

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**ANALISIS KETERLAMBATAN PENERBITAN
SERTIFIKAT PENGUKUHAN WARGA ASING GUNA
KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL OLEH
PT. OPTIC MARINE INDONESIA**

Oleh :

ARYUNI DEWI SILVANA MAHARANI

NRP. 463200606

PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV

JAKARTA

2024

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



SKRIPSI

**ANALISIS KETERLAMBATAN PENERBITAN
SERTIFIKAT PENGUKUHAN WARGA ASING GUNA
KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL OLEH
PT. OPTIC MARINE INDONESIA**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Penyelesaian Program Pendidikan Diploma IV**

Oleh :

**ARYUNI DEWI SILVANA MAHARANI
NRP. 463200606**

**PROGRAM PENDIDIKAN DIPLOMA IV
JAKARTA
2024**

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



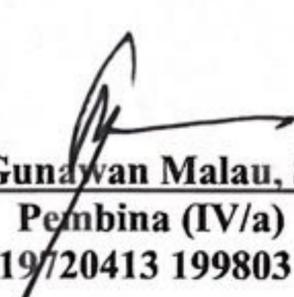
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI

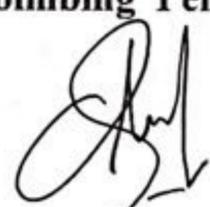
Nama : ARYUNI DEWI SILVANA MAHARANI
NRP : 463200606
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Jurusan : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN (KALK)
Judul : ANALISIS KETERLAMBATAN PENERBITAN
SERTIFIKAT PENGUKUHAN WARGA ASING
GUNA KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL
OLEH PT. OPTIC MARINE INDONESIA

Jakarta, 20 Juni 2024

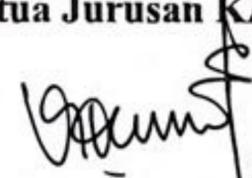
Pembimbing Utama

Pembimbing Pendamping


Dr. April Gunawan Malau, S.SI., M.M.
Pembina (IV/a)
NIP. 19720413 199803 1 005


Derma Watty Sihombing, S.E., M.M.
Penata (III/c)
NIP. 19840316 201012 2 002

**Mengetahui,
Ketua Jurusan KALK**


Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M.M.Tr.
Penata Tk.1 (II/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

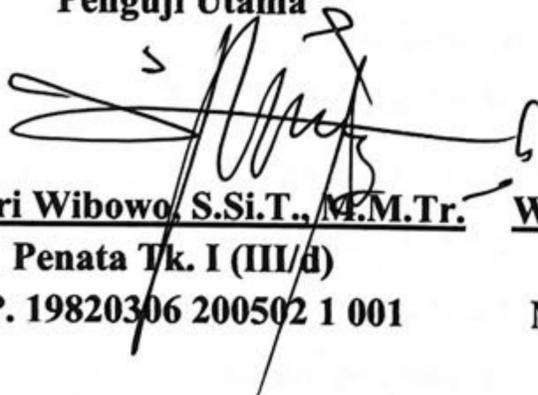
**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN**



TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI

Nama : ARYUNI DEWI SILVANA MAHARANI
NRP : 463200606
Program Pendidikan : DIPLOMA IV
Jurusan : KETATALAKSANAAN ANGKUTAN LAUT DAN
KEPELABUHANAN (KALK)
Judul : ANALISIS KETERLAMBATAN PENERBITAN
SERTIFIKAT PENGUKUHAN WARGA ASING
GUNA KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL
OLEH PT. OPTIC MARINE INDONESIA

Penguji Utama


Titis Ari Wibowo, S.Si.T., M.M.Tr.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19820306 200502 1 001

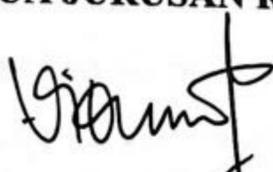
Anggota Penguji


Widiанти Lestari, S.Psi., M.PD
Penata (III/c)
NIP. 19830514 200812 2 001

Anggota Penguji


Dr. April Gunawan Malau, S.SI., M.M.
Pembina (IV/a)
NIP. 19720413 199803 1 005

**Mengetahui
KETUA JURUSAN KALK**


Dr. Vidya Selasdini, S.Si.T., M.M.Tr.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19831227 200812 2 002

KATA PENGANTAR

Puji syukur kehadirat Allah Yang Maha Kuasa karena atas karunia, Rahmat, dan hidayah-Nya penulis dapat menyelesaikan skripsi ini tepat pada waktunya untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan kurikulum dari program Diploma IV jurusan KALK, Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta tahun ajaran 2024.

Penyusunan skripsi ini didasarkan atas pengalaman penulis yang didapatkan selama menjalani masa praktek darat di perusahaan pelayaran serta semua pengetahuan yang diberikan oleh dosen pada saat pendidikan melalui literatur-literatur yang berhubungan dengan judul skripsi yang diajukan penulis. Adapun topik atau judul skripsi ini adalah:

**” ANALISIS KETERLAMBATAN PENERBITAN SERTIFIKAT
PENGUKUHAN WARGA ASING GUNA KELANCARAN OPERASIONAL
KAPAL OLEH PT. OPTIC MARINE INDONESIA “**

Dalam menyelesaikan skripsi ini, penulis banyak memperoleh bantuan dan masukan dari berbagai pihak. Oleh karena itu dalam kesempatan ini penulis ingin menyampaikan banyak terima kasih kepada semua pihak yang telah membantu, kepada yang terhormat:

1. Bapak Dr. Capt. Tri Cahyadi, M. H., M. Mar. selaku Ketua Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.
2. Ibu Vidya Selasdini, S. Si. T., M. M. Tr., selaku Ketua Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan
3. Bapak Titis Ari Wibowo, S.SI.T, M.M.Tr selaku Sekretaris Jurusan Ketatalaksanaan Angkutan Laut dan Kepelabuhanan.
4. Bapak Dr. April Gunawan Malau, S.SI., M.M selaku Dosen Pembimbing utama yang telah memberikan waktunya untuk membimbing, memberikan arahan dan masukan dalam penyusunan skripsi ini sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini.
5. Ibu Derma Watty Sihombing S.E., M.M selaku Dosen Pembimbing pendamping yang telah meluangkan waktunya dalam memberikan pengarahan serta bimbingan kepada penulis dalam menyelesaikan skripsi ini.
6. Seluruh civitas akademik, staff, dan dosen pengajar jurusan KALK di Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta yang telah memberikan ilmu dan bimbingannya selama penulis belajar di kampus Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran Jakarta.

7. Seluruh karyawan PT Optic Marine Indonesia terkhusus Capt. Djoni A. Algamar, Senior Syafika dan Senior Baru terimakasih atas semua bimbingan dan pelajaran yang telah diberikan kepada penulis ketika penulis melaksanakan praktek darat.
8. Seluruh keluarga dan kedua Orang Tua tersayang dan tercinta Bapak Muhtarom dan Ibu Sutrini yang telah memberi dukungan kepada penulis baik berupa moral maupun materi serta doa yang tidak pernah putus dan selalu ada untuk memberi semangat sehingga penulis dapat menyelesaikan pendidikan dan skripsi ini tepat pada waktunya.
9. Muhammad Sholeh Febriansyah terimakasih telah membantu, mendukung dan memberikan semangat untuk menyelesaikan penulisan skripsi ini
10. Rekan kamar J-102, rekan G'nal dan seluruh teman-teman Angkatan 63 terima kasih atas kebersamaannya dan selalu memberikan kenang-kenangan yang tidak mungkin terlupakan yang membuat penulis termotivasi untuk menyelesaikan skripsi ini.
11. Teman kelas KALK 8 Foxtrot yang selalu memberikan suasana yang hangat dan bisa saling menyemangati satu sama lain dalam penulisan skripsi ini.
12. Kakak dan adik saya Senior Hikmah, Adinda, Vega, dan Syiffa terimakasih atas perhatian, bantuan dan semangat yang diberikan.
13. Semua pihak yang tidak dapat penulis sebutkan satu persatu yang telah banyak membantu penulis baik secara langsung maupun tidak langsung.

Penulis menyadari sepenuhnya bahwa dalam penyusunan skripsi ini, masih terdapat banyak kekurangan, baik dari susunan kalimat, serta pembahasan materi akibat keterbatasan penulis dalam menguasai materi tersebut. Oleh karena itu dengan segala kerendahan hati penulis mengharapkan saran dan kritik jika terdapat kekeliruan dalam penyusunan dan penulisan skripsi ini dari semua pihak yang bersifat membangun dan berguna bagi penulis dalam kesempurnaan skripsi ini.

Jakarta, 20 Juni 2024
Penulis,

ARYUNI DEWI SILVANA MAHARANI
NRP. 463 20 0606

DAFTAR ISI

SAMPUL DALAM	i
TANDA PERSETUJUAN SKRIPSI	ii
TANDA TANGAN PENGESAHAN SKRIPSI	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	vi
DAFTAR GAMBAR	viii
DAFTAR TABEL	ix
DAFTAR LAMPIRAN	ix
BAB I PENDAHULUAN	
A. LATAR BELAKANG.....	1
B. IDENTIFIKASI MASALAH.....	7
C. BATASAN MASALAH	7
D. RUMUSAN MASALAH	8
E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN	8
F. SISTEMATIKA PENULISAN	9
BAB II LANDASAN TEORI	
A. PENGERTIAN / DEFINISI OPERASIONAL.....	11
B. TEORI	12
C. KERANGKA PEMIKIRAN.....	26
BAB III METODE PENELITIAN	
A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN	27
B. METODE PENDEKATAN	27
C. TEKNIK PENGUMPULAN DATA.....	28
D. SUBJEK PENELITIAN	31
E. TEKNIK ANALISIS DATA	31
BAB IV ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. DESKRIPSI DATA	36
B. ANALISIS DATA	47

	C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH.....	53
	D. EVALUASI PEMECAHAN MASALAH	57
	E. PEMECAHAN MASALAH.....	62
BAB IV	KESIMPULAN DAN SARAN	
	A. KESIMPULAN.....	64
	B. SARAN.....	65
	DAFTAR PUSTAKA	67
	LAMPIRAN	

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2. 1 Flowchart Proses Permohonan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing	18
Gambar 2. 2 Kerangka Pemikiran	26
Gambar 4. 1 CS. Ile De Re	37
Gambar 4. 2 CS. Teneo	38
Gambar 4. 3 Barge Cable Empowered	39
Gambar 4. 4 Tug Boat Janet	40
Gambar 4. 5 Struktur Organisasi	42

DAFTAR TABEL

Tabel 1. 1 Data Kapal Milik PT. Optic Marine Indonesia.....	2
Tabel 1. 2 Data Sekunder Penerbitan Certificate of Recognition.....	5
Tabel 2. 1 Data Kegiatan Penggelaran Sistem Komunikasi Kabel Laut.....	24
Tabel 4. 1 Profil Perusahaan PT. Optic Marine Indonesia.....	36
Tabel 4. 2 Spesifikasi CS. Ile De Re	38
Tabel 4. 3 Spesifikasi CS. Teneo	39
Tabel 4. 4 Spesifikasi Barge Cable Empowered	40
Tabel 4. 5 Spesifikasi Tug Boat Janet.....	41
Tabel 4. 6 Data Keterlambatan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing	47
Tabel 4. 7 Data Keterlambatan Penerbitan Dokumen Perizinan SKKL MIST.....	50
Tabel 4. 8 Root Cause Analysis.....	52

DAFTAR LAMPIRAN

- Lampiran 1 Izin Salvage dan Pekerjaan Bawah Air PT. Optic Marine Indonesia**
- Lampiran 2 Surat Permohonan Pengurusan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing
Milik Tenaga Kerja Asing Cable Ship Ile De Re**
- Lampiran 3 Surat Permohonan Pengurusan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing
Milik Tenaga Kerja Asing Cable Ship Teneo dan Cable Ship Ile De Re**
- Lampiran 4 Certificate Of Recognize Milik Tenaga Kerja Asing Yang Akan
Bekerja Di Atas Kapal Milik PT Optic Marine Indonesia**
- Lampiran 5 Surat Permohonan SPKBA dan Pengantar Security Clearance Proyek
SKKL MIST Post Lay Inspection Burial**
- Lampiran 6 SPKBA (Pemberian Izin Kegiatan Bawah Air) Proyek SKKL MIST
Post Lay Inspection Burial**
- Lampiran 7 Surat Pengantar Security Clearance Untuk Kegiatan Pemendaman
Jalur PLIB SKKL MIST**
- Lampiran 8 Security Clearance Proyek SKKL MIST Post Lay Inspection Burial**
- Lampiran 9 Security Officer Proyek SKKL MIST Post Lay Inspection Burial**
- Lampiran 10 Peta Pengerjaan Proyek SKKL MIST Post Lay Inspection Burial**
- Lampiran 11 Plan Of Work Proyek SKKL MIST Post Lay Inspection Burial**

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG

Seiring dengan berjalannya waktu, kebutuhan masyarakat semakin bertambah. Sehingga pertumbuhan ekonomi di berbagai negara semakin berkembang dengan pesat. Hal tersebut berpengaruh terhadap roda transportasi laut yang memegang peranan penting dalam kegiatan memindahkan barang dari satu tempat ke tempat lain. Dalam fungsinya sektor transportasi sebagai unsur penunjang dan perangsang memiliki peranan yang sangat besar dalam pertumbuhan, baik dibidang ekonomi, politik, sosial budaya maupun pertahanan dan keamanan. Selain itu peranan transportasi sangat penting dalam pembangunan wilayah. Saat ini penyedia jasa transportasi kian meningkat baik darat, laut, dan udara dalam jumlah maupun mutunya. Kemajuan ilmu pengetahuan dan teknologi menjadi alasan sehingga komunikasi sebagai salah satu kebutuhan manusia yang paling mendasar yang dapat dilakukan dengan berbagai cara dan sarana.

Dengan perkembangan dan mobilitas penduduk yang semakin bertambah menyebabkan manusia cenderung mencari alternatif atau cara berkomunikasi yang lebih efisien dan efektif. Perkembangan pesat yang terjadi dibidang komunikasi ditandai dengan keberhasilan pembangunan satelit-satelit komunikasi dan kegiatan pembangunan sistem komunikasi kabel laut. Seperti pada saat ini pembangunan sistem komunikasi kabel laut merupakan salah satu infrastruktur penting sebagai penunjang sektor ekonomi nasional yang dapat meningkatkan pendapatan negara.

Sarana pelayaran di laut yang digunakan untuk menunjang kelancaran kegiatan penggelaran sistem komunikasi kabel laut pada umumnya dilakukan oleh kapal-kapal khusus, yaitu seperti *barge cable* dan *cable laying ship*. Semakin banyaknya kapal kabel maka keselamatan perlu ditingkatkan dan setiap kapal yang beroperasi wajib memenuhi segala aturan sesuai dengan hal-hal yang tertuang dalam *Safety of*

Life at Sea (SOLAS) 1974 amandemen 2009 dari kapal itu sendiri sampai dengan keselamatan harus mengacu pada *Solas 1974* demikian juga dengan awak kapalnya diatur dalam *Safety of Training Certification and Watchkeeping (STCW) 1978* amandemen 1995/2010.

Pekerjaan di kapal kabel merupakan suatu jenis pekerjaan yang memerlukan keterampilan dan/atau keahlian khusus, sehingga pekerjaan di kapal kabel perlu ditunjang oleh beberapa faktor yang akan memperlancar pekerjaan, yaitu faktor dari dalam kapal maupun faktor dari luar kapal. Karena pada saat pelaksanaan di lapangan banyak sekali dihadapkan pada situasi-situasi sulit.

Tabel 1. 1 Data Kapal Milik PT. Optic Marine Indonesia

NO.	NAMAKAPAL	BENDERA	JENIS
1.	Ile De Re	Indonesia	<i>Cable Ship</i>
2.	Teneo	Indonesia	<i>Cable Ship</i>
3.	Cable Empowered	Indonesia	<i>Cable Barge</i>
4.	Janet	Belize	<i>Tug Boat</i>

Sumber : www.ptomi.com

Berdasarkan tabel di atas PT. Optic Marine Indonesia memiliki 4 (empat) kapal berbendera Indonesia dan jenis yang berbeda, 2 (dua) diantaranya kapal milik PT. Optic Marine Indonesia yaitu, CS. Teneo dan CS. Ile de Re yang menerapkan penggunaan sertifikat pengukuhan warga asing untuk *officer crew* asing sesuai dengan regulasi yang berlaku. Penggunaan *officer crew* asing berkaitan dengan ketersediaan keterampilan khusus atau kebutuhan tertentu yang mungkin tidak dapat dipenuhi oleh tenaga kerja lokal. Penggunaan sertifikat pengukuhan warga asing untuk *officer crew* agar mematuhi standar keselamatan dan regulasi maritim yang relevan.

Menurut Undang-Undang (UU) No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran 2008, awak kapal adalah orang yang bekerja atau dipekerjakan di atas kapal oleh pemilik atau operator kapal untuk melakukan tugas di atas kapal sesuai dengan jabatannya yang tercantum dalam buku siji. Seorang awak kapal harus meningkatkan kompetensinya

berdasarkan regulasi yang berlaku agar dapat mewujudkan keselamatan pelayaran. Sebagai awak kapal harus mempunyai kompetensi yang dibutuhkan dengan sertifikat kompetensi dan profisiensi.

PT. Optic Marine Indonesia berdiri sejak 21 November 2011 di Tangerang, sesuai dengan akta pendirian Nomor 8 tanggal 21 November 2011 dengan izin nomor : AHU-117.AH.02.01 – Tahun 2011. PT. Optic Marine Indonesia merupakan perusahaan yang bergerak dibidang jasa usaha *Permitting Contractor* dan *ShipOwner* juga bergerak di bidang *Crewing (Crewing Management)*. PT. Optic Marine Indonesia memiliki fokus utama di bidang *salvage* (kegiatan bawah laut) dibuktikan dengan memiliki Surat Izin Usaha Perusahaan *Salvage* dan Pekerjaan Bawah Air dengan nomor : BX-180/KL.301 yang dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan berdasarkan pengajuan permohonan dari Direktur perusahaan dengan nomor surat : 010/OMI-Dir/III/2012 pada tanggal 8 Maret 2012.

PT. Optic Marine Indonesia terdiri dari 4 (empat) divisi yaitu divisi *subsea*, divisi *crewing*, divisi *finance & IT* dan divisi *operations & permitting*. Pengurusan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing merupakan tugas dari divisi *crewing* dan juga divisi *operations & permitting*. Divisi *crewing* bertanggung jawab terhadap manajemen awak kapal yaitu menjamin kelengkapan dokumen-dokumen *crew*, termasuk sertifikat pengukuhan warga asing bagi *crew* asing yang akan naik di atas kapal kabel milik PT. Optic Marine Indonesia. Divisi operasional ikut andil dalam hal tersebut karena apabila terjadi keterlambatan penerbitan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing maka kegiatan operasional kapal juga akan terkena dampaknya.

Pada hakikatnya *Crewing Management* atau Manajemen Pengawakan Kapal merupakan bagian dari perusahaan pelayaran, yang bertanggung jawab untuk mempersiapkan semua syarat seorang pelaut sebelum berangkat ke atas kapal, serta melakukan koordinasi dengan pihak kapal agar jadwal *crew change* berlangsung tepat waktu. PT. Optic Marine Indonesia sebagai kontraktor utama dalam penggelaran Sistem Komunikasi Kabel Laut tentunya membutuhkan *crew-crew* yang berkompeten yang bekerja di atas kapal kabel miliknya guna kelancaran operasional kapal dalam melaksanakan kegiatan penggelaran sistem komunikasi kabel bawah laut.

Pemilihan awak kapal yang sesuai dengan kualifikasi memang menjadi suatu tantangan, terutama ketika kebanyakan awak kapal lokal belum memiliki pengalaman yang cukup untuk pekerjaan di atas kapal kabel. Untuk mengatasi kendala ini, pemilik kapal mencari solusi dengan mempekerjakan *crew* asing yang memiliki pengalaman lebih, dalam pekerjaan tersebut. Penting untuk dicatat bahwa penggunaan *crew* asing di atas kapal kabel yang berbendera Indonesia memerlukan persyaratan tertentu, termasuk pemegang Sertifikat Pengukuhan Warga Asing (*Certificate of Recognition – COR*). *Certificate of Recognition - COR* diperlukan sebagai pelengkap dokumen agar awak kapal asing dapat secara legal bekerja di atas kapal yang berbendera Indonesia.

Penelitian ini mengkaji mengenai keterlambatan dalam pengurusan dokumen Sertifikat Pengukuhan Warga Asing (*Certificate of Recognition - COR*) untuk awak kapal asing di atas kapal yang dapat disebabkan oleh berbagai faktor. Pengertian keterlambatan menurut Ervianto (1998), adalah sebagai waktu pelaksanaan yang tidak dimanfaatkan sesuai dengan rencana kegiatan sehingga menyebabkan satu atau beberapa kegiatan menjadi tertunda atau tidak diselesaikan tepat sesuai jadwal yang telah direncanakan. Keterlambatan dalam proses kegiatan biasanya dipengaruhi oleh beberapa faktor. Upaya penyelesaian keterlambatan dalam kegiatan sangat dibutuhkan manajemen waktu yang baik. Sehingga apa yang telah direncanakan sebelumnya dapat tercapai pada saat pelaksanaan, terselesaikan dengan cepat dan tepat waktu.

Keterlambatan dalam pengurusan dokumen *Certificate of Recognition* berdampak pada proses *crew change* yang nantinya berpengaruh pada kelancaran operasional kapal dalam kegiatan pelaksanaan penggelaran sistem komunikasi kabel bawah laut. Keterlambatan dalam *crew change* dapat menyebabkan ketidaksesuaian dengan jadwal operasional yang telah direncanakan. Hal ini dapat mengganggu keberlanjutan dan efisiensi tugas-tugas kapal. Keterlambatan dalam pergantian *crew* dapat meningkatkan potensi kelelahan dan tekanan pada *crew* yang berada di kapal lebih lama dari yang dijadwalkan. Hal ini dapat mempengaruhi kelancaran operasional kapal. Berikut ini merupakan perolehan data sekunder dari permasalahan yang penulis angkat.

Tabel 1. 2 Data Sekunder Penerbitan Certificate of Recognition

No.	Nama Crew Terlampir di Permohonan	Rencana / Perkiraan Permohonan Dokumen	Realisasi Waktu Perilisan Dokumen	Selisih Waktu	Waktu Yang Ditetapkan	Keterangan
1.	Julliard Jean	22 Agustus 2022	29 Agustus 2022	7 Hari	3 Hari	Terlambat 2 Hari
2.	Le Dantec Melaine	24 Agustus 2022	29 Agustus 2022	7 Hari	3 Hari	Tepat Waktu
3.	Vincent Le Guevel	13 Februari 2023	17 Februari 2023	4 Hari	3 Hari	Terlambat 1 Hari
4.	Autellet Alexandre	10 Maret 2023	17 Maret 2023	7 Hari	3 Hari	Terlambat 2 Hari
5.	Combes Maxime	10 Maret 2023	17 Maret 2023	7 Hari	3 Hari	Terlambat 2 Hari
6.	Camus Benoit	10 Maret 2023	17 Maret 2023	7 Hari	3 Hari	Terlambat 2 Hari
7.	Clement Brice	6 April 2023	12 April 2023	6 Hari	3 Hari	Terlambat 1 hari
8.	Picault Louis Marie	4 Mei 2023	19 Mei 2023	15 Hari	3 Hari	Terlambat 8 Hari
9.	Flottes Pierre Alain	4 Mei 2023	19 Mei 2023	15 Hari	3 Hari	Terlambat 8 Hari
10.	Benissan Julien	4 Mei 2023	19 Mei 2023	15 Hari	3 Hari	Terlambat 8 Hari
11.	Banos Emmanuel	22 Juni 2023	27 Juni 2023	5 hari	3 Hari	Tepat Waktu
12.	Gicquel Sebastien	4 Juli 2023	5 Juli 2023	1 hari	3 Hari	Tepat Waktu
13.	Duchesne Guillaume	24 Juli 2023	25 Juli 2023	1 hari	3 Hari	Tepat Waktu

Sumber : Data Divisi Operasional PT. Optic Marine Indonesia, 2022-2023 diolah oleh penulis.

Berdasarkan dari tabel di atas maka dapat dilihat bahwa penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing (*Certificate of Recognition - COR*) yang diajukan oleh PT. Optic Marine Indonesia seringkali mengalami keterlambatan sebesar 69%. Sesuai dengan yang tercantum di halaman web resmi milik Kementerian Perhubungan <https://portal.dephub.go.id> bahwa waktu proses penerbitan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing (*Certificate of Recognition - COR*) adalah 3 (tiga) hari kerja.

