

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT) PT CITILINK
INDONESIA BANDAR UDARA INTERNASIONAL JUANDA
SURABAYA**



Disusun Oleh :

HARIS KRISTANTO

NIT : 30621035

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

**LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT) PT CITILINK
INDONESIA BANDAR UDARA INTERNASIONAL JUANDA
SURABAYA**



Disusun Oleh :

HARIS KRISTANTO

NIT : 30621035

**PROGRAM STUDI D3 MANAJEMEN TRANSPORTASI UDARA
POLITEKNIK PENERBANGAN SURABAYA
2024**

LEMBAR PERSETUJUAN
LAPORAN *ON THE JOB TRAINING* (OJT) PT CITILINK INDONESIA
BANDAR UDARA INTERNASIONAL JUANDA SURABAYA

Oleh:

HARIS KRISTANTO

NIT. 30621035

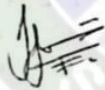
Program Studi DIII Manajemen Transportasi Udara

Politeknik Penerbangan Surabaya

Laporan *On The Job Training* (OJT) ini telah diterima dan disetujui untuk
menjadi syarat menyelesaikan mata kuliah *On The Job Training* (OJT).

Disetujui Oleh:

Supervisor OJT



IFFA QONITA
NIP. 303271

Dosen Pembimbing



MAULANA ANIFA SILVIA, SE, MM
NIP. 19840513 200912 2 006

Mengetahui,
Ketua Program Studi
Manajemen Transportasi Udara



AHMAD MUSADEK, S.T., M.MT.
NIP. 19680217 199102 1 001

KATA PENGANTAR

Puji dan syukur kehadiran Tuhan Yang Maha Esa yang telah memberikan rahmat dan hidayah-Nya, sehingga penulis dapat melaksanakan kegiatan *On The Job Training* (OJT) yang telah dilaksanakan mulai tanggal 22 April sampai dengan 12 Juli 2024 di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya.

Dengan diadakannya *On the Job Training* (OJT), mahasiswa diharapkan mampu mencapai tujuan yang di inginkan. Diantaranya mahasiswa mampu mengenal dunia kerja dan mampu menerapkan materi yang dipelajari di kampus dan dapat diterapkan di dunia kerja, mampu menerapkan materi dan praktek yang sesungguhnya serta dapat menambah wawasan ilmu pengetahuan dalam dunia penerbangan.

Dapat terlaksananya kegiatan *On the Job Training* (OJT) ini tidak lepas dari dukungan dan partisipasi dari berbagai pihak, sehingga saya dapat melaksanakan *On the Job Training* (OJT) dengan baik dan benar, oleh karena itu tidak lupa kami mengucapkan terima kasih yang sebesar-besarnya, kepada:

1. Tuhan Yang Maha Esa atas limpahan karunia dan nikmatnya kepada kami semua.
2. Kedua orang tua saya yang selalu memberikan dukungan, kasih sayang, bantuan serta doa.
3. Bapak Isfandi Ibrahim selaku *Station Manager* Citilink Indonesia Juanda.
4. Bapak Ahmad Bahrawi, S.E., M.T. selaku Direktur Politeknik Penerbangan Surabaya.
5. Bapak Ahmad Musadek, S.T., M.MT., selaku ketua Program Studi Manajemen Transportasi Udara Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Ibu Maulana Anifa Silvia, S.E., M.M., selaku Pembimbing OJT
7. Para Pendamping Kegiatan OJT di Unit *Flight Operation*, *Check-in Counter*, dan *Boarding Gate* Citiilink Indonesia Surabaya.
8. Rekan Peserta OJT MTU VII Politeknik Penerbangan Surabaya.

Penulis menyadari bahwa dalam penulisan laporan *On Job Training* (OJT) ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu kritik dan saran yang membangun sangat penulis harapkan dari pembaca. Penulis berharap semoga laporan ini dapat memberi manfaat bagi kita semua.

Surabaya, 12 Juli 2024

Penyusun

DAFTAR ISI

Halaman

LEMBAR PERSETUJUAN.....	ii
KATA PENGANTAR	iii
DAFTAR ISI.....	iv
DAFTAR GAMBAR	vi
DAFTAR TABEL.....	vii
DAFTAR LAMPIRAN.....	viii
BAB 1 PENDAHULUAN	1
1.1 Latar Belakang Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	1
1.2 Dasar Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT)	2
1.3 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan <i>On The Job Training</i> (OJT).....	3
BAB 2 GAMBARAN UMUM LOKASI OJT.....	5
2.1 Sejarah Singkat PT Citilink Indonesia	5
2.2 Identitas Perusahaan.....	6
2.3 Visi dan Misi.....	7
2.4 Nilai dan Budaya PT Citilink Indonesia	7
2.5 Struktur Organisasi PT Citilink Indonesia	8
2.6 Armada dan Wilayah Operasional Citilink Indonesia	10
BAB 3 TINJAUAN TEORI.....	13
3.1 Ground Handling.....	13
3.1.1 Check in Counter.....	13
3.1.2 Pasasi.....	13
3.2 Flight Operation	14
BAB 4 PELAKSANAAN <i>ON THE JOB TRAINING</i>	16
4.1 Lingkup Pelaksanaan <i>On The Job Training</i>	16
4.1.1 Pasasi atau Ground Handling	16
4.1.2 Flight Operation Officer (FOO)	18
4.2 Jadwal.....	18
4.3 Permasalahan.....	19
4.3.1 Permasalahan 1.....	19
4.3.2 Permasalahan 2.....	19
4.4 Penyelesaian Masalah	20
4.4.1 Penyelesaian Masalah 1	20

4.4.2 Penyelesaian Masalah 2	20
BAB 5 KESIMPULAN DAN SARAN	22
5.1 Kesimpulan	22
5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab 4	22
5.1.2 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan OJT	22
5.2 Saran	22
5.2.1 Saran Terhadap Bab 4	22
5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan OJT	23
DAFTAR PUSTAKA	24
LAMPIRAN	25



DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2. 1 Logo Citilink Indonesia.....	5
Gambar 2. 2 Struktur Organisasi PT Citilink Indonesia	9
Gambar 2. 3 Struktur Organisasi PT Citilink Indonesia Station Surabaya	9
Gambar 4. 1 Pelaksanaan Check in dan Drop Baggage.....	16
Gambar 4. 2 Pelaksanaan boarding di gate	17
Gambar 4. 3 Pelaksanaan briefing FOO kepada PIC.....	18
Gambar 4. 4 Barang yang terkena sweeping.....	19



DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 2. 1 Identitas Perusahaan.....	6
Tabel 2. 2 Visi dan Misi Perusahaan.....	7
Tabel 2. 3 Jenis Armada.....	10
Tabel 2. 4 Rute Domestik Citilink Base Surabaya (Departure).....	10
Tabel 2. 5 Rute Domestik Citilink Base Surabaya (Arrival)	11



