat memberikan manfaat dan mohon maaf apabila terdapat kesalahan dan kekurangan dalam penulisan laporan ini. Saran dan kritik membangun kami harapkan demi karya yang lebih baik di masa mendatang.

Tangerang, 30 Juni 2025

Penyusun,  
**MUHAMMAD ZIDANE TANJUNG**  
**NIT. 30622045**

# DAFTAR ISI

	Halaman
LEMBAR PERSETUJUAN .....	ii
LEMBAR PENGESAHAN .....	iii
KATA PENGANTAR .....	iv
DAFTAR ISI.....	v
DAFTAR GAMBAR .....	vii
DAFTAR TABEL .....	viii
 BAB I PENDAHULUAN.....	 1
1.1 Latar Belakang .....	1
1.2 Maksud dan Manfaat.....	2
 BAB II PROFILE LOKASI OJT.....	 4
2.1 Sejarah Singkat.....	4
2.2 Data Umum .....	5
2.2.1.Data Umum Perusahaan.....	5
2.2.2.Perkembangan Perusahaan.....	5
2.3 Logo .....	7
2.4 Visi dan Misi .....	7
2.5 Armada dan <i>Seating Plan</i> .....	7
2.6 Struktur Organisasi Perusahaan .....	8
2.6.1 Tugas dan Tanggung Jawab Pejabat Utama .....	8
 BAB III TINJAUAN TEORI.....	 12
3.1 Teori Penunjang .....	12
3.1.1 Bandar Udara .....	12
3.1.2 Penyelenggaraan Angkutan Udara .....	12
3.1.3 <i>Airside</i> .....	13
3.1.4 <i>Ground Handling</i> .....	13
3.1.5 Kebisingan .....	13
3.1.6 Alat Pelindung Pendengaran ( <i>Earmuff</i> ) .....	14
 BAB IV PELAKSANAAN OJT.....	 15
4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT.....	15
4.1.1 Wilayah Kerja .....	15
4.1.2 Prosedur Pelayanan .....	15
4.2 Jadwal.....	18

4.3 Permasalahan.....	19
4.4 Penyelesaian Masalah .....	21
<b>BAB V PENUTUP .....</b>	<b>22</b>
5.1 Kesimpulan .....	22
5.2 Saran.....	22
<b>DAFTAR PUSTAKA.....</b>	<b>23</b>
<b>LAMPIRAN .....</b>	<b>24</b>



## DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Pesawat Citilink Indonesia.....	4
Gambar 2. 2 Logo Citilink .....	7
Gambar 2. 3 Struktur Perusahaan .....	8
Gambar 4. 1 Kegiatan Unit FOO .....	15
Gambar 4. 2 Kegiatan Unit Ground Handling .....	16
Gambar 4. 3 Kegiatan Unit Customer Service.....	17
Gambar 4. 4 Kegiatan Unit Check-In Counter .....	18
Gambar 4. 5 Hasil Perhitungan Tingkat Kebisingan .....	19
Gambar 4. 6 Air Start Unit.....	20





## DAFTAR TABEL

Tabel 2. 1 Perkembangan Perusahaan.....	5
Tabel 4. 1 Jadwal Dinas OJT .....	18
Tabel 4. 2 Nilai Ambang Batas Kebisingan .....	20





# **BAB I**

## **PENDAHULUAN**

### **1.1 Latar Belakang**

Industri penerbangan di Indonesia merupakan salah satu sektor strategis yang berperan penting dalam mendukung pertumbuhan ekonomi nasional, mobilitas masyarakat, serta konektivitas antarwilayah, baik domestik maupun internasional. Seiring dengan meningkatnya kebutuhan akan transportasi udara, pengelolaan bandar udara sebagai simpul utama pergerakan pesawat, penumpang, dan barang dituntut untuk selalu beroperasi secara optimal, efisien, dan pelayanan yang tinggi, sehingga diperlukan sumber daya manusia yang kompeten dalam teoritis dan juga kompeten dalam praktis di lapangan. Melalui kegiatan *On the Job Training* (OJT), peserta didik akan diberikan kesempatan untuk terlibat langsung dalam lingkungan kerja di dunia nyata, memahami prosedur operasional, dan mengasah keterampilan sesuai kebutuhan dan standar industri penerbangan. Sehingga menciptakan tenaga kerja yang profesional, adaptif, dan siap bersaing di dunia kerja.

Salah satu maskapai yang berperan aktif dalam industri penerbangan adalah Citilink Indonesia, yang merupakan anak perusahaan dari Garuda Indonesia Group dan berfokus pada layanan penerbangan ber tarif rendah (*Low-Cost Carrier/LCC*). Sebagai bagian dari maskapai nasional, Citilink tidak hanya berperan dalam menyediakan layanan transportasi udara, tetapi juga menjalankan strategi bisnis yang adaptif di tengah persaingan industri, mengelola operasional penerbangan, serta menangani berbagai permasalahan teknis dan non-teknis di lapangan, serta tetap menjaga kualitas pelayanan kepada penumpang.

Pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di maskapai Citilink Indonesia, memberikan kesempatan berharga bagi Taruna Politeknik Penerbangan Surabaya untuk dapat mempelajari secara langsung bagaimana sebuah maskapai mengelola kegiatan bisnisnya, mulai dari aspek pemasaran, manajemen rute, penetapan harga tiket, hingga strategi pengembangan pasar. Selain itu, melalui kegiatan OJT juga dapat membantu peserta memahami proses operasional maskapai seperti pengaturan jadwal penerbangan, perawatan pesawat, pengelolaan awak kabin dan kokpit, serta koordinasi dengan unit *ground handling* serta *airport services*. Selain itu juga mempelajari terkait *delay management* yang dilakukan, pengaturan saat terjadi gangguan cuaca, atau saat terjadi kendala teknis pada pesawat. Citilink sangat menjaga terkait kualitas layanan kepada penumpang sebagai upaya membangun loyalitas pelanggan.

Dengan berbagai pembelajaran yang diperoleh selama kegiatan, setiap taruna yang mengikuti *On the Job Training* (OJT) diwajibkan untuk menyusun laporan OJT. Laporan ini merupakan bentuk pertanggungjawaban akademik yang mendokumentasikan kegiatan selama pelaksanaan OJT, saran evaluasi diri, serta bukti pencapaian kompetensi praktis di lapangan. Laporan ini juga bertujuan untuk merangkum semua pengetahuan, keterampilan, dan pengalaman yang diperoleh selama pelaksanaan OJT, sekaligus menjadi referensi yang bermanfaat bagi pengembangan diri di masa depan. Untuk menilai hasil pelaksanaan OJT secara lebih komprehensif, dilaksanakan sidang laporan OJT bersama perwakilan pihak kampus. Sidang ini bertujuan untuk mempresentasikan hasil pembelajaran yang telah didapat dan dilakukan selama OJT, termasuk tantangan yang dihadapi, solusi yang diterapkan, serta kontribusi yang telah diberikan selama pelatihan. Melalui sidang ini, dapat dijadikan acuan bagi pihak kampus dalam mengevaluasi sejauh mana efektivitas program OJT dalam meningkatkan kompetensi taruna di dunia industri secara nyata.