Keterlambatan penerbitan sertifikat pengukuhan *crew* asing dari instansi terkait menjadi salah satu faktor utama terhadap ketidaklancaran operasional kapal dalam pelaksanaan penggelaran sistem komunikasi kabel bawah laut. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (1994: 559) lancar adalah tidak tersendat-sendat atau tidak tersangkut-sangkut. Suatu tugas atau pekerjaan akan terlaksana apabila ada kelancaran pekerjaan tersebut. Kelancaran merupakan keadaan yang dapat menyebabkan pelaksanaan terlaksana dengan baik dan maksimal. Keterlambatan penerbitan sertifikat pengukuhan *crew* asing juga berdampak terhadap pekerjaan penggelaran sistem komunikasi kabel bawah laut, mengingot tugas utama dari kapal kabel milik PT. Optic Marine Indonesia adalah melakukan kegiatan penggelaran sistem kabel komunikasi bawah laut.

Keterlambatan penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing berdampak terhadap kegiatan operasional kapal dalam pelaksanaan penggelaran sistem komunikasi kabel bawah laut. Rencana penggelaran sistem komunikasi kabel bawah laut akan mengalami pengunduran jadwal dan waktu serta ketidaksesuaian dengan tenggat waktu pengerjaan setiap proyeknya. Hal ini dapat merugikan berbagai aspek, seperti anggaran proyek, reputasi perusahaan, dan kemampuan untuk memenuhi kebutuhan atau permintaan pelanggan. Ketidaksesuaian dengan tenggat waktu pengerjaan dapat menyebabkan biaya tambahan, baik dalam hal denda kontrak maupun biaya operasional tambahan yang mungkin timbul akibat perpanjangan waktu proyek.

Sistem Informasi Manajemen (SIM) dalam instansi terkait juga menjadi peran utama dalam memproses setiap permohonan sertifikat. Sistem Informasi Manajemen sendiri mempunyai pengertian sistem perencanaan bagian dari pengendalian internal suatu bisnis yang meliputi pemanfaatan manusia, dokumen, teknologi, dan prosedur oleh akuntansi atau instansi manajemen untuk memecahkan masalah bisnis seperti jasa, layanan, dan perizinan. Seperti di Direktorat Perkapalan dan Kepelautan Departemen Perhubungan Laut, yang sistem informasi manajemen masih belum

optimal dan terintegrasi atau tersinkronasi oleh *Online Single Submission (OSS)*/Perizinan satu pintu sehingga para pemohon perlu membawa secara manual dokumen tersebut kepada instansi terkait.

Berdasarkan uraian latar belakang diatas, dapat diasumsikan bahwa kegiatan operasional kapal dalam pelaksanaan kegiatan penggelaran sistem komunikasi kabel bawah laut dipengaruhi oleh lamanya waktu penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing. Maka penulis mencoba mengangkat permasalahan tersebut dalam skripsi yang berjudul :

**“ANALISIS KETERLAMBATAN PENERBITAN SERTIFIKAT
PENGUKUHAN WARGA ASING GUNA KELANCARAN OPERASIONAL
KAPAL OLEH PT. OPTIC MARINE INDONESIA”.**

B. IDENTIFIKASI MASALAH

Berdasarkan latar belakang yang telah diuraikan, maka penulis dapat mengidentifikasi beberapa masalah yang menjadi pokok permasalahan adalah sebagai berikut :

1. Terjadinya keterlambatan dalam proses penerbitan *Certificate of Recognition* yang berdampak pada operasional kapal milik PT. Optic Marine Indonesia.
2. Terhambatnya operasional kapal dalam kegiatan penggelaran sistem komunikasi kabel bawah laut.
3. Proses perizinan masih dilakukan secara manual.
4. Kurangnya koordinasi antara perusahaan dengan instansi terkait.
5. Perusahaan belum menemukan pemecahan masalah yang tepat untuk mengatasi keterlambatan penerbitan *Certificate of Recognition*.

C. BATASAN MASALAH

Berdasarkan latar belakang dan identifikasi masalah yang telah diuraikan, maka penulis perlu membatasi pembahasan dari masalah-masalah tersebut dan batasan masalah yang akan di bahas meliputi :

1. Terjadinya keterlambatan dalam proses penerbitan *Certificate of Recognition (COR)* yang berdampak pada operasional kapal milik PT. Optic Marine Indonesia.
2. Terhambatnya operasional kapal dalam kegiatan penggelaran sistem komunikasi kabel bawah laut.

D. RUMUSAN MASALAH

Dalam rumusan masalah ditulis secara jelas detail permasalahan yang akan diselesaikan dalam penelitian ini. Berdasarkan latar belakang masalah yang telah diuraikan, dapat dirumuskan rumusan masalah sebagai berikut :

1. Mengapa terjadi keterlambatan dalam proses penerbitan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing (*Certificate of Recognition*) yang berdampak pada operasional kapal milik PT. Optic Marine Indonesia?
2. Mengapa operasional kapal dalam kegiatan penggelaran sistem komunikasi kabel bawah laut terhambat?

E. TUJUAN DAN MANFAAT PENELITIAN

1. Tujuan Penelitian

Sesuai dengan masalah yang telah dikemukakan di atas maka penelitian ini mempunyai tujuan sebagai berikut :

- a. Untuk mengetahui dan menganalisis mengapa terjadi keterlambatan dalam proses penerbitan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing (*Certificate of Recognition*) yang berdampak pada operasional kapal milik PT. Optic Marine Indonesia.
- b. Untuk mengetahui dan menganalisis mengapa operasional kapal dalam kegiatan penggelaran sistem komunikasi kabel bawah laut terhambat.

2. Manfaat Penelitian

- a. Aspek Teoritis :

Secara teoritis penelitian ini sekiranya dapat bermanfaat untuk menambah kajian keilmuan dalam proses pengembangan (teori) dalam manajemen perusahaan pelayaran maupun instansi terkait khususnya proses prosedur perizinan instalasi kabel bawah laut guna kelancaran pemasangan kabel bawah laut oleh PT. Optic Marine Indonesia dan dapat dijadikan referensi penelitian untuk pengembangan sejenis.

- b. Aspek Praktis :

- 1) Bagi perusahaan dan instansi pemerintah terkait, diharapkan dapat menjadi masukan agar dapat meningkatkan kinerja karyawan, khususnya di bidang pengurusan sertikat pengukuhan warga asing untuk prosedur perizinan.
- 2) Bagi penulis, diharapkan dapat menambah wawasan dan ilmu pengetahuan

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Pada bab ini penulis membahas tentang deskripsi data yaitu mengenai hal – hal yang berkaitan dengan perusahaan, serta analisis penelitian yang ada kaitannya dengan permasalahan yang dibahas sehingga dapat ditemukan penyebab timbulnya masalah, selain itu penulis juga mengemukakan berbagai cara untuk memecahkan masalah yang telah ditentukan dan mengevaluasi pemecahan masalah yang ada.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

Pada bab ini berisi kesimpulan dan saran dimana menjelaskan mengenai simpulan dari hasil penelitian ini juga memberikan saran yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan dalam masalah penelitian dengan tujuan sebagai masukan, yang mungkin akan bermanfaat dalam penyelesaian masalah yang dihadapi

BAB II

LANDASAN TEORI

A. PENGERTIAN / DEFINISI OPERASIONAL

Pada bab ini pengertian / definisi operasional dituliskan secara singkat, padat, dan dapat mendeskripsikan secara jelas variabel yang akan diamati sesuai dengan objek penelitian. Dalam penulisan penelitian ini penulis menggali informasi dari buku-buku referensi, pendapat para ahli dan penelitian-penelitian terdahulu yang relevan dengan permasalahan yang akan dibahas oleh penulis sebagai bahan perbandingan penulis. Penulis menyampaikan beberapa pengertian yang berkaitan dengan masalah yang akan dibahas sehingga penulis dapat memaparkan pendapat-pendapat tentang teori yang berkaitan dengan judul untuk memudahkan dalam memahami penulisan. Untuk memudahkan pemahaman pembaca yang berhubungan dengan penulisan penelitian ini, maka penulis mengambil beberapa referensi para ahli tentang teori-teori yang berhubungan dengan variabel-variabel dari penelitian ini, yaitu :

1. Sertifikat Pengukuhan Warga Asing (*Certificate of Recognition*)

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2022 Tentang Pengawakan Kapal Niaga, Sertifikat Pengukuhan Warga Asing (*Certificate of Recognition* / COR) adalah sertifikat yang diberikan kepada pelaut warga negara asing yang memiliki sertifikat keahlian yang diterbitkan oleh negara asalnya, untuk bekerja di kapal niaga berbendera Indonesia.

2. Kelancaran Operasional Kapal

Menurut kamus terbaru Bahasa Indonesia (2008:405) kelancaran adalah keadaan lancarnya (sesuatu) pembangunan sangat bergantung pada sarana, tenaga, dan biaya yang tersedia. Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) operasional berasal dari kata operasi yang mempunyai arti pelaksanaan rencana yang telah di kembangkan. Dari sumber tersebut penulis menyimpulkan bahwa kelancaran operasional adalah tidak tersendatnya pelaksanaan rencana-rencana kegiatan yang

telah dikembangkan. Kelancaran operasional kapal.

B. TEORI

1. Analisis

Berdasarkan Kamus Besar Bahasa Indonesia, analisis adalah penyelidikan terhadap suatu peristiwa (karangan, perbuatan, dan sebagainya) untuk mengetahui keadaan yang sebenarnya (sebab-musabab, duduk perkaranya, dan sebagainya).

Suryana (2022) dalam jurnalnya "Pengembangan Instrumen Analisis Data Kualitatif" menyatakan bahwa analisis data merupakan kegiatan memfokuskan, mengabstraksikan, mengorganisasikan data secara sistematis dan rasional untuk memberikan bahan jawaban terhadap permasalahan.

Tujuan dasar analisis adalah mengenali sejumlah data yang didapat dari populasi tertentu, dalam rangka mendapatkan kesimpulan. Nantinya, kesimpulan tersebut akan digunakan para pelaku analisis untuk menetapkan kebijakan, mengambil keputusan dalam mengatasi suatu permasalahan. Banyak teori yang membahas tentang analisis, diantaranya adalah :

- a. Menurut Lexy J. Moleong (2020), analisis data merupakan kegiatan inti dari penelitian kualitatif. Analisis data dilakukan dengan cara mengurai data yang telah dikumpulkan menjadi makna, mendeskripsikan pola-pola yang ada, dan menemukan temuan-temuan yang baru.
- b. Menurut Dwi Prastowo Darminto (2012:52), analisis adalah suatu uraian dari suatu pokok atas berbagai bagiannya dan penelaahan bagian itu sendiri, serta hubungan antar bagian untuk memperoleh pengertian yang tepat dan pemahaman arti keseluruhan.
- c. Menurut Abdul Majid (2013:54) analisis adalah kemampuan menguraikan satuan menjadi unit-unit yang terpisah, membagi satuan menjadi sub-sub atau bagian, membedakan antara dua yang sama, dan mengenai perbedaan.
- d. Menurut Nana Sudjana (2012:57), analisis adalah usaha memilah suatu integritas menjadi unsur-unsur atau bagian-bagian sehingga jelas hierarkinya dan susunannya.
- e. Menurut Sugiyono (2015:335), analisis adalah kegiatan untuk mencari pola, atau cara berpikir yang berkaitan dengan pengujian secara sistematis terhadap

sesuatu untuk menentukan bagian, hubungan antar bagian, serta hubungannya dengan keseluruhan.

- f. Menurut Satori, Komariah (2014:200), Definisi analisis adalah usaha untuk mengurai suatu masalah menjadi bagian-bagian. Sehingga, susunan tersebut tampak jelas dan kemudian bisa ditangkap maknanya atau dimengerti duduk perkaranya.

Berdasarkan pendapat para ahli yang telah dikemukakan di atas, maka dapat disintesis bahwa analisis adalah kegiatan yang menguraikan dan menyelidiki suatu masalah secara sistematis dalam menentukan permasalahan, bagian, hubungannya satu sama lain untuk memperoleh pengertian dan pemahaman yang tepat. Dalam penulisan penelitian ini, penulis menganalisis keterlambatan penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing guna kelancaran operasional kapal.

2. Keterlambatan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2005) keterlambatan memiliki arti hal terlambat, keterlambatan adalah sesuatu hal yang telah lewat dari waktu yang ditentukan.

- a. Menurut Haseeb, M. Lu, X. dan Bibi (2011) Keterlambatan dalam pengerjaan proyek konstruksi merujuk pada meningkatnya biaya yang terjadi karena waktu pengerjaan menjadi lebih lama.
- b. Menurut Ervianto (1998), Keterlambatan adalah sebagian waktu pelaksanaan yang tidak dapat dimanfaatkan sesuai dengan rencana kegiatan sehingga menyebabkan satu atau beberapa kegiatan mengikuti menjadi tertunda atau tidak diselesaikan tepat sesuai jadwal yang telah direncanakan.
- c. Menurut Eoghan Casey (2004:65) keterlambatan adalah salah satu masalah kinerja yang paling persisten dan salah yang paling sulit diubah.
- d. Menurut Elsevier (2009) keterlambatan adalah untuk membuat sesuatu terjadi lebih lambat dari yang diharapkan; menyebabkan sesuatu dilakukan lebih lambat dari yang telah direncanakan atau tidak bertindak tepat waktu.

Hambatan-hambatan yang ditemui pada saat kegiatan pengurusan penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing yang menyebabkan terjadinya keterlambatan diantaranya yaitu faktor kelalaian manusia. Dalam pengurusan sertifikat

pengukuhan warga asing masih kurangnya koordinasi antara perusahaan dengan instansi terkait serta kurang optimal pada saat proses pelaksanaannya mengakibatkan terlambatnya proses penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing. Upaya yang dilakukan untuk mengatasi hambatan-hambatan dalam proses penerbitan sertifikat warga asing agar dapat berjalan dengan baik dan lancar, maka perlu untuk meningkatkan kualifikasi tenaga kerja dan menjalankan prosedur yang jelas dan transparan, dan juga terus memantau dan mengevaluasi proses secara berkala guna mendeteksi dan mengatasi potensi masalah.

Dampak Keterlambatan Menurut Atherley (1996), keterlambatan akan berdampak pada perencanaan semula serta pada masalah keuangan. Keterlambatan dalam penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing berdampak terhadap kegiatan operasional kapal dalam kegiatan pelaksanaan penggelaran sistem komunikasi kabel bawah laut sehingga meningkatkan biaya akomodasi ataupun biaya lain yang menjadi tanggungan perusahaan. Maka dapat disimpulkan bahwa dampak keterlambatan menimbulkan kerugian:

- a. Bagi perusahaan pelayaran, keterlambatan penerbitan sertifikat milik awak kapal nantinya berpengaruh pada kelancaran operasional kapal dalam kegiatan pelaksanaan penggelaran sistem komunikasi kabel bawah laut. Hal ini dapat merugikan berbagai aspek, seperti anggaran proyek, reputasi perusahaan, dan kemampuan untuk memenuhi kebutuhan atau permintaan pelanggan.
- b. Bagi pekerja, keterlambatan pengiriman awak kapal yang disebabkan oleh keterlambatan penerbitan sertifikat milik awak kapal dapat meningkatkan potensi kelelahan dan tekanan pada awak kapal yang berada di kapal lebih lama dari yang dijadwalkan.

3. Penerbitan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia, penerbitan adalah sebagai proses, cara atau pembuatan menerbitkan.

- a. Menurut Pambudi Hasan (1981:5) penerbitan adalah kegiatan mempublikasikan kepada umum, kepada khalayak ramai kata dan gambar yang telah diciptakan oleh orang-orang kreatif kemudian disunting oleh penyunting yang selanjutnya digandakan oleh bagian percetakan.

- b. Menurut Philip Altabach (2019), mengemukakan pendapat bahwa penerbit buku merupakan seorang investor dalam perbukuan. Penerbit adalah seorang yang mengeluarkan uang untuk pengarang, penerjemah, penyunting, pencetak, pabrik kertas, dan yang lain-lain untuk memproduksi buku, dan untuk para penjual, pemasang iklan, dan mereka yang membantu dalam pemasarannya, dan menerima uang dari penjual buku dan yang lain-lain yang membeli buku tersebut atau yang membeli hak untuk menggunakan isi buku itu dalam berbagai cara yang penerbit berharap, menerima uang lebih banyak daripada yang dikeluarkan.

Berdasarkan pendapat para ahli yang telah dikemukakan di atas, dapat disintesis bahwa penerbitan adalah pekerjaan menerbitkan informasi dalam bentuk cetak yang ditujukan untuk khalayak umum.

4. Sertifikat Pengukuhan Warga Asing

Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2022 tentang pengawakan kapal niaga, Sertifikat pengukuhan warga asing / *Certificate of Recognition (COR)* adalah sertifikat yang diberikan kepada pelaut asing pemegang sertifikat keahlian yang diterbitkan oleh negara asalnya yang bekerja di atas kapal berbendera Indonesia.

- a. Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 84 Tahun 2013 tentang perekrutan dan penempatan awak kapal, pelaut warga negara asing yang bekerja di atas kapal berbendera Indonesia wajib mendapatkan sertifikat pengakuan / *Certificate Of Recognition (COR)* dan surat rekomendasi dari Direktorat Perkapalan dan Kepelautan.
- b. *Certificate of Recognition (COR)* hanya berlaku selama 12 (dua belas) bulan.
- c. Setiap kapal yang berbendera Indonesia dan diawaki oleh pelaut asing wajib didampingi oleh pelaut Indonesia untuk proses ahli teknologi.
- d. Sesuai dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 84 Tahun 2013 Tentang Perekrutan Dan Penempatan Awak Kapal, persyaratan untuk mendapatkan sertifikat pengukuhan warga asing / *Certificate Of Recognition (COR)* dengan mengajukan permohonan dengan melampirkan :

1) Salinan Sertifikat keahlian (*Certificate of Competency/ COC*)

Sertifikat keahlian (*Certificate of Competency/ COC*) merupakan surat resmi yang diterbitkan oleh otoritas maritim yang menegaskan bahwa pemegang sertifikat tersebut memiliki pengetahuan dan keahlian untuk bekerja di atas kapal. Sertifikat ini mencakup berbagai jenis keahlian teknis, seperti keahlian mesin, keahlian elektro, dan keahlian lainnya yang dibutuhkan dalam kegiatan operasional kapal. Sertifikat keahlian pelaut terdiri atas :

- a) Sertifikat Keahlian Nautika
- b) Sertifikat Keahlian Teknik Permesinan
- c) Sertifikat Keahlian Pelaut Radio Elektronika

2) Salinan Sertifikat keterampilan (*Certificate of Proficiency/ COP*)

Sertifikat keterampilan (*Certificate of Proficiency/ COP*) merupakan surat resmi yang diterbitkan oleh otoritas maritim untuk menegaskan bahwa seorang pelaut memiliki keahlian dan pengetahuan di bidang tertentu untuk bekerja di atas kapal. Sertifikat ini mencakup berbagai keterampilan teknis dan non-teknis, termasuk keterampilan mesin, navigasi, keamanan, keselamatan, dan keterampilan interpersonal. Sertifikat keterampilan pelaut harus diperbarui secara teratur untuk memastikan bahwa pelaut tetap memenuhi persyaratan dan standar keselamatan terbaru yang ditetapkan oleh badan pengawas maritim. Hal ini biasanya dilakukan melalui proses validasi sertifikat pelaut yang dilakukan setiap 5 (lima) tahun.

Sertifikat keterampilan antara lain:

- a) BST (*Basic Safety Training*)
- b) PSCRB (*Proficiency in Survival Craft and Rescue Boats*)
- c) AFF (*Advance Fire Fighting*)
- d) MFA (*Medical First Aid*)
- e) MC (*Medical Care*)
- f) SAT (*Security Awareness Training*)

- g) SDSD (*Seafarer with Designated Security Duties*)
- h) RADAR Simulator
- i) ARPA Simulator
- j) ECDIS Simulator
- k) GMDSS (*Global Maritime Distress Safety System*)
- l) BRM (*Bridge Resource Management*)
- m) ERM (*Engine Resource Management*)
- n) SSO (*Ship Security Officer*)
- o) BOCT (*Basic Oil and Gas Tanker*)
- p) BLGT (*Basic Liquefied Gas Tanker*)
- q) AOT (*Advance Oil Tanker*)
- r) ALGT (*Advance Liquefied Gas Tanker*)
- s) ACT (*Advance Chemical Tanker*)

3) Salinan Sertifikat pengukuhan (*Certificate of Endorsement/ COE*)

Sertifikat pengukuhan (*Certificate of Endorsement/ COE*) merupakan surat resmi yang diterbitkan oleh otoritas maritim untuk menyatakan kewenangan jabatan kepada pemilik sertifikat keahlian pelaut untuk melaksanakan tugas dan fungsi sesuai dengan tingkat tanggung jawabnya.

4) Dokumen Pendukung

a) Kemudahan Khusus Keimigrasian (Dahsuskim)

Dahsuskim merupakan Izin Tinggal Terbatas Kemudahan Khusus Keimigrasian yang diperuntukkan khusus untuk tenaga kerja asing yang bekerja di atas kapal atau alat apung di wilayah perairan Indonesia.

b) Izin Menggunakan Tenaga Kerja Asing (IMTA)

Tenaga warga negara asing pendatang, yaitu tenaga kerja warga negara asing yang memiliki visa tinggal terbatas atau izin tinggal terbatas atau izin tetap untuk maksud bekerja (melakukan pekerjaan) dari dalam wilayah Republik Indonesia.

e. Alur Proses Permohonan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing

Gambar 2. 1 Flowchart Proses Permohonan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing



5. Kelancaran Operasional Kapal

a. Kelancaran operasional

Kelancaran operasional adalah kemampuan suatu sistem atau peralatan untuk bekerja secara efektif dan efisien tanpa gangguan atau hambatan yang signifikan dalam jangka waktu yang diinginkan. Dalam konteks kapal, kelancaran operasional mengacu pada kemampuan kapal untuk beroperasi dengan baik dan terus menerus selama perjalanan dilaut, tanpa mengalami masalah atau gangguan yang signifikan yang dapat mengancam keselamatan kapal, kru kapal, atau muatan yang diangkut.

- 1) Menurut Russel dan Taylor (2014), kelancaran operasional dapat diartikan sebagai kemampuan suatu organisasi dalam memenuhi kebutuhan pelanngannya dengan cara menjelaskan proses operasionalnya secara efisien dan efektif, tanpa adanya hambatan yang berarti.
- 2) Menurut William J.stevenson (2009), kelancaran operasional diartikan sebagai kemampuan suatu organisasi untuk mengelola sumber daya dan proses operasionalnya dengan baik, sehingga mencapai tujuan organisasi secara efektif dan efisien.

Dalam penelitian analisis keterlambatan penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing guna kelancaran operasional kapal, kelancaran operasional

bermaksud kemampuan kapal untuk menjalankan aktivitas operasionalnya secara efektif dan efisien, tanpa terganggu oleh masalah atau hambatan yang signifikan, terkait dengan keterlambatan penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing milik awak kapal yang akan bekerja di atas kapal milik PT. Optic Marine Indonesia.

Dalam hal ini, faktor keterlambatan penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing berpengaruh guna kelancaran operasional kapal yang diperlukan untuk menjaga kinerja dan fungsi kapal. Pengurusan pengajuan permohonan sertifikat pengukuhan warga asing yang tepat akan memastikan waktu terbit tidak mengalami keterlambatan. Hal ini akan membantu mengoptimalkan kelancaran operasional kapal dan menjaga kondisi awak kapal dalam menjalankan tugasnya di laut. Dalam penelitian evaluasi tersebut, peran lamanya waktu proses penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing menjadi salah satu faktor penting dalam mencapai kelancaran operasional kapal, dan penilaian dilakukan untuk mengetahui sejauh mana lamanya waktu proses penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing dalam mendukung kelancaran operasional kapal.

b. Operasional

Menurut kamus besar Bahasa Indonesia, operasional secara (bersifat) operasi; berhubungan dengan operasi, operasi yang didasarkan pada aturan, operasi yang sesuai dan tidak menyimpang dari suatu norma atau kaidah.

- 1) Menurut Rhonda Abrams dan Alice Laplante (2010:216) Pengertian operasional merupakan bagian yang penting karena tanpanya, maka tidak ada yang dapat dikerjakan.
- 2) Menurut Widjono Hs (2008:19) Pengertian operasional merupakan batasan pengertian yang dijadikan sebagai pedoman untuk melakukan suatu kegiatan ataupun pekerjaan.
- 3) Operasi adalah kesatuan kegiatan dari keseluruhan fungsi yang ada di perusahaan untuk melaksanakan rencana strategis untuk dapat terus bertahan dan beroperasi. Kegiatan produksi dan manufaktur adalah bagian dari fungsi operasi. Pada umumnya terdiri atas berbagai fungsi seperti pembelian, pengelolaan material, produksi, kontrol persediaan, kontrol

kualitas output dan pemeliharaan.