DAFTAR LAMPIRAN

	Halaman
Lampiran A Regulasi	A-1
A. 1 Undang - Undang Nomor 1 Tahun 2009.....	A-1
A. 2 Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001.....	A-2
Lampiran B Foto Kegiatan	B-1



BAB 1

PENDAHULUAN

1.1 Latar Belakang Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

On the Job Training (OJT) merupakan sebuah kegiatan pendidikan yang berlandaskan terhadap Tridarma Perguruan Tinggi (Pendidikan, Penelitian dan Pengabdian) yang berguna untuk dapat terjun secara langsung serta mengenal pekerjaan pada bidang tertentu, menambah wawasan dari pada peserta serta memberikan kesempatan bagi para mahasiswa untuk dapat merasakan situasi sebenarnya daripada pekerjaan itu sendiri. Dunia penerbangan sendiri memiliki cakupan yang cukup luas dan juga melibatkan banyak pihak di dalamnya. Dengan berkembangnya zaman saat ini, inovasi dan teknologi di dalamnya memberikan kesempatan bagi banyak pihak untuk ikut serta didalamnya. Ini menjadi hal yang positif dan baik bagi mahasiswa dalam proses belajar sehingga dapat membuka wawasan dan bermanfaat bagi pengembangan diri.

Politeknik Penerbangan Surabaya merupakan Unit Pelaksana Tugas (UPT) dibawah Badan Pengembangan Sumber Daya Manusia Perhubungan yang memiliki wewenang untuk menyelenggarakan kegiatan Pendidikan guna melatih dan menghasilkan sumber daya manusia yang professional pada bidang teknik dan keselamatan penerbangan. Dengan tersedianya tenaga pendidik yang baik serta ditunjang dengan fasilitas yang mumpuni. Politeknik Penerbangan Surabaya membuka beberapa jurusan pendidikan dengan Program Studi Diploma III , diantaranya Diploma III Teknik Listrik Bandara (TLB), Diploma III Teknik Pesawat Udara (TPU), Diploma III Teknik Navigasi Udara (TNU), Diploma III Teknik Bangunan Landasan (TBL), Diploma III Manajemen Transportasi Udara (MTU), Diploma III Lalu Lintas Udara (LLU), dan juga Diploma III Komunikasi Penerbangan.

Salah satu syarat kelulusan bagi mahasiswa adalah *On the Job Training* (OJT) dimana pelaksanaannya disesuaikan dengan kurikulum pada tiap-tiap Program Studi dan berfungsi untuk menerapkan pengetahuan dan keterampilan

yang didapat selama mengikuti perkuliahan ke dalam dunia kerja nyata baik di bandar udara maupun di perusahaan atau industri sesuai bidang terkait.

Istilah *On the Job Training* (OJT) atau dikenal dengan istilah magang terdapat dalam Undang-Undang No. 13 tahun 2003 tentang Ketenagakerjaan, yaitu pada pasal 21-30 dan diatur dalam Peraturan Menteri Tenaga Kerja dan Transmigrasi No.Per.22/Men/IX/2009 tentang Penyelenggaraan Pemagangan di Dalam Negeri. Sebagai syarat utama daripada kelulusan mahasiswa, *On the Job Training* (OJT) dimaksudkan untuk menerapkan ilmu yang telah diberikan dari masing-masing program studi ke dalam dunia pekerjaan baik pada bandar udara maupun perusahaan di bidang terkait. Dengan dilaksanakan praktek kerja lapangan, para mahasiswa diharapkan dapat menyalurkan ilmu yang didapat selama melaksanakan pendidikan, mengetahui permasalahan terkait langsung pada sumbernya, belajar mengambil keputusan pada lingkungan pekerjaan, serta mampu bersosialisasi dan bekerjasama pada bidang pekerjaan yang menjadi tempat dari praktek yang dilaksanakan itu sendiri.

Pada kesempatan *On The Job Training* (OJT) ini para mahasiswa mendapatkan kesempatan untuk melaksanakan praktek di PT Citilink Indonesia di Bandar Udara Internasional Surabaya. Dengan materi dan pengalaman yang didapatkan selama *On the Job Training* (OJT) diharapkan para mahasiswa dapat mempersiapkan diri guna menjadi SDM yang terampil dan bertanggung jawab di bidang pelayanan keselamatan dan keamanan penerbangan. Serta menjadi pionir dari pada pimpinan di masa yang akan datang dan memberikan kemajuan di bidang transportasi Indonesia khususnya matra udara.

1.2 Dasar Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Dasar pelaksanaan *On The Job Training* (OJT) Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

1. Undang-undang Republik Indonesia Nomor 20 Tahun 2003 tentang Sistem Pendidikan Nasional.
2. Undang-undang Nomor 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2009 Nomor 1 Tambahan Lembaran Negara Republik Nomor 4956).
3. Undang Undang Nomor 12 Tahun 2012 Tentang Pendidikan Tinggi

(Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2012 Nomor 158 Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5336).

4. Peraturan Pemerintah Nomor 4 Tahun 2014 Penyelenggaraan Pendidikan Tinggi dan Pengelolaan Perguruan Tinggi (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2014 Nomor 16. Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5500).
5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 32 Tahun 2017 tentang Organisasi dan Tata Kerja Politeknik Penerbangan Surabaya.
6. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 21 Tahun 2018 tentang Statuta Politeknik Penerbangan Surabaya.

1.3 Maksud dan Tujuan Pelaksanaan *On The Job Training* (OJT)

Tujuan dari *On The Job Training* (OJT) di Politeknik Penerbangan Surabaya pada akhir pendidikan Diploma III adalah sebagai berikut :

1. Agar mahasiswa dapat menerapkan ilmu pengetahuan yang di dapat selama mengikuti perkuliahan di Politeknik Penerbangan Surabaya pada lingkungan kerja.
2. Terwujudnya lulusan yang mempunyai sertifikat kompetensi sesuai standar nasional dan internasional Manajemen Transportasi Udara 10 Politeknik Penerbangan Surabaya
3. Terciptanya lulusan transportasi udara yang memiliki daya saing tinggi di lingkup nasional dan internasional.
4. Memahami budaya kerja dalam industri penyelenggara pemberian jasa dan membangun pengalaman nyata memasuki dunia industri (penerbangan)
5. Membentuk kemampuan mahasiswa dalam berkomunikasi pada materi/ substansi keilmuan secara lisan dan tulisan (Laporan OJT dan Tugas Akhir).