Pada kesempatan kali ini, penulis berkesempatan untuk melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Citilink Indonesia Station Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta. Kegiatan ini berlangsung mulai tanggal 6 Mei tahun 2025 hingga 4 Juli tahun 2025. Selama pelaksanaan OJT, penulis memperoleh kesempatan untuk terlibat langsung dalam berbagai aktivitas yang berkaitan dengan operasional maskapai, mulai dari bisnis penerbangan, operasional pesawat, pelayanan penumpang, dan penanganan permasalahan penumpang. Melalui kegiatan ini, penulis juga dapat mengasah keterampilan praktis yang relevan dengan kebutuhan industri, diharapkan mampu meningkatkan kesiapan dalam memasuki dunia kerja, serta memberikan kontribusi bagi pengembangan industri penerbangan di masa depan.

## **1.2 Maksud dan Manfaat**

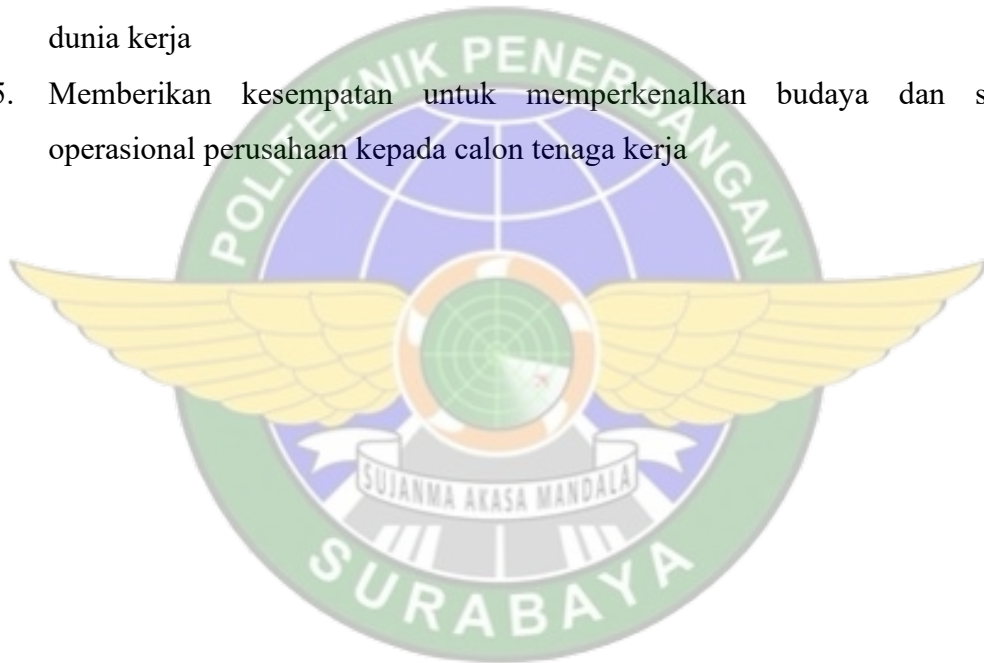
Adapun maksud dari pelaksanaan *On the Job Training*, antara lain:

1. Sebagai salah satu syarat pemenuhan Peraturan Kepala Badan Pengembangan SDM Perhubungan Nomor PK.02/BPSDMP-2014 tentang Kurikulum dan Silabus Pendidikan dan Pelatihan Program Diploma di Bidang Penerbangan
2. Sebagai bentuk pembelajaran secara langsung dalam bisnis maskapai, operasional, dan pelayanan
3. Sebagai sarana dalam mengembangkan kompetensi praktis, wawasan industri, dan profesionalisme dalam dunia kerja

4. Untuk membentuk pribadi yang bertanggung jawab, adaptif, disiplin, dan responsif terhadap aktivitas kegiatan yang dijalannya
5. Untuk memperkenalkan budaya kerja di maskapai sebagai bagian dari industri penerbangan nasional

Adapun manfaat dari pelaksanaan *On the Job Training*, antara lain:

1. Meningkatkan pemahaman tentang bisnis maskapai, pelayanan penumpang, dan operasional penerbangan
2. Mengasah keterampilan praktis dan sikap adaptif dalam lingkungan kerja
3. Menumbuhkan sikap disiplin, tanggung jawab, dan etika di lingkungan kerja
4. Menjadi sarana evaluasi pendidikan dalam memastikan kesiapan menghadapi dunia kerja
5. Memberikan kesempatan untuk memperkenalkan budaya dan standar operasional perusahaan kepada calon tenaga kerja



## BAB II PROFILE LOKASI OJT

### 2.1 Sejarah Singkat



Gambar 2. 1 Pesawat Citilink Indonesia

Citilink Indonesia merupakan maskapai penerbangan bertarif rendah (*Low-Cost Carrier*) yang beroperasi sebagai anak perusahaan dari PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk. Berdiri secara resmi pada tanggal 6 Januari tahun 2009 berdasarkan Akta Notaris Natakusumah No. 01 dan mendapat pengesahan dari Kementerian Hukum dan HAM melalui Keputusan No. AHU-14555.AH.01.01 Tahun 2009 tertanggal 22 April tahun 2009. Pada awal pendiriannya, komposisi kepemilikan saham Citilink terdiri dari 67% milik PT. Garuda Indonesia (Persero) Tbk dan 33% milik PT. Aerowisata. Sebelum berdiri sebagai entitas mandiri, Citilink merupakan unit bisnis strategis (SBU) dari Garuda Indonesia yang melayani penerbangan berbiaya rendah menggunakan kode penerbangan dan AOC milik Garuda Indonesia. Sejak tahun 2011, Citilink memulai langkah ekspansi dengan pesawat Airbus A320 pertamanya untuk memperkuat posisinya di pasar penerbangan berbiaya hemat.

Perubahan status Citilink menjadi maskapai mandiri terjadi pada tahun 2012 setelah mendapat izin usaha penerbangan (SIUAU/NB-027) pada 27 Januari tahun 2012 serta sertifikat *Air Operator Certificate* (AOC) 121-046 pada 22 Juni tahun 2012. Mulai tanggal 30 Juli tahun 2012, Citilink resmi beroperasi secara independen dengan kode penerbangan IATA “QG” dan kode ICAO “CTV” serta *call sign* “Supergreen”. Sebagai bagian dari Garuda Indonesia Group, Citilink melayani penerbangan domestik antarkota dan beberapa rute internasional dengan pusat operasional di Jakarta dan Surabaya. Hingga pada tahun 2020, Citilink telah mengoperasikan lebih dari 100 rute ke 47 destinasi tujuan, baik dari dalam negeri seperti Jakarta, Surabaya, Bandung, Denpasar, Yogyakarta, Medan, dan Makassar, maupun ke beberapa negara lain seperti Timor Leste, Malaysia, Tiongkok, Australia, dan Arab Saudi.

Sebagai bentuk komitmen dalam meningkatkan mutu pelayanan, Citilink telah berhasil meraih berbagai penghargaan bergengsi, antara lain *Top IT Implementation Airlines Sector* dari Kementerian Komunikasi dan Informatika pada tahun 2017, *Transportation Safety Management Award* dari Kementerian Perhubungan pada tahun 2017, sertifikasi bintang empat dari Skytrax selama 2 tahun berturut-turut pada tahun 2018 dan 2019, serta penghargaan *TripAdvisor Traveler's Choice Award* selama 3 tahun berturut-turut sejak tahun 2018. Selain itu, Citilink juga memperoleh predikat *4-Star Low-Cost Airline Passenger Experience (APEX)* serta *Skytrax COVID-19 Airline Safety Rating* pada tahun 2021.