- 4) Menurut Nani Darmayanti (2007:39) Pengertian operasional merupakan rumusan tentang ruang lingkup serta ciri-ciri suatu konsep yang menjadi pokok pembahasan dan penelitian suatu karya ilmiah. Dalam sebuah perusahaan, operasi merupakan salah satu fungsi dari bisnis disamping financial, marketing, maupun personalia. Operasi tidak dapat berdiri sendiri, melainkan harus selalu berhubungan dengan fungsi-fungsi lainnya. Setiap perusahaan memiliki fungsi operasi, maka manajemen operasi berfungsi untuk memmanage fungsi operasi dalam suatu organisasi.
- 5) Menurut Engkos Kosasih dan Hananto Soewedo (2009), menerangkan bahwa dalam kegiatan operasional perusahaan pelayaran memiliki tugas pokok adalah sebagai berikut:
 - a) Mengatur pengoperasian kapal agar menguntungkan.
 - b) Menyusun anggaran eksploitasi, terutama yang menyangkut pendapatan *freight/charter* dan biaya variabel.
 - c) Memasarkan ruangan kapal dan *canvassing* muatan.
 - d) Menyelenggarakan logistik muatan dan mengoptimalkan penggunaan *container*.
 - e) Menyusun jadwal pelayaran armada dengan memperhatikan jadwal *docking/survey/repairs* yang disusun oleh direktorat armada.
 - f) Menentukan uang tambang.
 - g) Merundingkan *agency agreement* dan mengangkat agen.
 - h) Merundingkan kontrak dan menunjuk perusahaan bongkar/muat.
 - i) Merundingkan kontrak dengan perusahaan *warehousing/terminal* serta penunjukannya.
 - j) Merundingkan kontrak dengan kepanduan/perusahaan kapal tunda dan regu-regu pengepilan (*mooring gangs*).
 - k) Menghadiri rapat-rapat dengan tenaga kerja bongkar muat.
 - l) Mengikuti peraturan nasional maupun internasional yang menyangkut operasi, misalnya tentang muatan berbahaya, kemasan-kemasan baru,

dan cara bongkar muat baru serta peralatannya.

- m) Mengikuti persyaratan-persyaratan angkutan laut.
- n) Mengumpulkan *port information (update)* dari agen-agen/perwakilan-perwakilan.
- o) Mengusulkan kapal untuk diistirahatkan (*laid up*) sementara, bila merugikan, sementara menunggu analisis rute yang menguntungkan.
- p) Merencanakan bongkar muat kapal dengan *port captain*.
- q) Mengeluarkan instruksi-instruksi operasional kepada kapal dan para agen/perwakilan.
- r) Mengurus dan menangani *claim*.
- s) Menyelenggarakan pembelian-pembelian untuk kebutuhan direktorat/unit usaha
- t) Mengageni kapal-kapal asing, sesuai kontrak/surat penunjukan.
- u) Melaksanakan pembinaan cabang-cabang dan lain-lain.

Berdasarkan pernyataan yang telah dikemukakan di atas, maka dapat disimpulkan bahwa divisi operasional pada perusahaan pelayaran merupakan manajemen usaha di bawah koordinasi dari direktur usaha yang bertugas melaksanakan pengelolaan perusahaan dalam pengoperasian kapal-kapal milik dan atau kapal-kapal *charter*, pemasaran ruangan kapal, logistik muatan, pemanfaatan peti kemas, penyelenggaraan keagenan, pembinaan operasional di cabang-cabang, dan lain sebagainya.

c. Kapal

1) Kapal Pemasang Kabel (*Cable Ship*)

Cable Laying Ship atau Kapal Pemasangan Kabel mengutip dari Jurnal Ananta Gultom (2023), adalah jenis kapal yang digunakan untuk memasang dan memelihara kabel bawah laut, seperti kabel komunikasi dan kabel listrik. Kapal ini memiliki peralatan dan teknologi khusus untuk mengatasi tantangan yang ada dalam memasang kabel bawah laut seperti kedalaman

air, coralan dan arus. Kapal pemasangan kabel juga digunakan dalam proyek – proyek pembangunan pembangkit tenaga listrik tenaga surya dan angin. Sedangkan mengutip dari Ananta Gultom (2022 : 1) menyatakan bahwa kapal pemasangan kabel adalah bagian penting dari infrastruktur bawah laut dan memainkan peran penting dalam memastikan bahwa jaringan kabel bawah laut berfungsi dengan baik dan terus berkembang. Bahkan di masa sekarang kapal pemasangan kabel mengalami perkembangan teknologi yang signifikan dalam hal peralatan dan sistem seperti contoh teknologi ROV (*Remotely Operated Vehicle*) untuk membantu dalam pekerjaan inspeksi dan perawatan kabel bawah laut. Sehingga dapat disimpulkan bahwa kapal pemasangan kabel atau *cable ship* adalah kapal dengan spesifikasi khusus yang dengan peruntukkan khusus yaitu untuk memasang dan memelihara kabel bawah laut serta dilengkapi dengan teknologi ROV (*Remotely Operated Vehicle*) untuk membantu pekerjaan inspeksi dan perawatan kabel bawah laut.

2) *Barge* atau Tongkang

Tongkang adalah jenis suatu jenis kapal dengan lambung datar atau suatu kotak besar yang mengapung, digunakan untuk mengangkut barang dan ditarik dengan kapal tunda atau digunakan untuk mengakomodasi pasang – surut seperti pada dermaga apung. Kapal ini mempunyai ukuran kapal tunda dan tongkang yang lebih kecil dengan sarat air (*draft*) yang lebih rendah dibandingkan kapal besar, sehingga mampu menjangkau lokasi – lokasi yang sulit dijangkau oleh kapal besar. Selain itu, biaya operasional dan perawatan kapal tunda dan tongkang jauh lebih rendah dibandingkan kapal penjelajah samudra lainnya. Tongkang juga memiliki sifat yang serbaguna. Layaknya kapal kargo biasa, kapal ini mampu mengangkut berbagai jenis kargo walaupun dalam jumlah yang jauh lebih sedikit. (<http://articleofbarge> 2012, 13 Desember 10.23). Sedangkan menurut TrenAsia yang ditulis oleh Muhammad Farhan Syah (2023) bahwa *barge* atau yang dalam bahasa Indonesianya disebut tongkang merupakan sebuah kapal dengan lambung datar yang dioperasikan untuk mendukung aktivitas transportasi berbagai macam muatan barang atau komoditas di wilayah perairan. Sehingga dapat ditarik kesimpulan dari definisi diatas yaitu bahwa *barge* atau *tongkang*

adalah sebuah lambung datar tanpa mesin yang dioperasikan sebagai penunjang kegiatan dan komoditas di wilayah perairan dengan ditarik oleh kapal *tugboat* atau kapal tunda.

d. Sistem Komunikasi Kabel Bawah Laut

1) Pengertian Sistem Komunikasi Kabel Bawah Laut

Sistem Komunikasi Kabel Bawah Laut (SKKL) adalah infrastruktur telekomunikasi yang menggunakan kabel optik atau serat optik untuk mentransmisikan data dan suara di bawah permukaan laut. Kabel ini menghubungkan negara-negara di seluruh dunia, memungkinkan komunikasi internasional yang cepat dan andal. Kabel komunikasi bawah laut adalah kabel yang diletakkan di bawah laut untuk menghubungkan telekomunikasi antar negara-negara (telkomuniversity 2018:5).

Pemasangan kabel *fiber* optik bawah laut merupakan jalur penghubung antar pulau, antar negara⁰⁰²⁰dan antar benua di seluruh penjuru dunia, sehingga hubungan antar negara menjadi jauh lebih baik, dan lebih cepat. Bahkan sejak 2003, kabel bawah laut telah menghubungkan seluruh benua dunia kecuali Antartika. Komunikasi kabel bawah laut pertama membawa data telegrafi. Generasi berikutnya membawa komunikasi telepon, dan kemudian data komunikasi. Seluruh kabel *modern* menggunakan teknologi optik *fiber* untuk membawa data digital, yang kemudian juga untuk membawa data telepon, internet, dan juga data pribadi. Operator telekomunikasi di Indonesia pada era 1990-an sudah menggunakan kabel laut untuk menghubungkan pulau-pulau di Nusantara. Penggunaan kabel laut serat optik memiliki banyak keuntungan dibandingkan menggunakan *digital micro wave (radio terrestrial)* yang memiliki keterbatasan pada *bandwidth*, sehingga *trend* kedepan penggunaan kabel serat optik akan semakin banyak baik di darat maupun di laut. Pemasangan kabel laut dilakukan oleh kapal kabel (*Cableship*) yang dirancang khusus untuk menggelar kabel laut, *cableship* memiliki keistimewaan, karena tidak dapat menggelar pada lokasi air dangkal, sehingga untuk area air dangkal (*Shore End*) biasanya menggunakan *barge cable*, yang mampu sampai pada ke dalam air 1 meter.

Tabel 2. 1 Data Kegiatan Penggelaran Sistem Komunikasi Kabel Laut

No.	Nama Kegiatan Permohonan SKKL	Rencana Pelaksanaan Kegiatan SKKL
1.	<i>Post Lay Inspection and Burial (PLIB)</i> SKKL MIST (Malaysia Myanmar India Singapore Transit)	01 Mei 2023 – 01 Agustus 2023
2.	SKKL INDIGO WEST S1B (Singapore ((Tuas) – Indonesia (Ancol) – Australia (Perth)) Repair	15 Desember 2022 – 17 Mei 2023
3.	Perbaikan Jalur SKKL TIISCS Segment 1B OP 17 (Tata-Indicom-India-Singapore <i>Cable System</i>)	17 Juni 2023 – 17 September 2023
4.	Perbaikan SKKL BaSICS (Batam-Serawak Internet <i>Cable System</i>)	7 Januari 2023 – 7 April 2023

Sumber : Data Operasional PT. OMI 2022-2023

2) Pengertian dan Fungsi Jenis Kabel Fiber Optik

Berbeda dari kabel lain yang membawa listrik, *Communication Cable System Indonesia (CCSI)* mengutip dari Data Global Komutama (2012), Kabel *Fiber Optik* adalah jenis kabel yang berfungsi mengubah sinyal listrik menjadi cahaya dan mengalirkannya dari satu ke titik yang lain. Bahan utama dari kabel jenis *fiber optik* ini adalah dari serat kaca dan plastik yang sangat halus, bahkan lebih halus dari sehelai rambut manusia. Beda halnya dari kabel lain yang memakai bahan dari tembaga. Terdapat 2 jenis mode transmisi yakni *single mode* yang memanfaatkan sinar laser sebagai media transmisinya dan *multi mode* yang menggunakan media LED. Biasanya jenis kabel *fiber optik* ini lebih sering dipakai pada suatu instalasi jaringan dengan kelas menengah hingga atas.

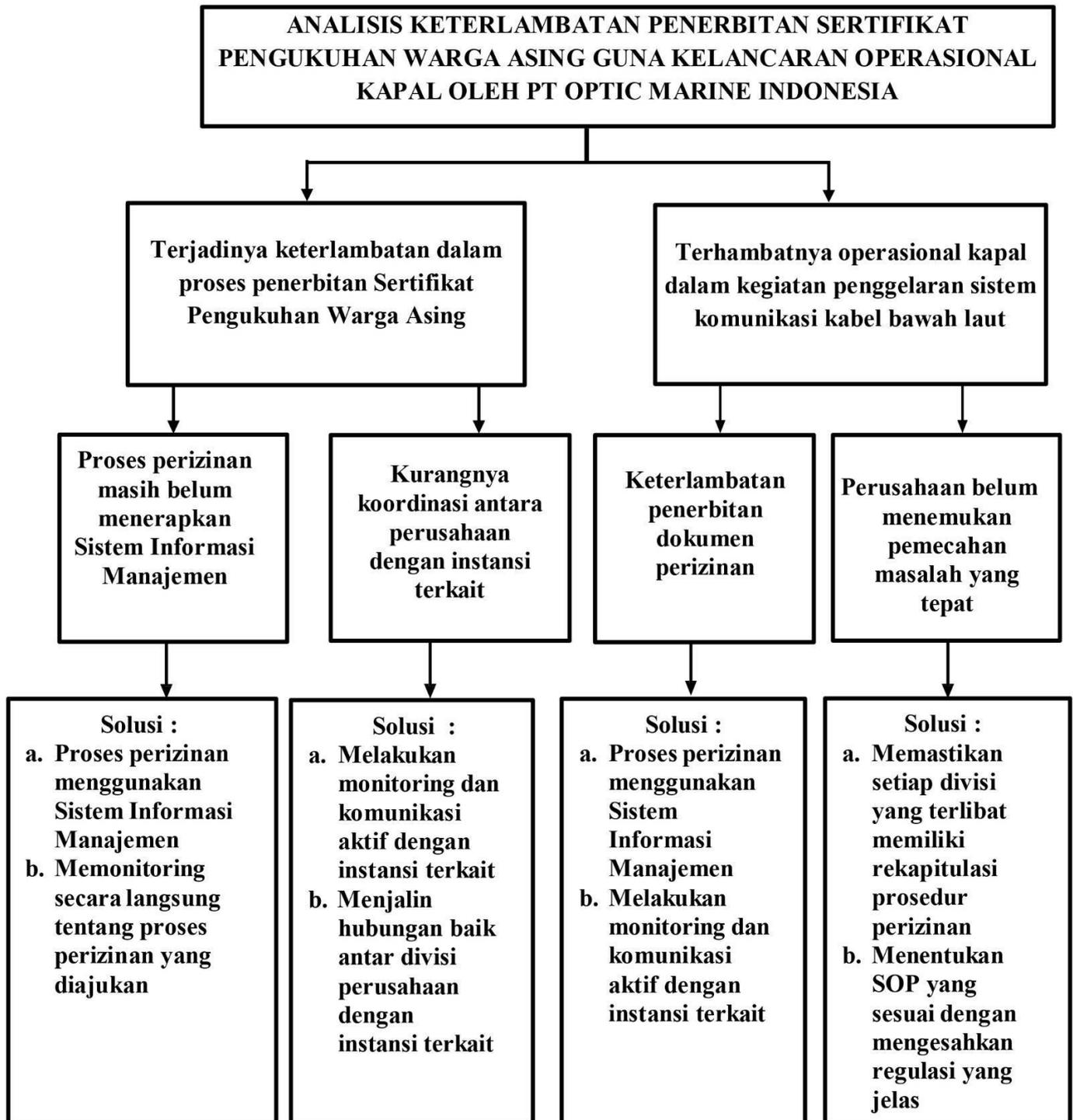
Pada dasarnya fungsi dari kabel *fiber optik* sama seperti jenis kabel yang lain yakni menghubungkan antar komputer atau pengguna satu sama lain dan dalam lingkup jaringan tertentu. Yang menjadi pembeda adalah kecepatan akses yang tinggi serta kemampuan *transfer* data lebih cepat. Untuk kecepatan pengiriman data bisa sampai kisaran gigabit per detik.

Selain itu karena tidak membawa listrik kabel jenis ini juga tidak terpengaruhi gangguan *elektromagnetic* sehingga stabil dalam penggunaannya. Namun tentunya dengan banyaknya kelebihan yang diperoleh tentunya harus dibayar lebih mahal, itulah sebabnya kabel jenis ini tidak dipakai oleh sembarangan orang. Biasanya perusahaan skala besar serta operator telekomunikasi yang lebih sering memilih menggunakan kabel *fiber* optik ini. Bahkan saat ini pun perusahaan pengembang *Wi-Fi* sudah mulai memakai *fiber* optik karena lebih cepat dan stabil.

C. KERANGKA PEMIKIRAN

Untuk mempermudah penulis dalam memecahkan masalah, maka penulis membuat kerangka pikir sebagai berikut :

Gambar 2. 2 Kerangka Pemikiran



BAB III

METODE PENELITIAN

A. WAKTU DAN TEMPAT PENELITIAN

1. Waktu Penelitian

Waktu penelitian dilakukan pada saat penulis melakukan praktek darat (Prada) di perusahaan PT. Optic Marine Indonesia selama kurang lebih 12 (dua belas) bulan terhitung sejak bulan Agustus 2022 sampai dengan bulan Agustus 2023 yang bertujuan sebagai persyaratan pemenuhan program D-IV yang ditempuh penulis.

2. Tempat Penelitian

Tempat penelitian dilakukan penulis di perusahaan tempat penulis melakukan praktek darat di perusahaan pelayaran PT. Optic Marine Indonesia.

Berikut data dari tempat penelitian:

Nama : PT. Optic Marine Indonesia
Alamat : Gama Tower Lt. 19 A, Jl. H. R. Rasuna Said, RT.1/RW.5,
Karet Kuningan, Kecamatan Setiabudi, Kuningan, Daerah
Khusus Ibukota Jakarta 12940
Telephone : +62-21-25981466
E-mail : administration.id@opticmarine.com

B. METODE PENDEKATAN

Teknik pengumpulan data yang digunakan perlu didukung dengan data yang sebenarnya. Pendekatan penelitian yang penulis gunakan adalah metode penelitian kualitatif. Metode penelitian kualitatif yaitu prosedur yang menghasilkan data deskriptif berupa foto, maupun data tertulis atau lisan dari orang-orang yang diamatinya. Penelitian ini adalah penelitian kualitatif yang memandang suatu realitasnya dengan sangat objektif dan *independent*, penelitian itu bersifat deduktif

dan konfirmasi. Sedangkan itu, metode penelitian yang digunakan pada penelitian ini ialah menggunakan metode penelitian deskriptif yang bertujuan menggambarkan secara struktur dan sistematis dengan fakta-fakta dari karakteristik dari populasi atau bisa disebut suatu bidang secara cermat dan *factual*. Dengan menggunakan teknik analisis ini, memudahkan penulis agar mendapatkan suatu deskripsi yang sistematis mengenai informasi yang ia dapat.

Dengan melakukan metode deskriptif maka penulis menganalisa data yang dikumpulkan adalah berupa sebuah kata-kata, gambar dan bukan sebuah angka. Data tersebut yang nanti akan diambil dengan wawancara, catatan lapangan, dokumen dan sebagainya. Penulis menggunakan suatu jenis penelitian yang menggambarkan secara utuh suatu tulisan tertentu. Gambaran analisis ini juga tidak terfokuskan untuk menguji suatu peristiwa, analisis ini semata-mata untuk menjelaskan secara deskripsi, yaitu karakteristik dan aspek suatu pesan (Eriyanto, 2013 : 10). Dalam hal ini penulis akan menggambarkan Analisis Keterlambatan Penerbitan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing Guna Kelancaran Operasional Kapal. Jenis dan data kualitatif ada 2 (dua) yaitu :

a. Data Primer

Data ini merupakan data yang diperoleh langsung dari sumbernya, atau sebuah tempat yang dijadikan objek penelitian. Data primer yang dimaksudkan disini adalah data tersebut diperoleh dengan cara melakukan observasi.

b. Data Sekunder

Data langsung yang diperoleh dengan cara mempelajari buku – buku yang berhubungan dengan permasalahan yang ada dalam skripsi ini, sehingga diperoleh beberapa pengertian secara teori maupun pengalaman di lapangan.

C. TEKNIK PENGUMPULAN DATA

Data adalah sesuatu yang diperoleh melalui suatu metode pengumpulan data yang akan diolah dan dianalisis dengan suatu metode tertentu yang selanjutnya akan menghasilkan suatu hal yang dapat menggambarkan atau mendedikasikan sesuatu. Menurut Riduwan (2012), metode pengumpulan data ialah teknik atau cara-cara yang dapat digunakan oleh peneliti untuk mengumpulkan data. Pengumpulan data dimaksudkan untuk memperoleh bahan-bahan yang *relevan*, akurat, dan nyata.

Menurut Herdiansyah (2010:16), Pada penelitian kualitatif, bentuk data berupa kalimat atau narasi dari subjek atau responden penelitian yang diperoleh melalui suatu teknik pengumpulan data. Masing-masing data memiliki kelebihan dan kekurangan. Oleh karena itu, lebih baik mempergunakan suatu pengumpulan data lebih dari satu, sehingga semua dapat saling melengkapi satu sama lain untuk menuju kesempurnaan dalam penulisan skripsi ini. Dalam penelitian ini penulis menggunakan teknik pengumpulan data berupa:

a. Observasi

Dalam teknik ini, penulis menggunakan penelitian dengan panca indra untuk melakukan pengamatan. Menurut Widoyoko (2014:46) observasi merupakan “Pengamatan dan pencatatan secara sistematis terhadap unsur-unsur yang nampak dalam suatu gejala pada objek penelitian”. Teknik pengumpulan data yang umum digunakan adalah dengan melakukan observasi objektif yaitu pengamatan langsung di lapangan. Observasi diarahkan pada kegiatan memperhatikan secara akurat, mencatat fenomena yang muncul dan mempertimbangkan hubungan antara aspek dalam fenomena yang muncul, dan mempertimbangkan hubungan antar aspek fenomena tersebut.

Dalam hal ini penulis melakukan proses pengumpulan data secara visual, dengan maksud adalah penulis melihat langsung dengan indera penglihatan penulis yang dimiliki penulis dan mendapatkan data dan informasi dari perkataan dan perilaku karyawan perusahaan yang mana sangat menunjang bagi proses penulisan. Observasi ini dilakukan dengan mengamati dan mencatat langsung terhadap objek penelitian, yaitu dengan mengamati kegiatan-kegiatan yang ada di PT. Optic Marine Indonesia, sehingga peneliti dapat menentukan informan yang akan diteliti dan juga untuk mengetahui jabatan, tugas/kegiatan, alamat, nomor telepon dari calon informan sehingga mudah untuk mendapatkan informasi untuk kepentingan penelitian.

b. Dokumentasi

Menurut Arikunto (2006:158), dokumentasi berasal dari asal katanya dokumen, yang artinya barang-barang tertulis. Menurut Sugiyono (2010 : 240) dokumen merupakan catatan peristiwa yang sudah berlalu. Dokumen bisa berbentuk tulisan, gambar atau karya-karya monumental dari seseorang.

Teknik pengumpulan data dokumentasi adalah salah satu metode pengumpulan data dengan melihat atau menganalisis dokumen-dokumen yang dibuat oleh subjek sendiri atau oleh orang lain tentang subjek. Studi dokumentasi merupakan salah satu cara yang dapat dilakukan peneliti kualitatif untuk mendapatkan gambaran dari sudut pandang objek melalui suatu media tertulis dan dokumen lainnya yang ditulis atau dibuat langsung oleh subjek yang bersangkutan.

Teknik ini digunakan untuk mendukung data dan informasi yang penulis sajikan guna melengkapi penulisan skripsi ini. Teknik ini digunakan untuk mendukung data dan informasi yang penulis sajikan guna melengkapi penulisan skripsi ini antara lain *procurement* dan *permitting document* di PT. Optic Marine Indonesia. Pada teknik ini, penulis mengamati proses kegiatan dalam rangka analisis keterlambatan penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing untuk kelancaran setiap proyeknya dan kelancaran instalasi dengan menggunakan *cable ship* milik PT. Optic Marine Indonesia.

c. Studi Pustaka

Metode ini dilakukan dengan cara membaca atau mempelajari tulisan-tulisan yang berasal dari buku-buku, karangan ilmiah, catatan perkuliahan serta sumber lainnya yang berhubungan dengan pokok masalah skripsi serta mengutip sebagian bahan referensi yang dapat dijadikan data pendukung yang erat hubungannya dengan masalah yang akan dibahas dalam penulisan skripsi dan memudahkan penulis untuk membahas dan memberikan pengetahuan yang berhubungan dengan permasalahan yang akan disusun oleh penulis. Studi Pustaka bertujuan untuk memperoleh dasar – dasar teori dengan jalan membaca buku – buku termasuk peraturan dan dokumen – dokumen lainnya yang berkaitan dengan masalah yang akan dibahas.

d. Studi Kasus

Studi kasus adalah salah satu metode penelitian dalam ilmu sosial. Dalam penelitian yang menggunakan metode ini, dilakukan pemeriksaan *longitudinal* yang mendalam terhadap suatu keadaan atau kejadian yang disebut sebagai kasus dengan menggunakan cara-cara yang sistematis dalam melakukan pengamatan, pengumpulan data, analisis informasi, dan pelaporan hasilnya.

Sebagai hasilnya, akan diperoleh pemahaman yang mendalam tentang mengapa sesuatu terjadi dan dapat menjadi dasar bagi riset selanjutnya.

D. SUBJEK PENELITIAN

Subjek penelitian adalah subjek (Orang, benda atau peristiwa) yang dituju untuk diteliti (menjadi pusat perhatian penelitian). Maka dalam hal ini penulis saat melakukan penelitian menentukan subjek penelitiannya adalah tata cara prosedur permohonan sertifikat pengukuhan warga asing di perusahaan pelayaran PT. Optic Marine Indonesia dalam kurun waktu 1 (satu) tahun dalam periode bulan Agustus 2022 sampai dengan Agustus 2023.

E. TEKNIK ANALISIS DATA

Teknik analisis data adalah proses pengumpulan data secara sistematis untuk mempermudah peneliti dalam memperoleh kesimpulan. Menurut Moleong (2002:103) konsep dasar dalam analisis data akan mempersoalkan pengertian, waktu pelaksanaan, maksud dan tujuan, serta kedudukan analisis data. Analisis data menurut Bogdan dalam Sugiyono yaitu proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil wawancara, catatan lapangan, dan bahan-bahan lain sehingga dapat mudah dipahami dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain. Analisis data kualitatif bersifat induktif, yaitu analisis berdasarkan data yang diperoleh. Analisis data menurut Sugiyono (2020) Analisis data adalah proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari hasil penelitian, kemudian mengorganisasikannya ke dalam kategori, menjabarkannya, dan menyusunnya ke dalam pola.