Adapun maksud dalam pelaksanaan OJT Politeknik Penerbangan Surabaya adalah sebagai berikut :

1. Mengetahui atau memahami kebutuhan pekerjaan di tempat OJT (*On the Job Training*).

2. Menyesuaikan atau menyiapkan diri dalam menghadapi lingkungan kerja setelah menyelesaikan studinya.
3. Mengetahui atau melihat secara langsung penggunaan atau peranan teknologi terapan di tempat OJT (*On the Job Training*).
4. Membina hubungan kerja sama yang baik antara pihak Politeknik Penerbangan Surabaya dengan perusahaan atau lembaga instansi lainnya.
5. Mengetahui apa saja dan fungsi kerja dari fasilitas yang terdapat di lokasi *On The Job Training* terutama yang berhubungan dengan unit kerja *flight operation* (flops), *check in counter* (CIC), dan *boarding gate*.



BAB 2

GAMBARAN UMUM LOKASI OJT

2.1 Sejarah Singkat PT Citilink Indonesia

PT Citilink Indonesia merupakan maskapai penerbangan asal Indonesia yang menggunakan konsep maskapai bertarif rendah yang menjadi anak Perusahaan dari Garuda Indonesia. Perusahaan ini berdiri sebagai Unit Usaha Strategis (SBU) yang difungsikan juga sebagai salah satu alternatif penerbangan bertarif rendah di Indonesia. Sesuai dengan Akta No. 62 tanggal 26 Oktober 2017 mengenai Pernyataan Keputusan Pemegang Saham Perubahan Anggaran Dasar PT Citilink Indonesia, kepemilikan saham Citilink terdiri dari 98,65% Garuda Indonesia dan 1,35% Aerowisata.

Pada tahun 2001, Garuda Indonesia mendirikan Citilink sebagai maskapai penerbangan bertarif rendah dan mulai beroperasi pada 16 Juli dengan dua pesawat Fokker F28 yang diperoleh dari armada utama Garuda Indonesia. Selanjutnya dengan memiliki izin udara melalui penerbangan SIUAU/ NB-027 pada 27 Januari 2012, dan sertifikat AOC 121-046 pada 22 Juni 2012. Pada 30 Juli 2012 Citilink pada akhirnya beroperasi secara independen dengan IATA flight code “QG”, ICAO designation “CTV”, dan call sign “Supergreen”.

Saat ini di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya, Citilink memiliki beberapa rute penerbangan diantaranya Jakarta, Bali, Balikpapan, Pontianak, Makasar, Samarinda, Batam, Lombok, dan Banjarmasin. Dengan frekuensi penerbangan yang ada saat ini, Citilink Indonesia di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya mengoperasikan jenis pesawat A320-200, A320-200NEO dan A330-900 untuk mengakomodasi penerbangan yang ada saat ini.



Gambar 2. 1 Logo Citilink Indonesia

Citilink memberikan pelayanan yang terbaik dimana semua staf nya memiliki sifat ramah erta memberikan pelayanan secara maksimal melalui langkah

yang sesuai dengan budaya perusahaan yang sederhana (*simple*), ringkas (*prompt*) dan sopan (*polite*). Dari logo khas yang dimiliki oleh Citilink menggambarkan etos kerja profesionalisme, tumbuhnya rasa percaya dengan selalu berinovasi dan mengacu pada kepuasan pelanggan. Konsep dari desain logo ini mengartikan sebuah perusahaan yang mampu bersaing unggul dengan maskapai lainnya. Dari logo khas yang dimiliki oleh Citilink menggambarkan etos kerja profesionalisme, tumbuhnya rasa percaya dengan selalu berinovasi dan mengacu pada kepuasan pelanggan. Konsep dari desain logo ini mengartikan sebuah perusahaan yang mampu bersaing unggul dengan maskapai lainnya.

2.2 Identitas Perusahaan

Tabel 2. 1 Identitas Perusahaan

PT Citilink Indonesia	
Nama Perusahaan	PT Citilink Indonesia
Akta Pendirian	6 Januari 2009
Tahun Beroperasi Komersial	1. 22 Juni 2012 berdasarkan AOC 121-046 2. 30 Juli 2012, mendapatkan IATA <i>Flight code</i> "QG", ICAO <i>designation</i> "CTV" dan <i>call sign</i>
Dasar Hukum Pembentukan	Akta No. 01 tanggal 6 Januari 2009 yang dibuat dihadapan Arikanti Natakusumah, S.H., Notaris di Jakarta
Maksud dan Tujuan Pendirian	Melakukan usaha di bidang jasa angkutan udara niaga/komersial berbiaya murah (low cost), serta optimalisasi pemanfaatan sumber daya yang dimiliki Perusahaan untuk menghasilkan barang dan/atau jasa yang bermutu tinggi dan berdaya saing kuat untuk mendapatkan/mengejar keuntungan guna meningkatkan nilai Perusahaan dengan menerapkan prinsip-prinsip Perseroan Terbatas.
Alamat Kantor Pusat	Management Support I Building, 1st Floor, Garuda City, Soekarno - Hatta International Airport Cengkareng, Tangerang 15111 Indonesia
Alamat Kantor Terdaftar	Jl. Ir. Haji Juanda, Betro, Kec. Sedati, Kabupaten Sidoarjo, Jawa Timur 61253
Wilayah Pengembangan	Melakukan ekspansi dalam kuantitas wilayah baik di dalam dan luar negeri
Telepon	021-39509000
Website Perusahaan	www.citilink.co.id

2.3 Visi dan Misi

Tabel 2. 2 Visi dan Misi Perusahaan

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

2.4 Nilai dan Budaya PT Citilink Indonesia

Nilai perusahaan BUMN PT Citilink secara umum meliputi :

1. Amanah
Berpegang teguh pada kepercayaan yang telah diberikan dengan perilaku penuh dengan janji serta komitmen, tanggung jawab atas tugas yang diberikan, dan berpegang teguh pada nilai moral dan etika yang berlaku.
2. Kompeten
Terus belajar dan mengembangkan kapabilitas dengan meningkatkan diri untuk menjawab tantangan yang selalu berubah, membantu orang lain belajar, menyelesaikan tugas dengan kualitas terbaik.
3. Harmonis
Peduli terhadap sesama serta memahami akan perbedaan. Sehingga terciptanya lingkungan kerja yang baik dan kondusif.
4. Loyal
Berdedikasi dan mengutamakan kepentingan Bangsa dan Negara, Menjaga nama baik sesama karyawan, pimpinan, BUMN, dan Negara, Rela berkorban untuk mencapai tujuan yang lebih besar, Rela berkorban untuk mencapai tujuan yang lebih besar.

5. Adaptif

Terus berinovasi dan antusias dalam menggerakkan ataupun menghadapi perubahan, Cepat menyesuaikan diri untuk menjadi lebih baik, Terus menerus melakukan perbaikan mengikuti perkembangan teknologi, Bertindak proaktif.

