

**ANALISIS PENERAPAN K3 PADA OPERASIONAL RAMP
DAN FLOP DI AREA AIRSIDE MASKAPAI LION GROUP
DI BANDARA JUANDA**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

Tanggal 23 Oktober – 15 Januari 2026



Disusun oleh:

MANNUEL BOAS ADI PUTRA

NIT. 30623036

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI
UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA 2025
ANALISIS PENERAPAN K3 PADA OPERASIONAL RAMP**

**DAN FLOP DI AREA AIRSIDE MASKAPAI LION GROUP DI
BANDARA JUANDA**

LAPORAN ON THE JOB TRAINING (OJT)

Tanggal 23 Oktober – Januari 2026



Disusun oleh:

MANNUEL BOAS ADI PUTRA

NIT. 30623036

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI
UDARA POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA 2025**

LEMBAR PERSETUJUAN

ANALISIS PENERAPAN K3 PADA OPERASIONAL RAMP DAN
FLOP DI AREA AIRSIDE MASKAPAI LION GROUP DI
BANDARA JUANDA

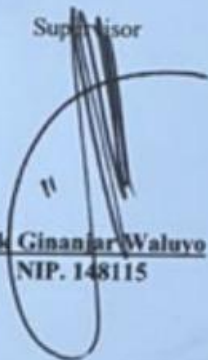
Oleh:
MANNUEL BOAS ADI PUTRA
NIT. 30623036

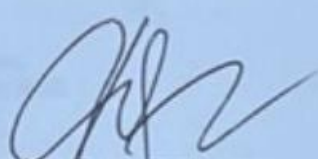
Laporan *On the Job Training* (OJT) ini telah diterima dan disahkan sebagai salah
satu syarat penilaian *On the Job Training* (OJT).

Disetujui Oleh:

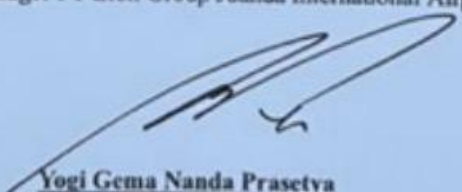
Supervisor

Dosen Pembimbing


Apik Ginanjar Waluyo
NIP. 148115


Lusiana Dewi, S.Pd., M.Pd
NIP. 19880511 201902 2 004

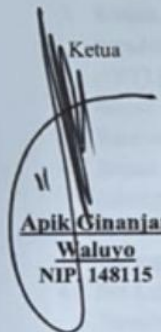
Mengetahui
Station, Manager PT Lion Group Juanda International Airport

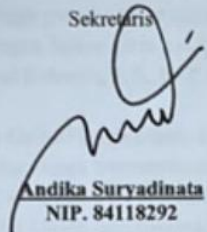

Yogi Gema Nanda Prasetya
NIP. 84064117

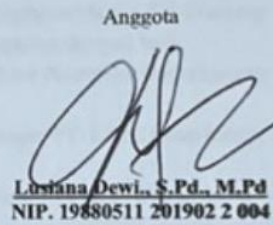
LEMBAR PENGESAHAN

Laporan On The Job Training telah dilakukan pengujian didepan Tim Penguji pada tanggal 12 bulan Januari tahun 2026 dan dinyatakan memenuhi syarat sebagai salah satu komponen penilaian On The Job Training

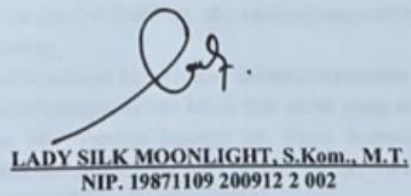
Tim Penguji,

Ketua

Apik Ginanjar Waluyo
NIP. 148115

Sekretaris

Andika Suryadinata
NIP. 84118292

Anggota

Lusiana Dewi, S.Pd., M.Pd
NIP. 19880511 201902 2 004

Mengetahui,
Ketua Program Studi


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

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa atas berkat limpahan rahmat dan hidayah-Nya, penulis dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya dan menyelesaikan penyusunan Laporan *On the Job Training* (OJT) ini dengan baik.

Penulis mengucapkan banyak terima kasih kepada seluruh pihak terkait yang telah berpartisipasi membantu demi kelancaran *On the Job Training* yang telah dilaksanakan, khususnya kepada:

1. Tuhan Yesus Kristus
2. Kedua Orang Tua yang selalu memberikan Doa dan dukungan kepada penulis sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini dengan lancar serta menyelesaikan laporan dengan baik.
3. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
4. Bapak Yogy Gema Nanda selaku *General Manager* PT. Lion Group kantor cabang Bandar Udara Internasional Juanda.
5. Bapak Apik Ginanjar Waluyo selaku Supervisor PT. Lion Group kantor cabang Bandar Udara Internasional Juanda
6. Ibu Luciana Dewi., S.Pd., M.Pd selaku pembimbing kegiatan *On the Job Training* (OJT).
7. Semua pihak bandara yang telah membantu demi kelancaran *On the Job Training* (OJT) dan penyusunan laporan.
8. Seluruh dosen dan civitas akademika program studi Manajemen Transportasi udara

Penulis menyadari adanya kekurangan dalam penyusunan laporan *On the Job Training* ini. Penulis mengharapkan kritik dan saran yang membangun bagi kesempurnaan laporan ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi para pembaca, terutama untuk adik-adik yang akan melaksanakan *On the Job Training* di Bandar Udara Internasional Juanda selanjutnya.

Sidoarjo, 23 Desember 2025



Mannuel Boas Adi Putra
NIT : 30623036

DAFTAR ISI

DAFTAR GAMBAR.....	vi
DAFTAR TABEL.....	vii
BAB I	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan On the Job Training (OJT)	1
1.2 Maksud dan Manfaat On the Job Training (OJT)	4
1.2.1 Maksud On the Job Training (OJT)	4
1.2.2 Manfaat Bagi On The Job Training (OJT)	4
BAB II.....	5
2.1 Sejarah Singkat PT. Lion Air Group	5
2.2 Visi dan Misi PT. Lion Air Group	6
2.2.1 Visi	6
2.2.2 Misi	6
2.3 Data Umum PT. Lion Air Group	6
2.3.1 Maskapai di Bawah Grup.....	7
2.3.2 Total Armada Lion Air Group	7
2.3.3 Logo Maskapai.....	8
2.3.4 Nilai dan Budaya PT. Lion Air Group	10
2.4 Struktur Organisasi PT. Lion Air Group	11
2.4.1 Struktur Organisasi PT. Lion Air Group Surabaya	11
BAB III PELAKSANAAN OJT	12
3.1 Lingkup Pelaksanaan OJT	12
3.1.1 Ramp	13
3.1.2 Flight Operations Officer	13
3.1.3 Check-in Counter	13
3.1.4 Customer Service	14
3.1.5 Boarding Gate	14
3.1.6 Lost And Found.....	15
3.2 Jadwal dan Kegiatan OJT	15
3.3 Tinjauan Teori	20
3.3.1 Definisi dan Prinsip K3	20
3.3.2 Manajemen Resiko K3	20

3.3.3 Landasan Teori Operasional Penerbangan dan <i>Airside</i>	23
3.3.4 Area Airside (Sisi Udara)	28
3.4 Permasalahan	32
3.5 Penyelesaian Masalah	32
BAB IV	36
4.1 Kesimpulan	36
4.2 Saran	36



DAFTAR GAMBAR

Gambar 1 Logo Batik Air	8
Gambar 2 Logo Lion Air	9
Gambar 3 Logo Wings Air	9
Gambar 4 Logo Super Air Jet	10
Gambar 5 Struktur Organisasi Lion Air Group Station Surabaya	11
Gambar 6 Jadwal MBKM Trainee Maskapai LION GROUP.....	16



DAFTAR TABEL

Tabel 1 Data Umum PT. Lion Air Group	7
Tabel 2 Data Umum PT. Lion Air Group	8
Tabel 3 Manajemen Resiko K3	22
Tabel 4 Aircraft Handling Equipment	24
Tabel 5 Passenger Service Equipment	24
Tabel 6 Cargo and Baggage Equipment	25
Tabel 7 Utility and Service Equipment	25
Tabel 8 Regulasi	29
Tabel 9 Regulasi	30
Tabel 10 Penyelesaian Masalah	33
Tabel 11 Penyelesaian Masalah	34
Tabel 12 Penyelesaian Masalah	35



BAB I

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan On the Job Training (OJT)

On the Job Training (OJT) merupakan salah satu bentuk implementasi dari Tridarma Perguruan Tinggi (Pendidikan dan Pengajaran, Penelitian, dan Pengabdian kepada Masyarakat) yang ditujukan untuk mengenal dan memperluas wawasan serta ruang lingkup pekerjaan di bidangnya, selanjutnya juga untuk mendorong peserta didik menjadi individu yang kompeten dari berbagai pengalaman pekerjaan dan bersosialisasi. Industri penerbangan saat ini terus meningkatkan perkembangannya dimana perkembangan di berbagai sektor terus dilakukan baik skala internasional, domestik, dan regional. Sehubungan dengan perkembangan tersebut, moda transportasi udara yang efektif dan efisien menjadi salah satu pilihan utama masyarakat untuk meningkatkan mobilitas antar wilayah khususnya di Indonesia. Indonesia sebagai negara kepulauan memahami betul seberapa vital industri penerbangan berkembang sebagai moda transportasi yang dapat menghubungkan konektivitas antar wilayahnya. Dalam rangka mendukung perkembangan tersebut, dukungan dari maskapai-maskapai penerbangan di Indonesia selaku operator penerbangan sangat diperlukan. Hal ini mencakup peningkatan mutu baik pada proses operasional, pelayanan, fasilitas, dan sumber daya manusia. Oleh karena itu peningkatan mutu SDM harus menjadi titik focus penyelenggaraan pendidikan di bidang operator penerbangan yang dalam hal ini adalah maskapai penerbangan, sehingga dapat mempersiapkan personel yang siap menghadapi dunia kerja penerbangan yang sesungguhnya.