## 2.2 Data Umum

### 2.2.1. Data Umum Perusahaan

1. Nama Perusahaan : PT. Citilink Indonesia
2. Tahun Didirikan : Tahun 2001
3. Bidang Usaha : Jasa Angkutan Udara Niaga
4. Jumlah Armada : Pada 31 Desember 2021 total 67 unit pesawat
5. Rute Penerbangan : Melayani lebih dari 330 frekuensi penerbangan

### 2.2.2. Perkembangan Perusahaan

Tabel 2. 1 Perkembangan Perusahaan

Tahun	Perkembangan
2001	Citilink berdiri sebagai Unit Bisnis Strategis (SBU) Garuda Indonesia, beroperasi pertama kali pada 16 Juli 2001 dengan rute Jakarta - Surabaya dengan armada Fokker F28
2012	Citilink mendapatkan gelar <i>Air Operator Certificate</i> (AOC) dan berdiri pada 22 Juni 2012 sebagai maskapai berbiaya hemat (LCC) di bawah naungan Garuda Indonesia Group. Citilink beroperasi dengan armada A320 dengan logo, <i>livery</i> , <i>call sign</i> , dan seragam yang baru.
2014	Citilink beroperasi perdana di Bandar Udara Halim Perdana Kusuma dan menjadi maskapai komersial pertama yang beroperasi di bandar udara tersebut.



2015	Citilink menjadi maskapai berbiaya rendah pertama di Indonesia yang mendapatkan sertifikasi Iso 9001:2015 terkait SOP <i>delay management</i> .
2016	Citilink memenuhi standar keselamatan penerbangan Uni Eropa.
2017	Citilink mendatangkan pesawat Airbus A320 NEO. Kemudian melakukan penerbangan internasional pertama menuju Dili, Timor Leste. Citilink meraih gelar perusahaan jasa transportasi udara terbaik dalam mengelola aspek keselamatan penerbangan dalam ajang <i>Transportation Safety Management Award 2017</i> yang digelar oleh Kementerian Perhubungan
2018	Citilink mendapat predikat maskapai berbiaya rendah dengan bintang 4 dari Skytrax dan APEX, serta penghargaan <i>Best Low-Cost Airlines Asia</i> dari Trip Advisor. Citilink membuka rute internasional ke Kuala Lumpur dan Penang di Malaysia, kemudian memperkenalkan seragam awak kabin yang baru dengan motif Gurdo Aji.
2019	Citilink membuka rute internasional ke Phnom Penh di Kamboja dan Perth di Australia. Kemudian kembali meraih predikat maskapai berbiaya rendah bintang 4 dari APEX. Citilink melengkapi armadanya dengan pesawat propeller ATR 72-600 dan Airbus A330-900 NEO.
2020	Citilink membuka rute internasional ke Melbourne di Australia dan Jeddah di Arab Saudi. Citilink mengoperasikan pesawat kargo ( <i>freighter</i> ). Kemudian Citilink kembali meraih penghargaan <i>Best Low-Cost Airline</i> di Asia untuk ketiga kalinya di <i>Trip Advisor Travelers Choice Award 2020</i> .

### 2.3 Logo



Gambar 2. 2 Logo Citilink

Citilink memiliki logo dominan berwarna hijau yang berpadu dengan warna putih dan kuning. Warna hijau merupakan perpaduan antara penyegaran dan ramah lingkungan. Kolaborasi hijau, putih, dan kuning menjelaskan bahwa Citilink memberikan kesan *young*, *fun*, dan *dynamic*. Selain itu, warna hijau memberikan kesan segar pada sisi bisnis Perusahaan yang memberikan suatu ketegasan. Warna yang digunakan diharapkan dapat diterima dalam segala segmen.

### 2.4 Visi dan Misi

Visi : Menjadi sebuah maskapai penerbangan berbiaya rendah berkelas dunia dengan profitabilitas yang berkelanjutan dan menjadi perusahaan paling diminati bagi pencari kerja di Indonesia.

Misi : Meningkatkan kualitas hidup masyarakat dengan menyediakan jasa layanan transportasi udara yang bebas kerumitan dengan kehandalan yang tinggi dan keamanan penerbangan berstandar internasional serta sentuhan layanan bercirikan keramahan Indonesia.

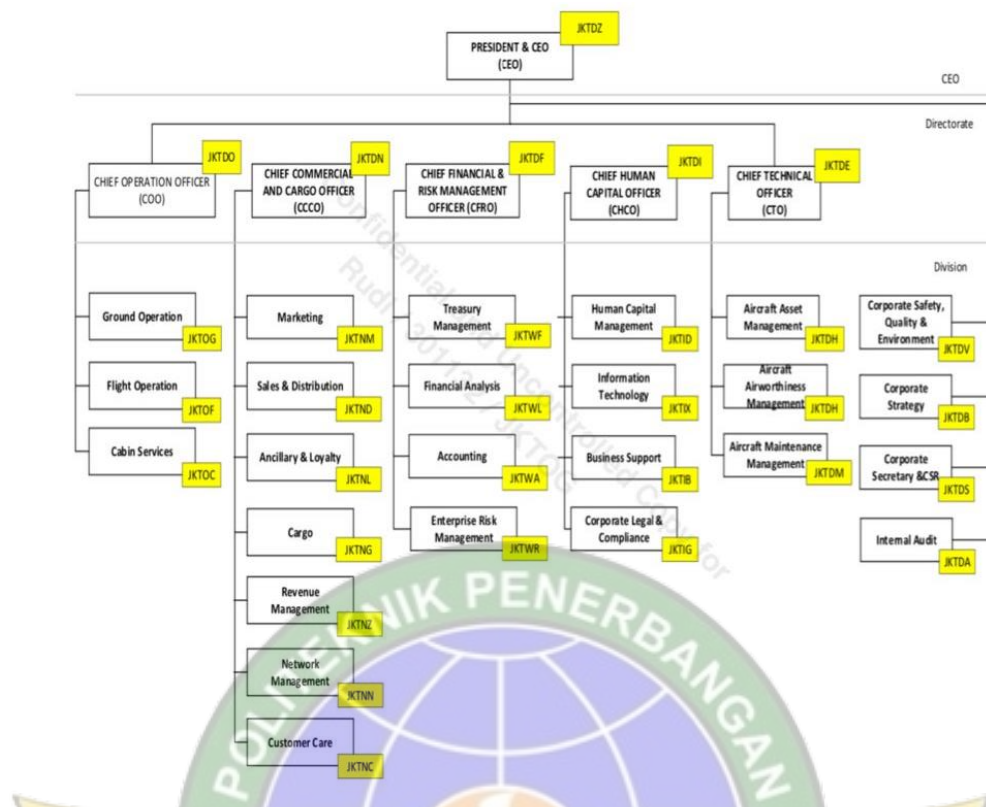
### 2.5 Armada dan Seating Plan

Perusahaan Citilink memiliki lebih dari 330 penerbangan setiap harinya dengan 97 rute ke 49 kota dan rute internasional. Klasifikasi armada pesawat yang tercatat pada 31 Desember 2021 yang dimiliki oleh Citilink diantaranya sebagai berikut:

- a. 7 unit pesawat ATR 72-600
- b. 50 unit pesawat A320 CEO/NEO
- c. 2 unit Airbus A330-900 NEO
- d. 1 unit Boeing 737 Classic yang *serviceable*, telah dikonversi menjadi *freighter*
- e. 7 unit Boeing 737 Classic yang *unserviceable*, 2 Boeing 737-500 dan 5 Boeing 737-300



## 2.6 Struktur Organisasi Perusahaan



Gambar 2. 3 Struktur Perusahaan

### 2.6.1 Tugas dan Tanggung Jawab Pejabat Utama

Direktur Utama (*President*) memiliki tugas dan wewenang sebagai berikut:

1. Memberikan arahan dan kendali atas visi, misi, dan kebijakan strategis perusahaan
2. Memimpin anggota dewan direksi untuk melaksanakan keputusan direksi
3. Memimpin para anggota direksi dalam melaksanakan keputusan direksi
4. Berkoordinasi untuk memecahkan masalah eksternal perusahaan, merencanakan kebijakan, mengendalikan, mencapai tujuan jangka panjang perusahaan, kebijakan audit, meningkatkan budaya, dan citra
5. Menyelenggarakan dan memimpin rapat direksi secara berkala sesuai keputusan direksi, atau menyelenggarakan rapat lainnya sesuai rekomendasi direksi bila diperlukan
6. Mengesahkan hasil keputusan direksi
7. Mewakili perusahaan di dalam dan di luar pengadilan dengan persetujuan anggota dewan lainnya dalam rapat direksi
8. Menunjuk anggota dewan lain untuk bertindak atas nama direksi

9. Menetapkan keputusan direksi, jika jumlah suara setuju dan tidak setuju sama dalam pemungutan suara dalam rapat direksi
10. Mengatur dan memberikan semua informasi tentang perusahaan kepada para pemangku kepentingan
11. Bertanggung jawab terhadap kepengurusan dan pelaksanaan keputusan pada unit yang membawahi fungsi *corporate secretary & csr*, internal audit, *corporate strategy human capital, safety, security and quality, information technology* dan *service standard, delivery & quality*

Direktur Operasi memiliki tugas dan wewenang sebagai berikut:

1. Memimpin, mengendalikan dan mengkoordinasikan aktivitas produksi Perseroan untuk mencapai tujuan kinerja perusahaan yang telah ditetapkan
2. Secara teratur menyelenggarakan dan memimpin rapat koordinasi dalam upaya meningkatkan kinerja dan melaporkan hasil kepada seluruh anggota direksi
3. Membantu direktur utama dalam memecahkan masalah perusahaan dan hal-hal lain sehubungan dengan kegiatan produksi perseroan, termasuk namun tidak terbatas pada *flight operation, engineering and maintenance, operation control* dan *support*, berdasarkan ketetapan direksi
4. Berdasarkan keputusan rapat direksi, jika direktur utama berhalangan maka direktur produksi dapat menggantikan pelaksanaan tugas dan wewenang direktur utama atas kepemimpinan dan kontrol perusahaan

Direktur Niaga dan Kargo memiliki tugas dan wewenang sebagai berikut:

1. Bertanggung jawab terhadap pencapaian *sales and revenue* perseroan melalui pengelolaan marketing, *sales and distribution, revenue management, cargo and ancillary* serta *network and charter*
2. Menetapkan kebijakan pemasaran perseroan berdasarkan kebijakan umum operasional perseroan
3. Membuat rencana kerja bagian pemasaran dan target penjualan perusahaan
4. Mengawasi kinerja pemasaran kantor pusat dan cabang sesuai dengan tujuan yang telah ditetapkan
5. Menyenggarakan dan bertanggung jawab atas pemberian komisi terhadap agen
6. Berpartisipasi dalam penyusunan RJPP dan RKAP perusahaan

7. Berdasarkan keputusan rapat direksi, jika direktur utama berhalangan, maka direktur produksi dapat menggantikan pelaksanaan tugas dan wewenang direktur utama atas kepemimpinan dan kontrol perusahaan

Direktur Keuangan memiliki tugas dan kewenangan sebagai berikut:

1. Memimpin dan mengendalikan perumusan kebijakan, pengelolaan dana, pencatatan, pelaporan, keuangan dan tingkat investasi untuk meningkatkan kinerja dan peringkat keuangan perusahaan
2. Menerapkan dan mengendalikan semua kebijakan keuangan sesuai dengan keputusan direksi, serta melakukan efisiensi dan efektivitas fungsi keuangan pada semua tingkat manajemen, dewan direksi dan departemen bisnis perusahaan
3. Dalam rangka peningkatan efisiensi, melakukan pengendalian dan pengawasan penyusunan dan pelaksanaan arus kas perusahaan berbasis RKAP
4. Membimbing pengelolaan keuangan perusahaan melalui pengelolaan *treasury management*, *financial planning*, *risk management*, *accounting*, *fleet management* dan *business support*
5. Berdasarkan ketetapan direksi, mengelola portofolio investasi dan keputusan keuangan untuk mencapai nilai tambah yang maksimal dan mencapai tujuan perusahaan
6. Menyesuaikan dengan perkembangan teknologi, perubahan ekonomi dan hukum, dalam penetapan sistem dan tata kerja pengelolaan keuangan perusahaan, serta melakukan peninjauan kebijakan dan prosedur keuangan secara berkala

Direktur SDM memiliki tugas dan kewenangan sebagai berikut:

1. Melakukan perencanaan, mengembangkan dan implementasi strategi pada bidang pengelolaan dan juga pengembangan SDM, seperti merekrut karyawan, kebijakan, kontrak kerja, konsultasi, penggajian, peraturan, pelatihan, membangun motivasi, evaluasi dan lain sebagainya
2. Penetapan dan pemeliharaan sistem yang ada dengan tujuan untuk mengukur aspek penting dari pengembangan sumber daya manusia
3. Monitoring, mengukur, dan melakukan pelaporan mengenai masalah, strategi dalam mengembangkan SDM, dan pencapaiannya sesuai kesepakatan

4. Bertugas dalam pengembangan dan mengatur staf
5. Mengendalikan anggaran belanja SDM setiap departemen yang disesuaikan dengan anggaran yang telah disepakati dan disetujui
6. Menghubungkan antar manajer setiap departemen agar dapat memahami semua aspek dalam mengembangkan SDM dan juga memastikan bahwa para manajer tersebut telah mendapat informasi yang cukup mengenai tujuan, sasaran dan pencapaian dari hasil mengembangkan SDM
7. Meningkatkan pengetahuan mengenai pengembangan SDM yang mengikuti perkembangan zaman dan metode penafsiran yang sesuai untuk para manajer, direktur dan staf dalam suatu perusahaan
8. Bertugas mengevaluasi dan memberi penilaian terhadap kinerja para karyawan yang bekerja sama dengan tim eksekutif
9. Memastikan bahwa setiap aktivitas memiliki inti dan tujuan serta terintegrasi dengan persyaratan-persyaratan perusahaan untuk manajemen keselamatan kerja, mutu, kesehatan, hukum, dan kebijakan