6. Kolaboratif

Membangun kerja sama yang sinergis, Memberi kesempatan kepada berbagai pihak untuk berkontribusi, Terbuka dalam bekerja sama untuk menghasilkan nilai tambah, Menggerakkan pemanfaatan berbagai sumber daya untuk tujuan bersama.

Nilai perusahaan PT Citilink Indonesia meliputi :

1. *Simple*

Memberi kemudahan pelayanan kepada internal dan eksternal Citilink dengan mengedepankan inovasi dan adaptif terhadap perubahan.

2. *Prompt*

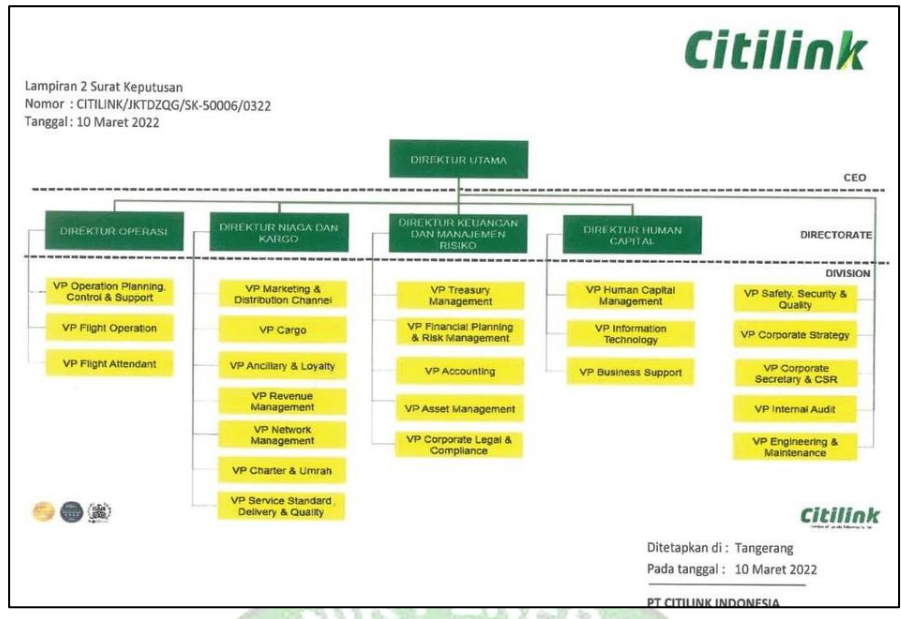
Menjadi insan yang fokus pada solusi dengan menunjukkan sikap proaktif berlandaskan kepada integritas.

3. *Polite*

Menjadi insan yang berempati dan menghargai kebutuhan pelanggan dengan semangat untuk memberikan yang terbaik.

2.5 Struktur Organisasi PT Citilink Indonesia

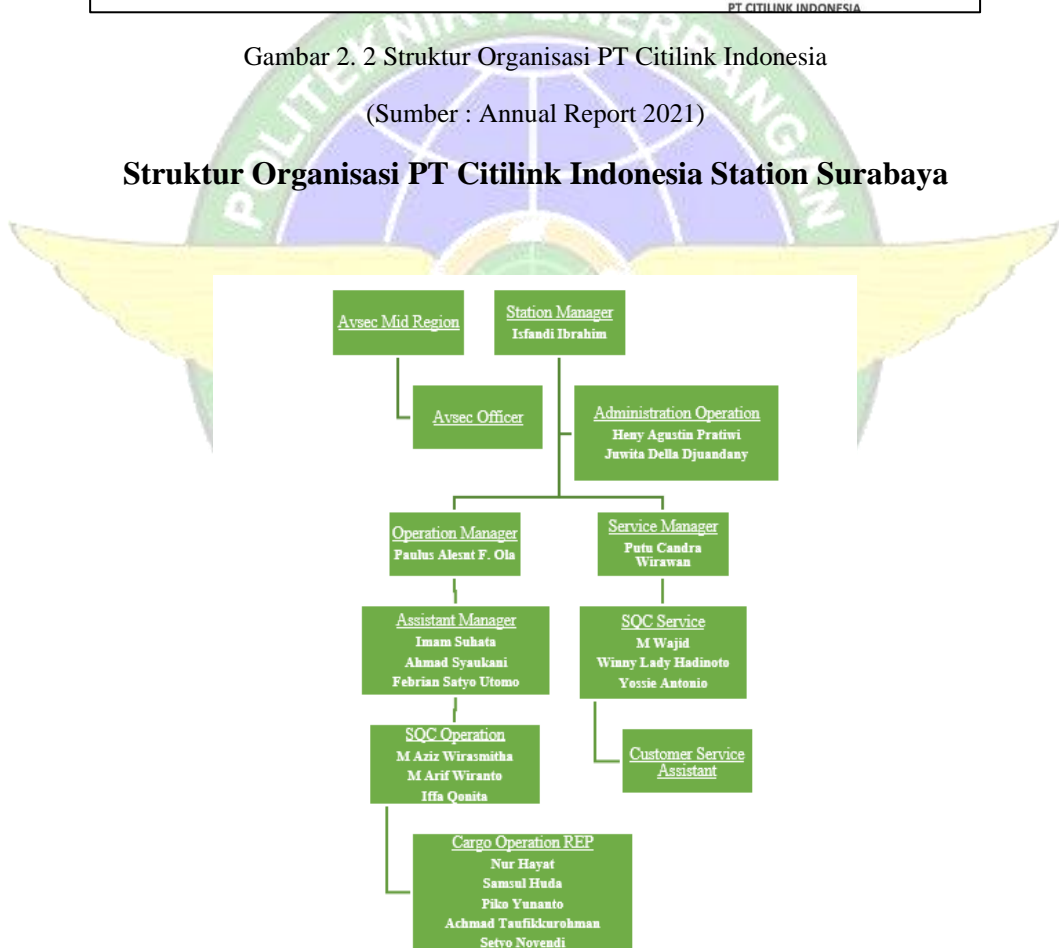
Struktur Organisasi PT Citilink Indonesia



Gambar 2. 2 Struktur Organisasi PT Citilink Indonesia

(Sumber : Annual Report 2021)

Struktur Organisasi PT Citilink Indonesia Station Surabaya



Gambar 2. 3 Struktur Organisasi PT Citilink Indonesia Station Surabaya

(Sumber : Olahan Penulis 2024)

2.6 Armada dan Wilayah Operasional Citilink Indonesia

PT Citilink Indonesia total per 31 Desember 2021 jumlah armada yang tercatat sebanyak 67 pesawat. Dari seluruh jumlah armada yang dimiliki, armada yang dioperasikan sebanyak 49 pesawat. Diantara armada tersebut yaitu :

Tabel 2. 3 Jenis Armada

No	Jenis Pesawat	Unit
1	A330-900 NEO	2
2	A320-200 NEO	50
3	ATR 72-600	7
4	Freighter B737-500	1
5	Boeing 737-500	2
6	Boeing 737-300	1
Total		67