Politeknik Penerbangan Surabaya adalah Perguruan Tinggi Negeri vokasi di bawah naungan Kementerian Perhubungan yang merupakan salah satu Unit Pelaksana Teknis (UPT) Badan Pusat Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan. Politeknik Penerbangan Surabaya sebagai salah satu Lembaga pendidikan tinggi vokasi yang berorientasi pada pengembangan ilmu pengetahuan dan teknologi mempunyai tugas untuk melaksanakan pendidikan profesion diploma di bidang Teknik, Manajemen dan Keselamatan Penerbangan. Adapun

salah satu program studi yang ada di Politeknik Penerbangan Surabaya yaitu Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara. Sejak tahun 2015, program studi tersebut berdiri dan fokus untuk mencetak lulusan yang menguasai bidang manajemen dan pelayanan di bidang transportasi udara, salah satunya mencakup operasional maskapai penerbangan. Melalui metode pendidikan vokasi yang berfokus pada pembelajaran praktik, program pendidikan On the Job Training (OJT) maskapai penerbangan dilaksanakan sebagai salah satu mata kuliah di semester V .

On the Job Training (OJT) dapat didefinisikan sebagai latihan kerja pada suatu maskapai penerbangan yang telah ditentukan, dalam rangka mencetak sumber daya manusia (SDM) penerbangan yang terampil, cakap, dan ahli sesuai standar yang berlaku. On the Job Training merupakan salah satu metode untuk mempersiapkan peserta didik menjadi individu yang handal dan bertanggung jawab di bidang pelayanan operasional maskapai penerbangan sehingga pada saat bekerja peserta didik diharapkan dapat mengaplikasikan pengalamannya. Pelaksanaan On the Job Training (OJT) merupakan salah satu mata kuliah praktik pada program studi Diploma 3 Manajemen Transportasi Udara (MTU) Politeknik Penerbangan Surabaya yang bertujuan untuk memperdalam ilmu lapangan yang telah diberikan secara materi yang tertuang dalam kurikulum dan silabus pembelajaran agar dapat menjadi sumber daya manusia perhubungan udara yang terampil, tanggap, dan ahli di bidang manajemen transportasi udara.

Salah satu syarat kelulusan bagi taruna adalah On the Job Training (OJT). Pelaksanaannya disesuaikan dengan kurikulum program studi yang bertujuan untuk memperoleh pengalaman praktik lapangan dan menerapkan pengetahuan dan kompetensi yang telah dipelajari di program studi. Dengan mengikuti On the Job Training (OJT), para calon personel penerbangan di bidang manajemen transportasi udara ini diharapkan dapat menerapkan pengetahuan, mengembangkan daya pikir, dan melakukan penalaran dari permasalahan-permasalahan kompleks yang muncul dan dihadapi saat melaksanakan On the Job Training dengan menganalisa serta mengambil

keputusan solutif secara cepat, tepat dan bertanggung jawab dalam melaksanakan tugas pemberian layanan transportasi udara.

Melalui On the Job Training (OJT) peserta diklat diproyeksikan dapat memberikan output yang bermanfaat baik bagi peserta, kampus, maupun maskapai penerbangan. Peserta diklat diarahkan untuk dapat menganalisis permasalahan yang ditemukan di maskapai penerbangan, untuk selanjutnya dibahas secara menyeluruh melalui Laporan On the Job Training (OJT). Permasalahan yang ada di lokasi On the Job Training (OJT) khususnya di bidang yang selaras dengan silabus On the Job Training (OJT) menjadi dasar utama peserta diklat dalam menentukan permasalahan yang akan dibahas pada laporan tersebut. Laporan On the Job Training (OJT) akan dipertanggungjawabkan melalui Laporan On the Job Training (OJT) yang akan dilaksanakan di akhir masa On the Job Training (OJT), serta diujikan oleh 2 (dua) personel dari industri baik sebagai OJT Instructor/Supervisornya ataupun personil lain yang ahli dibidangnya dan satu orang dosen penguji yang ditunjuk oleh kampus Politeknik Penerbangan Surabaya. Selama saya menjalani masa *On the Job Training* (OJT) di Lion Group, saya berusaha untuk aktif mengamati kondisi operasional secara langsung. Ide untuk mengangkat topik K3 ini sebenarnya muncul berawal dari obrolan ringan saya dengan salah satu personel *airman* senior di sana, yaitu Mas Harto yang bertugas sebagai *Flight Operations Officer* (FOO). Dalam diskusi tersebut, beliau menyampaikan fakta bahwa mayoritas rekan-rekan *airman* di maskapai ternyata masih banyak yang belum mendapatkan pelatihan (*training*) K3 yang memadai. Berawal dari informasi tersebut, saya mulai memperhatikan sekitar dan menemukan beberapa kendala teknis lainnya, seperti posisi penempatan APAR di ruangan FLOP yang sangat sulit dijangkau serta kondisi fisiknya yang tampak kurang terawat. Masalah ini ternyata tidak hanya ada di dalam ruangan, saat di area Ramp pun saya melihat masih rendahnya kesadaran personel dalam menggunakan Alat Pelindung Diri (APD). Salah satu yang paling menonjol adalah penggunaan *safety shoes* yang sering diabaikan, terutama saat cuaca hujan, padahal risiko terpeleset di *apron* sangatlah besar. Serangkaian temuan nyata di lapangan inilah

yang akhirnya memantapkan keputusan saya untuk menjadikan manajemen risiko K3 sebagai fokus utama dalam laporan OJT saya.

1.2 Maksud dan Manfaat On the Job Training (OJT)

1.2.1 Maksud On the Job Training (OJT)

Maksud dari dilaksanakannya On the Job Training (OJT) adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui dan memahami lingkungan kerja di tempat On the Job Training (OJT);
2. Mempersiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja yang sebenarnya setelah menyelesaikan masa pendidikan;
3. Memperhatikan secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat On the Job Training (OJT).
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dan instansi tempat On the Job Training (OJT).

1.2.2 Manfaat Bagi On The Job Training (OJT)

Adapun manfaat dalam pelaksanaan OJT di Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut:

1. Menjalin relasi dan hubungan baik antara kampus dengan maskapai penerbangan terkait tempat pelaksanaan On the Job Training (OJT);
2. Terwujudnya lulusan yang memiliki pengalaman kerja di bidang industri penerbangan;
3. Mendapatkan pengalaman kerja secara langsung di maskapai penerbangan;
4. Mengaplikasikan materi pembelajaran yang telah didapat di program studi terkait dengan ruang lingkup pelaksanaan On the Job Training (OJT);
5. Mengetahui sistem operasional, struktur organisasi, serta lingkungan sosial dan budaya kerja dari suatu maskapai penerbangan tempat On the Job Training (OJT).

BAB II

PROFIL LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat PT. Lion Air Group

PT Lion Air Group didirikan oleh Rusdi Kirana dan Kusnan Kirana pada akhir tahun 1999 dan memulai operasi komersialnya pada Juni 2000. Grup ini dengan cepat memanfaatkan deregulasi penerbangan di Indonesia dengan mengadopsi model Low Cost Carrier (LCC), yang menjadikannya pemain dominan dalam waktu singkat. Strategi utama grup ini adalah menciptakan ekosistem multi-maskapai untuk menjangkau semua segmen pasar. Inti dari grup ini adalah Lion Air (LCC), didukung oleh Wings Air yang melayani rute regional dan perintis menggunakan pesawat baling-baling, serta Batik Air yang didirikan untuk bersaing di segmen *Full Service*. Ekspansi terbaru termasuk Super Air Jet, yang menargetkan pasar milenial dengan konsep LCC modern. Secara internasional, grup ini berekspansi ke Asia Tenggara melalui afiliasi seperti Thai Lion Air dan Batik Air Malaysia, menegaskan posisinya sebagai salah satu operator penerbangan terbesar di kawasan tersebut.

Penguasaan pasar Lion Air Group tidak hanya terbatas pada transportasi penumpang. Untuk menciptakan efisiensi dan sinergi, grup ini juga mengintegrasikan layanan pendukung. Ini termasuk Lion Parcel yang memanfaatkan jaringan penerbangan maskapai untuk layanan logistik dan pengiriman kargo, serta Batam Aero Technic (BAT) sebagai fasilitas *Maintenance, Repair, and Overhaul* (MRO) yang krusial untuk menjaga armada mereka. Armada grup ini sangat besar, didominasi oleh pesawat modern Boeing 737 dan Airbus A320/A330, yang memungkinkan operasional rute domestik, regional, hingga internasional. Komitmen terhadap integrasi vertikal dan horizontal ini telah menjadikan Lion Air Group sebagai konglomerasi bisnis yang kuat, mengendalikan pangsa pasar domestik yang signifikan, dan terus berperan penting dalam memajukan konektivitas udara di Indonesia dan sekitarnya.

2.2 Visi dan Misi PT. Lion Air Group

2.2.1 Visi

Menjadikan industri penerbangan memberikan akses seluas-luasnya kepada konsumen dari berbagai latar belakang sosial.