Direktur Teknik memiliki tugas dan kewenangan sebagai berikut:

1. Melakukan kontrol terhadap manajer dan tim, sehingga berbagai hal teknis di perusahaan dapat berjalan dengan baik
2. Bertanggung jawab terhadap segala keputusan penting terutama yang berkaitan dengan teknologi
3. Mengelola beberapa departemen, mulai dari infrastruktur, keamanan data, hingga *helpdesk support*

## **BAB III**

### **TINJAUAN TEORI**

#### **3.1 Teori Penunjang**

##### **3.1.1 Bandar Udara**

Bandar udara menurut *ICAO Annex 14 - Aerodromes*, merupakan suatu area yang ditetapkan untuk keperluan kedatangan, keberangkatan, dan perawatan pesawat udara, yang dilengkapi dengan fasilitas yang mendukung operasional penerbangan serta menyediakan pelayanan kepada penumpang. Bandar udara merupakan salah satu fasilitas transportasi udara yang memiliki peran penting dalam mendukung kelancaran mobilitas orang dan barang melalui udara. Dengan kecepatan waktu, aksesibilitas, dan keselamatan yang tinggi, transportasi udara menjadi pilihan yang efisien, terutama untuk perjalanan jarak jauh dan menghubungkan berbagai wilayah dengan cepat.

Karena efektifitas waktu dan kemudahan yang diberikan melalui transportasi udara, akan semakin banyak pengguna yang akan menggunakan transportasi udara tersebut, sehingga operasional bandar udara menjadi penting untuk ditingkatkan supaya pelayanan yang diberikan dapat menjadi maksimal, Pelayanan tersebut meliputi:

- a. Fasilitas untuk kegiatan pelayanan pendaratan, lepas landas, manuver, parkir, dan penyimpanan pesawat udara
- b. Fasilitas terminal untuk pelayanan angkutan penumpang, pos, dan kargo
- c. Fasilitas elektronika, listrik, air, dan instalasi limbah buangan
- d. Lahan untuk bangunan, lapangan, dan industri serta gedung atau bangunan yang berhubungan dengan kelancaran angkutan udara

##### **3.1.2 Penyelenggaraan Angkutan Udara**

Penyelenggaraan angkutan udara merupakan kegiatan yang mencakup operasional transportasi udara, baik untuk penumpang maupun barang, yang dilakukan oleh perusahaan penerbangan sesuai dengan ketentuan yang berlaku. Kegiatan ini diatur dalam Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 2 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara. Kegiatan angkutan udara dapat dilakukan oleh Badan Usaha Angkutan Udara Niaga nasional dan/ atau asing. Sebelum melaksanakan kegiatannya, wajib memiliki perizinan berusaha angkutan udara berupa sertifikat standar angkutan udara. Kemudian Badan Usaha Angkutan Udara (BUAU) wajib memiliki Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan (PPRP) yang berlaku untuk 1 rute penerbangan dalam 1 periode penerbangan *summer* atau *winter*. Pengajuan permohonan paling lama 30 hari



kerja sebelum pelaksanaan penerbangan kepada Direktur Jenderal. Penetapan Pelaksanaan Rute Penerbangan dapat dilakukan perubahan berupa penambahan frekuensi atau pengurangan frekuensi, diajukan paling lambat 14 hari kerja sebelum pelaksanaan penerbangan. Badan Usaha Angkutan Udara (BUAU) wajib melaksanakan penerbangan dan melakukan penjualan tiket sesuai jadwal yang telah ditentukan. Apabila melaksanakan penerbangan di luar PPRP, maka wajib mendapatkan persetujuan terbang dari Direktur Jenderal. Badan Usaha Angkutan Udara wajib memberikan pelayanan sesuai dengan perjanjian pengangkutan yang telah disepakati.

### **3.1.3 Airside**

Menurut *ICAO Annex 14 Aerodromes*, *airside* merupakan kawasan di bandar udara yang hanya dapat diakses oleh personel yang memiliki izin khusus. Area ini mencakup runway, taxiway, apron, hanggar, dan lokasi pergerakan *Ground Support Equipment* (GSE). Di kawasan inilah sebagian besar kegiatan operasional pesawat dan *ground handling* berlangsung. Resiko kecelakaan di *airside* sangat tinggi akibat padatnya pergerakan pesawat, kendaraan operasional, dan perlengkapan pendukung. Oleh karena itu, seluruh pekerja wajib untuk mematuhi prosedur keselamatan (*Standard Operating Procedures*) yang berlaku dengan menggunakan alat pelindung diri seperti *earmuff*, rompi, dan sepatu *safety*.

### **3.1.4 Ground Handling**

*Ground handling* merupakan seluruh aktivitas pelayanan di darat untuk mendukung kebutuhan operasional pesawat di bandar udara, baik sebelum lepas landas maupun setelah mendarat. Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 33 Tahun 2021 tentang Kegiatan Pengusahaan di Bandar Udara, kegiatan *ground handling* meliputi pelayanan penumpang, bagasi, kargo, dan pos, serta pelayanan operasional pesawat. Dalam tugasnya, petugas *ground handling* sangat berpotensi terpapar berbagai resiko, termasuk salah satunya kebisingan yang ekstrim dari pesawat maupun kendaraan *Ground Support Equipment* (GSE). Sehingga kewajiban penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) yang tepat menjadi penting dalam standar operasional keselamatan petugas dalam upaya mencegah dampak buruk kelanjutan.

### **3.1.5 Kebisingan**

Kebisingan merupakan salah satu faktor fisik lingkungan kerja yang dapat mengancam kesehatan tenaga kerja jika melebihi ambang batas yang telah ditetapkan. Menurut Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Nomor 5 Tahun 2018 tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja Lingkungan Kerja, kebisingan didefinisikan sebagai suara atau

bunyi yang tidak dikehendaki dan dapat mengganggu kenyamanan maupun merusak pendengaran pekerja. Dalam peraturan tersebut, disebutkan bahwa batas ambang kebisingan (NAB) untuk lingkungan kerja adalah 85 dB(A) selama 8 jam kerja per-hari. Jika paparan melebihi batas ini, pengusaha wajib untuk menyediakan Alat Pelindung Diri (APD) berupa alat pelindung pendengaran seperti  *earmuff*  ataupun  *earplug*  sebagai upaya untuk mencegah gangguan pendengaran permanen.

Di area  *airside* , tingkat kebisingan dapat jauh melampaui nilai tersebut karena aktivitas mesin pesawat saat  *taxiing* ,  *take-off* ,  *landing* , dan aktivitas peralatan GSE lainnya. Menurut  *Annex 16 Volume I ICAO* , pesawat jet komersial dapat menghasilkan suara hingga 140 dB(A) dalam jarak dekat saat mesin beroperasi penuh, yang tentu beresiko tinggi bagi petugas  *ground handling*  di apron. Paparan jangka panjang terhadap tingkat kebisingan yang tinggi tersebut dapat menyebabkan kerusakan permanen pada indera pendengaran, gangguan komunikasi di lapangan, menurunkan konsentrasi, meningkatkan resiko kecelakaan kerja, serta menyebabkan stress kerja yang tinggi.