(Sumber : Annual Report 2021)

Tabel 2. 4 Rute Domestik Citilink Base Surabaya (Departure)

No	Route Arrival	Flight No	Time
1.	Makasar (UPG) - Surabaya (SUB)	QG 353	05:05
2.	Denpasar (DPS) - Surabaya (SUB)	QG 661	06:55
3.	Jakarta (HLP) - Surabaya (SUB)	QG 170	07:25
4.	Makasar (UPG) - Surabaya (SUB)	QG 355	07:55
5.	Banjarmasin (BDJ) - Surabaya (SUB)	QG 485	08:55
6.	Pontianak (PNK) - Surabaya (SUB)	QG 417	08:55
7.	Jakarta (CGK) - Surabaya (SUB)	QG 710	09:35
8.	Samarinda (AAP) - Surabaya (SUB)	QG 461	11:00
9.	Banjarmasin (BDJ) - Surabaya (SUB)	QG 487	12:10
10.	Balikpapan (BPN) - Surabaya (SUB)	QG 431	13:50
11.	Jakarta (CGK) - Surabaya (SUB)	QG 716	14:30
12.	Denpasar (DPS) - Surabaya (SUB)	QG 699	14:35
13.	Makasar (UPG) - Surabaya (SUB)	GQ 306	14:25

14.	Jakarta (HLP) - Surabaya (SUB)	QG 174	16:05
15	Jakarta (CGK) - Surabaya (SUB)	QG 718	17:25
16.	Denpasar (DPS) - Surabaya (SUB)	QG 669	17:25
17.	Batam (BTH) - Surabaya (SUB)	QG 949	18:35
18.	Balikpapan (BPN) - Surabaya (SUB)	QG 435	19:10
19.	Jakarta (HLP) - Surabaya (SUB)	QG 172	18:35
20.	Jakarta (CGK) - Surabaya (SUB)	QG 736	19:30
21.	Jakarta (CGK) - Surabaya (SUB)	QG 722	20:00
22.	Banjarmasin (BDJ) - Surabaya (SUB)	QG 489	20:10
23.	Jakarta (CGK) - Surabaya (SUB)	QG 726	20:40
24.	Banjarmasin (BDJ) - Surabaya (SUB)	QG 495	20:45
25.	Denpasar (DPS) - Surabaya (SUB)	QG 695	20:45

Sumber : Olahan Penulis (2024)

Tabel 2. 5 Rute Domestik Citilink Base Surabaya (Arrival)

No	Route Arrival	Flight No	Time
1.	Surabaya (SUB) - Balikpapan (BPN)	QG 430	05:00
2.	Surabaya (SUB) - Jakarta (CGK)	QG 725	05:45
3.	Surabaya (SUB) - Makassar (UPG)	QG 307	06:00
4.	Surabaya (SUB) - Banjarmasin (BDJ)	QG 484	06:20
5.	Surabaya (SUB) - Samarinda (AAP)	QG 460	07:35
6.	Surabaya (SUB) - Jakarta (HLP)	QG 175	08:05
7.	Surabaya (SUB) - Jakarta (HLP)	QG 177	08:45
8.	Surabaya (SUB) - Banjarmasin (BDJ)	QG 486	09:25
9.	Surabaya (SUB) - Jakarta (CGK)	QG 715	09:35
10.	Surabaya (SUB) - Jakarta (CGK)	QG 723	11:00
11.	Surabaya (SUB) - Denpasar (DPS)	QG 698	11:40
12.	Surabaya (SUB) - Denpasar (DPS)	QG 668	13:25
13.	Surabaya (SUB) - Batam (BTH)	QG 948	14:30
14.	Surabaya (SUB) - Jakarta (CGK)	QG 717	15:10
15	Surabaya (SUB) - Balikpapan (BPN)	QG 434	15:15
16.	Surabaya (SUB) - Pontianak (PNK)	QG 418	15:40
17.	Surabaya (SUB) - Banjarmasin (BDJ)	QG 488	17:00
18.	Surabaya (SUB) - Jakarta (CGK)	QG 711	18:05

19.	Surabaya (SUB) - Denpasar (DPS)	QG 694	18:05
20.	Surabaya (SUB) - Banjarmasin (BDJ)	QG 494	19:15
21.	Surabaya (SUB) - Jakarta (HLP)	QG 173	19:50
22.	Surabaya (SUB) - Jakarta (CGK)	QG 719	19:55
23.	Surabaya (SUB) - Makasar (UPG)	QG 352	20:10
24.	Surabaya (SUB) - Makasar (UPG)	QG 354	20:40
25.	Surabaya (SUB) - Denpasar (DPS)	QG 662	20:50

Sumber : Olahan Penulis (2024)



BAB 3

TINJAUAN TEORI

3.1 Ground Handling

Menurut Majid dan Warpani (2009), Ground Handling adalah suatu aktifitas perusahaan penerbangan yang berkaitan dengan penanganan atau pelayanan terhadap para penumpang berikut bagasinya, kargo, pos, peralatan pergerakan pesawat di darat dan pesawat terbang itu sendiri selama berada di bandar udara, baik keberangkatan (*departure*) maupun untuk kedatangan (*arrival*). Berdasarkan pembagian wilayah pekerjaannya, Ground Handling dibagi menjadi beberapa wilayah kerja diantaranya *Check in Counter*, *Boarding Gate*, *Lost and Found*, dan *Customer Service*.

3.1.1 Check in Counter

Check in Counter merupakan unit kerja pada maskapai yang memberikan pelayanan kepada penumpang yang akan melapor sebelum penerbangan. Data-data yang dilaporkan berupa identitas pribadi seperti ktp/sim dan untuk penumpang dibawah umur dapat berupa kartu keluarga. Pada check in counter sendiri melayani beberapa permintaan seperti pemilihan seat, kursi roda, ibu hamil, *special passenger*, dan ekstra bagasi. Pelaksanaan *check in* dapat dilakukan melalui website maupun *self check in* sehingga memudahkan penumpang yang tidak membawa bagasi berlebih untuk dapat langsung menuju ke ruang tunggu yang disediakan.

3.1.2 Pasasi

Pasasi merupakan unit yang menangani penumpang maupun bagasi dimana petugas akan mendata dari mulai kedatangan hingga masuk ke dalam pesawat. Pada proses penumpang setelah melaksanakan *check in*, penumpang akan diarahkan menuju *boarding gate* yang nantinya dilakukan penyesuaian identitas kembali yaitu kartu identitas penumpang dengan boarding pass. Tujuannya adalah untuk mencegah adanya penumpang gelap yang tidak membeli tiket dan memastikan jumlah dari para penumpang yang sudah berada di dalam pesawat. Selain itu petugas dari unit ini melakukan

sweeping bagasi, membawa dan menjemput kursi roda masuk ke dalam pesawat, serta membantu mengarahkan penumpang supaya tidak salah ketika memasuki pesawat tujuan.