2.2.2 Misi

Menjadi perusahaan penerbangan nasional yang tumbuh dan berkembang, menyediakan alat transportasi udara, melakukan standarisasi operasional, meningkatkan jangkauan pelayanan, dan menjadi perusahaan swasta nasional yang terdepan dalam inovasi, efisiensi, serta profesionalisme.

2.3 Data Umum PT. Lion Air Group

Kategori	Detail
Nama Resmi	PT Lion Mentari Airlines (Lion Air Group)
Didirikan	15 November 1999
Pendiri	Rusdi Kirana & Kusnan Kirana
Penerbangan Perdana	30 Juni 2000 (Rute Jakarta–Pontianak)
Konsep Bisnis Utama	Low Cost Carrier (LCC) / Maskapai Berbiaya Rendah
Maskapai Afliasi	Lion Air (LCC), Wings Air (Regional/Rute Pendek), Batik Air (Full Service), Super Air Jet (LCC Generasi Baru), Thai Lion Air (Thailand), Batik Air Malaysia (Malaysia)
Layanan Pendukung	Lion Parcel (Logistik), Lion Boga (Katering), Angkasa Aviation Academy (Pelatihan)
Posisi di Pasar	Salah satu grup penerbangan swasta terbesar di Indonesia dan Asia

	Tenggara, menguasai pangsa pasar domestik yang signifikan.
Fokus Ekspansi	Menjangkau rute-rute domestik dan regional, serta menyediakan opsi layanan penerbangan yang beragam (LCC hingga <i>full service</i>).

Tabel 1 Data Umum PT. Lion Air Group

2.3.1 Maskapai di Bawah Grup

Lion Air Group mengoperasikan beberapa maskapai untuk mencakup segmen pasar yang berbeda:

1. Lion Air (JT): Maskapai utama dan LCC (Low Cost Carrier).
2. Wings Air (IW): Maskapai regional yang fokus pada rute pendek dan perintis.
3. Batik Air (ID): Maskapai layanan penuh (Full Service Carrier).
4. Super Air Jet (IU): Maskapai LCC generasi baru.
5. Thai Lion Air (SL): Afiliasi internasional (berbasis di Thailand).
6. Batik Air Malaysia (OD): Afiliasi internasional (berbasis di Malaysia, sebelumnya Malindo Air).

2.3.2 Total Armada Lion Air Group

Maskapai	Armada
Lion Air	B739 [30 Armada] B738 [11 Armada] A330 [7 Armada]
Super Air Jet	A320 [45 Armada]
Batik Air	B738 [4 Armada] B320 [41 Armada] A330 [1 Armada]

Wings Air	ATR [73 Armada]
-----------	-----------------

Tabel 2 Data Umum PT. Lion Air Group

2.3.3 Logo Maskapai

Di balik dominasi pasarnya, PT Lion Air Group menyajikan portofolio visual yang sarat makna, di mana setiap logo adalah manifestasi dari ambisi yang berbeda. Jantung dari grup ini adalah Lion Air, yang gagah berani diwakili oleh Singa Bersayap—simbol purba kekuatan tak tertandingi dan keberanian yang melampaui batas, diwarnai merah menyala sebagai janji semangat membara dalam menaklukkan langit. Kontras dengannya, Batik Air hadir sebagai duta budaya, membalut dirinya dalam motif Batik yang anggun. Logonya adalah sebuah mahakarya yang menuntut kesabaran, ketelitian, dan keindahan abadi, merepresentasikan layanan premium yang halus dan membawa kemewahan warisan nusantara terbang ke cakrawala global.



Gambar 1 Logo Batik Air



Gambar 2 Logo Lion Air

Sementara itu, Wings Air mengemban peran sebagai penghubung vital, sayap yang memastikan tak ada sudut pulau yang terisolasi, menekankan fungsi fundamentalnya dalam menyatukan komunitas regional. Dan sebagai penutup, Super Air Jet meluncurkan dirinya dengan energi eksplosif yang menargetkan masa depan. Logonya yang *sleek* dan futuristik, dihiasi rona hijau yang menyegarkan, menyimbolkan kecepatan hiperaktif dan sinergi digital, menjanjikan pengalaman penerbangan yang *hype* dan sejalan dengan irama generasi baru yang serba cepat. Bersamasama, logo-logo ini tidak sekadar merek, melainkan sebuah narasi visual tentang ambisi grup untuk menguasai setiap dimensi perjalanan udara.



Gambar 3 Logo Wings Air



Gambar 4 Logo Super Air Jet

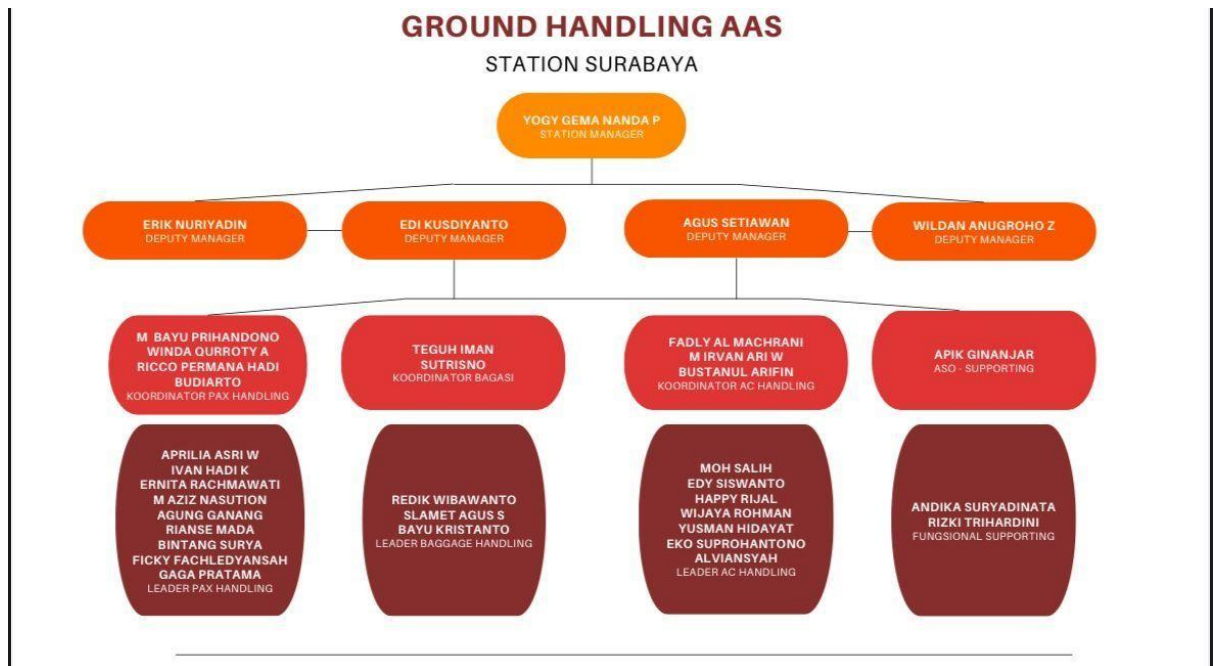
2.3.4 Nilai dan Budaya PT. Lion Air Group

Budaya organisasi PT Lion Air Group didasarkan pada strategi kepemimpinan biaya rendah (*Low Cost Leadership*), namun diimbangi dengan beberapa nilai inti yang berfokus pada efisiensi operasional dan pengembangan sumber daya manusia. Nilai utama yang diusung adalah "We Make People Fly", yang menekankan misi perusahaan untuk membuat transportasi udara dapat diakses oleh semua kalangan, menjadikan harga terjangkau sebagai daya saing utama. Untuk mencapai misi ini, perusahaan sangat mengedepankan Efisiensi dan Profesionalisme dalam setiap operasionalnya. Meskipun berfokus pada biaya rendah, aspek Keselamatan (*Safety First*) adalah kewajiban yang diutamakan, dibuktikan dengan investasi pada fasilitas pelatihan dan simulator pilot serta kepatuhan terhadap standar operasi penerbangan global.

Dalam lingkungan internal, Lion Air Group membangun budaya yang dikenal tidak terlalu mengedepankan formalitas dan menjunjung tinggi keterbukaan. Budaya ini berusaha menciptakan suasana kerja di mana karyawan dianggap sebagai anggota keluarga besar dan bukan sekadar rekan kerja, yang memfasilitasi komunikasi dan kerjasama tim. Perusahaan menunjukkan kepedulian tinggi terhadap pengembangan kemampuan karyawan, dengan investasi berkelanjutan dalam pelatihan untuk memastikan sumber daya manusia memiliki kompetensi tinggi. Budaya ini menuntut karyawan untuk terus inovatif dan bersinergi agar dapat mempertahankan efektivitas operasional, sambil tetap menempatkan kepuasan pelanggan sebagai prioritas, terutama dalam memastikan penerbangan yang aman, terjangkau, dan luas jaringannya.

2.4 Struktur Organisasi PT. Lion Air Group

2.4.1 Struktur Organisasi PT. Lion Air Group Surabaya



Gambar 5 Struktur Organisasi Lion Air Group Station Surabaya



BAB III PELAKSANAAN OJT

3.1 Lingkup Pelaksanaan OJT

Lingkup pelaksanaan On the Job Training (OJT) di Maskapai Lion Air Bandara Internasional Juanda meliputi kegiatan operasional di dua area utama, yaitu airside dan landside. Pada area airside, taruna ditempatkan di beberapa unit kerja seperti Ramp, Departure Control (Depco), dan Flight Operations Officer (FOO). Di bagian Ramp, taruna mempelajari proses ground handling seperti loading-unloading, serta pengawasan keselamatan di area parkir pesawat. Pada unit Depco, taruna terlibat dalam melakukan pengumpulan data pada penerbangan pesawat datang dan pergi, menginput jumlah data penumpang, fuel, kargo dan bagasi serta memastikan kesesuaian data penumpang, bagasi, serta distribusi muatan. Sementara di bagian FOO, taruna mengenal proses flight dispatch, briefing kru, weather analysis, serta koordinasi operasional sebelum keberangkatan.