### **3.1.6 Alat Pelindung Pendengaran (*Earmuff*)**

*Earmuff* adalah salah satu jenis Alat Pelindung Diri (APD) yang berfungsi untuk menurunkan intensitas suara yang masuk ke telinga guna melindungi pekerja dari paparan kebisingan berlebih. Peralatan ini menutup telinga secara penuh dan dirancang untuk meredam suara hingga tingkat tertentu sesuai kebutuhan lingkungan kerja.

Menurut Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Nomor 5 Tahun 2018, penggunaan  *earmuff*  diwajibkan ketika tingkat kebisingan di tempat kerja melebihi ambang batas. Selain itu pengusaha wajib menyediakan APD sesuai standar nasional atau internasional yang berlaku, serta melatih tenaga kerja dalam penggunaannya. Standar pengurangan kebisingan melalui  *earmuff* , biasanya diukur menggunakan  *Single Number Rating*  (SNR) yang dinyatakan apabila nilai SNR semakin tinggi, maka semakin besar pula kemampuan peredamannya.

Pada wilayah bandar udara,  *earmuff*  digunakan oleh petugas  *ground handling*  seperti  *marshaller* ,  *ramp crew* , dan teknisi pesawat saat bekerja untuk melindungi telinga dari paparan suara mesin pesawat yang hidup maupun dari kendaraan GSE. Petugas yang tidak menggunakan  *earmuff* , beresiko mengalami gangguan pendengaran secara bertahap atau bahkan tiba-tiba. Pengusaha diwajibkan untuk menyediakan alat pelindung kerja untuk menjamin keselamatan tenaga kerja dari segala potensi bahaya.



## BAB IV PELAKSANAAN OJT

### 4.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

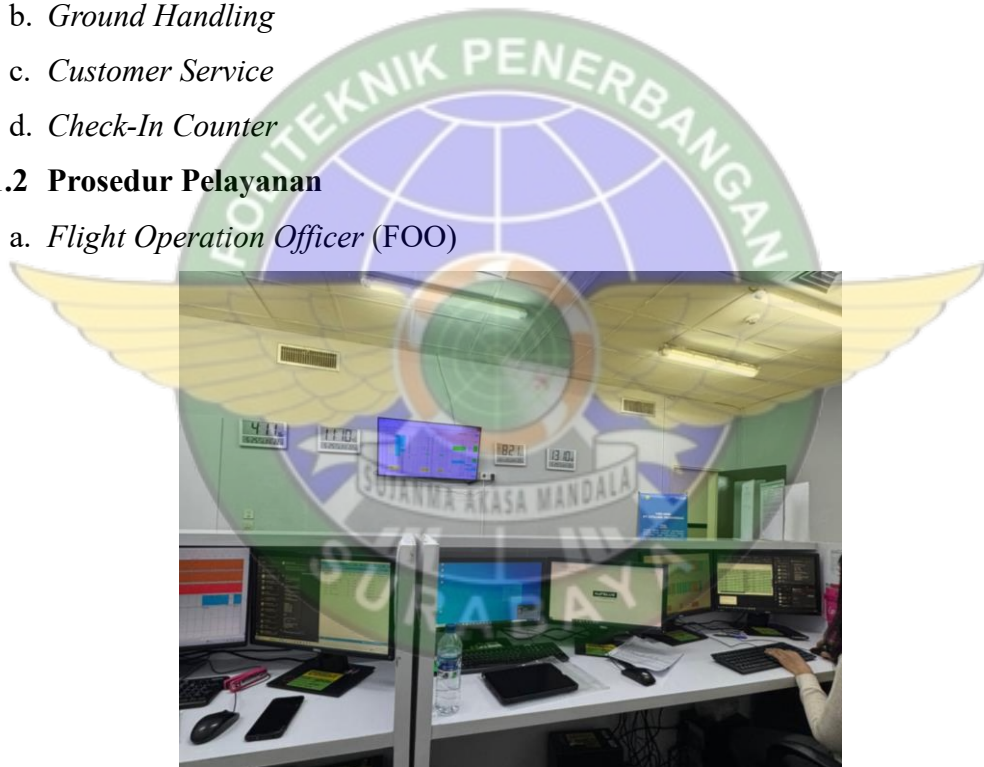
#### 4.1.1 Wilayah Kerja

Dalam melaksanakan *On the Job Training* (OJT), Taruna D-III Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa unit wilayah kerja di Citilink Indonesia *Station* Bandar Udara Internasional Soekarno Hatta. Dilaksanakan selama jangka waktu 2 bulan diharapkan dapat memahami dan mempelajari setiap unit wilayah kerja sebagai berikut, yaitu:

- a. *Flight Operation Officer* (FOO)
- b. *Ground Handling*
- c. *Customer Service*
- d. *Check-In Counter*

#### 4.1.2 Prosedur Pelayanan

- a. *Flight Operation Officer* (FOO)



Gambar 4. 1 Kegiatan Unit FOO

*Flight Operation Officer* (FOO) merupakan petugas operasi penerbangan yang bertanggung jawab dalam merencanakan, memonitor, dan mengendalikan operasi penerbangan agar berlangsung aman, efisien, dan sesuai dengan prosedur yang berlaku. Berikut merupakan beberapa tugas yang dilakukan oleh petugas FOO:

1. Menyusun rencana penerbangan (*Flight Plan*) yang mencakup jalur penerbangan, jumlah bahan bakar, cuaca, berat, dan keseimbangan pesawat
2. Melakukan *briefing* kepada pilot terkait *flight plan*, NOTAM, dan informasi bandar udara tujuan

3. Memastikan kelayakan operasional penerbangan sebelum keberangkatan
4. Mengontrol dan memantau penerbangan dalam proses (*In-Flight Monitoring*) melalui komunikasi dengan *crew cockpit*
5. Pengisian terhadap Electronic Flight Bag (EFB) berupa ipad yang akan digunakan dalam *flight*
6. Mengisi *daily report briefing line dispatch*

Layanan yang diberikan oleh petugas FOO diantaranya memberikan informasi cuaca, menjamin keselamatan dan efisiensi rencana penerbangan, dan menyiapkan data operasional penting seperti *alternate airport* dan *fuel*.

b. *Ground Handling*

*Ground handling* merupakan serangkaian kegiatan pelayanan pesawat udara dan penumpang selama di darat, baik sebelum pesawat berangkat maupun sesudah pesawat tiba. Diantara tugas yang dilakukan petugas *ground handling* sebagai berikut:

1. Melakukan pelayanan *ramp* seperti *towing*, *pushback*, marshalling, dan pengisian bahan bakar
2. Melakukan penanganan bagasi, kargo, dan pos
3. Memastikan kode barang sesuai dengan tujuan penerbangan
4. Memastikan barang tersimpan dengan baik dan tertata pada *compartment* pesawat
5. Menjaga efektivitas waktu *ground* untuk mencegah terjadinya *delay*
6. Menyediakan *ground power unit*, *air starter unit*, AC unit, dan *cleaning service* pesawat
7. Menangani penumpang berkebutuhan khusus



