



**KETERLAMBATAN PERIZINAN KEGIATAN
PEKERJAAN BAWAH AIR DI KEMENTERIAN
PERHUBUNGAN OLEH PT OPTIC MARINE
INDONESIA**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

RISKA ANISYA PUTRI

572011337561 K

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2024**



**KETERLAMBATAN PERIZINAN KEGIATAN
PEKERJAAN BAWAH AIR DI KEMENTERIAN
PERHUBUNGAN OLEH PT OPTIC MARINE
INDONESIA**

SKRIPSI

**Untuk Memperoleh Gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**RISKA ANISYA PUTRI
572011337561 K**

**PROGRAM STUDI DIPLOMA IV
TATA LAKSANA ANGKUTAN LAUT DAN KEPELABUHAN
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2024**

HALAMAN PERSETUJUAN

**KETERLAMBATAN PERIZINAN KEGIATAN PEKERJAAN BAWAH AIR
DI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN OLEH PT OPTIC MARINE
INDONESIA**

DISUSUN OLEH :

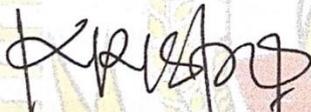
RISKA ANISYA PUTRI

NIT : 572011337561

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan Dewan Penguji
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang,

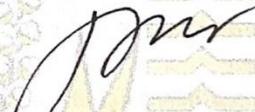
Dosen Pembimbing I
Materi

Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan


KRISTIN ANITA INDRİYANI, S.ST, MM

Pembina (IV/a)

NIP. 19800602 200212 2 002


PURWANTONO, S.Psi, M.Pd.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19661015 199703 1 002

Mengetahui dan Menyetujui
Ketua Program Studi
Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhan (TALK)


Dr. Latifa Ika Sati, S.Psi, M.Pd.

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19850731 200812 2 002

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “KETERLAMBATAN PERIZINAN KEGIATAN PEKERJAAN BAWAH AIR DI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN OLEH PT OPTIC MARINE INDONESIA” karya,

Nama : Riska Anisya Putri

NIT : 572011337561K

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Telah dipertahankan dihadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari, 2024

Semarang,

PENGUJI

Penguji I Dr. NUR ROHMAH, SE., MM
Pembina (IV/a)
NIP. 19750318 200312 2 001

Penguji II KRISTIN ANITA INDRIYANI, S.ST, MM
Pembina (IV/a)
NIP. 19800602 200212 2 002

Penguji III IMAM SAFI, S.Si.T., M.Si.
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19771222 200502 1 001

Mengetahui dan Menyetujui
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Capt. SUKIRNO, M.Mtr., M.Mar.
Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19771129 200502 2 001

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan dibawah ini:

Nama : Riska Anisya Putri

NIT : 572011337561

Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan

Skripsi dengan judul “KETERLAMBATAN PERIZINAN KEGIATAN PEKERJAAN BAWAH AIR DI KEMENTERIAN PERHUBUNGAN OLEH PT OPTIC MARINE INDONESIA” karya,

Dengan ini saya menyatakan bahwa yang tertulis dalam skripsi ini benar-benar hasil karya (penelitian dan tulisan) sendiri, bukan jiplakan dari karya tulis orang lain atau pengutipan dengan cara-cara yang tidak sesuai dengan etika keilmuan yang berlaku, baik sebagian atau seluruhnya. Pendapat atau temuan orang lain yang terdapat dalam skripsi ini dikutip atau dirujuk berdasarkan kode etik ilmiah. Atas pernyataan ini saya siap menanggung resiko/sanksi yang dijatuhkan apabila ditemukan adanya pelanggaran terhadap etika keilmuan dalam karya tulis ini.