Pada area landside, taruna mendapatkan pengalaman pada unit Boarding Gate, Check-in Counter, Lost and Found, serta Customer Service. Di Boarding Gate, taruna mempelajari prosedur *boarding*, verifikasi dokumen, dan pengaturan alur penumpang. Di Check-in Counter, taruna memahami proses check-in, penerbitan boarding pass, handling bagasi tercatat, dan pelayanan terhadap penumpang dengan kebutuhan khusus. Sementara pada bagian Lost and Found, taruna mempelajari penanganan bagasi hilang, rusak, atau salah kirim melalui sistem pelaporan dan koordinasi dengan berbagai pihak. Pada unit Customer Service, taruna dilibatkan dalam penanganan keluhan, pemberian informasi penerbangan, serta komunikasi langsung dengan penumpang untuk memastikan pelayanan yang cepat, sopan, dan sesuai standar maskapai.

Secara keseluruhan, lingkup OJT ini memberikan pemahaman menyeluruh terhadap proses operasional darat maskapai, melatih kemampuan koordinasi, komunikasi, serta pemahaman standar keselamatan dan pelayanan yang menjadi bagian penting dalam mendukung kelancaran operasional Lion Air di Bandara Juanda.

3.1.1 Ramp

Ramp adalah area operasional di sisi udara atau airside bandar udara yang menjadi lokasi utama bagi pesawat saat melakukan proses turn around, yaitu rangkaian kegiatan sejak pesawat tiba hingga siap berangkat kembali. Area ramp digunakan untuk berbagai aktivitas penting seperti parkir pesawat, penurunan dan pengisian bagasi/kargo, pengisian bahan bakar, pelayanan *catering*, penggantian kru, pemeriksaan teknis pesawat, serta proses naik-turun penumpang baik melalui *aerobridge* maupun *remote stand*. Karena menjadi pusat konsentrasi kegiatan operasional, ramp termasuk area berisiko tinggi dan hanya boleh diakses oleh personel berwenang yang sudah memahami standar safety, prosedur komunikasi, dan penggunaan Ground Support Equipment (GSE).

3.1.2 Flight Operations Officer

Flight Operations Officer (FOO) adalah personel operasional penerbangan yang bertanggung jawab dalam proses perencanaan, pengawasan, dan pengendalian operasional penerbangan sebelum pesawat berangkat. FOO memastikan bahwa setiap penerbangan memenuhi aspek keselamatan, efisiensi, dan kepatuhan terhadap regulasi. Seorang FOO bertugas menyusun *flight plan*, menganalisis kondisi cuaca, kinerja pesawat, perhitungan bahan bakar, serta memberikan *flight briefing* kepada pilot sebelum keberangkatan. Selain itu, FOO melakukan monitoring penerbangan yang sedang berlangsung serta berkoordinasi dengan berbagai unit seperti ATC, teknisi, Depco, dan kru penerbangan.

FOO berperan penting dalam menjamin kelancaran dan keamanan operasional maskapai, karena seluruh keputusan terkait kesiapan penerbangan, rute alternatif, dan perhitungan teknis dilakukan dengan mempertimbangkan faktor keselamatan dan efisiensi. Dalam konteks OJT, bagian FOO memberikan pemahaman mendalam mengenai manajemen penerbangan dari sisi teknis dan operasional.

3.1.3 Check-in Counter

Check-in Counter adalah fasilitas pelayanan penumpang yang berada di area landside bandar udara dan berfungsi sebagai tempat awal proses keberangkatan. Di area ini, penumpang melakukan registrasi penerbangan, verifikasi tiket dan identitas, penerbitan boarding pass, serta penyerahan bagasi tercatat (*checked*

baggage). Petugas check-in memastikan seluruh data penumpang sesuai dengan sistem maskapai, memeriksa kelengkapan dokumen perjalanan, menimbang dan memberi label pada bagasi, serta memberikan informasi terkait penerbangan.

Sebagai salah satu titik pelayanan utama, Check-in Counter memiliki peran penting dalam memberikan kesan pertama kepada penumpang. Proses yang dilakukan di area ini harus cepat, akurat, dan sesuai prosedur keselamatan dan keamanan penerbangan. Selain itu, petugas check-in juga menangani kebutuhan khusus penumpang, pemeriksaan barang terlarang, serta memastikan seluruh penumpang dapat melanjutkan proses keberangkatan dengan lancar.

3.1.4 Customer Service

Customer Service adalah unit pelayanan penumpang di area landside dan terminal bandar udara yang bertugas memberikan informasi, bantuan, dan penanganan terhadap kebutuhan atau permasalahan yang dialami penumpang sebelum, selama, maupun setelah melakukan proses perjalanan udara. Customer Service menjadi representasi maskapai dalam membangun hubungan baik dengan penumpang melalui layanan yang ramah, cepat, tepat, dan profesional.

Customer Service berfungsi sebagai pusat informasi dan penanganan kendala, seperti perubahan jadwal penerbangan, informasi gate, prosedur penerbangan, layanan bagasi, serta penyampaian keluhan penumpang. Unit ini juga menangani penumpang dengan kebutuhan khusus, penumpang yang mengalami *flight irregularities* (delay, cancel, divert), serta membantu memberikan solusi dan koordinasi dengan unit lain seperti check-in counter, boarding gate, lost and found, dan ground handling.

Dalam operasional maskapai, Customer Service memiliki peran penting karena secara langsung memengaruhi citra perusahaan dan tingkat kepuasan penumpang. Oleh karena itu, petugas Customer Service harus memiliki kemampuan komunikasi yang baik, pengetahuan mengenai prosedur operasional penerbangan, serta sikap yang empatik dalam menghadapi berbagai situasi.

3.1.5 Boarding Gate

Boarding Gate adalah area pelayanan penumpang di terminal keberangkatan bandara tempat proses naiknya penumpang ke pesawat dilakukan. Di area inilah

Boarding Gate berfungsi sebagai titik koordinasi antara petugas maskapai, Avsec, dan ground handling dalam memastikan penumpang naik ke pesawat dengan tertib, aman, dan sesuai jadwal. Karena proses ini sangat memengaruhi ketepatan waktu keberangkatan (*on-time performance*), maka pelayanan di Boarding Gate harus dilakukan dengan cepat, akurat, dan mengikuti standar operasional yang berlaku.

Lost and Found adalah unit pelayanan penumpang di bandara yang bertugas menangani laporan kehilangan dan penemuan barang, baik bagasi tercatat (*checked baggage*) maupun barang pribadi penumpang. Unit ini berfungsi sebagai pusat penelusuran, pencatatan, dan pengembalian barang kepada pemiliknya secara resmi dan sesuai dengan prosedur maskapai maupun bandara.

Sebagai bagian penting dalam menjaga kepercayaan penumpang, unit Lost and Found harus bekerja dengan ketelitian tinggi, kemampuan komunikasi yang baik, serta mematuhi prosedur operasional untuk memastikan setiap barang kembali kepada pemiliknya dengan aman.