Menurut Miles & Huberman (1992: 16) analisis terdiri dari tiga alur kegiatan yang terjadi secara bersamaan yaitu: reduksi data, penyajian data, penarikan kesimpulan/verifikasi. Mengenai ketiga alur tersebut secara lebih lengkapnya adalah sebagai berikut:

1. Reduksi Data. Reduksi data diartikan sebagai proses pemilihan, pemusatan perhatian pada penyederhanaan, pengabstrakan, dan transformasi data kasar yang muncul dari catatan lapangan. Langkah-langkah yang dilakukan adalah menajamkan analisis, menggolongkan atau pengkategorisasian kedalam tiap permasalahan melalui uraian singkat, mengarahkan, membuang yang tidak perlu,

dan mengorganisasikan data sehingga dapat ditarik dan diverifikasi. Data yang direduksi antara lain seluruh data mengenai permasalahan penelitian.

2. Penyajian Data. Penyajian data merupakan sekumpulan informasi yang telah penulis susun secara terpadu dan mudah dipahami serta memberikan kemungkinan adanya penarikan kesimpulan dan pengambilan keputusan atau tindakan. Data kualitatif disajikan dalam bentuk teks naratif, dan dirancang sedemikian rupa guna menggabungkan data yang terkumpul dalam bentuk yang padu dan mudah dipahami oleh pembaca.
3. Penarikan Kesimpulan. Penarikan kesimpulan merupakan tahap akhir analisis data kualitatif. Peneliti harus sampai pada kesimpulan dan melakukan verifikasi untuk memastikan kebenaran kesimpulan. Kesimpulan yang dirumuskan peneliti harus diuji kebenaran, kecocokan, dan kekokohnya.

Penulisan skripsi ini menggunakan teknik analisis data dalam proses mencari dan menyusun secara sistematis data yang diperoleh dari data-data di perusahaan, dokumentasi, dan bahan-bahan lain sehingga mudah dipahami, dan temuannya dapat diinformasikan kepada orang lain. Analisis data dilakukan dengan menggunakan metode akar masalah yaitu mengorganisasikan data, menjabarkannya ke dalam unit-unit, melakukan sintesa, menyusun ke dalam pola, memilih mana yang penting dan yang akan dipelajari, dan membuat kesimpulan yang dapat diberikan kepada orang lain.

Dalam teknik analisis data ini, penulis menerapkan analisis deskriptif kualitatif, yaitu teknik analisis data yang digunakan untuk memaparkan suatu kejadian atau peristiwa yang terjadi di lapangan yang berhubungan dengan upaya mengatasi keterlambatan perilisan sertifikat pengukuhan warga asing dan *time-line* proyek oleh perusahaan pelayaran PT. Optic Marine Indonesia. Menurut Dr. Sumanto M.A (2014:179) dalam bukunya yang berjudul “Teori dan Aplikasi Metode Penelitian”, kegiatan deskriptif melibatkan pengumpulan data untuk menguji hipotesis yang berkaitan dengan status atau kondisi objek yang diteliti pada saat dilakukan penelitian.

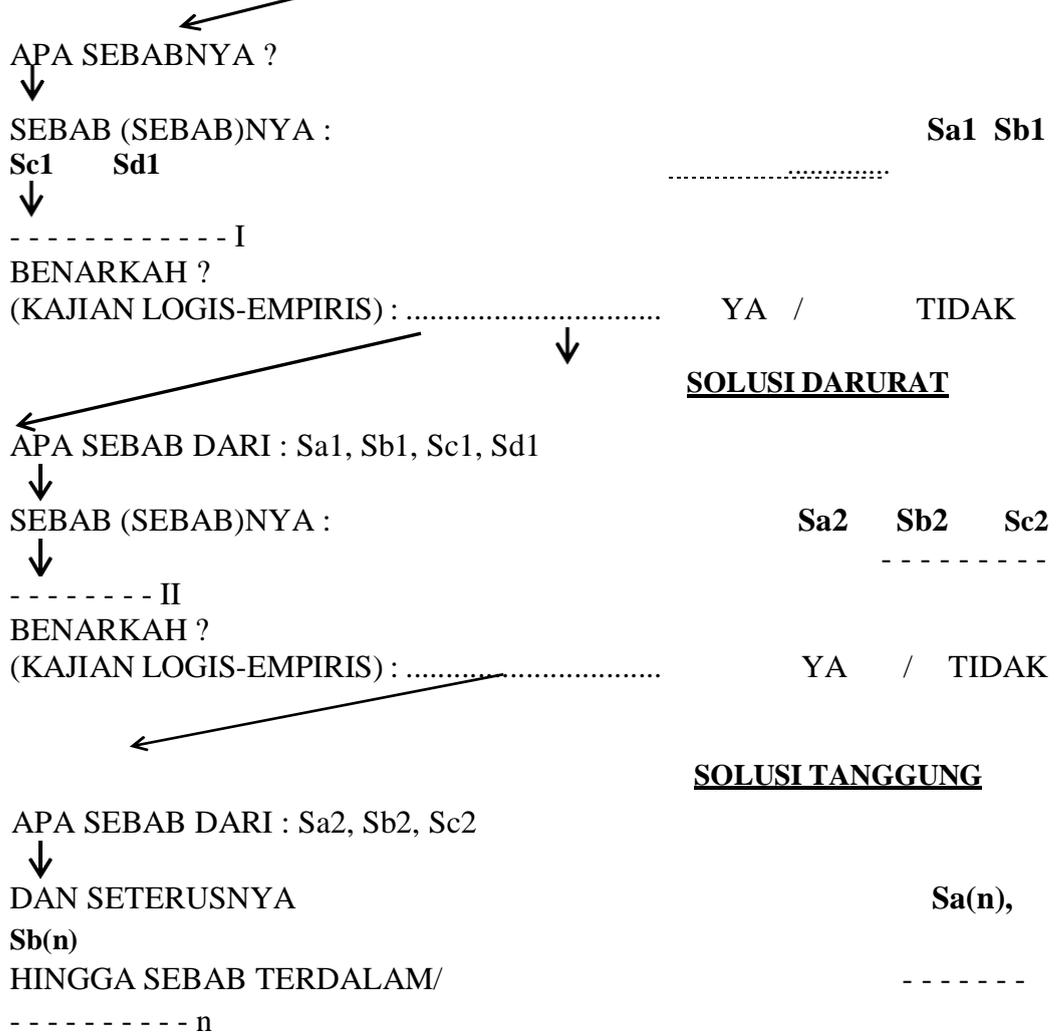
Penelitian deskriptif berusaha mendeskripsikan dan menafsirkan apa yang ada (bisa mengenai kondisi atau hubungan yang ada, pendapat yang sedang tumbuh, proses yang sedang berlangsung, akibat atau efek yang terjadi atau kecenderungan yang tengah berkembang). Keadaan operasional setiap hari dapat diamati dan dicatat,

setiap keadaan yang tidak normal yang ditemukan dapat segera diatasi, juga dengan proses perilisan sertifikat pengukuhan warga asing dan *time-line* proyek yang tidak sesuai waktu yang diinginkan sehingga mengakibatkan keterlambatan perilisan sertifikat pengukuhan warga asing dan *time-line* proyek maka dapat disimpulkan bahwa adanya hambatan terjadinya keterlambatan perilisan sertifikat pengukuhan warga asing yang berdampak terhadap kelancaran operasional kapal dalam pelaksanaan penggelaran sistem komunikasi kabel laut.

1. Teori Akar Masalah (Root Cause Analysis)

Menurut Max Ammerman (1998) dalam bukunya yang berjudul *Root Cause Analysis* terdapat beberapa langkah – langkah yang harus dilakukan dalam melakukan analisis akar masalah. *Root cause analysis* atau *RCA* adalah salah satu teknik yang penting digunakan oleh perusahaan untuk mengidentifikasi permasalahan dari akar masalah yang kini dihadapi. *RCA* membantu perusahaan memahami penyebab masalah tersebut. *RCA* melakukan analisis mendalam yang berguna untuk menganalisis risiko yang bisa terjadi kedepannya sehingga perusahaan bisa mengatasi masalah tersebut di kemudian hari, berikut adalah alur atau proses teknik penelitian dari *Root Cause Analysis* :

**TATA ALUR METODE AAMS
MASALAH SOSIAL (“X”)**



SEBAB DASAR/AKAR MASALAH*

Catatan:

Sa1, Sb1 adalah masalah utama dalam permasalahan yang terjadi pada judul penelitian yang telah ditentukan, lalu Sa2, Sb2 adalah penyebab alternatif mengapa sehingga terdapat permasalahan yang terjadi pada Sa1 dan Sb1, penentuan penyebab dilakukan dengan cara kajian logis-empiris yaitu dengan cara menghubungkan sebab akibat permasalahan begitu seterusnya sampai ditemukan akar masalah tersebut ditemukan guna diteliti alternatif solusi untuk memecahkan akar permasalahan tersebut.

Pertama, sangat mungkin bahwa penyebab Sa1 (atau Sb1) lebih dari satu sehingga bukan hanya Sa2 tapi Sa2.1 dan Sa2.2; identifikasi lebih dari satu sebab ini penting dilakukan sebelum menetapkan salah satu atau semuanya untuk ditelusuri. Dalam hal ini untuk penelusuran tahap ketiga (Sa3) bisa saja dipilih satu yang paling relevan atau yang menunjukkan kesamaan dengan Sb3, Sc3, atau Sd3.

Kedua, sebab-sebab yang sudah ditulis dengan sendirinya tidak dapat ditulis lagi pada tahap berikutnya; hal ini untuk menghindari alur pikir melingkar atau lingkaran setan.

Ketiga, rumusan kalimat secara keseluruhan harus bermakna hal negatif, bukan positif, kecuali pada jenis masalah yang sifatnya “hanya demi peningkatan untuk lebih baik lagi, bukan pemulihan”.

Keempat, rumusan kalimat untuk setiap sebab tidak menggunakan kata-kata seperti karena, sehingga, maka, akibatnya, dsb.

Kelima, sebab yang ditulis pada urutan berikutnya bukan sekedar penjabaran atau ungkapan lain dari sebab sebelumnya. Penjabaran atau rincian yang panjang dapat disampaikan dalam bentuk catatan kaki.

BAB IV

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Dalam bab ini penulis akan membahas mengenai permasalahan atau fakta – fakta yang terjadi di lapangan sesuai dengan peristiwa yang dialami pada saat penulis melaksanakan praktek darat (Prada). Penulis akan menyampaikan data yang berkaitan dengan masalah yang akan dibahas dalam skripsi ini antara lain :

1. Profil Perusahaan

Tabel 4.1 Profil Perusahaan PT. Optic Marine Indonesia

Nama Perusahaan	PT. Optic Marine Indonesia
Alamat Perusahaan	Gama Tower Lantai 19 A, Jl. H. R. Rasuna Said Kav C-22, Rt.001/Rw.005, Karet Kuningan, Kecamatan Setiabudi, Kuningan, Daerah Khusus Ibukota Jakarta 12940
Jenis Usaha	<i>Permitting Contractor & Shipping Management</i>
Telp	(021) 2598 1466
E-mail	administration.id@opticmarine.com

Sumber : diolah penulis dari beberapa sumber

PT. Optic Marine Indonesia berdiri sejak 21 November 2011 di Tangerang, sesuai dengan Akte Pendirian No. 8 tanggal 21 November 2011 yang dibuat oleh Notaris Bapak Ulia Azhar, SH. M.Kn dengan izin nomor : AHU-117.AH.02.01 – Tahun 2011. PT. Optic Marine Indonesia adalah perusahaan *ship-owner* yang bergerak di bidang *salvage* (pekerjaan bawah air) dibuktikan dengan memiliki Surat Izin

Usaha Perusahaan *Salvage* dan Pekerjaan Bawah Air dengan nomor : BX-180/KL.301 yang dikeluarkan oleh Menteri Perhubungan berdasarkan pengajuan permohonan dari Direktur perusahaan dengan nomor surat ; 010/OMI-Dir/III/2012 pada tanggal 8 Maret 2012 serta memiliki 2 jenis kapal yaitu *Cable Ship* dan *Tugboat & Cable Barge*. Kapal – kapal yang dimiliki PT. Optic Marine Indonesia terpusat berada di wilayah Jakarta, Tanjung Priok.

2. Data Kapal Milik PT. Optic Marine Indonesia

PT. Optic Marine Indonesia merupakan anak usaha Optic Marine Group (OM Group), berpartisipasi dalam kegiatan penggelaran kabel *fiber optic* dan *power cable* bawah laut di Indonesia untuk menghubungkan antar pulau dan benua melalui jaringan komunikasi kabel bawah laut. PT. Optic Marine Indonesia adalah Perusahaan *ship owner* yang memiliki 4 (empat) unit kapal berbendera Indonesia guna menunjang kegiatannya dalam penggelaran kabel bawah laut untuk kabel *fiber optic* dan *power cable* di Asia Pasifik. Berikut adalah data – data kapal milik PT. Optic Marine Indonesia dan spesifik kapal:

a. *Cable Ship Ile De Re*

Gambar 4. 1 CS. Ile De Re



Sumber : www.opticmarine.com

Tabel 4. 2 Spesifikasi CS. Ile De Re

Tahun dibangun	2002
<i>Builder</i>	V.E.B. Mathias Thesen Werft, Wismar, Germany
Bendera	Indonesia
Pelabuhan <i>Registry</i>	Jakarta
Nomor resmi	N.A
Klasifikasi	Bureau Veritas
Jenis	+ Hull + Mach – Kapal Pemasangan Kabel – Pelayaran Tidak Terbatas – AUT-IMS, MON-SHAFT, DYNAPOS AM/AT
Panjang keseluruhan	143.40m (470ft)
Lebar	23.30m (76.4ft)
Kedalaman Rendam	14.60m (45ft)
Tonase kotor	14091
Tonase bersih	4227
Ketahanan	32 days
<i>Cable Tank Capacity</i>	5040 tons @ 3032m ³
<i>MGO Capacity</i>	68 tons @ 164m ³
<i>Fresh Water Capacity</i>	187 tons @ 450m ³

b. Cable Ship Teneo

Gambar 4. 2 CS. Teneo



Sumber : www.opticmarine.com

Tabel 4. 3 Spesifikasi CS. Teneo

Tahun Dibangun	1992
<i>Builder</i>	HIJOS DE J. BARRERAS, S.A, Valencia, Spain
Bendera	Indonesia
Pelabuhan <i>Registry</i>	Jakarta
Nomor resmi	N.A
Klasifikasi	Bureau Veritas
Jenis	Perbaikan Kabel / Laying Vessel
Panjang keseluruhan	81.00m (470ft)
Lebar	71.50m (76.4ft)
Kedalaman Rendam	14.00m (45ft)
Tonase kotor	3111
Tonase bersih	933
Ketahanan	5,000 mil laut or 20 hari
<i>Cable Tank Capacity</i>	452 m ³ / 575 Ton
<i>MGO Capacity</i>	68 tons @ 164m ³
<i>Fresh Water Capacity</i>	10 ton/hari

c. Barge Cable Empowered

Gambar 4. 3 Barge Cable Empowered



Sumber : www.opticmarine.com

Tabel 4. 4 Spesifikasi Barge Cable Empowered

Tahun dibangun	2007
Tahun di rubah	2008
<i>Builder</i>	Sumber Samudra Sdn. Bhd.
Bendera	Indonesia
Pelabuhan Registri	Jakarta
Nomor resmi	2012 Pst No. 7236/L
Surat panggilan	POKE
<i>Classification</i>	Bureau Veritas
Klasifikasi	+ Hull; Tongkang – Pemasangan kabel – Tanpa propeller Penggerak
Panjang keseluruhan	54.86m (180ft)
Lebar	17.07m (56ft)
Kedalaman cetakan	3.05m (10ft)
Tonase kotor	1008
Tonase bersih	303
Ketahanan	30 days
Kapasitas tangki kabel	450 tons @ 220m ³
Tangki diesel	26 tons @ 30m ³
Kapasitas air tawar	450 tons @ 450m ³

d. Tug Boat Janet

Gambar 4. 4 Tug Boat Janet



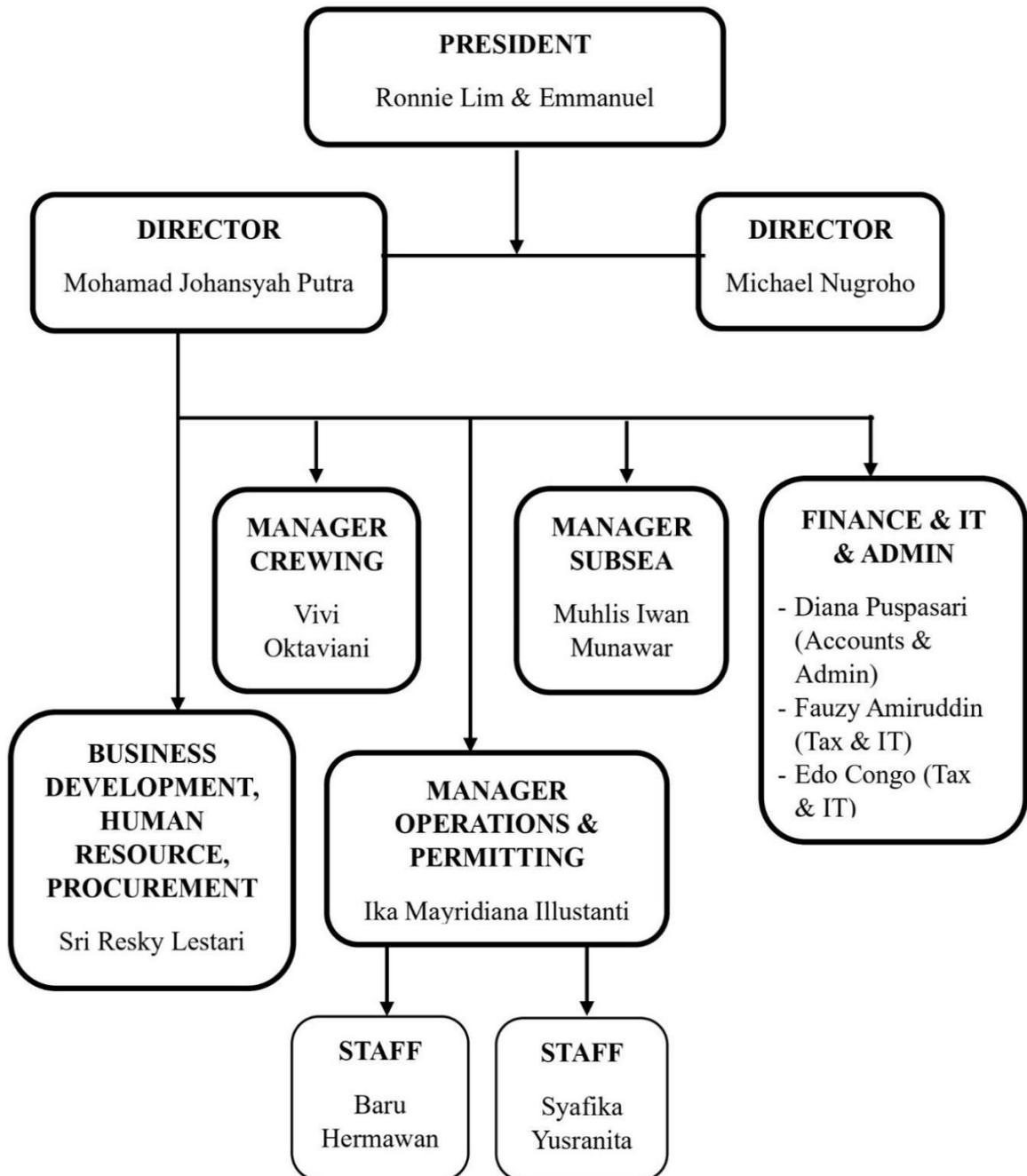
Sumber : www.opticmarine.com

Tabel 4. 5 Spesifikasi Tug Boat Janet

Tahun dibangun	2005
<i>Builder</i>	PT. Naninda Mutiara Shipyard
Bendera	Belize
Pelabuhan <i>Registry</i>	Belize
Nomor resmi	130810784
Surat panggilan	V3NT2
IMO tidak.	9362463
Klasifikasi	Bureau Veritas
Jenis	+ Hull; Tongkang – Pemasangan kabel Tanpa propeller Penggerak
Jenis	Steel Tug Boat
Panjang keseluruhan	27.02m
Lebar	8.20m
Kedalaman cetakan	4.10m
<i>Draught</i> cetakan	3.80m
Tonase kotor	228
Kapasitas tangki kabel	450 tons @ 220m ³
Tonase bersih	68
Ketahanan	30 days
Maks. <i>Bullard</i> tarik	28.1 tons
Tangki diesel	139 tons @ 160m ³
Kapasitas air tawar	45 tons @ 45m ³

3. Struktur Organisasi

Gambar 4. 5 Struktur Organisasi



Berikut adalah tugas, pokok, dan fungsi Struktur Organisasi PT. Optic Marine Indonesia :

a. *President*

- 1) Mengorganisasi Visi dan Misi perusahaan secara keseluruhan.
- 2) Menyusun strategi untuk mengarahkan bisnis menjadi lebih maju.
- 3) Memimpin *meeting* rutin dengan para pemimpin senior perusahaan.
- 4) Menunjuk orang untuk memimpin divisi tertentu dan mengawasi pekerjaannya.
- 5) Mengawasi kompetisi bisnis internal dan eksternal.
- 6) Mengevaluasi kesuksesan perusahaan.

b. *Director*

- 1) Mengkoordinasikan, mengawasi serta memimpin manajemen Perseroan dan memastikan semua kegiatan usaha Perseroan dijalankan sesuai dengan visi, misi dan nilai Perseroan.
- 2) Mengawasi dan menelaah manajemen risiko, sistem pengendalian internal Perseroan, tata kelola perusahaan untuk kepentingan pemegang saham minoritas dan pemangku kepentingan lainnya.
- 3) Mengawasi kepatuhan karyawan terhadap peraturan yang berlaku.
- 4) Memimpin Direksi, sumber daya manusia, teknik, komunikasi perusahaan, audit internal, teknologi informasi dan komunikasi, proses bisnis dan departemen pengembangan bisnis.

c. *Manager Subsea Division*

- 1) Mengatur segala sumber daya yang ada di kapal dan atau darat untuk mencapai *performance* yang optimal sehingga program yang direncanakan akan terlaksana dengan efisien dan produktif.
- 2) Mengenalkan peraturan-peraturan yang ada dalam perusahaan kepada seluruh karyawan atau *crew* yang terlibat dalam proyek penggelaran SKKL.
- 3) Mengawasi laporan *project crew* setiap harinya dengan melihat laporan harian di kapal contohnya seperti POW (*Plan of Work*) di kapal, jarak pemasangan kabel yang telah ditempuh kapal beserta koordinatnya.

d. Manager Crewing

- 1) Memastikan setiap *crew* memenuhi kualifikasi standar berdasarkan kebijakan perusahaan
- 2) Memastikan sertifikat-sertifikat yang dimiliki setiap *crew* sesuai dengan kualifikasi yang dibutuhkan dan masih aktif
- 3) Memastikan kebutuhan *crew* kapal dapat terpenuhi mengacu pada kualitas, kuantitas, spesifikasi kapal dan *timeline*
- 4) Melakukan pengawasan dan mengevaluasi kinerja *crew* dan melakukan pergantian secara efektif
- 5) Memastikan kesejahteraan *crew* yang kompetitif dengan market
- 6) Mengevaluasi rencana rotasi *crew* untuk mengoptimalkan kelangsungan SDM
- 7) Mengoptimalkan pengelolaan data *crew* kapal
- 8) Mengawasi penggunaan *budget* dan melaporkan realisasinya
- 9) Memberikan sanksi atas tindakan indisipliner
- 10) Memberikan pelatihan yang dibutuhkan oleh *crew*
- 11) Melakukan evaluasi pelatihan, menganalisis kekurangan dan melakukan pemenuhan pada pelatihan berikutnya.

e. Manager Operations & Permitting

- 1) Mengkoordinasi rencana proyek yang akan dikerjakan
- 2) Mendampingi *procurement* dalam tender proyek yang diadakan oleh pemilik kabel/konsorsium
- 3) Memantau dan memonitor kinerja tim *operations & permitting* dalam proses prosedur perizinan yang telah diajukan
- 4) Menyusun dan memverifikasi setiap pengeluaran atau *cashflow* setiap proyek dan berkoordinasi dengan tim *finance*
- 5) Melakukan koordinasi dengan jajaran petinggi perusahaan seperti *President* dan Direktur secara langsung

f. Finance & IT & Admin

- 1) Menyusun dan melakukan verifikasi laporan keuangan
- 2) Melaksanakan pembayaran tagihan
- 3) Membuat analisis keuangan
- 4) Menyusun laporan jurnal tentang pembiayaan lainnya
- 5) Mengurusi pembayaran untuk kebutuhan perusahaan
- 6) Mengatur atau *me-manage* keuangan perusahaan
- 7) Menyusun data dan menata dokumen keuangan atau *cashflow*

g. Business Development, Humas Resource, Procurement

- 1) Mengelola efektivitas hubungan antar karyawan.
- 2) Memperoleh dan mempertahankan karyawan berprestasi.
- 3) Mengelola kompensasi dan *benefit* karyawan.
- 4) Menerapkan tindakan yang berbasis keselamatan dan kesehatan.
- 5) Mengelola kebutuhan rekrutmen masa kini dan masa mendatang.
- 6) Memastikan hukum berlaku kepada setiap karyawan.
- 7) Mengelola *training, learning and development, dan onboarding* yang berfungsi meningkatkan keterampilan kerja.
- 8) Mengelola tugas administrasi seperti data karyawan hingga *payroll*.
- 9) Memastikan adanya evaluasi untuk setiap kinerja.

h. Staff

- 1) Mempersiapkan dokumen yang diperlukan untuk kegiatan operasional
- 2) Memperbarui basis data internal
- 3) Mengikuti instruksi manager setiap divisi masing – masing
- 4) Merencanakan pengaturan perjalanan untuk konferensi luar kota dan membuat *reminder* untuk anggota terkait
- 5) Menerima dan mengerjakan pekerjaan dari pihak *manajerial*

4. Analisis prosedur penerbitan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing

Dalam pengajuan permohonan sertifikat pengukuhan warga asing (*Certificate Of Recognize*) perusahaan terkait sebagai pemohon harus memenuhi beberapa dokumen-dokumen persyaratan dan mengikuti prosedur yang telah ditetapkan

oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut.