3.2 Flight Operation

FOO merupakan personel yang melaksanakan tugas untuk mempersiapkan suatu penerbangan (*flight dispatch*), (*dispatch release*), dan bertanggung jawab dalam memantau penerbangan sampai dengan aman dan efisien. Sebelum pesawat dinyatakan siap untuk berangkat, personel FOO menyiapkan dokumen-dokumen tertentu diantaranya laporan cuaca (METAR, TAFOR), *Flight Plan*, *Loadsheet*, serta informasi seperti posisi *parking stand*, pengajuan *slot time*, lalu yang kemudian melakukan proses briefing kepada pilot yang akan bertugas. Secara lebih rinci seorang FOO harus mampu melaksanakan tugas dan mengembangkan kemampuan operasional meliputi membuat rute yang paling pendek, menentukan alternate yang tidak terlalu jauh dari tujuan, menentukan C of G yang tepat sehingga mengurangi konsumsi bahan bakar, memastikan ketepatan penerbangan *on time performance* (OTP) dan memastikan rencana operasi penerbangan bisa dijalankan secara aman

Area wilayah pekerjaan dari personil FOO yaitu Operations Control Centre (OCC). Berdasarkan persiapan yang perlu untuk dikerjakan, FOO memiliki kewajiban untuk berkomunikasi ke beberapa pihak diantaranya pilot, pramugari, teknisi, unit dan divisi pada airnav dan staff ground handling. Sehingga diperlukan kemampuan untuk membuat keputusan yang bijak dari personal untuk menghindari dari segala resiko penerbangan. Untuk mendapatkan license tersebut, maka seorang FOO diharuskan mengikuti pendidikan yang telah disesuaikan kurikulumnya oleh Direktorat Kelaikan Udara dan Pengoperasian Pesawat Udara (DKUPPU) Departemen Perhubungan. Untuk dapat menjalankan tugasnya dengan baik, FOO harus memiliki Certificate of Proficiency (Lisensi) yang dikeluarkan oleh Unit Sertifikasi Kelaikan Udara (DSKU) dan diatur dalam Aviation Safety Regulation (CASR) 121

Pilot in Command dan *Flight Operation Officer* saling berkoordinasi dan bertanggung jawab atas keamanan dan persiapan operasional penerbangan. Berikut secara rinci tugas dan tanggung jawab *Flight Operation Officer*:

1. Mengumpulkan dan menganalisis informasi yang relevan serta mempersiapkan rencana penerbangan, laporan dan dokumentasi termasuk informasi mengenai rute yang akan diambil, ketinggian, tempat pendaratan alternatif, laporan cuaca dan perkiraan cuaca selama penerbangan, kondisi bandara, fasilitas navigasi dan hal-hal lain yang relevan.
2. Menyediakan laporan bagi kru, cockpit, dokumentasi pengarahan dan informasi sebelum dan selama penerbangan.
3. Menginformasikan kru pada setiap perubahan, kondisi meteorologi dan hal-hal lain yang mempengaruhi keselamatan penerbangan.
4. Memberi informasi terbaru terhadap perubahan cuaca dan merekomendasikan rencana penerbangan alternatif lengkap dengan ketinggian, ketersediaan bahan bakar dan tempat pendaratan alternatif.
5. Ikut menandatangani dokumen keterlambatan atau membatalkan penerbangan jika kondisi tidak aman dan mengancam penerbangan.
6. Melakukan monitoring, memantau kondisi cuaca, laporan posisi pesawat dan grafik navigasi aeronautika sebagai bahan evaluasi.
7. Menyimpan catatan atau dokumen perjalanan termasuk berat kargo, estimasi waktu penerbangan, crew cabin dan kondisi pesawat.
8. Berkomunikasi dan berkoordinasi dengan departemen lain seperti departemen pemeliharaan instalasi pesawat dan jadwal penerbangan, juga pihak terkait di bandara.
9. Merespon situasi darurat mengkoordinasikan kegiatan, menjalankan tugas sesuai prosedur, memberikan informasi kepada crew dan memberitahukan pihak berwenang jika terjadi sesuatu diluar prosedur.

BAB 4

PELAKSANAAN ON THE JOB TRAINING

4.1 Lingkup Pelaksanaan On The Job Training

Dalam melaksanakan *On The Job Training* (OJT), mahasiswa D3 Manajemen Transportasi Udara MTU VII Politeknik Penerbangan Surabaya ditempatkan di beberapa tempat wilayah kerja Citilink Indonesia di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya. Berikut wilayah kerja yang meliputi :

4.1.1 Pasasi atau Ground Handling

1. Check in Counter



Gambar 4. 1 Pelaksanaan Check in dan Drop Baggage
(sumber : dokumentasi penulis)

Proses pelaksanaan *check in* pada maskapai Citilink bekerjasama dengan pihak ketiga melalui Gapura Indonesia guna melaksanakan penanganan terhadap penumpang ketika pelaporan bagasi sembari melaksanakan profiling seperti pengecekan identitas, pemilihan kursi penumpang, maupun permintaan khusus lainnya. Pelaporan bagasi pada maskapai Citilink diberi ketentuan dimana bagasi yang dimuat tidak boleh lebih dari 20 kg.

Sehingga jika didapati penumpang yang membawa bagasi lebih dari ketentuan 20 kg maka penumpang dapat membayar kelebihan bagasi yang dimuat ke kasir yang telah disediakan. Selain itu penumpang juga diizinkan untuk membawa *carry-on baggage* ke dalam kabin dengan berat tidak lebih dari 7 kg dengan volume yang

sudah ditentukan. Penumpang yang membawa barang yang termasuk ke dalam *dangerous goods* wajib melaporkan kepada petugas. Yang kemudian nantinya akan diarahkan penanganannya kepada petugas *Aviation Security* yang nantinya akan termuat kedalam NOTOC (*Notice to Captain*).

2. *Boarding Gate*



Gambar 4. 2 Pelaksanaan boarding di gate
(sumber : dokumentasi penulis)

Proses yang dilakukan oleh penumpang ketika sudah sampai pada ruang tunggu ialah melaksanakan boarding ketika waktu yang tertera pada tiket sudah tertera. Pada proses ini sebelum penumpang menaiki pesawat, terdapat petugas yang melaksanakan pengecekan kembali dokumen yang dipegang oleh penumpang. Tujuannya yaitu untuk memastikan kembali mengenai identitas, rute, dan nomor seat yang tertera pada boarding pass milik penumpang.