Gambar 4. 2 Kegiatan Unit *Ground Handling*

### c. *Customer Service*

*Customer service* merupakan petugas yang melayani dan membantu penumpang dalam mendapatkan informasi, penanganan masalah, dan kebutuhan selama berada di area terminal bandar udara. Diantara tugas petugas *customer service* sebagai berikut:

1. Membantu penumpang dalam mengurus keluhan seperti keterlambatan bagasi, dan tiket hilang
2. Membantu dalam menangani *reschedule* jadwal penerbangan ataupun perbaikan nama penumpang pada tiket
3. Membantu dalam pengurusan pembelian tiket *go-show*
4. Menerima layanan pembelian kursi atau bagasi berlebih
5. Mencatat hasil pendapatan yang didapatkan selama bertugas



Gambar 4. 3 Kegiatan Unit Customer Service

### d. *Check-In Counter*

*Check-In Counter* merupakan area pelayanan tempat penumpang melapor sebelum penerbangan untuk mendapatkan *boarding pass* dan menyerahkan bagasi yang akan dimuat ke dalam pesawat. Berikut merupakan tugas yang dilakukan oleh petugas di *check-in counter*:

1. Memverifikasi identitas penumpang dengan kesesuaiannya terhadap tiket yang dipesan
2. Melakukan proses *check-in*
3. Mencetak *boarding pass* dan *baggage tag*
4. Menempelkan *baggage tag* pada bagasi yang diserahkan
5. Menimbang dan mencatat berat bagasi sesuai dengan ketentuan



6. Mengarahkan *gate* keberangkatan dan *boarding time* kepada penumpang



Gambar 4. 4 Kegiatan Unit *Check-In Counter*

## 4.2 Jadwal

Pelaksanaan kegiatan *On the Job Training* (OJT) Taruna D-III Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya di Citilink Indonesia *Station* Soekarno Hatta, dilaksanakan mulai tanggal 6 Mei 2025 hingga 4 Juli 2025. Mengenai sistem jadwal keseharian diberikan sistem shift yaitu 3 hari kerja dan 2 hari libur. Shift pertama dilaksanakan pagi mulai jam 07.00 – 14.00, kemudian untuk shift kedua dilaksanakan siang mulai jam 14.00 – 22.00, serta shift ketiga pada malam hari mulai jam 22.00 – 07.00. Berikut jadwal pelaksanaan OJT di Citilink Indonesia:

Tabel 4. 1 Jadwal Dinas OJT

Nama	MEI																																	
	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31												
GROUP 1																																		
Muh. Zidane Tanjung	P	S	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M						P	S
Ramadhan Putra Purwanto	P	S	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M						P	S
Reyhan Fazle Mawla	P	S	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M						P	S
Inseren Femaya Rumakiek	P	S	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M						P	S
Kamila Nuril Najmilah P	P	S	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M						P	S
Zahra Nurul Arikah Adi Putri	P	S	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M						P	S
GROUP 2																																		
Oktwino Ardyo Prakasa	S	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M						P	S	M
Rifan Satria Rizki Ananda	S	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M						P	S	M
Rachel Martince Ersha Rumbiak	S	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M						P	S	M
Jessica Agnes Simanungkalit	S	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M						P	S	M
Dian Anggreni Simanjuntak	S	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M						P	S	M
Aisyah Winda Nautika	S	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M						P	S	M
GROUP 3																																		
Aditya Arsiyatama Baharsyah	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M						P	S	M	
Abbiyu Farras Khasyi	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M						P	S	M	
Damara Zerlina Putri Elysia	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M						P	S	M	
Giovanni Sarah Suryani Sibite	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M						P	S	M	
Nazwa Putri Rahmawati	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M						P	S	M	
Lavenia Febrianti	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M				P	S	M						P	S	M	
GROUP 4																																		
Dadang Bondan Ramadha				P	S	M					P	S	M				P	S	M				P	S	M						P	S	M	
Galih Nuswantara				P	S	M					P	S	M				P	S	M				P	S	M						P	S	M	
Anggi Meirixyta Solikhah				P	S	M					P	S	M				P	S	M				P	S	M						P	S	M	
Sekar Harum Kinanti				P	S	M					P	S	M				P	S	M				P	S	M						P	S	M	
Nur Aulia Putri				P	S	M					P	S	M				P	S	M				P	S	M						P	S	M	
Bintang Rika Wananda				P	S	M					P	S	M				P	S	M				P	S	M						P	S	M	
GROUP 5																																		
Muh. Andy Putra Pratama			P	S	M					P	S	M				P	S	M				P	S	M							P	S	M	
Septian Alvin Andrianto			P	S	M					P	S	M				P	S	M				P	S	M							P	S	M	
Cecilia Riya Manggita S			P	S	M					P	S	M				P	S	M				P	S	M							P	S	M	
Edlyn Fairuz Rofikaz			P	S	M					P	S	M				P	S	M				P	S	M							P	S	M	
Gracyel Abbelliya Christine			P	S	M					P	S	M				P	S	M				P	S	M							P	S	M	
Kharismatul Fazarina			P	S	M					P	S	M				P	S	M				P	S	M							P	S	M	

Jadwal dinas OJT
PAGI ( 07.00 - 14.00)
SIANG ( 14.00 - 22.00)
MALAM ( 22.00 - 07.00)

### 4.3 Permasalahan

Selama melaksanakan *On the Job Training* (OJT), penulis menemukan bahwa beberapa petugas di *airside* tidak menggunakan alat pelindung pendengaran (*Earmuff*) selama bekerja, padahal *airside* merupakan wilayah dengan kompleksibilitas aktivitas yang ramai sehingga tingkat kebisingan yang dihasilkan dari kegiatan operasional bandar udara sangat tinggi. Penulis melakukan perhitungan terhadap tingkat kebisingan yang ada di *airside* untuk melihat seberapa tinggi tingkat kebisingan yang dihasilkan. Perhitungan dilakukan selama 2 waktu shift yaitu pagi hari dan siang hari. Dilakukan selama *ground time* ketika petugas *airside* sedang melakukan tugasnya mempersiapkan kegiatan penerbangan. Didapatkan hasil perhitungan sebagai berikut:



Gambar 4. 5 Hasil Perhitungan Tingkat Kebisingan

Hasil pengukuran menggunakan aplikasi *sound level meter* pada gambar tersebut, menunjukkan hasil bahwa tingkat kebisingan di area *airside* mencapai rata-rata 81,9 dB – 88,0 dB. Gangguan kebisingan terjadi ketika berada di area sekitar *engine* pesawat, yang dimana merupakan *area loading* dan *unloading* bagasi ke dalam *compartment*. Kemudian ketika pesawat memerlukan peralatan *ground* berupa *Air Start Unit* (ASU) untuk menyalakan *engine*, akan menghasilkan suara kebisingan yang lebih tinggi, seperti yang dihasilkan pada perhitungan mencapai maksimal 90,6 dB. Tentu hal tersebut akan menjadi berbahaya bila paparan kebisingan terus dirasakan tanpa adanya pencegahan yang dilakukan oleh petugas yang bekerja.