Proses penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing merupakan hal yang perlu diperhatikan oleh perusahaan, dalam pelaksanaannya harus dilakukan dengan tepat waktu agar tidak mengalami keterlambatan, karena apabila terjadi keterlambatan dalam proses penerbitan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing (*Certificate Of Recognize*) maka dapat mempengaruhi banyak faktor. Prosedur proses penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing memerlukan kepatuhan terhadap prosedur yang ditetapkan oleh instansi yang berwenang. Perusahaan harus memastikan semua dokumen dipersiapkan dengan baik dan diajukan tepat waktu untuk menghindari keterlambatan yang dapat mengganggu kelancaran operasional kapal dalam kegiatan penggelaran sistem komunikasi kabel laut. Proses penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing melewati beberapa tahap permohonan dari pihak pemohon yaitu perusahaan terkait, serta dilengkapi dengan dokumen perilsan pendukung yaitu:

- a. Kemudahan Khusus Keimigrasian (dasuskim)
- b. Izin Menggunakan Tenaga Kerja Asing (IMTA)
- c. *Certificate Of Recognize* (COR) sebelumnya jika ada
- d. Salinan *Certificate Of Competency*
- e. Surat Keterangan Keaslian Sertifikat *COC* dan *COP* serta Dokumen dari Negara Penerbit

Dalam dunia pelayaran terutama yang melibatkan penggunaan *crew* asing di kapal berbendera Indonesia, terdapat regulasi dan ketentuan yang harus dipatuhi. Pelaksanaan prosedur permohonan sertifikat pengukuhan warga asing merupakan salah satu hal penting, efektivitas dan ketepatan waktu dalam pengelolaan perizinan sangat penting untuk memastikan kelancaran operasional kapal. Dengan manajemen yang baik dan koordinasi yang efektif perusahaan dapat menghindari hambatan yang disebabkan oleh keterlambatan penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing (*Certificate Of Recognize*). Kelancaran proses permohonan penerbitan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing memiliki dampak signifikan terhadap kelancaran proses kegiatan operasional kapal yaitu kegiatan penggelaran sistem komunikasi kabel bawah laut. Dalam pelaksanaannya, perizinan untuk

penggunaan *crew* asing di kapal berbendera Indonesia harus dikelola secara efektif dan tepat waktu agar tidak menghambat kegiatan operasional kapal.

B. ANALISIS DATA

1. Data Keterlambatan Penerbitan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing (*Certificate Of Recognize*)

Tabel 4. 6 Data Keterlambatan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing

No.	Nama Crew Terlampir di Permohonan	Rencana / Perkiraan Permohonan Dokumen	Realisasi Waktu Perilisan Dokumen	Selisih Waktu	Waktu Yang Ditentukan	Keterangan
1.	Julliard Jean	22 Agustus 2022	29 Agustus 2022	7 Hari	3 Hari	Terlambat 2 Hari
2.	Vincent Le Guevel	13 Februari 2023	17 Februari 2023	4 Hari	3 Hari	Terlambat 1 Hari
3.	Autellet Alexandre	10 Maret 2023	17 Maret 2023	7 Hari	3 Hari	Terlambat 2 Hari
4.	Combes Maxime	10 Maret 2023	17 Maret 2023	7 Hari	3 Hari	Terlambat 2 Hari
5.	Camus Benoit	10 Maret 2023	17 Maret 2023	7 Hari	3 Hari	Terlambat 2 Hari
6.	Clement Brice	6 April 2023	12 April 2023	6 Hari	3 Hari	Terlambat 1 hari
7.	Picault Louis Marie	4 Mei 2023	19 Mei 2023	15 Hari	3 Hari	Terlambat 8 Hari
8.	Flottes Pierre Alain	4 Mei 2023	19 Mei 2023	15 Hari	3 Hari	Terlambat 8 Hari
9.	Benissan Julien	4 Mei 2023	19 Mei 2023	15 Hari	3 Hari	Terlambat 8 Hari

Sumber : Data Divisi Operasional PT. Optic Marine Indonesia, 2022-2023 diolah oleh penulis

Sebagaimana pada tabel 4.6 proses penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing (*Certificate Of Recognize*) seringkali mengalami keterlambatan. Keterlambatan penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing bisa berdampak signifikan pada kelancaran operasional kapal. Kelancaran kegiatan operasional kapal dalam pelaksanaan penggelaran sistem komunikasi kabel laut akan terkena dampaknya.

Apabila penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing milik salah satu *crew* asing terlambat maka bisa mengakibatkan kegiatan operasional kapal juga ikut terhambat, hal ini karena *crew* asing yang belum memiliki sertifikat pengukuhan warga asing (*Certificate Of Recognize*) tidak dapat melakukan pekerjaannya di atas kapal. Keterlambatan penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing dapat menunda proses *crew change*, sehingga *crew* asing yang sudah dijadwalkan untuk istirahat tidak dapat digantikan dengan tepat waktu.

2. Terhambatnya Operasional Kapal dalam Kegiatan Penggelaran Sistem Komunikasi Kabel Bawah Laut

Kegiatan operasional kapal yaitu penggelaran sistem komunikasi kabel bawah laut mengalami keterlambatan karena beberapa faktor. Terlambatnya penerbitan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing milik salah satu *crew* asing yang sudah dijadwalkan untuk melakukan *crew change* menjadi salah satu faktor kegiatan penggelaran sistem komunikasi kabel laut terhambat. *Crew change* yang sudah direncanakan sejak awal harus tertunda karena salah satu sertifikat milik awak kapal asing belum selesai diproses, keterlambatan dalam pergantian awak kapal dapat meningkatkan potensi kelelahan dan tekanan pada awak kapal yang berada di kapal lebih lama dari yang dijadwalkan. Hal ini dapat mempengaruhi kelancaran operasional kapal.

ID	MIST Project PLIB Operation for V1 Portion				
	NAME	ESTIMATED	ACTUAL	START	FINISH
1	MIST PLIB	198.2 days	204.7 days	16 November 2022	10 June 2023
2	PLIB Preparation	50 days	70 days	3 January 2023	15 March 2023
3	MIST - Indonesian Operational Permitting	30 days	51 days	3 January 2023	23 February 2023
4	Submit permit documentation to authorities	1 days	1 days	5 January 2023	06 January 2023
5	1. PLIB Plan Timeline SPKBA (Underwater Permit) – SEACOM (20 working days)	20 days	30days	16 February 2023	16 March 2023
6	1. PLIB Actual SPKBA (Underwater Permit) - SEACOM	30 days	30days	16 February 2023	16 March 2023
7	2. PLIB Plan Timeline Security Clearance by DoD – WILHAN (14 working days)	7 days	14 days	28 February 2023	14 March 2023
8	2. PLIB Actual Security Clearance by DoD – WILHAN	7 days	16 days	28 February 2023	16 March 2023
9	3. PLIB Plan Timeline Security Officer Assignment – WILHAN (10 working days)	7 days	10 days	2 March 2023	09 March 2023
10	3. PLIB Actual Security Officer Assignment – WILHAN	7 days	20 days	2 March 2023	22 March 2023
11	4. PLIB Plan Timeline Certificate Of Recognize Master of Teneo – SEACOM (3 working days)	3 days	7 days	10 March 2023	14 March 2023
12	4. PLIB Actual Certificate Of Recognize Master of Teneo - SEACOM	3 days	7 days	10 March 2023	17 March 2023
13	Segment S1.2 - Remaining Portion of Phase- 1	24.7 days	24.7 days	19 March 2023	14 April 2023
14	Demobilization of PLIB Vessel	1 days	1 days	20 April 2023	21 April 2023

**Tabel 4. 7 Data Keterlambatan Penerbitan Dokumen Perizinan SKKL MIST
Post Lay Inspection and Burial POW (Plan Of Work)**

No. Permit	Nama Kegiatan/ Permohonan Dokumen Perizinan	Rencana/ Perkiraan Permohonan Dokumen Perizinan	Realisasi Waktu Perilisan Dokumen Perizinan	Selisih Waktu
1.	SPKBA SEACOM	16 Februari 2023	16 Maret 2023	30 hari
2.	Security Clearance	28 Februari 2023	14 Maret 2023	16 hari
3.	Security Officer	02 Maret 2023	22 Maret 2023	20 hari
4.	Sertifikat Pengukuhan Warga Asing	14 Maret	17 Maret 2023	4 hari

Sumber : Data Divisi Operasional PT. Optic Marine Indonesia, 2022-2023 diolah oleh penulis

Berdasarkan pada data dan tabel 4.7 perilisan dokumen perizinan penggelaran sistem komunikasi kabel bawah laut mengalami keterlambatan. Keterlambatan ini dapat disebabkan oleh berbagai faktor, *project* sistem komunikasi kabel bawah laut yang kompleks dengan rute yang panjang atau melibatkan banyak pihak mungkin memerlukan waktu perizinan yang lebih lama. Proses perilisan dokumen perizinan sistem komunikasi kabel bawah laut melibatkan koordinasi antar berbagai instansi pemerintah. Apabila koordinasi antar instansi yang terlibat kurang baik maka dapat menyebabkan keterlambatan perilisan dokumen perizinan.

Dalam dunia bisnis sistem komunikasi kabel bawah laut, prosedur perizinan merupakan hal yang sangat penting, karena jalannya kegiatan pemasangan kabel bawah laut bergantung pada perizinan yang telah didapat dan dipenuhi. Bahkan di tahap yang paling awal yaitu perizinan harus terpenuhi secara optimal dengan menyelesaikan tenggat waktu perilisan perizinan agar dapat sesuai dengan rencana awal atau pengajuan dari investor atau pemrakarsa.

Prosedur perizinan instalasi sistem komunikasi kabel bawah laut melewati beberapa tahap permohonan dari beberapa instansi terkait serta dokumen perilisan pendukung. Penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing merupakan salah satu tahap dari prosedur perizinan instalasi Sistem Komunikasi Kabel Bawah Laut. Keterlambatan penerbitan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing (*Certificate Of*

Recognize) berdampak terhadap kegiatan operasional kapal dalam pelaksanaan penggelaran sistem komunikasi kabel bawah laut. Rencana penggelaran sistem komunikasi kabel bawah laut akan mengalami pengunduran jadwal dan waktu serta ketidaksesuaian dengan tenggat waktu pengerjaan setiap proyeknya. Hal ini dapat merugikan berbagai aspek, seperti anggaran proyek, reputasi perusahaan, dan kemampuan untuk memenuhi kebutuhan atau permintaan pelanggan. Ketidaksesuaian dengan tenggat waktu pengerjaan dapat menyebabkan biaya tambahan, baik dalam hal denda kontrak maupun biaya operasional tambahan yang mungkin timbul akibat perpanjangan waktu proyek.

Salah satu faktor yang mempengaruhi keterlambatan pengurus dokumen antara lain adalah karena tidak adanya *OSS (Operation Single Submission)* atau perizinan satu pintu dan beberapa instansi belum memiliki SIM (Sistem Informasi Manajemen) yang dapat diakses oleh pihak pemohon, sehingga proses permohonan sering kali dilakukan secara manual.

Proses yang tertunda pada pemasangan kabel bawah laut akibat adanya ketidaksesuaian atau keterlambatan dalam proses prosedur perizinan. Hal ini dikarenakan, prosedur perizinan sangat erat kaitannya dengan ketepatan waktu dari pengajuan dan kesepakatan yang telah disepakati oleh investor. Hal ini dikarenakan, proses prosedur perizinan merupakan salah satu persyaratan untuk melakukan kegiatan pemasangan sistem kabel komunikasi bawah laut di dapat perairan Indonesia atau berbagai macam rekomendasi perizinan lainnya dengan instansi terkait.

Tabel 4. 8 Root Cause Analysis

Penyebab A1	Penyebab B1
Kurangnya koordinasi pihak perusahaan dengan instansi	Kinerja Karyawan (Divisi Crewing&Permitting) terhambat karena lamanya proses penerbitan
Penyebab A2	Penyebab B2
Belum adanya SOP permohonan yang jelas di instansi terkait	Proses permohonan dokumen perizinan masih dilakukan secara manual
Penyebab A3	Penyebab B3
Kurangnya sosialisasi SOP dan regulasi yang jelas dalam proses permohonan	Belum/tidak ada sistem online untuk melampirkan permohonan
Penyebab A4	Penyebab B4
Belum adanya sistem OSS dan Sistem Informasi Manajemen pada instansi terkait	Belum adanya sistem OSS dan Sistem Informasi Manajemen pada instansi terkait

Keterangan :

A1 = Masalah utama rumusan masalah 1

A2 = Penyebab alternatif A1

A3 = Penyebab alternatif paling relevan A2

A4 = Akar Penyebab alternatif paling relevan

B1 = Masalah utama rumusan masalah 2

B2 = Penyebab alternatif B1

B3 = Penyebab alternatif paling relevan B2

B4 = Akar Penyebab alternatif paling relevan

Sa1, Sb1 adalah masalah utama dalam permasalahan yang terjadi pada judul penelitian yang telah ditentukan, lalu Sa2, Sb2 adalah penyebab alternatif mengapa sehingga terdapat permasalahan yang terjadi pada Sa1 dan Sb1, penentuan penyebab dilakukan dengan cara kajian logis-empiris yaitu dengan cara menghubungkan sebab akibat permasalahan begitu seterusnya sampai ditemukan akar masalah tersebut ditemukan guna diteliti alternatif solusi untuk memecahkan akar permasalahan tersebut.

Pertama, sangat mungkin bahwa penyebab Sa1 (atau Sb1) lebih dari satu sehingga bukan hanya Sa2 tapi Sa2.1 dan Sa2.2; identifikasi lebih dari satu sebab ini penting dilakukan sebelum menetapkan salah satu atau semuanya untuk ditelusuri. Dalam hal ini untuk penelusuran tahap ketiga (Sa3) bisa saja dipilih satu yang paling relevan atau yang menunjukkan kesamaan dengan Sb3, Sc3, atau Sd3.

Kedua, sebab-sebab yang sudah ditulis dengan sendirinya tidak dapat ditulis lagi pada tahap berikutnya; hal ini untuk menghindari alur pikir melingkar atau lingkaran setan.

Ketiga, rumusan kalimat secara keseluruhan harus bermakna hal negatif, bukan positif, kecuali pada jenis masalah yang sifatnya “hanya demi peningkatan untuk lebih baik lagi, bukan pemulihan”.

Keempat, rumusan kalimat untuk setiap sebab tidak menggunakan kata-kata seperti karena, sehingga, maka, akibatnya, dsb. Kelima, sebab yang ditulis pada urutan berikutnya bukan sekedar penjabaran atau ungkapan lain dari sebab sebelumnya. Penjabaran atau rincian yang panjang dapat disampaikan dalam bentuk catatan kaki.

Sebagaimana pada tabel di atas merupakan analisis akar masalah dibuat dengan metode *Root Cause Analysis*. Dari Analisis di atas, maka dapat disimpulkan bahwa analisis penyebab keterlambatan penerbitan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing adalah belum adanya Sistem Informasi Manajemen pada instansi terkait dan juga kurangnya penerapan OSS (*Online Single Submission*). Hal ini dapat menyebabkan kesulitan bagi para pemohon atau perusahaan dalam mengakses SOP (Standar Operasional Prosedur), sistem *online* untuk melampirkan permohonan, dan monitoring terhadap permohonan perizinan rekomendasi perizinan yang sedang diajukan.

C. ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Dalam menganalisis permasalahan yang telah dikemukakan di atas, penulis mencoba untuk memberikan suatu pemecahan masalah yang terbaik dari beberapa alternatif yang diberikan. Dalam pemecahan masalah penulis menggunakan pengetahuan dan pertimbangan dalam memutuskan alternatif mana yang paling baik untuk digunakan memecahkan masalah.

1. Faktor Keterlambatan Penerbitan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing (*Certificate Of Recognize*)

Pada pelaksanaan proses prosedur permohonan seperti permohonan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing (*Certificate Of Recognize*) guna kepentingan awak kapal asing yang akan bekerja di atas kapal berbendera Indonesia dapat terjadi beberapa kendala atau sistem yang kurang efektif yang dihadapi oleh perusahaan. Permasalahan tersebut dapat menyebabkan terjadinya hambatan yang mengganggu pencapaian tenggat waktu yang tepat. Berikut merupakan beberapa kendala yang dihadapi :

a. Beberapa instansi terkait belum memiliki sistem informasi manajemen

Sistem Informasi Manajemen (SIM) merupakan sistem yang sangat penting dalam menunjang pengoptimalan dan keefektifan proses perizinan dalam suatu instansi. Namun di sisi lain, pihak instansi terkait ikut berperan dalam pengoptimalan prosedur perizinan ini yang belum mempunyai Sistem Informasi Manajemen yang mengakibatkan segala bentuk prosedur perizinan harus dilakukan secara manual dan diperiksa dengan cara yang manual juga, tentunya ini mengakibatkan banyaknya waktu, tenaga, dan biaya yang diperlukan sehingga menghambat proses perilisan dokumen rekomendasi yang bahkan belum tentu bisa dipastikan berapa lama dari proses permohonan sampai perilisan dokumen rekomendasi tersebut. Ketiadaan sistem informasi manajemen pada instansi terkait pengurusan sertifikat pengukuhan warga asing (*Certificate Of Recognize*) dapat menimbulkan beberapa kendala yang signifikan. Hal ini menyebabkan kesulitan dalam integrasi data dan proses pengolahan informasi yang lamban. Tanpa Sistem Informasi Manajemen, proses verifikasi dan pemeriksaan dokumen Sertifikat Pengukuhan Warga Asing (*Certificate Of Recognize*) yang sedang berjalan harus dilakukan secara manual. Hal ini memakan proses waktu yang lama dan rawan terjadi kesalahan, sehingga menghambat proses penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing (*Certificate Of Recognize*).

b. Kurangnya koordinasi antara Perusahaan dengan instansi terkait

Dalam setiap proses permohonan dibutuhkan koordinasi yang efektif antara pemohon dengan instansi terkait. Untuk mengatasi kendala kurangnya

koordinasi antara perusahaan dengan instansi terkait dalam proses permohonan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing yaitu dengan menetapkan petugas *liaison* di perusahaan dan instansi terkait untuk menjadi titik kontak utama. Perusahaan harus mengambil inisiatif untuk berkomunikasi secara proaktif dengan instansi terkait. Tidak hanya menunggu instruksi atau pemberitahuan dari instansi, tetapi juga menghubungi instansi secara berkala mengenai proses permohonan penerbitan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing yang sedang berlangsung. Dan dengan menjadi aktif dan komunikatif perusahaan diharapkan dapat memperkuat hubungan dengan instansi terkait dan memastikan bahwa proses permohonan berjalan lancar dan efisien.

2. Terhambatnya Operasional Kapal Dalam Kegiatan Penggelaran Sistem Komunikasi Kabel Laut

Kegiatan operasional kapal dalam penggelaran sistem komunikasi kabel bawah laut merupakan proyek infrastruktur maritim yang vital dalam mendukung konektivitas internet berkecepatan tinggi. Namun dalam realisasinya pelaksanaan operasional kapal dalam kegiatan penggelaran sistem komunikasi kabel bawah laut seringkali dijumpai hambatan yang dapat menghambat kelancaran dan efisiensi proyek. Berikut merupakan beberapa kendala yang dihadapi :

a. Proses penerbitan dokumen perizinan terlambat

Dalam penggelaran sistem komunikasi kabel laut, keterlambatan dalam proses penerbitan dokumen perizinan menjadi salah satu faktor utama yang dapat menghambat kelancaran operasional kapal. Keterlambatan proses penerbitan dokumen perizinan seringkali dijumpai, kurangnya sosialisasi dalam penerapan prosedur proses penerbitan dokumen perizinan dapat menyebabkankesulitan bagi perusahaan yang bertindak sebagai pemohon dalam proses pengajuan dokumen perizinan. Keterlambatan penerbitan dokumen perizinan juga dapat membuat *timeline* pekerjaan menjadi tidak pasti, sehingga menyulitkan perusahaan untuk merencanakan dan mengelola rencana pekerjaan penggelaran sistem komunikasi kabel laut dengan efektif.

b. Proses Perizinan yang belum satu pintu

Proses perizinan satu pintu atau biasa disebut *OSS (Online Single Submission)* merupakan sistem atau cara kerja yang sangat penting dalam pengurusan dokumen terutama yang berhubungan dengan perizinan guna mendapatkan rekomendasi atau izin terkait dalam setiap sub-kerja proyek. Sistem tersebut harus optimal, terintegrasi dan tersinkronasi satu sama lain mengingat banyaknya perizinan yang dibutuhkan pada pengajuan permohonan pemasangan SKKL. Pengurusan dokumen perizinan yang terpisah dan berbelit-belit dapat memakan waktu yang lama dan menghambat kelancaran operasional kapal. Mengingat prosedur penerbitan dokumen perizinan kegiatan sistem komunikasi kabel laut melibatkan beberapa instansi. Peningkatan koordinasi antar instansi terkait perizinan sistem komunikasi kabel laut diharapkan dapat mempercepat proses persetujuan perizinan dokumen perizinan.

3. Keterlambatan Proses Penerbitan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing (*Certificate Of Recognize*)

Realisasi yang terjadi di lapangan pada proses permohonan penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing (*Certificate Of Recognize*) yang dilakukan oleh pemohon seringkali tidak sesuai dengan estimasi waktu yang telah ditentukan sebelumnya. Maka Perusahaan melakukan beberapa upaya untuk meminimalisir dampak yang disebabkan oleh beberapa faktor kendala dalam proses permohonan penerbitan yaitu dengan cara :

a. Melakukan komunikasi aktif dalam informasi atau *monitoring* proses prosedur permohonan yang telah diajukan

Untuk mengatasi terjadinya keterlambatan penerbitan dokumen sertifikat pengukuhan warga asing (*Certificate Of Recognize*), perusahaan telah melakukan komunikasi aktif dan *memonitoring* secara berkala untuk mengetahui informasi sejauh mana proses permohonan telah diperiksa oleh setiap tingkatan level manajemen di instansi terkait. Dengan menerapkan strategi komunikasi aktif dan pemantauan ketat terhadap proses permohonan penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing, perusahaan dapat meminimalisir dampak dari keterlambatan yang terjadi. Langkah-langkah ini tidak hanya

memastikan bahwa proses perizinan berjalan lebih lancar, tetapi juga meningkatkan efisiensi operasional kapal, terutama dalam kegiatan penggelaran sistem komunikasi kabel laut. Komitmen perusahaan dalam melakukan komunikasi aktif dan *monitoring* yang terintegrasi adalah kunci untuk mengatasi kendala ini secara efektif dan dapat memberikan hasil yang cukup baik.