NAMA KANDIDAT		No Handphone	Gender	POSISI DTB RULAN 1	POSISI DTB RULAN 2	POSISI DTB RULAN 3	POSISI DTB RULAN 4	POSISI DTB RULAN 5	POSISI DTB RULAN 6	POSISI DTB RULAN 7	POSISI DTB RULAN 8	POSISI DTB RULAN 9	POSISI DTB RULAN 10	POSISI DTB RULAN 11	POSISI DTB RULAN 12	POSISI DTB RULAN 13	POSISI DTB RULAN 14	POSISI DTB RULAN 15	POSISI DTB RULAN 16	POSISI DTB RULAN 17	POSISI DTB RULAN 18	POSISI DTB RULAN 19	POSISI DTB RULAN 20	POSISI DTB RULAN 21	POSISI DTB RULAN 22	POSISI DTB RULAN 23	POSISI DTB RULAN 24	POSISI DTB RULAN 25	POSISI DTB RULAN 26	POSISI DTB RULAN 27	POSISI DTB RULAN 28	POSISI DTB RULAN 29	POSISI DTB RULAN 30	POSISI DTB RULAN 31	POSISI DTB RULAN 32	POSISI DTB RULAN 33	POSISI DTB RULAN 34	POSISI DTB RULAN 35	POSISI DTB RULAN 36	POSISI DTB RULAN 37	POSISI DTB RULAN 38	POSISI DTB RULAN 39	POSISI DTB RULAN 40	POSISI DTB RULAN 41	POSISI DTB RULAN 42	POSISI DTB RULAN 43	POSISI DTB RULAN 44	POSISI DTB RULAN 45	POSISI DTB RULAN 46	POSISI DTB RULAN 47	POSISI DTB RULAN 48	POSISI DTB RULAN 49	POSISI DTB RULAN 50	POSISI DTB RULAN 51	POSISI DTB RULAN 52	POSISI DTB RULAN 53	POSISI DTB RULAN 54	POSISI DTB RULAN 55	POSISI DTB RULAN 56	POSISI DTB RULAN 57	POSISI DTB RULAN 58	POSISI DTB RULAN 59	POSISI DTB RULAN 60	POSISI DTB RULAN 61	POSISI DTB RULAN 62	POSISI DTB RULAN 63	POSISI DTB RULAN 64	POSISI DTB RULAN 65	POSISI DTB RULAN 66	POSISI DTB RULAN 67	POSISI DTB RULAN 68	POSISI DTB RULAN 69	POSISI DTB RULAN 70	POSISI DTB RULAN 71	POSISI DTB RULAN 72	POSISI DTB RULAN 73	POSISI DTB RULAN 74	POSISI DTB RULAN 75	POSISI DTB RULAN 76	POSISI DTB RULAN 77	POSISI DTB RULAN 78	POSISI DTB RULAN 79	POSISI DTB RULAN 80	POSISI DTB RULAN 81	POSISI DTB RULAN 82	POSISI DTB RULAN 83	POSISI DTB RULAN 84	POSISI DTB RULAN 85	POSISI DTB RULAN 86	POSISI DTB RULAN 87	POSISI DTB RULAN 88	POSISI DTB RULAN 89	POSISI DTB RULAN 90	POSISI DTB RULAN 91	POSISI DTB RULAN 92	POSISI DTB RULAN 93	POSISI DTB RULAN 94	POSISI DTB RULAN 95	POSISI DTB RULAN 96	POSISI DTB RULAN 97	POSISI DTB RULAN 98	POSISI DTB RULAN 99	POSISI DTB RULAN 100
PRABOWO SUDARNO	PRABOWO SUDARNO	08123456789	P	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
PRABOWO SUDARNO	PRABOWO SUDARNO	08123456789	P	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88	89	90	91	92	93	94	95	96	97	98	99	100
PRABOWO SUDARNO	PRABOWO SUDARNO	08123456789	P	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	24	25	26	27	28	29	30	31	32	33	34	35	36	37	38	39	40	41	42	43	44	45	46	47	48	49	50	51	52	53	54	55	56	57	58	59	60	61	62	63	64	65	66	67	68	69	70	71	72	73	74	75	76	77	78	79	80	81	82	83	84	85	86	87	88												

Unit : FOO

Kegiatan : : Sebagai perbantuan FOO di bagian *Office* seperti mencetak *flight plan*, mencetak *tafor*, berkordinasi dengan crew pesawat mengenai kegiatan selanjutnya

- Minggu Ketiga (17-23 November 2025)

Area : *Landside*

Unit : *Gate/Boarding Gate*

Kegiatan : Sebagai perbantuan di boarding gate seperti sweeping bagasi yang lolos dari sweeping area *check-in counter*, *matching penumpang*, perbantuan *special passanger* terhadap ibu hamil dan orang sakit, pembuatan surat pernyataan untuk layak terbang terhadap bayi dibawah 7 bulan, ibu hamil, dan penumpang sakit, menyobek voucher kupon boarding penumpang agar penumpang bisa masuk kedalam pesawat, membantu mengarahkan penumpang kedalam garbarata atau bus, membantu memberikan pengarahan dan informasi kepada penumpang mengenai *schedule* penerbangan yang tertera pada *boarding pass* penumpang.

- Minggu Keempat (18-30 November 2025)

Area : *Landside*

Unit : *Sweeping Area Check-in Counter, Gate/Boarding Gate* Kegiatan

:Membantu mengarahkan penumpang di area *check-in counter* mengenai informasi bagasi, melakukan penyisiran terhadap penumpang yang membawa bagasi berlebih/besar dan kardus, : Sebagai perbantuan di boarding gate seperti sweeping bagasi yang lolos dari sweeping area *check-in counter*, *matching penumpang*, perbantuan *special passanger* terhadap ibu hamil dan orang sakit, pembuatan surat pernyataan untuk layak terbang terhadap bayi dibawah 7 bulan, ibu hamil, dan penumpang sakit, menyobek voucher kupon boarding penumpang agar penumpang bisa masuk kedalam pesawat, membantu mengarahkan penumpang kedalam garbarata atau bus, membantu memberikan pengarahan dan

informasi kepada penumpang mengenai *schedule* penerbangan yang tertera pada *boarding pass* penumpang.

3.2.1.3 Bulan Desember

- Minggu Pertama (1-7 Desember 2025)

Area : Landside

Unit : *Gate/Boarding Gate*

Kegiatan : Sebagai perbantuan di boarding gate seperti sweeping bagasi yang lolos dari sweeping area *check-in counter*, *matching penumpang*, perbantuan *special passanger* terhadap ibu hamil dan orang sakit, pembuatan surat pernyataan untuk layak terbang terhadap bayi dibawah 7 bulan, ibu hamil, dan penumpang sakit, menyobek voucher kupon boarding penumpang agar penumpang bisa masuk kedalam pesawat, membantu mengarahkan penumpang kedalam garbarata atau bus, membantu memberikan pengarah dan informasi kepada penumpang mengenai *schedule* penerbangan yang tertera pada *boarding pass* penumpang.

- Minggu Kedua (8-14 Desember 2025)

Area : Landside

Unit : *Sweeping Area Check-in Counter; Gate/Boarding Gate* Kegiatan : Membantu mengarahkan penumpang di area *check-in counter* mengenai informasi bagasi, melakukan penyisiran terhadap penumpang yang membawa bagasi berlebih/besar dan kardus, : Sebagai perbantuan di boarding gate seperti sweeping bagasi yang lolos dari sweeping area *check-in counter*, *matching penumpang*, perbantuan *special passanger* terhadap ibu hamil dan orang sakit, pembuatan surat pernyataan untuk layak terbang terhadap bayi dibawah 7 bulan, ibu hamil, dan penumpang sakit, menyobek voucher kupon boarding penumpang agar penumpang bisa masuk kedalam pesawat, membantu mengarahkan penumpang kedalam garbarata atau bus, membantu memberikan pengarah dan informasi kepada penumpang mengenai *schedule* penerbangan yang tertera pada *boarding pass* penumpang

- Minggu Ketiga (15-21 Desember 2025)

Area : Landside

Unit : *Sweeping Area Check-in Counter, Gate/Boarding Gate* Kegiatan :

Membantu mengarahkan penumpang di area *check-in counter* mengenai informasi bagasi, melakukan penyisiran terhadap penumpang yang membawa bagasi berlebih/besar dan kardus, : Sebagai perbantuan di boarding gate seperti sweeping bagasi yang lolos dari sweeping area *check-in counter, matching penumpang, perbantuan special passanger* terhadap ibu hamil dan orang sakit, pembuatan surat pernyataan untuk layak terbang terhadap bayi dibawah 7 bulan, ibu hamil, dan penumpang sakit, menyobek voucher kupon boarding penumpang agar penumpang bisa masuk kedalam pesawat, membantu mengarahkan penumpang kedalam garbarata atau bus, membantu memberikan pengarah dan informasi kepada penumpang mengenai *schedule* penerbangan yang tertera pada *boarding pass* penumpang

- Minggu Keempat (22-28 Desember 2025)

Area : Landside

Unit : *Sweeping Area Check-in Counter, Gate/Boarding Gate* Kegiatan :

Membantu mengarahkan penumpang di area *check-in counter* mengenai informasi bagasi, melakukan penyisiran terhadap penumpang yang membawa bagasi berlebih/besar dan kardus, : Sebagai perbantuan di boarding gate seperti sweeping bagasi yang lolos dari sweeping area *check-in counter, matching penumpang, perbantuan special passanger* terhadap ibu hamil dan orang sakit, pembuatan surat pernyataan untuk layak terbang terhadap bayi dibawah 7 bulan, ibu hamil, dan penumpang sakit, menyobek voucher kupon boarding penumpang agar penumpang bisa masuk kedalam pesawat, membantu mengarahkan penumpang kedalam garbarata atau bus, membantu memberikan pengarah dan informasi kepada penumpang mengenai *schedule* penerbangan yang tertera pada *boarding pass* penumpang

3.3 Tinjauan Teori

3.3.1 Definisi dan Prinsip K3

Kesehatan dan Keselamatan Kerja (K3) didefinisikan sebagai upaya terintegrasi untuk melindungi pekerja, aset perusahaan, dan lingkungan kerja dari segala potensi bahaya, kecelakaan, dan Penyakit Akibat Kerja (PAK) yang mungkin timbul selama proses kerja. Tujuan utamanya adalah untuk menjamin keselamatan setiap tenaga kerja, memastikan semua sumber produksi digunakan secara aman dan efisien, serta pada akhirnya meningkatkan kesejahteraan dan produktivitas nasional. Pelaksanaan K3 didasarkan pada lima prinsip dasar Sistem Manajemen K3 (SMK3): dimulai dari Komitmen dan Kebijakan kuat dari manajemen puncak; dilanjutkan dengan Perencanaan yang mencakup identifikasi bahaya dan penilaian risiko; kemudian Pelaksanaan rencana melalui pelatihan dan prosedur kerja aman; diikuti dengan Pengukuran dan Evaluasi kinerja K3 melalui inspeksi dan audit; dan diakhiri dengan Peninjauan Ulang dan Peningkatan Berkelanjutan sistem secara periodik untuk memastikan K3 selalu efektif dan relevan.