Gambar 4. 6 Air Start Unit

Menurut Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Nomor 5 Tahun 2018, nilai ambang batas kebisingan di tempat kerja adalah 85 dB untuk paparan selama 8 jam/hari, maksimal 88 db untuk paparan selama 4 jam/hari, dan maksimal 91 dB untuk paparan selama 2 jam/hari. Jika kebisingan melebihi dari batas tersebut, maka wajib digunakan alat pelindung pendengaran seperti *earmuff* atau *earplug*.

Tabel 4. 2 Nilai Ambang Batas Kebisingan

Waktu Paparan Per Hari		Intensitas Kebisingan Dalam dBA
8	Jam	85
4		88
2		91
1		94
30	Menit	97
15		100
7,5		103
3,75		106
1,88		109
0,94		112
28,12	Detik	115
14,06		118
7,03		121
3,52		124
1,76		127
0,88		130
0,44		133
0,22		136
0,11		139

Berdasarkan hasil perhitungan yang didapatkan rata-rata sebesar 81,9 dB – 88,0 dB, menyatakan bahwa nilai tersebut telah melampaui batas ambang kebisingan sebesar 85 dB. Sehingga ketika petugas *airside* tidak menggunakan *earmuff*, maka akan berpotensi tinggi terkena dampak kebisingan dan beberapa resiko kesehatan yang serius jika terpapar secara keberlanjutan.



#### 4.4 Penyelesaian Masalah

Untuk mengatasi permasalahan tersebut, diperlukan evaluasi terhadap penggunaan *earmuff* oleh petugas *airside*. Ketika tidak menggunakan alat pelindung pendengaran maka akan berpotensi terkena gangguan pendengaran akibat paparan kebisingan yang tinggi secara terus menerus, sehingga dapat mengganggu komunikasi dan konsentrasi dalam bekerja. Berikut merupakan langkah-langkah yang dapat dilakukan untuk mengurangi resiko kebisingan yang terjadi di *airside*:

1. Penyediaan *earmuff* atau *earplug* yang memadai

Menurut Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Nomor 5 Tahun 2018, pengusaha wajib untuk menyediakan Alat Pelindung Diri (APD) kepada petugas yang terpapar saat melaksanakan tugas. Memastikan bahwa ketersediaan *earmuff* dalam jumlah yang cukup, berkualitas baik, dan sesuai standar yang berlaku sehingga seluruh petugas dapat terlindungi dari paparan kebisingan

2. Meningkatkan pengawasan terhadap operasional di *airside*

Setelah diberikan oleh pihak pengusaha, maka diperlukan pengawasan terhadap aktivitas yang dilakukan petugas, untuk memastikan setiap petugas menggunakan *earmuff* saat melaksanakan tugasnya. Dapat dilakukan peneguran atau peringatan terhadap petugas yang melanggar

3. Pelatihan dan sosialisasi berkala mengenai dampak kebisingan

Pelaksanaan pelatihan keselamatan kerja (K3) mengenai bahaya kebisingan dan pentingnya penggunaan APD, tidak hanya untuk petugas baru tetapi juga untuk seluruh personel secara berkala

4. Pemasangan papan informasi (*Signage*)

Pemasangan papan petunjuk dan peringatan di seluruh area yang berpotensi terkena paparan kebisingan terkait kewajiban penggunaan *earmuff*, sebagai upaya mengingatkan petugas untuk selalu menggunakan alat pelindung secara berkala saat bertugas



## **BAB V**

### **PENUTUP**

#### **5.1 Kesimpulan**

Berdasarkan hasil observasi di lapangan, diketahui bahwa tingkat kebisingan di area *airside* rata-rata sebesar 81,9 dB – 88,0 dB, menunjukkan nilai tersebut melebihi ambang batas kebisingan kerja yang telah ditetapkan dalam Peraturan Menteri Ketenagakerjaan sebesar 85 dB. Tingginya tingkat kebisingan tersebut berpotensi menimbulkan gangguan pendengaran pada petugas apabila tidak menggunakan alat pelindung pendengaran seperti *earmuff* ataupun *earplug*. Pada pelaksanaannya masih ditemukan petugas *airside* yang tidak menggunakan *earmuff* saat bekerja. Hal tersebut perlu menjadi perhatian khusus bagi pengusaha untuk menangani permasalahan yang terjadi untuk mencegah dampak kebisingan yang berkelanjutan pada petugas. Upaya penyelesaian masalah harus dilakukan secara menyeluruh meliputi pengadaan APD, peningkatan pengawasan, edukasi yang berkelanjutan, dan pemasangan informasi sebagai upaya peningkatan kesadaran penggunaan APD saat bekerja.

#### **5.2 Saran**

Berdasarkan hasil observasi selama OJT, ditemukan bahwa masih banyak ditemukan petugas *airside* yang tidak menggunakan *earmuff* saat bertugas. Hasil pengukuran yang didapatkan bernilai lebih tinggi dari batas maksimal kebisingan yang telah ditetapkan, menunjukkan perlunya perhatian khusus bagi pengusaha untuk mencegah dampak kebisingan secara keberlanjutan. Berikut merupakan beberapa saran yang dapat dilakukan:

1. Melakukan pengadaan *earmuff* sesuai kebutuhan petugas *airside*
2. Meningkatkan pengawasan terhadap kegiatan operasional dan bertindak tegas terhadap pelanggaran yang terjadi
3. Pelaksanaan audit dan inspeksi berkala terhadap implementasi keselamatan kerja yang telah ditetapkan

## DAFTAR PUSTAKA

- Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan. (2024). *SM.106/6/18/PPSDMPU/2024 tentang Perubahan Waktu Pelaksanaan OJT Mahasiswa Prodi Manajemen Transportasi Udara Poltekbang Surabaya*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Departemen Ketenagakerjaan Republik Indonesia. (2018). *Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Nomor 5 Tahun 2018 tentang Keselamatan dan kesehatan kerja lingkungan kerja*. Jakarta. Kementerian Ketenagakerjaan Republik Indonesia.
- International Civil Aviation Organization. (2009). *Aerodromes Annex 14 to the Convention on International Civil Aviation Volume I Aerodrome Design and Operations (Fitfh Edition)*. International Civil Aviation Organization.
- International Civil Aviation Organization. (2008). *Annex 16 to the Convention on International Civil Aviation, Volume I: Aircraft Noise*. International Civil Aviation Organization.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2017). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 9 Tahun 2024 tentang Keamanan Penerbangan Nasional*. Jakarta. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Kementerian Perhubungan Republik Indonesia. (2025). *Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 2 Tahun 2025 tentang Penyelenggaraan Angkutan Udara*. Jakarta. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Kepala Badan Pengembangan SDM Perhubungan. (2014). *PK.02/BPSDMP-2014 tentang Kurikulum dan Silabus Pendidikan dan Pelatihan Program Diploma di Bidang Penerbangan*. Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.
- Tim Penyusun. (2024). *Pedoman Pelaksanaan On the Job Training (OJT) Program Studi Manajemen Transportasi Udara*. Politeknik Penerbangan Surabaya.
- Undang-Undang Republik Indonesia No.1 Tahun 2009 tentang Penerbangan (2009). Pemerintah Pusat.
- Wikipedia Indonesia. (2024). *Citilink Indonesia*. Diakses dari <https://id.wikipedia.org/wiki/Citilink>. (19 Juni 2025)

## LAMPIRAN

Lampiran 1. Dokumentasi Penulis