- b. Memastikan setiap karyawan pada divisi perizinan memiliki catatan atau rekapitulasi proses prosedur perizinan yang telah diajukan

Mengingat tidak/belum adanya sistem informasi manajemen yang dioperasikan oleh beberapa instansi, maka untuk mengatasi ketidaktepatan karyawan dalam memantau proses prosedur perizinan maka perusahaan memastikan bahwa setiap karyawan terutama pada divisi *permitting* memiliki catatan atau bagan rekapitulasi semua permohonan yang diajukan. Hal ini dilakukan untuk meminimalisir semua proses permohonan yang diajukan sehingga tidak menyebabkan kerugian sendiri bagi perusahaan karena terhambatnya perizinan dokumen perizinan. Dengan membuat catatan dan rekapitulasi yang sistematis, perusahaan dapat meningkatkan *transparansi*, mengidentifikasi penyebab keterlambatan, dan meningkatkan akuntabilitas dalam proses perizinan sertifikat pengukuhan warga asing. Upaya-upaya ini akan membantu perusahaan meningkatkan efisiensi dan efektivitas proses permohonan sertifikat pengukuhan warga asing (*Certificate Of Recognize*) dan memastikan kelancaran operasional kapal. Implementasi sistem pencatatan yang baik merupakan langkah proaktif untuk mengatasi kendala yang dihadapi dalam proses perizinan, sehingga mendukung kelancaran proyek penggelaran sistem komunikasi kabel laut.

D. EVALUASI TERHADAP ALTERNATIF PEMECAHAN MASALAH

Dari berbagai alternatif pemecahan masalah yang telah dikemukakan, penulis dapat mengevaluasi alternatif – alternatif pemecahan masalah yang dapat dilakukan oleh Perusahaan untuk mengatasi masalah yang ada.

1. Faktor Penyebab Keterlambatan Penerbitan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing (*Certificate Of Recognize*)

Keterlambatan penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing (*Certificate Of Recognize*) dapat disebabkan oleh berbagai faktor, baik internal maupun eksternal. Hal ini menyebabkan seringkali terjadi ketidaksesuaian antara realisasi waktu penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing dengan estimasi waktu yang telah ditentukan sebelumnya. Maka dari itu penulis mengevaluasi alternatif pemecahan masalah yang dapat dilakukan oleh Perusahaan untuk mengatasimasalah yang ada, sebagai berikut :

a. Beberapa instansi terkait belum memiliki sistem informasi manajemen (SIM). Membangun sistem informasi manajemen di instansi terkait proses pengurusan permohonan penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing (*Certificate Of Recognize*) merupakan alternatif yang efektif yang diharapkan dapat mengatasi keterlambatan penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing.

1) Kelebihan :

- a) Memudahkan koordinasi dan komunikasi antar instansi terkait dalam proses penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing.
- b) Meningkatkan efisiensi dan efektivitas proses penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing.

2) Kekurangan :

- a) Membutuhkan waktu dan biaya untuk mengembangkan dan menerapkan sistem informasi manajemen.
- b) Membutuhkan pelatihan dan sosialisasi bagi *staff* instansi terkait untuk menggunakan sistem informasi manajemen.

b. Kurangnya koordinasi antara perusahaan dengan instansi terkait

Meningkatkan koordinasi antara perusahaan dengan instansi terkait merupakan alternatif yang baik untuk mengatasi keterlambatan penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing.

1) Kelebihan :

- a) Meningkatkan komunikasi dan kolaborasi antara Perusahaan dengan instansi terkait dalam proses penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing.

b) Meminimalisir kesalahpahaman dan miskomunikasi yang dapat menyebabkan keterlambatan dalam proses permohonan.

2) Kekurangan :

a) Membutuhkan waktu dan usaha untuk membangun dan memelihara hubungan yang baik antara perusahaan dengan instansi terkait.

b) Membutuhkan sistem dan mekanisme komunikasi yang efektif untuk mendukung koordinasi antara Perusahaan dengan instansi terkait.

2. Faktor Penyebab Operasional Kapal Dalam Kegiatan Penggelaran Sistem Komunikasi Kabel Bawah Laut Terhambat

Prosedur perizinan instalasi Sistem Komunikasi Kabel Bawah Laut melewati beberapa tahap permohonan dari beberapa instansi terkait serta dokumen perilsan pendukung. Proses perilsan dokumen perizinan yang *kompleks* menjadi salah satu penyebab kegiatan penggelaran sistem komunikasi kabel bawah laut mengalami keterlambatan. Evaluasi terhadap faktor penyebab operasional kapal dalam kegiatan penggelaran sistem komunikasi kabel bawah laut yang terhambat adalah langkah penting untuk mengidentifikasi masalah yang ada. Maka dari itu penulis mengevaluasi alternatif pemecahan masalah yang dapat dilakukan oleh Perusahaan untuk mengatasi masalah yang ada, sebagai berikut :

a. Proses penerbitan dokumen perizinan terlambat

Melakukan analisis dan *redesign* alur kerja untuk menghilangkan duplikasi pekerjaan dan kesibukan yang tidak perlu serta melakukan sosialisasi secara berkala kepada *staff* terkait dalam penerapan prosedur penerbitan dokumen perizinan.

1) Keuntungan :

a) Dapat meningkatkan efisiensi dan efektivitas proses penerbitan dokumen perizinan penggelaran sistem komunikasi kabel laut.

b) Meningkatkan keahlian dan produktivitas *staff* dalam menangani prosedur penerbitan dokumen perizinan.

2) Kekurangan :

a) Membutuhkan analisis dan perubahan sistem yang menyeluruh, yang mungkin memakan waktu dan sumber daya.

b) Membutuhkan waktu dan biaya lebih untuk pelatihan dan perekrutan *staff* baru.

b. Proses perizinan yang belum satu pintu

Memperkuat *internal capacity building* untuk meningkatkan kemampuan internal dalam menangani proses perizinan. Dan membangun sistem perizinan *online* terintegrasi secara bertahap.

1) Keuntungan :

a) Meningkatkan kontrol dan fleksibilitas perusahaan dalam mengelola proses perizinan.

b) Meningkatkan efisiensi dan transparansi proses perizinan.

2) Kekurangan :

a) Memerlukan investasi dalam pelatihan dan pengembangan sumber daya manusia.

b) Memerlukan sosialisasi yang insentif untuk pengembangan dan implementasi sistem.

3. Keterlambatan Proses Penerbitan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing

Dalam proses penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing melewati beberapa tahapan yang bisa jadi penyebab dari keterlambatan penerbitan. Keterlambatan dalam proses penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing dapat diatasi dengan upaya bersama dari berbagai pihak. Dengan kerjasama yang baik antar pihak-pihak yang terlibat diharapkan dapat meningkatkan efisiensi dalam proses penerbitan dokumen. Dari hal tersebut dilakukan evaluasi terhadap alternatif pemecahan masalah, sebagai berikut :

a. Melakukan komunikasi aktif dalam informasi atau monitoring proses prosedur permohonan yang telah diajukan

Komunikasi aktif dalam proses permohonan merupakan alternatif yang bermanfaat untuk meningkatkan efisiensi dan transparansi dalam proses perizinan.

1) Keuntungan :

a) Mempermudah identifikasi dan penyelesaian masalah dalam prosedur proses perizinan.

b) Memberikan kesempatan bagi pemohon untuk memberikan masukan dan saran.

2) Kekurangan :

a) Memerlukan komitmen dan sumber daya yang memadai untuk menyediakan layanan komunikasi yang efektif.

b) Dapat menimbulkan kesalahpahaman antara pemohon dan Perusahaan.

b. Memastikan setiap karyawan pada divisi perizinan memiliki catatan atau rekapitulasi proses prosedur perizinan yang telah diajukan

Catatan rekapitulasi proses perizinan merupakan investasi yang berharga bagi perusahaan. Dengan menerapkan sistem catatan rekapitulasi yang efektif, perusahaan dapat meningkatkan efisiensi dan transparansi dalam proses perizinan, membangun kepercayaan publik, dan *ultimately* mencapai tujuan bisnisnya.

1) Keuntungan :

a) Memudahkan identifikasi dan penyelesaian masalah dalam proses perizinan.

b) Membantu dalam pengambilan keputusan dan analisa data terkait proses perizinan.

2) Kekurangan :

a) Memerlukan waktu dan *effort* untuk membuat dan memelihara catatan rekapitulasi.

b) Ada kemungkinan karyawan tidak disiplin dalam mencatat dan memperbarui catatan.

c. Proses penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing belum efektif

Melakukan komunikasi aktif dalam informasi atau *monitoring* proses prosedur perizinan yang telah diajukan

1) Keuntungan :

a) Meningkatkan transparansi dan akuntabilitas proses penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing.

b) Proses prosedur perizinan menjadi lebih terpantau dan dapat selesai sesuai dengan waktu perencanaan.

2) Kerugian :

- a) Menyita tenaga dan waktu karyawan karena semua proses pemantauan dilakukan secara manual dan langsung berada di lapangan.
- b) Kurangnya nilai integritas dalam pelaksanaan prosedur perizinan.

E. PEMECAHAN MASALAH

Dari hasil evaluasi terhadap pemecahan masalah-masalah yang telah dijabarkan penulis. Maka dengan pertimbangan tersebut penulis memilih pemecahan masalah sebagai berikut :

1. Keterlambatan dalam proses penerbitan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing (*Certificate Of Recognize*) yang berdampak pada operasional kapal milik PT. Optic Marine Indonesia

Keterlambatan dalam proses penerbitan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing dapat disebabkan oleh berbagai faktor. Belum adanya sistem informasi manajemen dalam proses penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing menjadi salah satu faktor yang signifikan. Tanpa sistem yang memadai, proses pengurusan sertifikat pengukuhan warga asing menjadi lebih kurang efisien.

Dalam mengatasi permasalahan keterlambatan proses penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing (*Certificate Of Recognize*), penulis menentukan pemecahan masalah yang terbaik dan dapat dilakukan oleh Perusahaan yaitu dengan meningkatkan koordinasi dan komunikasi antar *staff* dalam proses penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing. Pengoptimalisasian alur kerja dengan membangun sistem informasi manajemen guna kemudahan pelacakan dan *monitoring* dokumen sertifikat pengukuhan warga asing yang efektif. Meningkatkan komunikasi dan koordinasi antar departemen yang terlibat dalam proses permohonan penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing.

Keterlambatan proses penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing berpengaruh terhadap kegiatan operasional kapal dalam kegiatan penggelaran sistem komunikasi kabel bawah laut (SKKL), maka dari itu penulis menyatakan untuk melakukan pengoptimalisasian alur kerja dengan membangun sistem informasi manajemen guna kemudahan pelacakan dan *monitoring* dokumen sertifikat pengukuhan warga asing yang efektif. Dengan diterapkannya pengoptimalisasian sistem informasi manajemen bisa menjadi lebih terstruktur dan mudah dilacak

diharapkan proses penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing dapat terealisasi sesuai dengan rencana dan estimasi awal.

2. Operasional kapal dalam kegiatan penggelaran sistem komunikasi kabel bawah laut terhambat

Operasional kapal dalam kegiatan penggelaran sistem komunikasi kabel bawah laut terhambat karena proses prosedur penerbitan dokumen perizinan yang terlambat. Proses penerbitan dokumen penerbitan dilakukan dengan beberapa tahapan.

Dalam mengatasi permasalahan terhambatnya operasional kapal dalam penggelaran sistem komunikasi kabel bawah laut, penulis menentukan pemecahan masalah yang tepat dan dapat dilakukan yaitu dengan melakukan analisis dan *redesign* alur kerja untuk menghilangkan duplikasi pekerjaan dan kesibukan yang tidak perlu serta melakukan sosialisasi secara berkala kepada *staff* terkait dalam penerapan prosedur penerbitan dokumen perizinan. Hal tersebut dinilai dapat meningkatkan efisiensi dan efektivitas proses penerbitan dokumen perizinan penggelaran sistem komunikasi kabel laut.

Perusahaan harus memastikan setiap karyawan pada divisi perizinan memiliki catatan atau rekapitulasi proses prosedur perizinan yang telah diajukan Dengan menerapkan sistem catatan rekapitulasi yang efektif, perusahaan dapat meningkatkan efisiensi dan transparansi dalam proses perizinan, membangun kepercayaan publik, dan *ultimately* mencapai tujuan bisnisnya. Solusi ini dinilai dapat mempermudah proses identifikasi dan penyelesaian masalah dalam proses penerbitan dokumen perizinan.

BAB V

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan analisis yang dilakukan penulis mengenai permasalahan, maka penulis dapat menyimpulkan yaitu sebagai berikut :

1. Keterlambatan dalam penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing (*Certificate of Recognition*) yang menghambat operasional kapal disebabkan oleh berbagai faktor. Proses permohonan penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing (*Certificate of Recognition*) yang belum efektif dengan melewati banyak tahapan proses yang masih dilakukan secara manual memerlukan waktu yang lebih lama dan meningkatkan risiko kesalahan atau kekurangan dalam dokumen perizinan yang diajukan. Proses penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing (*Certificate of Recognition*) yang belum terintegrasi secara online oleh sistem informasi manajemen juga merupakan salah satu faktor penyebab keterlambatan penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing (*Certificate of Recognition*) dapat memperlambat keseluruhan prosedur perizinan.

Berdasarkan analisis penulis maka perlu dilakukan upaya pemecahan masalah yaitu dengan melakukan komunikasi aktif dalam informasi atau *monitoring* proses penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing yang sedang diajukan. Dan juga membangun sistem informasi manajemen di instansi terkait proses pengurusan permohonan penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing merupakan alternatif yang efektif yang diharapkan dapat mengatasi keterlambatan penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing.

2. Kegiatan operasional kapal dalam kegiatan penggelaran sistem komunikasi kabel laut terhambat disebabkan oleh beberapa faktor. Keterlambatan dalam proses penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing (*Certificate of Recognition*) berdampak langsung terhadap kegiatan operasional kapal dalam kegiatan penggelaran sistem komunikasi kabel laut, kapal tidak dapat memulai kegiatan

operasional tanpa memiliki awak kapal yang diakui secara resmi melalui sertifikat pengukuhan warga asing (*Certificate of Recognition*), sehingga menyebabkan penundaan dalam pelaksanaan *project* penggelaran sistem komunikasi kabel laut. Apabila sertifikat pengukuhan warga asing mengalami terlambat penerbitan, proses pergantian awak kapal menjadi ikut terhambat. Awak kapal asing yang baru tidak dapat *onboard* sesuai dengan jadwal yang sudah ditentukan, mengakibatkan kapal tidak dapat beroperasi dengan efisien.

Keterlambatan dalam kegiatan operasional kapal akibat masalah perizinan seperti sertifikat pengukuhan warga asing (*Certificate of Recognition*) dapat menyebabkan penundaan *project*, mengakibatkan kerugian waktu dan tambahan biaya operasional. Oleh karena itu, perlu dilakukan komunikasi aktif dalam proses permohonan yang bermanfaat untuk meningkatkan efisiensi dan transparansi dalam proses perizinan serta perusahaan harus memastikan setiap karyawan pada divisi perizinan memiliki catatan atau rekapitulasi proses prosedur perizinan yang telah diajukan. Dengan menerapkan sistem catatan rekapitulasi yang efektif dapat membantu perusahaan melacak data dan informasi dengan mudah dan cepat serta meningkatkan akuntabilitas dalam operasional perusahaan.

B. SARAN

Berdasarkan pembahasan dari hasil penelitian yang telah dikemukakan, maka dalam kesempatan ini penulis akan memberikan beberapa saran-saran untuk pihak-pihak terkait dalam menunjang kelancaran penerbitan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing (*Certificate of Recognition*) dalam rangka menunjang kelancaran kegiatan operasional kapal kegiatan penggelaran sistem komunikasi kabel bawah laut. Adapun saran-saran yang diusulkan dalam penulisan skripsi ini yaitu sebagai berikut :

1. Ditujukan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan
 - a. Direktorat Jenderal Perhubungan Laut Kementerian Perhubungan diharapkan untuk melakukan sosialisasi dan edukasi yang lebih intensif kepada pihak-pihak yang terlibat dalam proses penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing, mengenai tata cara dan persyaratan lengkap penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing.

- b. Meningkatkan koordinasi dengan pihak-pihak yang terlibat dalam proses penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing, dalam rangka mempercepat proses penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing.
 - c. Melakukan permohonan pengadaan sistem informasi manajemen.
 2. Ditujukan kepada perusahaan
 - a. Diharapkan untuk melakukan perencanaan dan pengurusan sertifikat pengukuhan warga asing (*Certificate of Recognition*) dengan baik dan tepat waktu agar tidak menghambat kegiatan operasional kapal.
 - b. Melakukan kerja sama yang erat dengan instansi terkait dalam rangka mempermudah proses penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing (*Certificate of Recognition*).
 - c. Meningkatkan kualitas dan kompetensi tenaga kerja asing yang dipekerjakan agar memenuhi persyaratan yang ditetapkan oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Agar dapat membantu mengurangi risiko kecelakaan dan insiden di atas kapal serta dapat meningkatkan efisiensi dan produktivitas kerja.
 3. Ditujukan kepada Tenaga Kerja Asing:
 - a. Diharapkan untuk melengkapi diri dengan dokumen-dokumen yang diperlukan untuk persyaratan penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing
 - b. Menjaga dan meningkatkan kinerja serta profesionalisme dalam bekerja.
 - c. Memahami dan mematuhi peraturan perundang-undangan yang berlaku di Indonesia.

Penulis meyakini bahwa dengan penerapan saran-saran di atas, maka proses penerbitan sertifikat pengukuhan warga asing akan menjadi lebih lancar dan efisien, sehingga akan menunjang kelancaran operasional kapal dalam kegiatan penggelaran sistem komunikasi kabel laut.

DAFTAR PUSTAKA

- Altabach, P. G. (2019). *Bunga Rampai Penerbitan dan Pembangunan*. (p. 45). Yayasan Obor Indonesia.
- And Taylor, R. (2014). *Operations and Supply Chain Management*. John Wiley & Sons.
- Atherley, L. and. (1996). *Delay construction*. Cahner Books Internasional.
- Darminto, D. P. (2012). *Analisis Laporan Keuangan* (p. 52). YKPN.
- Data Global Komutama. (2012). *Pengertian Kabel Fiber Optik, Kelebihan, dan Kekurangan Fiber Optik*. <https://www.dataglobal.co.id/pengertian-fiber-optic>
- Dr. Sumanto M.A. (2014). *Teori dan Aplikasi Metode Penelitian* (p. 179). Elsevier. (2009). *Construction Delays*.
- Engkos Kosasih dan Hananto Soewedo. (2009). *Manajemen Perusahaan Pelayaran Edisi Kedua* (p. 57).
- Eoghan Casey. (2004). *Digital Evidence and Computer Crime: Forensics Science, Computers and the Internet* (p. 65). Elsevier Academic Press.
- Ervianto, W. (2004). *Manajemen Proyek Konstruksi*. ANDI.
- Gultom, A. (2023). *Sekilas Tentang Cable Laying Ship*. https://www.emaritim.com/2023/02/sekilas-tentang-cable-laying-ship.html#google_vignette
- Haseeb, M. Lu, X. dan Bibi, A. (2011). Problems Of Projects And Effects Of Delays In The Construction Industry Of Pakistan. *Australian Journal of Business and Management Research*, 1 No. 5, 41–50.
- Herdiansyah, H. (2010). *Metodologi penelitian kualitatif untuk ilmu-ilmu sosial*. (p. 16).
- Lexy J. Moleong. (2020). *Metode Penelitian Kualitatif*. PT Remaja Rosdakarya.
- Majid., A. (2013). *Strategi pembelajaran* (p. 54). Remaja Rosdakarya.
- Max Ammerman. (1998). *Root Cause Analysis*.
- Muhammad Farhan Syah. (2023). *Mengenal Fungsi Tongkang di Industri Kemaritiman*. <https://www.trenasia.com/mengenal-fungsi-tongkang-di-industri-kemaritiman>
- Nana, S. (2012). *Penilaian Hasil Proses Belajar Mengajar* (p. 27). PT Remaja Rosdakarya.
- No Title Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 26 Tahun 2022 Tentang Pengawasan Kapal Niaga, Pub. L. No. 26 (2022). <https://peraturan.bpk.go.id/Details/231386/permenhub-no-26-tahun-2022>

- pambudiHasan. (1981). *dasar dan teknik penerbitan buku* (p. 5). sinar harapan.
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 84 Tahun 2013 Tentang Perekrutan Dan Penempatan Awak Kapal, Pub. L. No. 84 (2013).
<https://peraturan.bpk.go.id/Details/147735/permenhub-no-84-tahun-2013>
- Pusat Bahasa. (2005). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Balai Pustaka.
- Rhonda Abrams dan Alice Laplante. (2010). *Passion to Profits* (p. 216). Kelompok Pustaka alvabet.
- Riduwan. (2012). *Metode & Teknik Menyusun Proposal Penelitian*. ALFABETA.
- Satori, Komariah. (2014). *Metodologi Penelitian Kualitatif* (p. 200). ALFABETA.
- Sugiyono. (2015). *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, dan R&D* (p. 335). ALFABETA.
- Suryana. (2022). *Pengembangan Instrumen Analisis Data Kualitatif*.
- Undang-Undang (UU) No. 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran, Pub. L. No. 17 (2008).
<https://peraturan.bpk.go.id/Details/39060>
- Widjono Hs. (2008). *Bahasa Indonesia : Mata Kuliah Pengembangan Kepribadiandi Perguruan Tinggi* (Edisi Revi, p. 19). Grasindo.
- William J.stevenson. (2009). *Operation Management*. Salemba Empat.

Lampiran 1 Izin Salvage dan Pekerjaan Bawah Air PT. Optic Marine Indonesia



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
SURAT IZIN USAHA PERUSAHAAN SALVAGE DAN PEKERJAAN BAWAH AIR**
Nomor : *B 5-180/KL-301*

MENTERI PERHUBUNGAN

Memperhatikan : Surat permohonan dari Direktur PT. OPTIC MARINE INDONESIA
Nomor 010/OMI-Dir/II/2012 Tanggal 8 Maret 2012

Mengingat : 1. Undang-Undang Nomor 17 tahun 2008 tentang Pelayaran;
2. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian;
3. Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 23 Tahun 1990 tentang Usaha Salvage dan/atau Pekerjaan Bawah Air.

MEMUTUSKAN

Menetapkan : KEPUTUSAN MENTERI PERHUBUNGAN TENTANG IZIN USAHA PERUSAHAAN SALVAGE DAN PEKERJAAN BAWAH AIR

PERTAMA : Memberikan Izin Usaha Kepada

Nama Perusahaan : PT. OPTIC MARINE INDONESIA
Alamat Kantor Perusahaan : Tedja Buana Building 2nd Floor
Jl. Menteng Raya No.29 Menteng, Jakarta Pusat 10340
Pengesahan Badan Hukum : Akta Pendirian Perusahaan Terbatas Nomor 08 Tanggal 21 Nopember 2011 oleh Notaris Ulia Azhar, SH, M.Kn
Pimpinan/Penanggungjawab : DJONI ANWIR ALGAMAR
Jabatan Penanggungjawab : Direktur
Nomor Pokok Wajib Pajak : 03.193.807.9-021.000

KEDUA : Kewajiban pemegang Izin Usaha;
1. Mematuhi seluruh peraturan perundang-undangan yang berlaku di sektor Perhubungan Laut setiap akan melaksanakan kegiatan
2. Mengajukan permohonan persetujuan kegiatan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut
3. Mengutamakan penggunaan produksi dalam negeri setiap melaksanakan kegiatan
4. Menyampaikan laporan secara berkala setiap 6 (enam) bulan tentang kegiatan dan keadaan perusahaan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut
5. Bertanggung jawab atas kebenaran laporan yang disampaikan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut
6. Melaporkan secara tertulis kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut setiap kali terjadi perubahan akta dan alamat usahanya.

KETIGA : Surat Izin Usaha Perusahaan ini dapat dicabut apabila pemegang Surat Izin Usaha tidak mematuhi kewajiban dan atau melakukan tindak pidana yang bersangkutan dengan kegiatan usahanya.

KEEMPAT : Surat Izin Usaha ini berlaku selama 30 (tiga puluh) tahun sesuai ketentuan dalam Undang Undang Nomor 25 Tahun 2007 tentang Penanaman Modal dan berlaku untuk seluruh wilayah Republik Indonesia.