- Tujuan K3
 1. Menjamin keselamatan pekerja
 2. Mengendalikan risiko
 3. Mencegah kecelakaan.
- Penerapan K3
 1. *Engineering* (Desain/peralatan yang aman)
 2. *Education* (Pelatihan dan prosedur)
 3. *Enforcement* (Pengawasan dan sanksi)

3.3.2 Manajemen Resiko K3

Manajemen Resiko K3 (Kesehatan dan Keselamatan Kerja) adalah sebuah proses sistematis yang terstruktur untuk mengidentifikasi, menganalisis, mengevaluasi, dan mengendalikan segala potensi bahaya (risiko) yang ada di tempat kerja, yang dapat menyebabkan kecelakaan kerja, penyakit akibat kerja (PAK), atau kerugian properti.

3.3.2.1 Tahapan Manajemen Risiko K3(HIRARC)

Manajemen Resiko K3 umumnya mengikuti siklus yang dikenal sebagai HIRARC (*Hazard Identification, Risk Assessment, and Risk Control*).

1. Identifikasi Bahaya (*Hazard Identification*)

Ini adalah langkah pertama, yaitu proses menemukan dan mengenali apakah ada kondisi, zat, mesin, atau prosedur yang berpotensi menyebabkan kerugian (bahaya).

Contoh Bahaya ○ Fisik: Kebisingan tinggi, suhu ekstrem,

lantai licin. ○ Kimia: Uap beracun, bahan korosif. ○

Biologi: Bakteri, virus.

○ Ergonomi: Pengaturan meja/kursi yang buruk. ○

Psikososial: Stres kerja, *bullying*.

2. Penilaian Resiko (*Risk Assessment*)

Setelah bahaya diidentifikasi, langkah selanjutnya adalah menilai risiko yang terkait dengan bahaya tersebut. Penilaian ini menentukan seberapa besar kemungkinan bahaya akan terjadi dan seberapa parah konsekuensinya.

Rumus Sederhananya :

Resiko = Kemungkinan X Keparahan

- Kemungkinan (*Likelihood*): Seberapa sering atau seberapa besar kemungkinan kejadian berbahaya itu terjadi (misalnya, sangat jarang, mungkin, pasti).
- Keparahan (*Severity*): Seberapa buruk dampaknya jika kejadian itu terjadi (misalnya, cedera ringan, perlu pertolongan medis, fatal).

Tujuan: Mengkategorikan resiko (Tinggi, Sedang, Rendah) untuk memprioritaskan tindakan pengendalian. 3.

Pengendalian Resiko (*Risk Control*)

Ini adalah langkah terpenting, yaitu menerapkan tindakan untuk menghilangkan atau mengurangi risiko ke tingkat yang dapat diterima. Tindakan pengendalian harus mengikuti Hierarki Pengendalian (*Hierarchy of Controls*).

3.3.2.2 Hirarki Pengendalian urutan prioritas yang harus diikuti dalam memilih dan menerapkan pengendalian:

Tingkat	Metode Pengendalian	Deskripsi	Contoh
1 (Tinggi)	Eliminasi	Menghilangkan bahaya sepenuhnya.	Menghentikan penggunaan bahan kimia beracun dan beralih ke bahan yang lebih aman.
2	Substitusi	Mengganti bahan atau proses berbahaya dengan yang lebih rendah risikonya.	Mengganti cat berbasis pelarut dengan cat berbasis air.
3	Rekayasa (Engineering)	Mengisolasi orang dari bahaya atau memodifikasi lingkungan kerja.	Memasang sistem ventilasi (exhaust), pelindung mesin (guard), <i>safety interlock</i> .
4	Administrasi	Mengubah cara kerja melalui	Rotasi kerja, pemasangan rambu K3, Standar

5 (Rendah)	Alat Pelindung Diri (APD)	Melindungi individu sebagai upaya terakhir.	Penggunaan helm, sarung tangan, sepatu keselamatan.
------------	---------------------------	---	---

Tabel 3 Manajemen Resiko K3

3.3.3.3 Dokumentasi dan Tujuan

Proses Manajemen Risiko harus didokumentasikan dalam bentuk Daftar Risiko atau Matriks HIRARC. Selain itu, daftar ini harus ditinjau ulang secara berkala atau setiap kali terjadi perubahan signifikan pada proses kerja, mesin, atau lingkungan, untuk memastikan pengendalian yang diterapkan tetap efektif.

3.3.3 Landasan Teori Operasional Penerbangan dan *Airside*

3.3.3.1 Operasional Ramp dan Flop

Ramp didefinisikan sebagai area terbuka beraspal yang mengelilingi gedung terminal dan apron, di mana pesawat diparkir, dipersiapkan, dan diservis di darat. Area ini merupakan zona operasional yang sangat krusial dan memiliki risiko tinggi, mencakup tempat parkir pesawat (*parking stand*), jalur taksi yang lebih sempit (*taxiway*), dan jalur akses kendaraan pendukung darat (*Ground Support Equipment/GSE*). Semua kegiatan yang terjadi di sini, seperti pengisian bahan bakar, pemuatan bagasi dan kargo, penanganan penumpang, hingga pemeriksaan pra-penerbangan, dikoordinasikan secara ketat di *Ramp*. Karena intensitas pergerakan pesawat, kendaraan, dan personel, keselamatan (K3) dan kecepatan penanganan pesawat (*turnaround time*) menjadi fokus utama di area *Ramp*.

Flop adalah ruangan atau fasilitas pusat yang menjadi jantung dari seluruh operasi darat maskapai, tempat di mana pengambilan keputusan strategis dan *realtime* untuk penerbangan dilakukan. Di sinilah Flight Operations Officer (FOO) bekerja bersama Deputy Coordinator (Depco), membentuk tim yang bertanggung jawab penuh atas pelaksanaan penerbangan yang aman dan efisien. Di pusat FLOP ini, FOO melakukan perencanaan penerbangan yang detail, memantau kondisi cuaca di jalur penerbangan, dan menyediakan dukungan kritis kepada pilot di udara, sementara Depco mengkoordinasikan logistik dan sumber daya operasional

lainnya, memastikan semua elemen penerbangan terintegrasi dan beroperasi sesuai jadwal. Flop adalah lingkungan bertekanan tinggi yang berfungsi sebagai otak di darat, memastikan kepatuhan regulasi dan keselamatan setiap pesawat.

3.3.3.2 Klasifikasi Peralatan Ground Support Equipment (GSE)

GSE dapat diklasifikasikan berdasarkan fungsinya dalam mendukung operasional pesawat di darat (saat *turnaround*):

1. Peralatan Penanganan Pesawat (*Aircraft Handling Equipment*)

Peralatan	Fungsi Utama
Pushback Tractor	Mendorong pesawat menjauh dari <i>gate</i> atau <i>parking stand</i> ke jalur <i>taxiway</i> .
Towbarless Tractor (TBL)	Tractor modern yang dapat mengangkat dan menarik roda pendarat pesawat tanpa <i>towbar</i> (batang penghubung).
Aircraft Jack	Digunakan untuk mengangkat bagian pesawat (saat perawatan atau penggantian ban).
Peralatan	Fungsi Utama
Aircraft Heater/Air Conditioning Unit (ACU)	Menyediakan udara panas atau dingin ke kabin saat mesin pesawat mati.

Tabel 4 Aircraft Handling Equipment

2. Peralatan Penanganan Penumpang (*Passenger Service Equipment*)

Peralatan	Fungsi Utama
Passenger Boarding Steps/Stairs	Tangga bergerak untuk menaikkan/menurunkan penumpang jika tidak menggunakan <i>garbarata</i> .
Ambulift	Kendaraan khusus untuk menaikkan/menurunkan penumpang disabilitas (penumpang berkebutuhan khusus).
Bus Penumpang (Apron Bus)	Mengangkut penumpang dari/ke terminal ke pesawat yang parkir jauh (<i>remote stand</i>).

Tabel 5 Passenger Service Equipment

3. Peralatan Penanganan Kargo & Bagasi (*Cargo and Baggage Equipment*)

Peralatan	Fungsi Utama
-----------	--------------

Belt Loader	Konveyor bergerak untuk memuat atau membongkar bagasi/kargo dari perut pesawat (<i>belly</i>).
-------------	--

Container Loader/Kargo Lo	Alat angkat berkapasitas besar untuk menaikkan atau menurunkan <i>Unit Load Devices (ULD)</i> kargo.
---------------------------	--

Dollies dan Pallet Transporters	Gerobak atau platform beroda untuk mengangkut bagasi atau kargo antar terminal dan pesawat.
---------------------------------	---

Tabel 6 Cargo and Baggage Equipment

4. Peralatan Servis dan Utilitas (*Utility & Service Equipment*)

Peralatan	Fungsi Utama
Refueler Truck	Truk tangki untuk pengisian bahan bakar pesawat (Avtur).
Lavatory Service Vehicle	Kendaraan untuk mengosongkan dan membersihkan tangki limbah toilet pesawat.
Potable Water Truck	Kendaraan untuk mengisi ulang tangki air bersih untuk pesawat.

Tabel 7 Utility and Service Equipment

3.3.3. Analisis Potensi Risiko Keselamatan dalam Pengoperasian Ground Support Equipment (K3 di Ramp)

Penggunaan GSE adalah salah satu sumber bahaya utama di *Ramp* bandara. Bahaya-bahaya tersebut memerlukan Manajemen Risiko (HIRARC) yang ketat.

1. Bahaya Tabrakan dan Benturan (*Collision Hazards*)

- Risiko: Tabrakan antar GSE itu sendiri, atau antara GSE dengan pesawat, penumpang, atau personel. Ini adalah bahaya paling umum.
- Penyebab: Kecepatan berlebihan, jarak pandang terbatas, pengemudi tidak terlatih, dan padatnya lalu lintas di *Ramp*.
- Contoh Khusus: Kerusakan struktur pesawat akibat benturan *Belt Loader* atau *Container Loader* saat mendekati *belly* pesawat.