Kemudian petugas yang berada di boarding gate juga melaksanakan tugas lain seperti membantu mengarahkan penumpang ke atau keluar pintu pesawat, melayani penumpang yang menggunakan *wheel chair*, pelaksanaan *sweeping* bagasi, serta memonitor jumlah penumpang yang masuk sehingga data yang ada pada sistem dapat sesuai.

4.1.2 Flight Operation Officer (FOO)



Gambar 4. 3 Pelaksanaan briefing FOO kepada PIC
(sumber : dokumentasi penulis)

FOO merupakan personil memiliki otoritas dan tugas sebagai orang yang mempersiapkan dan melaksanakan seluruh rangkaian rencana penerbangan. Dengan Tugas untuk mempersiapkan segala kebutuhan penerbangan supaya aman, nyaman serta efisien. Ketika melaksanakan pekerjaan, wewenang dari personil FOO diantaranya yang bertugas terkait mempersiapkan dokumen kebutuhan keberangkatan pesawat mulai dari *flight plan, slot-time, weather, fuel*, kemampuan daya angkat pesawat, serta NOTAM. Berdasarkan tugasnya, FOO bekerja dalam bentuk tim dimana tugas yang diemban dibagi menjadi flight monitoring, flight dispatch, crew tracking, dan movement control.

4.2 Jadwal

Pelaksanaan *On the Job Training* dilakukan selama tiga bulan terhitung dari tanggal 22 April 2024 sampai 22 Juli 2024 di PT Citilink Indonesia pada Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya. Jadwal *On the Job Training* MTU angkatan 7 yang melaksanakan di Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya sebagai berikut :

1. Pagi : 05.00 - 13.00 WIB
2. Siang : 13.00 - 21.00 WIB

4.3 Permasalahan

PT Citilink Indonesia merupakan salah satu maskapai yang melayani rute penerbangan domestik dan internasional dimana terdapat banyak pergerakan penumpang dan petugas di dalamnya, sehingga pelayanan yang professional dan prima merupakan tujuan yang perlu diterapkan oleh seluruh aspek pada unit yang tersedia. Pada unit *check in counter* dan *boarding gate* penulis menemukan beberapa permasalahan. Diantara seperti:

4.3.1 Permasalahan 1

Masih ditemukan penumpang yang tidak dikenakan biaya pada saat pelaksanaan sweeping sebelum masuk ke dalam pesawat. Ketentuan penumpang dalam membawa bagasi ke dalam kabin telah dijelaskan bahwasannya untuk berat tidak diperkenankan lebih dari 7 kg dengan rincian volume sebesar 56 cm x 36 cm x 23 cm. Namun ketika proses sweeping tidak didapati penarikan biaya tersebut dan hanya melakukan proses berupa memindahkan barang ke dalam bagasi tercatat pada *compartment*.



Gambar 4. 4 Barang yang terkena sweeping
(sumber : dokumentasi penulis)

4.3.2 Permasalahan 2

Pada unit ground handling tepatnya di gate masih didapati petugas yang belum dapat menjelaskan mengenai aturan bagasi yang diizinkan

untuk masuk ke dalam kabin. Barang yang diizinkan untuk masuk ke dalam kabin memiliki berat maksimal 7 kg. Namun perlu dipastikan juga terkait dengan volume yang diizinkan yaitu memiliki dimensi maksimum 56 cm x 36 cm x 23 cm. Masih ditemui petugas yang tidak bisa menjelaskan mengenai aturan tersebut dan membuat penumpang terlanjur memasukkan barang tersebut ke dalam kabin seperti kardus, stroller bayi, maupun koper yang volumenya tidak sesuai dengan aturan yang telah ditentukan. Hal ini menyebabkan *cabin crew* melakukan *sweeping* ulang di dalam pesawat dan dapat berakibat delay pada penerbangan tersebut.

4.4 Penyelesaian Masalah

4.4.1 Penyelesaian Masalah 1

Petugas perlu melakukan tindakan tegas terhadap penumpang yang melakukan hal tersebut. Berdasarkan aturan SOP penanganan barang dan bagasi yang telah dibuat, bahwa setiap barang yang telah didapati tidak sesuai dengan ketentuan berat dan volume diharuskan untuk membayar biaya sebesar Rp. 250.000,00/koli. Hal ini perlu untuk dilaksanakan mengingat kejadian tersebut terjadi setiap dilakukan *sweeping* sebelum penerbangan. Selain mempertegas aturan yang ada, maskapai juga dapat membangun kesadaran mengenai kedisiplinan terkait aturan yang ada pada penumpang.

4.4.2 Penyelesaian Masalah 2

Petugas pada bagian *boarding gate* harus memahami mengenai aturan yang berlaku. Perlu adanya ketegasan kembali kepada penumpang mengenai barang yang diizinkan masuk ke dalam kabin. Tidak hanya berpatokan pada berat namun juga volume barang yang dibawa.



BAB 5

KESIMPULAN DAN SARAN

5.1 Kesimpulan

5.1.1 Kesimpulan Terhadap Bab 4

Pada pelaksanaan On The Job Training (OJT) mahasiswa/I banyak mendapatkan pengetahuan dan pengalaman bekerja di lapangan. mahasiswa/I juga menemukan masalah, diantaranya yang penulis paparkan di Bab 4. Karena adanya permasalahan tersebut mahasiswa mendapatkan pengetahuan bagaimana masalah itu bisa terjadi atau penyebab masalah itu dan bagaimana cara menyelesaikan masalah tersebut. Penulis berharap agar dapat dijadikan evaluasi bagi PT Citilink Indonesia Bandar Udara Internasional Juanda Surabaya untuk meningkatkan sistem dan pelayanan terhadap penumpang. Penulis menyadari adanya kekurangan dalam penyusunan laporan OJT ini dan mengharapkan kritik dan saran yang dapat membangun bagi kesempurnaan laporan ini. Semoga laporan ini dapat bermanfaat bagi para pembaca di masa yang akan datang.

5.1.2 Kesimpulan Terhadap Pelaksanaan OJT

Dengan adanya kegiatan on the job training bagi mahasiswa Politeknik Penerbangan Surabaya, diharapkan para mahasiswa dapat mengambil informasi dan pengalaman sebanyak-banyaknya. Serta memahami mengenai situasi dan keadaan di lapangan kerja nantinya. Dengan bekal tersebut nantinya diharapkan para mahasiswa mendapat bekal yang sesuai sehingga dikemudian hari ilmu yang didapat pada unit-unit terkait yaitu *Flight Operation*, *Check In Counter* dan *Boarding Gate* dapat bermanfaat sekaligus diaplikasikan dan diterapkan dalam dunia pekerjaan nantinya.

5.2 Saran

5.2.1 Saran Terhadap Bab 4

Saran yang dapat disimpulkan berdasarkan masalah yang penulis paparkan di bab 4 adalah adanya penambahan petugas yang di khususkan

untuk *stand by* di antara penumpang, agar dapat mengantisipasi apabila ada penumpang yang membutuhkan bantuan atau pelayanan lebih, dan dapat melakukan *screening* lebih awal terhadap penumpang.