Dikeluarkan di : J A K A R T A
Pada Tanggal : *11 April 2012*

**MENTERI PERHUBUNGAN
DIREKTOR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**

LEON MUHAMAD
Menteri Muda (IV/c)
NIP. 19540404 198703 1 001

**PENANGGUNGJAWAB
PT. OPTIC MARINE INDONESIA**

[Signature]
DJONI ANWIR ALGAMAR
Direktur

**Lampiran 2 Surat Permohonan Pengurusan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing
Milik Tenaga Kerja Asing Cable Ship Ile De Re**



Jakarta, 6 April 2023

No : 106/PLO/HUBLA/IV/2023

**Kepada YTH,
Kementerian Perhubungan Republik Indonesia
Direktorat Jenderal Perhubungan Laut
Direktur Perkapalan dan Kelautan
Di Tempat**

Perihal : Permohonan Penggunaan Tenaga Kerja Warga Negara Asing (COR) di kapal angkutan luar negeri MV/CLV ILE DE RE berbendera Indonesia

Dengan Hormat,
Bersama ini kami ingin memohon untuk Penggunaan Tenaga Pelaut (Perwira) Asing di kapal MV/CLV ILE DE RE yang sudah melakukan pergantian bendera dari Perancis ke Indonesia dengan alasan sebagai berikut :

1. Dengan keadaan kapal MV/CLV ILE DE RE adalah Kapal angkutan luar negeri jenis pemasangan, Pemeliharaan Kabel Bawah Laut dan mempunyai spesifikasi khusus dimana masih dibutuhkan Tenaga Pelaut Asing dan juga dalam pekerjaan selalu menggunakan Tenaga Pelaut Cadangan, dimana tenaga pelaut kita juga mendampingi sampai alih teknologi mengenai pekerjaan Kapal tersebut
2. Dalam alih teknologi dan pengoperasian kapal tersebut akan membutuhkan waktu yang tidak cepat dimana kapal ini beroperasi apabila ada kegiatan perbaikan Kabel Laut
3. Adapun berdasarkan alasan yang kami kemukakan tersebut kami mohon agar diterbitkan COR/Certificate of Recognition untuk mempekerjakan Crew Asing di kapal MV/CLV ILE DE RE, Adapun data crew asing yang bekerja sebagai berikut :

Nama	Kebangsaan	Nomor Passpor	Tanggal Lahir	Jabatan	COR
Clement Brice	Perancis	20FV15532	27 Mei 1978	Master	Perpanjangan

**Lampiran 3 Surat Permohonan Pengurusan Sertifikat Pengukuhan Warga Asing
Milik Tenaga Kerja Asing Cable Ship Teneo dan Cable Ship Ile De
Re**



Jakarta, 4 Mei 2023

No : 020/PLO/HUBLA/V/2023

**Kepada YTH,
Kementerian Perhubungan Republik Indonesia
Direktorat Jenderal Perhubungan Laut
Direktur Perkapalan dan Kepelautan
Di Tempat**

Perihal : Permohonan Penggunaan Tenaga Kerja Warga Negara Asing (COR) di kapal angkutan luar negeri MV/CLV TENE0 dan CS ILE DE RE berbendera Indonesia

Dengan Hormat,

Bersama ini kami ingin memohon untuk Penggunaan Tenaga Pelaut (Perwira) Asing di kapal MV/CLV TENE0 dan CS ILE DE RE yang sudah melakukan pergantian bendera Indonesia dengan alasan sebagai berikut :

1. Dengan keadaan kapal TENE0 dan ILE DE RE adalah Kapal angkutan luar negeri jenis pemasangan, Pemeliharaan Kabel Bawah Laut dan mempunyai spesifikasi khusus dimana masih dibutuhkan Tenaga Pelaut Asing dan juga dalam pekerjaan selalu menggunakan Tenaga Pelaut Cadangan, dimana tenaga pelaut kita juga mendampingi sampai alih teknologi mengenai pekerjaan Kapal tersebut
2. Dalam alih teknologi dan pengoperasian kapal tersebut akan membutuhkan waktu yang tidak cepat dimana kapal ini beroperasi apabila ada kegiatan perbaikan Kabel Laut

Adapun berdasarkan alasan yang kami kemukakan tersebut kami mohon agar diterbitkan COR/Certificate of Recognition untuk mempekerjakan Crew Asing di kapal TENE0 dan ILE DE RE, Adapun data crew asing yang bekerja sebagai berikut :

Nama	Kebangsaan	Nomor Passpor	Tanggal Lahir	Jabatan	COR
Picault Louis Marie Yves	Perancis	19AL89840	7 Jul 1992	Chief Engineer	Baru
Benissan Julien Louis Thomas	Perancis	19FV05974	18 Aug 1986	Chief Officer	Baru
Flottes Pierre Alain	Perancis	17FV16240	23 Jun 1986	Chief Officer	Perpanjangan
Houny Renaud Maurice	Perancis	17FV02704	1 Sep 1986	Chief Officer	Perpanjangan

PT PELAYARAN LINTAS OPTIK

Gedung Gama Tower Lantai 19 A, Jalan H.R. Rasuna Said Kav C-22, Jakarta Selatan, 12940, Indonesia
TEL: +62125982966, +621 25981465, FAX: +6021 25982744
enquiries@opticmarine.com www.opticmarine.com

Lampiran 4 Certificate Of Recognize Milik Tenaga Kerja Asing Yang Akan Bekerja Di Atas Kapal Milik PT Optic Marine Indonesia



Republic of Indonesia
No: 62D0000041-23

**SERTIFIKAT PENGUKUHAN
MEMBUKTIKAN PENGAKUAN SERTIFIKAT
MENURUT KETENTUAN KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG STANDARD
PELATIHAN, SERTIFIKASI DAN TUGAS JAGA BAGI PELAUT, 1978, BESERTA
AMANDEMENNYA**
*Certificate of Endorsement
Attesting the Recognition of Certificate
under the provisions of the International convention on Standards
of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as Amended*

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
Ministry of Transportation
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
Directorate General of Sea Transportation

Pemerintah Republik Indonesia menyatakan bahwa sertifikat No: 261830/KOV-D/077925/06
The Government of the Republic of Indonesia certifies that Certificates No: 261830/KOV-D/077925/06

yang diterbitkan kepada : AUTELLET ALEXANDRE
issued to
Tanggal Lahir : 04 APRIL 1995
Date of Birth
oleh atau atas nama Pemerintah : KINGDOM OF BELGIUM
by or on behalf of the Government of

telah memenuhi syarat sesuai dengan ketentuan Peraturan I/10 dari Konvensi STCW 1978 beserta Amandemennya. Pemegang sah sertifikat ini diberi kewenangan dalam jabatan dengan pembatasan di bawah.
is duly recognized in accordance with the provisions of regulation I/10 of the STCW 1978 Convention as amended. The lawful holder of this endorsement is authorized to perform the following functions at the levels specified subject to any limitations as indicated.

FUNCTION	LEVEL	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)
Navigation	Management	None
Cargo Handling and Stowage		
Controlling the Operation of the Ship and Care for Persons on Board		
Radio Communication		
CAPACITY		
CHIEF OFFICER		

Sertifikat Pengukuhan ini berlaku sampai dengan tanggal : 16 September 2023
This Certificate of Endorsement is valid until : 16 September 2023



Signature of holder

Diterbitkan di Jakarta pada tanggal 17 Maret 2023
Issued at Jakarta on 17 March 2023
A.n. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
O. b. Director General of Sea Transportation
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
Director of Marine Safety and Seafarer
KEPALA SUB DIREKTORAT KEPELAUTAN
Deputy Director for Seafarers

RAJUMAN SIBARANI, M.M.

Note :
Sertifikat yang asli harus berada di atas kapal selama yang bersangkutan berdinasi di kapal, sesuai Peraturan I/2 ayat 11 dari Konvensi STCW.
The original of this Certificate must be kept available in accordance with Regulation I/2, paragraph 11 of the STCW Convention while serving on a ship.

DIT. KAPPEL

6 548 813



Republic of Indonesia
No: 62D000055-23

**SERTIFIKAT PENGUKUHAN
MEMBUKTIKAN PENGAKUAN SERTIFIKAT
MENURUT KETENTUAN KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG STANDARD
PELATIHAN, SERTIFIKASI DAN TUGAS JAGA BAGI PELAUT, 1978, BESERTA
AMANDEMENNYA**

*Certificate of Endorsement
Attesting the Recognition of Certificate
under the provisions of the International convention on Standards
of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as Amended*

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
Ministry of Transportation
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
Directorate General of Sea Transportation**

Pemerintah Republik Indonesia menyatakan bahwa sertifikat No: 10437917/1
The Government of the Republic of Indonesia certifies that Certificates No: 10437917/1

yang diterbitkan kepada : CLEMENT BRICE
issued to

Tanggal Lahir : 27 MAY 1978
Date of Birth

oleh atau atas nama Pemerintah : FRANCE REPUBLIC
by or on behalf of the Government of

telah memenuhi syarat sesuai dengan ketentuan Peraturan I/10 dari Konvensi STCW 1978 beserta
Amandemennya. Pemegang sah sertifikat ini diberi kewenangan dalam jabatan dengan pembatasan di bawah.
*is duly recognized in accordance with the provisions of regulation I/10 of the STCW 1978 Convention as amended. The
lawful holder of this endorsement is authorized to perform the following functions at the levels specified subject to any
limitations as indicated.*

FUNCTION	LEVEL	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)
Navigation	Management	UNLIMITED
Cargo Handling and Stowage		
Controlling the Operation of the Ship and Care for Persons on Board		
CAPACITY		
MASTER		

Sertifikat Pengukuhan ini berlaku sampai dengan tanggal 11 Oktober 2023
This Certificate of Endorsement is valid until : 11 October 2023



Signature of

Diterbitkan di Jakarta pada tanggal 12 April 2023
Issued at Jakarta on 12 April 2023
A.n. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
O.b. Director General of Sea Transportation
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
Director of Marine Safety and Seafarer
Pih. KEPALA SUB DIREKTORAT KEPELAUTAN
Act. Deputy Director for Seafarers

STEPHANUS RISDIYANTO

Note :
Sertifikat yang asli harus berada di atas kapal selama yang bersangkutan berdinasi di kapal, sesuai Peraturan I/2 ayat 11
dari Konvensi STCW.
*The original of this Certificate must be kept available in accordance with Regulation I/2, paragraph 11 of the STCW
Convention while serving on a ship.*

DIT. KAPPEL

6 548 839



Republic of Indonesia
No: 62D000042-23

**SERTIFIKAT PENGUKUHAN
MEMBUKTIKAN PENGAKUAN SERTIFIKAT
MENURUT KETENTUAN KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG STANDARD
PELATIHAN, SERTIFIKASI DAN TUGAS JAGA BAGI PELAUT, 1978, BESERTA
AMANDEMENNYA**

*Certificate of Endorsement
Attesting the Recognition of Certificate
under the provisions of the International convention on Standards
of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as Amended*

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
Ministry of Transportation**

**DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
Directorate General of Sea Transportation**

Pemerintah Republik Indonesia menyatakan bahwa sertifikat No: 10456820/1
The Government of the Republic of Indonesia certifies that Certificates No: 10456820/1

yang diterbitkan kepada : COMBES MAXIME AXEL
issued to

Tanggal Lahir : 01 JULY 1993
Date of Birth

oleh atau atas nama Pemerintah : FRANCE REPUBLIC
by or on behalf of the Government of

telah memenuhi syarat sesuai dengan ketentuan Peraturan I/10 dari Konvensi STCW 1978 beserta Amandemennya. Pemegang sah sertifikat ini diberi kewenangan dalam jabatan dengan pembatasan di bawah.
Is duly recognized in accordance with the provisions of regulation I/10 of the STCW 1978 Convention as amended. The lawful holder of this endorsement is authorized to perform the following functions at the levels specified subject to any limitations as indicated.

FUNCTION	LEVEL	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)
Navigation	Management	None
Cargo Handling and Stowage		
Controlling the Operation of the Ship and Care for Persons on Board		
CAPACITY		
CHIEF OFFICER		UNLIMITED

Sertifikat Pengukuhan ini berlaku sampai dengan tanggal : 16 September 2023
This Certificate of Endorsement is valid until: 16 September 2023



Signature of holder

Diterbitkan di Jakarta pada tanggal 17 Maret 2023
Issued at Jakarta on 17 March 2023

A.n. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
O.b. Director General of Sea Transportation
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
Director of Marine Safety and Seafarer
KEPALA SUB DIREKTORAT KEPELAUTAN
Deputy Director for Seafarers

RAJUMAN SIBARANI, M.M.

Note :
Sertifikat yang asli harus berada di atas kapal selama yang bersangkutan berdinasi di kapal, sesuai Peraturan I/2 ayat 11 dari Konvensi STCW.
The original of this Certificate must be kept available in accordance with Regulation I/2, paragraph 11 of the STCW Convention while serving on a ship.

DIT. KAPPEL

6 548 814



Republic of Indonesia
No: 62D0000039-23

**SERTIFIKAT PENGUKUHAN
MEMBUKTIKAN PENGAKUAN SERTIFIKAT
MENURUT KETENTUAN KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG STANDARD
PELATIHAN, SERTIFIKASI DAN TUGAS JAGA BAGI PELAUT, 1978, BESERTA
AMANDEMENNYA**

*Certificate of Endorsement
Attesting the Recognition of Certificate
under the provisions of the International convention on Standards
of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as Amended*

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
Ministry of Transportation**

**DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
Directorate General of Sea Transportation**

Pemerintah Republik Indonesia menyatakan bahwa sertifikat No: 10229894/02
The Government of the Republic of Indonesia certifies that Certificates No: 10229894/02

yang diterbitkan kepada : CAMUS BENOIT
issued to

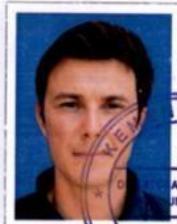
Tanggal Lahir : 04 APRIL 1985
Date of Birth

oleh atau atas nama Pemerintah : FRENCH REPUBLIC
by or on behalf of the Government of

telah memenuhi syarat sesuai dengan ketentuan Peraturan I/10 dari Konvensi STCW 1978 beserta Amandemennya. Pemegang sah sertifikat ini diberi kewenangan dalam jabatan dengan pembatasan di bawah.
is duly recognized in accordance with the provisions of regulation I/10 of the STCW 1978 Convention as amended. The lawful holder of this endorsement is authorized to perform the following functions at the levels specified subject to any limitations as indicated.

FUNCTION	LEVEL	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)
Navigation	Management	None
Cargo Handling and Stowage		
Controlling the Operation of the Ship and Care for Persons on Board		
CAPACITY		
MASTER		

Sertifikat Pengukuhan ini berlaku sampai dengan tanggal : 16 September 2023
This Certificate of Endorsement is valid until : 16 September 2023



Signature of holder

Diterbitkan di Jakarta pada tanggal 17 Maret 2023

Issued at Jakarta on 17 March 2023

A.n. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

O. b. Director General of Sea Transportation

DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPেলাUTAN

Director of Marine Safety and Seafarer

KEPALA SUB DIREKTORAT KEPেলাUTAN

Deputy Director for Seafarers

RAJUMAN SIBARANI, M.M.

Note :
Sertifikat yang asli harus berada di atas kapal selama yang bersangkutan berdinasi di kapal, sesuai Peraturan I/2 ayat 11 dari Konvensi STCW.
The original of this Certificate must be kept available in accordance with Regulation I/2, paragraph 11 of the STCW Convention while serving on a ship.

DIT. KAPPEL

9 548 811



Republic of Indonesia
No: 62E000040-23

**SERTIFIKAT PENGUKUHAN
MEMBUKTIKAN PENGAKUAN SERTIFIKAT
MENURUT KETENTUAN KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG STANDARD
PELATIHAN, SERTIFIKASI DAN TUGAS JAGA BAGI PELAUT, 1978, BESERTA
AMANDEMENNYA**

*Certificate of Endorsement
Attesting the Recognition of Certificate
under the provisions of the International convention on Standards
of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as Amended*

**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
Ministry of Transportation**

**DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
Directorate General of Sea Transportation**

Pemerintah Republik Indonesia menyatakan bahwa sertifikat No: 10493772/1
The Government of the Republic of Indonesia certifies that Certificates No: 10493772/1

yang diterbitkan kepada : SEMEY PAULINE ANTOINETTE RENEE
issued to

Tanggal Lahir : 08 SEPTEMBER 1986
Date of Birth

oleh atau atas nama Pemerintah : FRENCH REPUBLIC
by or on behalf of the Government of

telah memenuhi syarat sesuai dengan ketentuan Peraturan I/10 dari Konvensi STCW 1978 beserta Amandemennya. Pemegang sah sertifikat ini diberi kewenangan dalam jabatan dengan pembatasan di bawah.
is duly recognized in accordance with the provisions of regulation I/10 of the STCW 1978 Convention as amended. The lawful holder of this endorsement is authorized to perform the following functions at the levels specified subject to any limitations as indicated.

FUNCTION	LEVEL	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)
Marine engineering	Management	None
Marine electrical, electronic and control engineering		
Maintenance and repair		
Controlling the operation of the ship and care for persons on board		
CAPACITY		
CHIEF ENGINEER OFFICER		

Sertifikat Pengukuhan ini berlaku sampai dengan tanggal : 16 September 2023
This Certificate of Endorsement is valid until : 16 September 2023



Signature of holder

Diterbitkan di Jakarta pada tanggal 17 Maret 2023
Issued at Jakarta on 17 March 2023
A.n. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
O. b. Director General of Sea Transportation
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPেলাUTAN
Director of Marine Safety and Seafarers
KEPALA SUB DIREKTORAT KEPেলাUTAN
Deputy Director for Seafarers

RAJUMAN SIBARANI, M.M.

Note :
Sertifikat yang asli harus berada di atas kapal selama yang bersangkutan berdinasi di kapal, sesuai Peraturan I/2 ayat 11 dari Konvensi STCW.
The original of this Certificate must be kept available in accordance with Regulation I/2, paragraph 11 of the STCW Convention while serving on a ship.

DIT. KAPPEL

6 548 812



Republic of Indonesia
No: 62D000038-23

SERTIFIKAT PENGUKUHAN
MEMBUKTIKAN PENGAKUAN SERTIFIKAT
MENURUT KETENTUAN KONVENSI INTERNASIONAL TENTANG STANDARD
PELATIHAN, SERTIFIKASI DAN TUGAS JAGA BAGI PELAUT, 1978, BESERTA
AMANDEMENNYA

*Certificate of Endorsement
Attesting the Recognition of Certificate
under the provisions of the International convention on Standards
of Training, Certification and Watchkeeping for Seafarers, 1978, as Amended*

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
Ministry of Transportation

DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
Directorate General of Sea Transportation

Pemerintah Republik Indonesia menyatakan bahwa sertifikat No: 10482322/01
The Government of the Republic of Indonesia certifies that Certificates No: 10482322/01

yang diterbitkan kepada : SOB CZAK JEAN-STANISLAS FRANCOIS MICHEL
issued to

Tanggal Lahir : 19 JUNE 1992
Date of Birth

oleh atau atas nama Pemerintah : FRENCH REPUBLIC
by or on behalf of the Government of

telah memenuhi syarat sesuai dengan ketentuan Peraturan I/10 dari Konvensi STCW 1978 beserta
Amandemennya. Pemegang sah sertifikat ini diberi kewenangan dalam jabatan dengan pembatasan di bawah.
*is duly recognized in accordance with the provisions of regulation I/10 of the STCW 1978 Convention as amended. The
lawful holder of this endorsement is authorized to perform the following functions at the levels specified subject to any
limitations as indicated.*

FUNCTION	LEVEL	LIMITATIONS APPLYING (IF ANY)
Navigation	Management	None
Cargo Handling and Stowage		
Controlling the Operation of the Ship and Care for Persons on Board		
CAPACITY		
CHIEF OFFICER		

Sertifikat Pengukuhan ini berlaku sampai dengan tanggal : 16 September 2023
This Certificate of Endorsement is valid until : 16 September 2023



Signature of holder

Diterbitkan di Jakarta pada tanggal 17 Maret 2023
Issued at Jakarta on 17 March 2023
A.n. DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
O.b. Director General of Sea Transportation
DIREKTUR PERKAPALAN DAN KEPELAUTAN
Director of Marine Safety and Seafarer
KEPALA SUB DIREKTORAT KEPELAUTAN
Deputy Director for Seafarers

RAJUMAN SIBARANI, M.M.

Note :
Sertifikat yang asli harus berada di atas kapal selama yang bersangkutan berdinasi di kapal, sesuai Peraturan I/2 ayat 11 dari Konvensi STCW.
The original of this Certificate must be kept available in accordance with Regulation I/2, paragraph 11 of the STCW Convention while serving on a ship.

DIT. KAPPEL

6 548 810

Lampiran 5 Surat Permohonan SPKBA dan Pengantar *Security Clearance*
Proyek SKKL MIST *Post Lay Inspection Burial*



Nomor : 033/OMI-KPLP/II/2023
Lamp : 1 (satu) Berkas

Jakarta, 28 Februari 2023

Kepada Yth.
Direktur Jenderal Perhubungan Laut
Direktur Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai
di
Jakarta

Perihal : Permohonan SPK BA dan Pengantar Security Clearance Untuk kegiatan Pemendam Jalur (PLIB) SKKL MIST menggunakan Kapal CS TENEO

Dengan hormat,

1. Bersama ini kami sampaikan permohonan Izin Kegiatan Salvage atau Pekerjaan Bawah Air (SPKBA) dan Pengantar Security Clearance untuk kapal CS TENEO berupa pekerjaan Pemendam Jalur untuk kabel laut (*Post Lay Inspection and Burial*) Sistem Komunikasi Kabel Laut (SKKL) Malaysia/ Myanmar India Singapura Thailand (MIST) yang melintasi sebagian perairan Teritorial Indonesia dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) yang rencananya akan dilakukan mulai tanggal 20 Maret 2023 sampai dengan tanggal 20 Juni 2023 sesuai dengan rencana jadwal pelaksanaan kegiatan (POW) terlampir.
2. Sehubungan dengan butir satu diatas, terlampir data sebagai berikut:
 - a) Copy Ijin Perusahaan Salvage dan PBA
 - b) Metode Kerja serta Analisis Teknik
 - c) Spesifikasi Teknik Kapal dan peralatannya
 - d) Jadwal Pelaksanaannya
 - e) Daftar tenaga kerja beserta keahliannya

Demikian permohonan ini kami sampaikan, atas perhatian dan bantuannya kami ucapkan terima kasih.

Hormat kami,
PT. Optic Marine Indonesia



M. Johansyah Putra, SH, MH.
Direktur

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DITJEN PERHUBUNGAN LAUT DIREKTORAT KPLP	
DITERIMA OLEH SUBBAG TU	
PARAF	: <i>[Signature]</i>
NAMA	: <i>M. H. Putra</i>
TANGGAL	: 2. Maret 2023
JAM	: 14.20

Lampiran 6 SPKBA (Pemberian Izin Kegiatan Bawah Air) Proyek SKKL MIST
Post Lay Inspection Burial



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

JL. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8
JAKARTA - 10110

TELP : (021) 3813269, 3842440
FAX : (021) 3811786, 3845430
EMAIL : djpl@dephub.go.id

IG : @djplkemenhub151
FB : Ditjen Perhubungan Laut
Twitter : @djplkemenhub151

KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
NOMOR **4. 237 / Au. 824 / DPPC**
TENTANG

PEMBERIAN IZIN KEGIATAN PEKERJAAN BAWAH AIR
KEPADA PT. OPTIC MARINE INDONESIA

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

- Menimbang : a. bahwa dalam rangka memenuhi kebutuhan jaringan telekomunikasi yang semakin meningkat dan penguatan konektivitas internasional di bidang teknologi informasi dan komunikasi, PT. NTT Indonesia selaku owner representatif/ perwakilan dari *Consortium MIST Cable System* akan melakukan pembangunan Sistem Komunikasi Kabel Laut Malaysia/Myanmar-India-Singapura Thailand (SKKL MIST) yang akan melintasi perairan Teritorial Indonesia dan perairan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia di perairan Selat Singapore-Selat Malaka-Samudera Hindia dengan melakukan kegiatan pemeriksaan hasil pemendam (*Post Lay Inspection and Burial/PLIB*) pada SKKL MIST setelah dilakukan pembangunan dan pengelarasannya;
- b. bahwa sesuai Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 71 Tahun 2013 tentang Salvage dan/atau Pekerjaan Bawah Air sebagaimana telah diubah terakhir dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 27 Tahun 2022 tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM. 71 Tahun 2013, setiap pelaksanaan kegiatan pekerjaan bawah air harus mendapat izin kegiatan dari Direktur Jenderal Perhubungan Laut setelah memenuhi persyaratan administrasi dan teknis;
- c. bahwa berdasarkan pertimbangan huruf a dan b di atas, dipandang perlu menetapkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut tentang Pemberian Izin Kegiatan Pekerjaan Bawah Air kepada PT. Optic Marine Indonesia.
- Mengingat : 1. Undang Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran (Lembaran Negara Republik Indonesia Indonesia Tahun 2008 Nomor 64, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 4849);
2. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2010 Nomor 8, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5093);
3. Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang berlaku pada Kementerian Perhubungan (Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2016 Nomor 102, Tambahan Lembaran Negara Republik Indonesia Nomor 5884);
4. Peraturan...