2. Bahaya Ergonomi

- Risiko: Cedera pada operator GSE akibat postur kerja yang buruk atau pekerjaan yang melibatkan pengangkatan berat manual.
- Penyebab: Operasi manual yang berulang (misalnya menarik atau mendorong *Dollies*), atau desain kabin GSE yang tidak ergonomis.

3. Bahaya Jatuh dan Terpeleset (*Falls and Slips*)

- Risiko: Operator terjatuh dari platform GSE yang tinggi (seperti *Container Loader* atau *Passenger Steps*) atau terpeleset di area *Ramp*.
- Penyebab: Permukaan GSE yang licin (oli, air, es), atau bekerja di ketinggian tanpa *fall protection* yang memadai.

4. Bahaya Kebakaran dan Ledakan

- Risiko: Kebakaran dapat terjadi selama proses *refueling* atau dari mesin GSE itu sendiri.
- Penyebab: Prosedur *refueling* yang tidak diikuti (tidak adanya *bonding* dan *grounding*), kebocoran bahan bakar, atau mesin GSE yang terlalu panas.

5. Bahaya Kebisingan dan Vibrasi

- Risiko: Gangguan pendengaran jangka panjang pada operator GSE.
- Penyebab: Mesin GSE yang bekerja terus-menerus dan intensitas kebisingan dari mesin pesawat yang beroperasi di dekatnya.

3.3.4 Area Airside (Sisi Udara)

Area Airside (Sisi Udara) adalah bagian dari bandar udara yang aksesnya sangat dibatasi dan secara ketat dikendalikan, yang diperuntukkan bagi pergerakan pesawat udara dan pergerakan kendaraan Ground Support Equipment (GSE) yang terkait langsung dengan penerbangan.

Area ini berbeda dari Area Landside (Sisi Darat) karena akses ke Airside hanya diizinkan bagi personel berwenang yang memegang lisensi dan izin keamanan yang sesuai (misalnya, *Airside Driving Permit* dan *Airport Pass*).

Airside dibagi menjadi dua bagian utama :

1. Movement Area (Area Pergerakan): Area di mana pergerakan pesawat dan GSE di bawah kendali penuh *Air Traffic Control (ATC)*.

Apron : Area di mana pergerakan pesawat dan GSE di bawah kendali *Apron Movement Control (AMC)* atau menara kontrol maskapai atau bandara.

3.3.4.1 Aturan Dasar Movement Area

Movement Area adalah bagian dari *Airside* yang mencakup Manuevering Area (Landasan Pacu/Runway dan Taxiway) dan Apron yang digunakan untuk lepas landas, pendaratan, dan pergerakan pesawat di darat, dan semua pergerakan di sini diatur secara ketat oleh Air Traffic Control (ATC).

Aturan dasarnya sangat fokus pada pencegahan tabrakan (K3 penerbangan) dan harus dipatuhi oleh pilot dan operator GSE/kendaraan:

1. Izin ATC adalah Mutlak (*ATC Clearance is Mandatory*)
 - Wajib Izin: Semua pergerakan pesawat di *Movement Area* (terutama Runway dan Taxiway) harus memiliki izin (*clearance*) eksplisit dari ATC. Tidak ada pergerakan yang boleh dilakukan tanpa izin ini.
Contoh: Pesawat tidak boleh memasuki *Runway* tanpa izin ATC, "Cleared to enter and hold position."
 - Prosedur *Readback*: Pilot harus mengulang kembali (*readback*) izin yang diberikan oleh ATC untuk memastikan pemahaman yang benar.
2. Aturan Prioritas Jalan (*Right-of-Way*)
 - Prioritas Pesawat: Pesawat yang sedang lepas landas atau mendarat memiliki prioritas tertinggi.

- Pesawat yang Sedang *Taxiing*: Pesawat memiliki prioritas di atas semua kendaraan darat (GSE) dan personel, bahkan di *Taxiway* atau *Apron*.
- Kendaraan Darat (GSE): Kendaraan darat harus selalu memberikan jalan kepada pesawat yang bergerak atau mesinnya sedang hidup (*engine running*).

3. Batas Kecepatan dan Rambu

- Batas Kecepatan: Kendaraan darat dan GSE harus mematuhi batas kecepatan yang ditentukan di *Airside*, yang biasanya jauh lebih rendah daripada di jalan umum.
- Marka dan Rambu: Setiap kendaraan harus menghormati semua marka di permukaan (garis, zona) dan rambu yang dipasang (seperti *Hold Short Line* di *Taxiway* sebelum *Runway*).

4. Komunikasi dan Prosedur

- Komunikasi Dua Arah: Semua kendaraan GSE yang beroperasi di *Movement Area* (terutama yang melintasi *Taxiway*) harus dilengkapi dengan radio yang berfungsi dan operator harus menjaga komunikasi dua arah yang konstan dengan menara kontrol atau otoritas yang berwenang.
- Pengamanan Benda Asing (*Foreign Object Debris/FOD*): Personel dan operator GSE wajib memastikan tidak ada benda asing (kunci, baut, kerikil) yang tertinggal di area pergerakan karena dapat merusak mesin jet atau ban pesawat.

3.3.4.2 Regulasi dan Standar Keselamatan Penerbangan 1.

Peraturan Menteri (K3 Umum)

Regulasi	Fokus Utama	Keterangan
----------	-------------	------------

Permenaker No. 5 Tahun 2018	K3 Lingkungan Kerja	Mengatur penerapan K3 yang lebih spesifik, termasuk pengendalian faktor bahaya fisik, kimia, biologi, dan ergonomi di tempat kerja.
PP No. 50 Tahun 2012	Penerapan SMK3	Peraturan Pemerintah yang mewajibkan perusahaan, terutama yang berisiko tinggi atau mempekerjakan lebih dari 100 orang, untuk menerapkan Sistem Manajemen K3 (SMK3).

Tabel 8 Regulasi

2. Regulasi K3 Penerbangan Spesifik

Regulasi	Fokus Utama	Keterangan
CASR (Civil Aviation Safety Regulation)	Aturan Keselamatan Penerbangan	Serangkaian peraturan teknis yang diterbitkan oleh DJPU (mengadaptasi ICAO), mengatur detail operasional, termasuk aspek <i>Ground Handling</i> dan <i>Apron Safety</i> .
Peraturan Menteri Perhubungan	Aturan Operasional Bandara	Mengatur detail operasional dan prosedur kerja di sisi udara (<i>Airside</i>), termasuk lisensi dan standar <i>Ground Handling</i> .

Tabel 9 Regulasi

3. Sertifikasi dan Lisensi (Kualifikasi Personel Ramp)

Kualifikasi personel *Ramp* diatur untuk memastikan mereka kompeten dan memahami risiko:

- Sertifikat Kompetensi: Personel yang mengoperasikan GSE (seperti *Pushback Tractor* atau *Belt Loader*) wajib memiliki sertifikat kompetensi yang dikeluarkan oleh lembaga pelatihan yang diakui atau unit internal maskapai/perusahaan *Ground Handling*.
- Airside Driving Permit (ADP): Semua operator kendaraan di *Airside* wajib memiliki SIM yang dikeluarkan khusus oleh otoritas bandara setelah lulus tes pengetahuan dan praktik mengenai aturan *Movement Area*, marka, dan *Apron Safety*.
- Lisensi FOO/Flight Dispatcher: Untuk *Flight Operations Officer*, wajib memiliki lisensi yang dikeluarkan oleh DJPU (seperti lisensi penerbangan lainnya) setelah lulus ujian dan pelatihan yang diatur oleh CASR Part 65.

3.3.4.3 Standar Keselamatan Maskapai (Lion Group)

Maskapai besar seperti Lion Group mengacu pada regulasi nasional di atas, namun juga menerapkan standar keselamatan penerbangan internasional yang diwajibkan oleh regulator dan industri.

A. SMS (Safety Management System)

SMS adalah pendekatan sistematis untuk mengelola keselamatan, termasuk struktur organisasi, akuntabilitas, kebijakan, dan prosedur yang diperlukan.

- Konsep Dasar SMS:
 1. Kebijakan & Komitmen Keselamatan: Manajemen harus memiliki kebijakan dan komitmen tertulis.
 2. Manajemen Risiko Keselamatan: Proses *proaktif* dan *prediktif* untuk mengidentifikasi bahaya dan mengendalikan risiko (seperti HIRARC yang sudah kita bahas).
 3. Jaminan Keselamatan (*Safety Assurance*): Melakukan audit, survei, dan pemantauan kinerja untuk memastikan tindakan pencegahan berjalan efektif.
 4. Promosi Keselamatan (*Safety Promotion*): Pelatihan, komunikasi, dan budaya pelaporan (*just culture*) di semua tingkatan.
- Penerapan di Lion Group (Konseptual): Sebagai maskapai yang wajib mematuhi standar internasional ICAO dan CASR, Lion Group harus

menerapkan kerangka SMS, yang dimana mereka diwajibkan memiliki departemen *Safety* yang kuat, prosedur pelaporan insiden/bahaya yang tidak menghukum (*non-punitive reporting*), dan menggunakan data insiden (*near-misses*) untuk terus meningkatkan sistem K3 mereka di udara maupun di *Ground Operation*.