Semarang,

Yang membuat pernyataan,



Riska Anisya Putri

572011337561

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

Motto:

1. Tidak ada kesulitan yang tidak ada ujungnya. Sesudah sulit pasti akan ada kebahagiaan. Karena sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan. Sesungguhnya sesudah kesulitan itu ada kemudahan. (QS. Al Insyirah: 5-6)
2. Tidak ada ujian yang tidak bisa diselesaikan. Tidak ada kesulitan yang melebihi batas kesanggupan. Karena, Allah tidak akan membebani seseorang melainkan sesuai dengan kadar kesanggupannya. (QS. Al Baqarah: 286)
3. Kesuksesan tergantung pada persiapan sebelumnya. Tanpa persiapan pasti akan gagal. Tanpa doa dan usaha kesuksesan tak akan pernah berhasil.

Persembahan:

1. Kedua orang tuaku, Bapak Solikin dan Ibu Siti Saidah yang senantiasa mendukung dan selalu memberikan semangat dan doa restu dalam hidup penulis.
2. Kedua adikku, Jihan Auliya Putri dan Abizhar Azka yang senantiasa membantu, mendukung, dan memberikan semangat kepada penulis.
3. Seluruh staf dan karyawan di PT Optic Marine Indonesia yang telah membimbing dan memberikan ilmu pengetahuan kepada penulis selama melakukan penelitian.
4. Almamaterku, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

PRAKATA



Assalamu'alaikum Warohmatullahi Wabarokatuh.

Dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadiran Allah SWT yang telah melimpahkan rahmat, taufik, dan hidayah-Nya sehingga penulis dapat menyelesaikan skripsi ini dengan judul “Keterlambatan Perizinan Kegiatan Pekerjaan Bawah Air Di Kementerian Perhubungan Oleh Pt Optic Marine Indonesia”, sebagai salah satu syarat untuk memenuhi persyaratan dalam meraih dan memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran (S.Tr.Pel) dalam bidang Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK) Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini tidak mungkin terselesaikan tanpa adanya dukungan, bantuan, bimbingan, dan nasehat dari berbagai pihak selama penyusunan skripsi ini. Oleh karena itu, pada kesempatan ini, dengan penuh rasa hormat penulis menyampaikan ucapan terima kasih kepada:

1. Capt. Sukirno, M.M.Tr., M.Mar. selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
2. Dr. Latifa Ika Sari, S.Psi, M.Pd. selaku Ketua Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK) Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Kristin Anita Indriyani, S.ST, MM selaku Dosen Pembimbing Materi.
4. Purwantono, S.Psi, M.Pd. selaku Dosen Pembimbing Metodologi dan Penulisan.

5. Seluruh dosen pengajar di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah memberikan berbagai ilmu kepada Taruna yang sangat bermanfaat dalam membantu proses penyusunan ini.
6. Segenap staff dan pegawai yang bekerja di perusahaan PT Optic Marine Indonesia yang telah membimbing dan membantu penulis dalam memberikan banyak ilmu pengetahuan serta kesempatan kepada penulis untuk melaksanakan penelitian skripsi.
7. Kedua orang tua saya yang selalu mendoakan dan memberikan dukungan penuh dalam bentuk moral spiritual maupun material kepada penulis sehingga menjadi seperti sekarang.
8. Seluruh pihak yang telah membantu dan ikut andil dalam penyelesaian penulisan skripsi yang tidak dapat penulis sebutkan satu per satu.

Demikian prakata dari penulis, dengan segala kerendahan hati penulis menyadari masih banyak kekurangan sehingga penulis mengharapkan adanya saran dan masukan yang bersifat membangun guna kesempurnaan skripsi yang penulis susun ini. Penulis berharap semoga skripsi ini dapat memberikan manfaat bagi seluruh pembaca dan dapat menjadi literasi maupun pustaka di perpustakaan Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

Wassalamu'alaikum Warohmatullahi Wabarokatuh.