"Mentaati Peraturan Pelayaran Berarti Mendukung Terciptanya Keselamatan Berlayar"

4. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 71 Tahun 2013 tentang *Salvage* dan/atau Pekerjaan Bawah Air sebagaimana diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 27 Tahun 2022 tentang Perubahan Ketiga Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 71 Tahun 2013 (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 975);
 5. Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 17 Tahun 2022 tentang Organisasi dan Tata Kerja Kementerian Perhubungan (Berita Negara Republik Indonesia Tahun 2022 Nomor 815);
- Memperhatikan :
1. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor A.1026/AL.823/DJPL tanggal 14 Desember 2021 tentang Pemberian Izin Membangun Sistem Komunikasi Kabel Laut Malaysia/Myanmar-India-Singapura Thailand (SKKL MIST) yang melintasi perairan Teritorial Indonesia dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) di Perairan Selat Singapore-Selat Malaka - Samudera Hindia Kepada PT. NTT Indonesia.
 2. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KP-DJPL 86 Tahun 2023 tanggal 2 Januari 2023 tentang Pendelegasian Kewenangan Penetapan Izin Kegiatan Kegiatan *Salvage* dan/atau Pekerjaan Bawah Air kepada Direktur Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai;
 3. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor A.500/AL.824 tanggal 29 Agustus 2022 tentang Pemberian Izin Kegiatan Pekerjaan Bawah Air kepada PT. Optic Marine Indonesia;
 4. Surat Direktur PT. Optic Marine Indonesia Nomor 033/OMI-KPLP/II/2023 tanggal 28 Februari 2023 perihal permohonan SPK BA dan Pengantar *Security Clearance* untuk kegiatan pemendaman jalur (PLIB) SKKL MIST menggunakan kapal CS Teneo.

MEMUTUSKAN

- Menetapkan : KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT TENTANG PEMBERIAN IZIN KEGIATAN PEKERJAAN BAWAH AIR KEPADA PT. OPTIC MARINE INDONESIA.
- KESATU : Memberikan Izin Kegiatan Pekerjaan Bawah Air, kepada :
- Nama Perusahaan : PT. OPTIC MARINE INDONESIA
A l a m a t : Gedung Gama Tower Lantai 19A
Jl. H.R. Rasuna Said Kav C-22, Jakarta Selatan 12940
Izin Usaha : B X-180/KL.301 Tanggal 11 April 2012
- KEDUA : Berdasarkan Surat dari Managing Director GPS Data Net Inc kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor GDN-220713 tanggal 12 Juli 2022 perihal Surat Penunjukan kepada PT. Optic Marine Indonesia untuk permohonan ijin operasional pekerjaan *Post Lay Inspection and Burial (PLIB)* SKKL MIST, dalam rangka melaksanakan pekerjaan bawah air berupa pemeriksaan hasil pemendaman (*Post Lay Inspection and Burial/PLIB*) pada Sistem Komunikasi Kabel Laut Malaysia Myanmar...

- KEEMPAT : Izin kegiatan ini dapat dicabut apabila pemegang izin kegiatan tidak mematuhi kewajiban sebagaimana dimaksud dalam Diktum KETIGA dan/atau melakukan tindak pidana yang berhubungan dengan pelaksanaan kegiatan.
- KELIMA : Pengawasan dan pelaporan kegiatan Pekerjaan Bawah Air dilaksanakan oleh Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam, Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Balai Karimun, Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Dumai dan Kepala Pangkalan Penjagaan Laut dan Pantai Kelas II Tanjung Uban sesuai wilayah kerja dan kewenangannya masing-masing.
- KEENAM : Keputusan ini berlaku selama 3 (tiga) bulan terhitung sejak tanggal ditetapkan dan apabila dikemudian hari terdapat kekeliruan akan diperbaiki sebagaimana mestinya.

Ditetapkan di J a k a r t a
Pada Tanggal 16 Maret 2023

a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut
Direktur Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai,



Rivolindo
NIP 196410181986031001

Tembusan :

1. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
2. Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
3. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam;
4. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Balai Karimun;
5. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Dumai;
6. Kepala Distrik Navigasi Kelas I Belawan;
7. Kepala Distrik Navigasi Kelas I Dumai;
8. Kepala Distrik Navigasi Kelas I Tanjung Pinang;
9. Kepala Distrik Navigasi Kelas II Sabang;
10. Kepala Pangkalan Penjagaan Laut dan Pantai Kelas II Tanjung Uban;
11. Managing Director GPS Data Net Inc.

Lampiran 7 Surat Pengantar Security Clearance Untuk Kegiatan Pemendamam Jalur *PLIB* SKKL MIST



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

JL. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8
JAKARTA - 10110

TELP : (021) 3813269, 3842440
FAX : (021) 3811786, 3845430
EMAIL : djpl@dephub.go.id

IG : @djplkemenhub151
FB : Ditjen Perhubungan Laut
Twitter : @djplkemenhub151

Nomor : *A.236 / Al. 824 / 00PL*
Klasifikasi : Biasa
Lampiran : Satu berkas
Hal : Pengantar *Security Clearance* (SC)

Jakarta, 16 Maret 2023

Yth. Direktur Jenderal Strategi Pertahanan
Kementerian Pertahanan

Sehubungan dengan Surat permohonan Direktur PT. Optic Marine Indonesia Nomor 033/OMI-KPLP/III/2023 tanggal 28 Februari 2023 perihal permohonan SPK BA dan Pengantar *Security Clearance* untuk kegiatan pemendamam jalur (PLIB) SKKL MIST menggunakan kapal CS Teneo, bersama ini dapat kami sampaikan hal-hal sebagai berikut :

1. Surat dari Managing Director GPS Data Net Inc kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor GDN-220713 tanggal 12 Juli 2022 perihal Surat Penunjukan kepada PT. Optic Marine Indonesia untuk permohonan ijin operasional pekerjaan *Post Lay Inspection and Burial (PLIB)* SKKL MIST, dalam rangka melaksanakan pekerjaan bawah air berupa pemeriksaan hasil pemendamam (*Post Lay Inspection and Burial/PLIB*) pada Sistem Komunikasi Kabel Laut Malaysia Myanmar India Singapore Transit (MIST) yang melintasi perairan Teritorial Indonesia dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia dari perairan Selat Singapore - Selat Malaka - Samudera Hindia;
2. Pada pelaksanaan kegiatan tersebut PT. Optic Marine Indonesia, akan menggunakan kapal kerja CS. TENE0 bendera Indonesia, GT/NT. 3111/934, *Call Sign* YCQE2, Capt. Camus Benoit/Crew. 42 (empat puluh dua) orang, dengan dilengkapi *Remotely Operated Vehicle (ROV)*;

Terkait hal tersebut di atas, dalam rangka memenuhi salah satu persyaratan perijinan yang diperlukan, kiranya kepada PT. Optic Marine Indonesia dapat diproses penerbitan *Security Clearance*.

Demikian kami sampaikan atas perhatian dan kerjasamanya diucapkan terima kasih.



a.n. Direktur Jenderal Perhubungan Laut
Direktur Kesatuan penjagaan Laut dan Pantai,

Rivolindo
NIP 196410181986031001

Tembusan :

1. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
2. Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
3. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam;
4. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Balai Karimun;
5. Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Dumai;
6. Kepala Distrik Navigasi Kelas I Belawan;
7. Kepala Distrik Navigasi Kelas I Dumai;
8. Kepala Distrik Navigasi Kelas I Tanjung Pinang;
9. Kepala Distrik Navigasi Kelas II Sabang;
10. Kepala Pangkalan Penjagaan Laut dan Pantai Kelas II Tanjung Uban;
11. Managing Director GPS Data Net Inc.

"Mentaati Peraturan Pelayaran Berarti Mendukung Terciptanya Keselamatan Berlayar"

Lampiran 8 *Security Clearance* Proyek SKKL MIST *Post Lay Inspection Burial*



FORMULIR SC

KEMENTERIAN PERTAHANAN REPUBLIK INDONESIA
MINISTRY OF DEFENCE THE REPUBLIC OF INDONESIA

SECURITY CLEARANCE BAGI KEGIATAN SURVEI DAN PEMETAAN
SECURITY CLEARANCE FOR SURVEY AND MAPPING

A. INSTANSI YANG MENGAJUKAN :
APPLYING AUTHORITY

1. Nama
Name : Direktur KPLP Kementerian Perhubungan RI
2. Alamat
Address : Jalan Medan Merdeka Barat No. 8 Jakarta Pusat
3. Dalam Rangka Proyek/Program
Within the Project/Program : Pekerjaan Bawah Air berupa Pemendaman Jalur Sistem Komunikasi Kabel Laut MIST (Malaysia Myanmar India Singapore Transit)

B. PENGUMPULAN DATA
DATA COLLECTING

1. Pelaksana
Executor
 - a. Kontraktor Utama
Main Contractor : NEC Corporation Japan.
Alamat
Address : Submarine Network Division
29-23 Shiba 5-chome Minato-ku, Tokyo 108-80001, Jepang
 - b. Subkontraktor
Subcontractor : PT. Optic Marine Indonesia
Alamat
Address : Gedung Gama Tower Lantai 19, Jalan HR Rasuna Said Kav. C-22
Kuningan, Jakarta Selatan
2. Sarana
Means
 - a. Wahana
Vehicle : Cable Ship TENEO
 - 1) Call Sign/Bendera/Reg. IMO
Call Sign/Flag/Reg. IMO : YCQE2/Indonesia/9019602
 - 2) Tipe/Ukuran/Isi
Type/Size/Capacity : Cable Ship/3111/76.34M x 14.00M x 6.80M

3 Nachoda ...

3) Nachoda/Captain
C a p t a i n

: Camus Benoit - Perancis

b. Daftar Personel
Crew List

<u>Nama</u> Name	<u>Kebangsaan</u> Nationality	<u>Keahlian</u> Expertise
1. Sobczak Jean Stanislas	Perancis	Chief Officer
2. Imran Jafar	Indonesia	Chief Officer
3. Abdur Rahman Hakim	Indonesia	3 rd Mate
4. Azhary Saputra	Indonesia	4 th Mate
5. Mael Cochet	Perancis	DP Supervisor
6. Gauthier Le Glatin	Perancis	DP Supervisor
7. Pauline Semey	Perancis	Chief Engineer
8. Burret Sylvain	Perancis	2 nd Engineer
9. Rudoko	Indonesia	Engine Officer

dan seterusnya sebagaimana data terlampir pada Crew List Kapal CS. TENEO

c. Peralatan Survei : Portable Echo Sounder, Multy Bean Echo, ROV, Side Sonar
Survey Equipment Dynamic Position, Cranes, Navigation Equipment, Table Engineer

d. Personel Ahli
Experts

<u>Nama</u> Name	<u>Kebangsaan</u> Nationality	<u>Keahlian</u> Expertise
1. Henry Valenzuela	Perancis	Electrician
2. Jake Cabarrubias	Filipina	Fitter
3. Aymeric Bayle	Perancis	Technician
4. Howard Taylor	Perancis	Technician
5. Jeane Lebouvier	Perancis	Technician
6. Simon Gonzalez	Perancis	Surveyor
7. Manoj Perunthattil	India	Surveyor
8. Dairo Caseiro	Portugal	Technician
9. Thomas David Walls	Inggris	Tester
10. Bertrand Labarde	Perancis	Subsea TL

3. Basis :
B a s e
4. Route/singgah/keperluan/ketinggian :
Route/call at/purpose/altitude
5. Daerah Pelaksanaan : Perairan Teritorial Indonesia dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE)
Area of survey
6. Tanggal Pelaksanaan Survei : 20 Maret 2023 s.d. 20 Juni 2023
Date of survey

Pemohon ...

Pemohon
Applicant



CATATAN & VERIFIKASI TEKNIS
NOTE & TECHNICAL VERIFICATION

(Ruangan ini tidak diisi oleh Pemohon)
Applicant shall not fill in this space

Security Clearance untuk kegiatan Pekerjaan Bawah Air berupa Pemendaman Jalur Sistem Komunikasi Kabel Laut MIST (Malaysia Myanmar India Singapore Transit) milik PT. NTT Indonesia di Perairan Teritorial Indonesia dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia (Selat Malaka) dengan menggunakan kapal CS. Teneo berbendera Indonesia, seluruh hasil survei akan diserahkan kepada *Security Officer* (SO) dan Ditjen Strahan Kemhan, berlaku selama 3 (tiga) bulan sejak tanggal ditandatangani oleh Sesditjen Strahan Kemhan.

Tanggal : ..07.. Maret 2023
Date

Nomor : SC/IS/H/III/2023/DJSTRA
Number

a. n. Direktur Jenderal
Strategi Pertahanan
Sekretaris,



Tembusan:

1. Sekjen Kemhan
2. Kabais TNI
3. Kabakamla
4. Dirjen Strahan Kemhan
5. Asops Panglima TNI
6. Asintel, Asops Kasal
7. Pangkoarmada I/Tanjung Pinang
8. Dirjen Perhubungan Laut Kemhub
9. Pangdam I/Bukit Barisan
10. Dirwilhan Ditjen Strahan Kemhan
11. Dan Guskamla Koarmada I/Batam
12. Dir KPLP Ditjen Perla
13. Dan Lantamal I/Medan
14. Dan Lantamal IV/Batam
15. Dan Lanal Dumai
16. Dir. PT. NTT Indonesia
17. Dir. PT. Optic Marine Indonesia.

Lampiran 9 *Security Officer* Proyek SKKL MIST *Post Lay Inspection Burial*



KEMENTERIAN PERTAHANAN RI
DIREKTORAT JENDERAL STRATEGI PERTAHANAN

SURAT PERINTAH
NOMOR: SPRIN/ 27 /III/2023

Pertimbangan : bahwa dalam rangka pelaksanaan pengamanan survei dan pemetaan wilayah nasional perlu dikeluarkan Surat Perintah;

- Dasar :
1. Peraturan Menteri Pertahanan RI Nomor 20 Tahun 2020 tanggal 18 November 2020 tentang Perubahan Atas Peraturan Menteri Pertahanan Nomor 26 Tahun 2013 tentang Pengamanan Survei dan Pemetaan Wilayah Nasional;
 3. *Security Clearance* Nomor : SC/15/H/III/2023/DJSTRA tanggal 07 Maret 2023 tentang Kegiatan Pekerjaan Bawah Air berupa Pemendaman Jalur Sistem Komunikasi Kabel Laut MIST (Malaysia Myanmar India Singapore Transit) milik PT. NTT Indonesia di Perairan Teritorial Indonesia dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia (Selat Malaka) dengan menggunakan Kapal CS. Teneo berbendera Indonesia;
 2. Surat Direktur PT. Optic Marine Indonesia Nomor: 032/OMI-WILHAN/II/2023 tanggal 28 Februari 2023 tentang Permohonan SC dan SO untuk Kapal CS. Teneo Kegiatan SKKL MIST;

DIPERINTAHKAN:

- Kepada : Letda Laut (KH) Nur Muhammad NRP. 25079/P
Dansub Unit Teknis Unit Intel Lanal Tanjung Balai Karimun
- Untuk :
1. Seterimanya surat perintah ini segera melaksanakan dinas sebagai Petugas *Security Officer* pada Kegiatan Pekerjaan Bawah Air berupa Pemendaman Jalur Sistem Komunikasi Kabel Laut MIST (Malaysia Myanmar India Singapore Transit) milik PT. NTT Indonesia di Perairan Teritorial Indonesia dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Indonesia (Selat Malaka) dengan menggunakan kapal CS. Teneo berbendera Indonesia yang dilaksanakan oleh PT. Optic Marine Indonesia dengan ketentuan sebagai berikut :
 - a. Dalam pelaksanaan tugasnya agar lapor ke instansi militer/ sipil dan pemerintah daerah setempat.
 - b. Berangkat tanggal : 28 Maret 2023
Kembali tanggal : 26 April 2023

c. Sebelum ...

- c. Sebelum dan sesudah melaksanakan tugas, lapor kepada Dirjen Strahan Kemhan dhi Sessditjen Strahan Kemhan.
 - d. Seluruh biaya dan akomodasi selama melaksanakan tugas ditanggung sepenuhnya oleh PT. Optic Marine Indonesia.
 - e. Selama pelaksanaan pengawasan kegiatan survei di lapangan, petugas SO agar mendapatkan *copy* data hasil survei.
 - f. Selesai melaksanakan tugas membuat laporan tertulis dan segera kembali ke kesatuan.
2. Melaksanakan surat perintah ini dengan saksama dan penuh rasa tanggung jawab.

Selesai.

Dikeluarkan di Jakarta
pada tanggal 24 Maret 2023

a.n. Direktur Jenderal
Strategi Pertahanan
Sekretaris,



Oktaherjoe Ramsi, S.I.P., M.Sc.
Brigadir Jenderal TNI

Tembusan:

1. Sekjen Kemhan
2. Kabais TNI
3. Kabakamla
4. Dirjen Strahan Kemhan
5. Asops Panglima TNI
6. Asintel, Asops Kasal
7. Pangkoarmada I/Tanjung Pinang
8. Dirjen Perhubungan Laut Kemenhub
9. Pangdam I/Bukit Barisan
10. Dirwilhan Ditjen Strahan Kemhan
11. Dir. KPLP Ditjen Perla Kemenhub
12. Dan Guskamla Koarmada I/Batam
13. Dan Lantamal I/Medan
14. Dan Lantamal IV/Batam
15. Dan Lanal Dumai
16. Dan Lanal Tanjung Balai Karimun
17. Dir. PT. NTT Indonesia
18. Dir. PT. Optic Marine Indonesia.

Lampiran 11 Plan Of Work Proyek SKKL MIST Post Lay Inspection Burial

ID	Task Name	Duration	Start	Finish
1	MIST PLIB	24.7 days	Mon 20/03/23 08:00	Thu 13/04/23 14:36
2	Segment S1.2 - Remaining Portion of Phase-1	24.7 days	Mon 20/03/23 08:00	Thu 13/04/23 14:36
3	Mobilization of PLIB Vessel in Batam	3 days	Mon 20/03/23 08:00	Wed 22/03/23 17:00
4	Transit to Segment S1.2-1, KP0.000 (174 NM @ 8 kn)	1 day	Thu 23/03/23 08:00	Thu 23/03/23 17:00
5	S1.2-1 from KP0.000 to KP0.200 (0.200 km)	0.2 days	Fri 24/03/23 08:00	Fri 24/03/23 09:36
6	Transit to Segment S1.2-2, KP48.165 (26 NM @ 8 kn)	0.2 days	Fri 24/03/23 09:36	Fri 24/03/23 11:12
7	S1.2-2 from KP48.165 to KP50.440 (2.275 km)	1.9 days	Fri 24/03/23 11:12	Sun 26/03/23 10:24
8	Transit to next section (1 NM @ 5 kn)	0.1 days	Sun 26/03/23 10:24	Sun 26/03/23 11:12
9	Unplanned PLIB of S1.2-3 from KP51.360 to KP52.145 (0.78 km)	0.7 days	Sun 26/03/23 11:12	Mon 27/03/23 08:48
10	Transit to next section (1 NM @ 5 kn)	0.1 days	Mon 27/03/23 08:48	Mon 27/03/23 09:36
11	S1.2-4 from KP52.145 to KP53.911 (1.766 km)	1.5 days	Mon 27/03/23 09:36	Tue 28/03/23 14:36
12	Transit to next section (16 NM @ 8 kn)	0.1 days	Tue 28/03/23 14:36	Tue 28/03/23 15:24
13	S1.2-5 from KP84.066 to KP85.045 (0.979 km)	0.8 days	Tue 28/03/23 15:24	Wed 29/03/23 13:48
14	Transit to Segment 1.2-10 KP212.859 (70 NM @ 8 kn)	0.4 days	Wed 29/03/23 13:48	Wed 29/03/23 17:00
15	Planned PLIB of Segment S1.2-10 from KP212.859 to KP21:	0.6 days	Thu 30/03/23 08:00	Thu 30/03/23 13:48
16	Transit to Segment 1.2-11 KP224.151 (6 NM @ 5 kn)	0.1 days	Thu 30/03/23 13:48	Thu 30/03/23 14:36
17	Planned PLIB of Segment S1.2-11 from KP224.151 to KP22:	0.8 days	Thu 30/03/23 14:36	Fri 31/03/23 12:00
18	Transit to Segment 1.2-12 KP293.313 (38 NM @ 8 kn)	0.2 days	Fri 31/03/23 13:00	Fri 31/03/23 14:36
19	Planned PLIB of Segment S1.2-12 from KP293.313 to KP29:	0.9 days	Fri 31/03/23 14:36	Sat 01/04/23 13:48
20	Transit to Segment 1.2-13 KP298.113 (2 NM @ 5 kn)	0.1 days	Sat 01/04/23 13:48	Sat 01/04/23 14:36
21	Planned PLIB of Segment S1.2-13 from KP298.113 to KP29:	0.9 days	Sat 01/04/23 14:36	Sun 02/04/23 13:48
22	Transit to Segment 1.2-14 KP301.951 (2 NM @ 5 kn)	0.1 days	Sun 02/04/23 13:48	Sun 02/04/23 14:36
23	Planned PLIB of Segment S1.2-14 from KP301.951 to KP30:	0.9 days	Sun 02/04/23 14:36	Mon 03/04/23 13:48
24	Transit to Segment 1.2-15 KP398.493 (52 NM @ 8 kn)	0.3 days	Mon 03/04/23 13:48	Mon 03/04/23 16:12
25	Planned PLIB of Segment S1.2-15 from KP398.493 to KP39:	0.9 days	Mon 03/04/23 16:12	Tue 04/04/23 15:24
26	Transit to Segment 1.2-16 KP468.954 (38 NM @ 8 kn)	0.2 days	Tue 04/04/23 15:24	Tue 04/04/23 17:00
27	Planned PLIB of Segment S1.2-16 from KP468.954 to KP46:	0.9 days	Wed 05/04/23 08:00	Wed 05/04/23 16:12
28	Transit to Segment 1.2-17 KP534.237 (35 NM @ 8 kn)	0.2 days	Wed 05/04/23 16:12	Thu 06/04/23 08:48
29	Planned PLIB of Segment S1.2-17 from KP534.237 to KP53:	0.9 days	Thu 06/04/23 08:48	Thu 06/04/23 17:00
30	Transit to Segment 1.2-18 KP544.791 (6 NM @ 5 kn)	0.1 days	Fri 07/04/23 08:00	Fri 07/04/23 08:48
31	Planned PLIB of Segment S1.2-18 from KP544.791 to KP54:	0.9 days	Fri 07/04/23 08:48	Fri 07/04/23 17:00
32	Transit to Segment 1.2-19 KP552.163 (4 NM @ 5 kn)	0.1 days	Sat 08/04/23 08:00	Sat 08/04/23 08:48
33	Planned PLIB of Segment S1.2-19 from KP552.163 to KP55:	0.9 days	Sat 08/04/23 08:48	Sat 08/04/23 17:00
34	Transit to Segment 1.2-20 KP582.401 (16 NM @ 8 kn)	0.1 days	Sun 09/04/23 08:00	Sun 09/04/23 08:48
35	Planned PLIB of Segment S1.2-20 from KP582.401 to KP58:	0.1 days	Sun 09/04/23 08:48	Sun 09/04/23 09:36
36	Offshore clean-up @ Lhokseumawe	1 day	Sun 09/04/23 09:36	Mon 10/04/23 09:36
37	Transit to Batam port (475 NM @ 8 kn)	2.5 days	Mon 10/04/23 09:36	Wed 12/04/23 14:36
38	Demobilization of PLIB Vessel in Batam	1 day	Wed 12/04/23 14:36	Thu 13/04/23 14:36



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN S D M PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
JAKARTA



Judul Skripsi : ANALISIS KETERLAMBATAN PENERBITAN SERTIFIKAT PENGUKUHAN WARGA ASING (COR) TERHADAP KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL OLEH PT OPTIC MARINE INDONESIA

Dosen Pembimbing I Skripsi : Dr. April Gunawan Malau, S. SI., M.M.

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1.	07/12/2023	Pengajuan sinopsis Judul	
2.	08/12/2023	Konsultasi Acc judul	
3.	11/12/2023	Acc sinopsis Judul dan Perbaikan lembaran pertama	
4.	12/12/2023	Acc Judul Sinopsis	
5.	10/1/2024	Bab I Pengetahuan	
6.	15/01/2024	Perbaikan table data berkaitan dgn data	
7.	17/01/2024	Acc Bab I Pengetahuan	
8.	26/02/2024	Bab II dan Bab III	
9.	21/03/2024	Acc Bab II dan BAB III	
10.	21/05/2024	Bab II Analisa & pembahasan	

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
11	04/06/2024	Bab IV dan V	
12	11/06/2024	Lengkapi kr. pengantar	
		daftar isi, daftar	
		pustaka dan artikel	
		Let Timothy Van Soep	
		Viuzikan	



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN S D M PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
JAKARTA

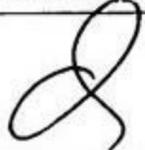


Judul Skripsi : ANALISIS KETERLAMBATAN PENERBITAN SERTIFIKAT PENGUKUHAN WARGA ASING (COR) TERHADAP KELANCARAN OPERASIONAL KAPAL OLEH PT OPTIC MARINE INDONESIA

Dosen Pembimbing II Skripsi : Derma Watty Sihombing, S.E., M.M

Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1	12 Desember '23	Acc Sinopsis , lanjut bab 1	
2	16 Jan '24	Acc Bab 1 dan lanjut Bab 2	
3	26 Feb '24	Penyerahan Bab 2 dan Bab 3	
4	28 Feb '24	Acc Bab 2 & Bab 3 lanjut Bab 4	
5	13 Mei '24	Acc Bab 3 , Penyerahan Bab 4	
6	14 Mei '24	Revisi Bab 4	

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
7.	4 Juni 2024.	ACC Bab 4 , revisi Bab 5	
8.	7 Juni 2024	ACC Bab 5	
		Siap disidangkan.	