B. IATA Ground Operation Manual (IGOM)

- Kerangka Dasar SOP: IGOM adalah panduan standar yang dikembangkan oleh *International Air Transport Association (IATA)* yang menyediakan praktik terbaik global untuk semua operasi penanganan darat (*Ground Operation*), termasuk *Ramp Handling*, *Load Control*, dan *Aircraft Servicing*.
- Peran: Maskapai internasional (termasuk yang beroperasi di Indonesia) sering menggunakan IGOM sebagai dasar untuk menyusun Standard Operating Procedure (SOP) operasional *Ramp* mereka sendiri, memastikan prosedur K3, terutama saat interaksi antara pesawat dan GSE, terstandarisasi secara global.

3.4 Permasalahan

Meskipun Maskapai Lion Group telah memiliki Standar Operasi Prosedur (SOP) Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3), ditemukan adanya beberapa isu krusial di lapangan yang berpotensi meningkatkan risiko kecelakaan kerja di Area *Airside* Bandara Juanda, yang mana permasalahan ini utamanya mencakup kesenjangan dalam pelatihan K3 bagi sejumlah *airman* operasional *Ramp* dan *Flop* serta rendahnya tingkat kepatuhan personel terhadap penggunaan Alat Pelindung Diri (APD) penting seperti sepatu *safety* saat kondisi hujan dan *ear plug*; selain itu, penempatan fasilitas keselamatan esensial seperti Alat Pemadam Api Ringan (APAR) di ruang *Flop* juga teridentifikasi kurang strategis dan sulit dijangkau, sehingga memerlukan analisis mendalam mengenai efektivitas implementasi K3 secara keseluruhan.

3.5 Penyelesaian Masalah

1. Masalah Pelatihan K3 yang Belum Merata

Aspek	Solusi Tindakan	Output yang Diharapkan
Program Pelatihan	Mengembangkan dan menjalankan program Pelatihan K3 <i>Refresher</i> secara berkala (misalnya, setiap 6 bulan) yang wajib diikuti oleh seluruh personel <i>Ramp</i> dan <i>Flop</i> , terutama yang baru.	Seluruh <i>airman</i> memiliki pemahaman standar K3 dan risiko spesifik <i>airside</i> .
Materi Spesifik	Pelatihan harus mencakup sesi praktikal (simulasi) tentang risiko spesifik di <i>airside</i> (misalnya, <i>jet blast</i> , <i>Foreign Object Debris/FOD</i> , dan penanganan tumpahan bahan bakar).	Peningkatan kesiapan dan kemampuan tanggap darurat personel.
Sertifikasi Internal	Memberikan sertifikat atau kartu K3 setelah pelatihan, yang wajib dibawa saat bertugas sebagai bukti kualifikasi K3.	Peningkatan akuntabilitas dan validasi kompetensi K3.

Tabel 10 Penyelesaian Masalah

2. Masalah Rendahnya Kepatuhan Penggunaan APD

Aspek	Solusi Tindakan	Output yang Diharapkan
-------	-----------------	------------------------

Inspeksi dan Pengawasan	Melakukan Inspeksi K3 mendadak (<i>spot check</i>) oleh pengawas (<i>supervisor</i>) K3 atau <i>Ramp Coordinator</i> secara rutin, dengan fokus pada kepatuhan APD (terutama di musim hujan dan saat proses <i>engine run up</i>).	Peningkatan disiplin dan penurunan potensi cedera pendengaran dan terpeleset.
Ketersediaan dan Kualitas APD	Memastikan penyediaan APD yang nyaman dan berkualitas (misalnya, sepatu <i>safety</i> anti-slip yang ergonomis) untuk meminimalkan alasan ketidakpatuhan.	Mengurangi keluhan ketidaknyamanan APD yang menjadi alasan <i>airman</i> tidak menggunakannya.
Sistem Penghargaan & Hukuman	Menerapkan sistem penghargaan bagi unit/personel dengan catatan K3 terbaik, dan menerapkan sanksi tegas bagi pelanggar K3 berulang (<i>Administrative Control</i>).	Mendorong budaya keselamatan yang proaktif, bukan hanya reaktif.

Tabel 11 Penyelesaian Masalah

3. Masalah Penempatan Fasilitas Keselamatan

Aspek	Solusi Tindakan	Output yang Diharapkan
-------	-----------------	------------------------

Audit Lokasi Fasilitas	Melakukan audit ulang penempatan semua fasilitas darurat (APAR, <i>First Aid Kit</i>) di <i>Flop</i> dan area <i>Ramp</i> dengan berpedoman pada standar jarak tempuh maksimum (misalnya, 25 meter) dan visibilitas yang tinggi.	Fasilitas keselamatan berada pada lokasi yang mudah diakses, terlihat jelas, dan bebas dari penghalang.
Pemberian Tanda Jelas	Memasang tanda petunjuk (signage) APAR yang jelas, bercahaya (<i>photoluminescent</i>), dan tidak terhalang di atas titik penempatan APAR.	Mempercepat waktu reaksi dalam penanggulangan kebakaran dini.
Pelatihan Akses	Menyertakan dalam pelatihan K3, simulasi penggunaan APAR dan jalur akses APAR (<i>fire fighting drill</i>).	Personel familiar dengan lokasi dan cara penggunaan APAR.

Tabel 12 Penyelesaian Masalah

BAB IV

PENUTUP

4.1 Kesimpulan

Tinjauan teori ini bertujuan untuk memberikan landasan konseptual dan regulatif yang mendalam bagi analisis penerapan Keselamatan dan Kesehatan Kerja (K3) pada operasional *Ramp* dan *Flop* di Area *Airside* Bandara Juanda. Secara hukum, K3 di lingkungan penerbangan diatur ketat oleh Civil Aviation Safety Regulation (CASR), yang mewajibkan maskapai mengadopsi sistem manajemen keselamatan terstruktur seperti Safety Management System (SMS) ICAO. SMS ini mencakup empat pilar, di mana masalah yang Anda temukan—kurangnya pelatihan K3 dan rendahnya kepatuhan APD—secara langsung terkait dengan kegagalan pada pilar Safety Promotion dan Safety Assurance (Pengawasan). Konsep K3 modern menekankan Hirarki Pengendalian Risiko, di mana Alat Pelindung Diri (APD) dan kontrol administratif (SOP dan pelatihan) berfungsi sebagai lapisan perlindungan terakhir, yang mana ketidakpatuhan terhadap penggunaan APD (sepatu *safety* dan *ear plug*) dan kegagalan pelatihan bagi *airman* menunjukkan adanya kelemahan signifikan dalam kontrol administratif dan pengawasan. Oleh karena itu, analisis akan berfokus pada kesenjangan antara standar regulasi ini dengan pelaksanaan praktis oleh Lion Group, khususnya dalam aspek pelaksanaan pelatihan K3 yang berkelanjutan dan efektivitas pengawasan kepatuhan APD di area *airside* yang berisiko tinggi.

4.2 Saran

Untuk mengatasi kesenjangan penerapan K3 di area *Airside*, disarankan agar Maskapai Lion Group segera mengimplementasikan program pelatihan K3

Recurrent secara wajib dan berkala bagi seluruh *airman*, lengkap dengan sertifikasi *Safety Passport* internal, guna menjamin kompetensi dan pemahaman risiko yang merata. Secara bersamaan, diperlukan peningkatan intensitas pengawasan kepatuhan APD melalui *spot check* mendadak, didukung oleh penyediaan APD berkualitas tinggi dan ergonomis (seperti sepatu *safety* anti-slip), serta penerapan sistem penghargaan dan sanksi yang konsisten untuk membangun budaya keselamatan. Terakhir, audit K3 harus dilakukan segera untuk merelokasi APAR dan fasilitas keselamatan lainnya di ruangan *Flop* dan *Ramp* ke posisi yang mudah diakses dan terlihat jelas, sehingga tindakan darurat dapat dilakukan secara cepat dan efektif sesuai dengan standar *Safety Management System* (SMS) yang berlaku.



DAFTAR PUSTAKA

Direktorat Jenderal Perhubungan Udara. (n.d.). Civil Aviation Safety Regulation (CASR). Kementerian Perhubungan Republik Indonesia.

IATA. (n.d.). IATA Ground Operations Manual (IGOM). International Air Transport Association.

Kementerian Ketenagakerjaan Republik Indonesia. (2018). Peraturan Menteri Ketenagakerjaan Nomor 5 Tahun 2018 tentang Keselamatan dan Kesehatan Kerja Lingkungan Kerja.

Kementerian Tenaga Kerja dan Transmigrasi Republik Indonesia. (2012). Peraturan Pemerintah Nomor 50 Tahun 2012 tentang Penerapan Sistem Manajemen Keselamatan dan Kesehatan Kerja.



LAMPIRAN



Lampiran 1 Posisi APAR yang tidak strategis



Lampiran 2 Kondisi APAR

Lion Group

EQUIPMENT / PART SERVICEABLE TAG

Description : *FIRE EX*

Part Number : *1*

Equipment : *RAMMOR FIDGE*

Registrar : *LEE APC*

Operational : *SAFE APC*

Status : *SAFE APC*

Relatest Inspection Date	Next Inspection Due Date
<i>05 JANUARY 2016</i>	<i>05 APR 2016</i>

Work Performed

☒ Cleaning	☐ Repair	☐ Part Replacements
☐ Lubricates	☐ Modification	☐ Lubrication/imp.
☒ Network	☐ Adjustment	☐ Other

I hereby certify that Equipment and part inspected above has been maintained in the safe sound and sound safety & meet the requirement

Date: *05/01/16* Sign & Stamp

Lee APC

GSE
LION GROUP

08R-LS-TAG-001 July 2015

Lampiran 3 Tanggal kadaluarsa APAR