5.2.2 Saran Terhadap Pelaksanaan OJT

Agar pelaksanaan OJT dapat berjalan dengan maksimal hendaknya setiap mahasiswa dibekali dengan ilmu yang didapat di masa pendidikan di kelas sehingga dapat diaplikasikan dalam pelaksanaan OJT di lapangan, adapun saran untuk pelaksanaan OJT selanjutnya antara lain :

1. Waktu dalam pelaksanaan OJT diharapkan untuk lebih dari 3 bulan, karena dirasa belum cukup untuk memperdalam ilmu lapangan;
2. Pentingnya mengetahui Standar Operasional Prosedur (SOP) dalam bekerja, dan mengoperasikan sebuah peralatan (*machine*) untuk keamanan alat dan tentunya yang lebih penting teknisi/orang lain;
3. Dalam pelaksanaan OJT tiap mahasiswa diharapkan bisa aktif menanyakan hal yang masih perlu dipahami, selain itu setiap kali melaksanakan tugas harus ada koordinasi lapangan.
4. Mengkaji ulang materi perkuliahan pada saat mahasiswa berada di kampus terkait pengembangan softskill terutama berkaitan pada bidang IT sehingga dapat menyesuaikan dengan lingkungan perkantoran di lokasi kerja nanti.

DAFTAR PUSTAKA

- Lubis, M. R. (2021). Pengaruh On The Job Training (OJT) Flight Operations Officer. *SKYHAWK: Jurnal Aviasi Indonesia*, 2(1), 85-91.
- Menteri Perhubungan Republik Indonesia. (2014). *PERATURAN MENTERI PERHUBUNGAN REPUBLIK INDONESIA NOMOR PM 39 TAHUN 2014 KRITERIA KLASIFIKASI ORGANISASI KANTOR UNIT BANDAR UDARA*. Menteri Perhubungan Republik Indonesia.
- Republik Indonesia. (2001). *PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA NOMOR 70 TAHUN 2001 TENTANG KEBANDARUDARAAN*.
- Republik Indonesia. (2009). *Undang Undang No 1 Tahun 2009 Tentang Penerbangan*. Republik Indonesia.
- Yulianti Keke, P. C. (2019). KINERJA GROUND HANDLING Mendukung Operasional Bandar Udara. *AVIASI Jurnal Ilmiah Kedirgantaraan*.



LAMPIRAN



Lampiran A. Regulasi

A. 1 Undang - Undang Nomor 1 Tahun 2009

UNDANG-UNDANG REPUBLIK INDONESIA
NOMOR 1 TAHUN 2009
TENTANG
PENERBANGAN

DENGAN RAHMAT TUHAN YANG MAHA ESA
PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa negara kesatuan Republik Indonesia adalah negara kepulauan berciri nusantara yang disatukan oleh wilayah perairan dan udara dengan batas-batas, hak-hak, dan kedaulatan yang ditetapkan oleh Undang-Undang;
 - b. bahwa dalam upaya mencapai tujuan nasional berdasarkan Pancasila dan Undang-Undang Dasar Negara Republik Indonesia Tahun 1945, mewujudkan Wawasan Nusantara serta memantapkan ketahanan nasional diperlukan sistem transportasi nasional yang mendukung pertumbuhan ekonomi, pengembangan wilayah, mempererat hubungan antarbangsa, dan memperkuat kedaulatan negara;
 - c. bahwa penerbangan merupakan bagian dari sistem transportasi nasional yang mempunyai karakteristik mampu bergerak dalam waktu cepat, menggunakan teknologi tinggi, padat modal, manajemen yang andal, serta memerlukan jaminan keselamatan dan keamanan yang optimal, perlu dikembangkan potensi dan peranannya yang efektif dan efisien, serta membantu terciptanya pola distribusi nasional yang mantap dan dinamis;
 - d. bahwa perkembangan lingkungan strategis nasional dan internasional menuntut penyelenggaraan penerbangan yang sesuai dengan perkembangan ilmu pengetahuan dan teknologi, peran serta swasta dan persaingan usaha, perlindungan konsumen, ketentuan internasional yang disesuaikan dengan kepentingan nasional, akuntabilitas penyelenggaraan negara, dan otonomi daerah;
 - e. bahwa Undang-Undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan sudah tidak sesuai lagi dengan kondisi, perubahan lingkungan strategis, dan kebutuhan penyelenggaraan penerbangan saat ini sehingga perlu diganti dengan undang-undang yang baru;

f. bahwa . . .

A. 2 Peraturan Pemerintah Nomor 70 Tahun 2001



PRESIDEN
REPUBLIK INDONESIA

PERATURAN PEMERINTAH REPUBLIK INDONESIA

NOMOR 70 TAHUN 2001

TENTANG

KEBANDARUDARAAN

PRESIDEN REPUBLIK INDONESIA,

- Menimbang :
- a. bahwa dalam rangka pelaksanaan otonomi daerah, Pemerintah Daerah diberikan peran dalam penyelenggaraan kebandarudaraan;
 - b. bahwa pengaturan mengenai penyelenggaraan kebandarudaraan perlu untuk ditata dan diatur kembali agar sejalan dengan otonomi daerah;
 - c. bahwa berdasarkan pertimbangan sebagaimana dimaksud dalam huruf a dan huruf b, dipandang perlu mengganti Peraturan Pemerintah Nomor 71 Tahun 1996 tentang Kebandarudaraan;
- Mengingat :
1. Pasal 5 ayat (2) Undang-Undang Dasar 1945 sebagaimana telah diubah dengan Perubahan Kedua Undang-Undang Dasar 1945;
 2. Undang-undang Nomor 15 Tahun 1992 tentang Penerbangan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1992 Nomor 53, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3481);
 3. Undang-undang Nomor 1 Tahun 1995 tentang Perseroan Terbatas (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1995 Nomor 13, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3587);
 4. Undang-Undang Nomor 22 Tahun 1999 tentang Pemerintahan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 60, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3839);
 5. Undang-undang Nomor 25 Tahun 1999 tentang Perimbangan Keuangan antara Pemerintah Pusat dan Daerah (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1999 Nomor 72, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3848);
 6. Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 1998 tentang Perusahaan Perseroan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 1998 Nomor 15, Tambahan Lembaran Negara Nomor 3731) jo Peraturan Pemerintah Nomor 45 Tahun 2001 tentang Perubahan atas Peraturan Pemerintah Nomor 12 Tahun 1998 tentang Perusahaan Perseroan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2001 Nomor 68, Tambahan Lembaran Negara Nomor 4101);
 7. Peraturan ...

Lampiran B. Foto Kegiatan