Semarang,Mei 2024
Penulis

RISKA ANISYA PUTRI
NIT. 572011337561

ABSTRAKSI

Putri, Riska Anisya, NIT. 572011337561 K, 2024, “Keterlambatan Perizinan Kegiatan Pekerjaan Bawah Air Di Kementerian Perhubungan Oleh Pt Optic Marine Indonesia”. Skripsi Program Diploma IV, Program Studi Tatalaksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Kristin Anita Indriyani, S.ST., MM, Pembimbing II: Purwanto, S.Psi, M.Pd.

Peraturan tentang Pekerjaan Bawah Air mempermudah proses pengurusan perizinan usaha yang harapannya dapat memberikan kepada pelaku usaha sarana untuk mempermudah proses perizinan sehingga menjadi cepat dan praktis. Saat ini pemerintah belum menciptakan sistem pendaftaran perizinan berbasis elektronik yang disebut dengan *Online Single Submission* (OSS) sehingga PT Optic Marine Indonesia masih mengurus perizinan di Kementerian Perhubungan dengan sistem *door to door*, yaitu menyerahkan dokumen permohonan secara *hardfile*. Hal ini memperlambat proses perizinan pekerjaan bawah air. Tujuan penelitian ini adalah untuk mengetahui dan menganalisis terlambatnya proses perizinan pekerjaan bawah air dan untuk mengetahui cara mengatasi keterlambatan proses perizinan pekerjaan bawah air di Kementerian Perhubungan.

Metode penelitian yang digunakan adalah metode kualitatif. Sumber data penelitian yang diperoleh dari data primer dan data sekunder. Teknik pengumpulan data melalui observasi, wawancara, studi pustaka, dan dokumentasi.

Penyebab terlambatnya proses perizinan pekerjaan bawah air di Kementerian Perhubungan oleh PT Optic Marine Indonesia adalah belum adanya sistem pendaftaran perizinan berbasis elektronik yang disebut dengan *Online Single Submission* (OSS), beberapa instansi yang belum memiliki Sistem Informasi Manajemen (SIM) atau sistem *online*, kurangnya komunikasi antara PT Optic Marine Indonesia dengan Kementerian Perhubungan. Cara mengatasi keterlambatan proses perizinan pekerjaan bawah air adalah memastikan PT Optic Marine Indonesia memiliki rekapitulasi, mengadakan pertemuan/ *meeting* dengan Kementerian Perhubungan, memonitoring langsung di lapangan terkait proses perizinan dokumen rekomendasi.

Kata Kunci: Keterlambatan, Perizinan, dan Pekerjaan Bawah Air

ABSTRACT

Putri, Riska Anisya, NIT. 572011337561 K, 2024, "*Delays in Licensing of Underwater Work Activities at the Ministry of Transportation by PT Optic Marine Indonesia*". Thesis Diploma IV Program, Port and Shipping Management Department, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Advisor I: Kristin Anita Indriyani, S.ST., MM, Advisor II: Purwantono, S.Psi, M.Pd.

Regulations on Underwater Work simplify the process of managing business permits which are expected to provide business actors with the means to simplify the licensing process so that it becomes fast and practical. Currently, the Government has not created an electronic-based licensing registration system called the Online Single Submission (OSS) so that PT Optic Marine Indonesia still takes care of licensing at the Ministry of Transportation with a door-to-door system, namely submitting application documents in hardfile. This slows down the underwater work licensing process. The purpose of this study was to determine and analyze the delay in the underwater work licensing process and to determine how to overcome the delay in the underwater work licensing process at the Ministry of Transportation.

The research method used is a qualitative method. The source of research data obtained from primary data and secondary data. Data collection techniques through observation, interviews, literature studies, and documentation.

The reason for the delay in the underwater work licensing process at the Ministry of Transportation by PT Optic Marine Indonesia are the absence of an electronic-based licensing registration system called Online Single Submission (OSS), several agencies that do not yet have a Management Information System (SIM) or online system, lack of communication between PT Optic Marine Indonesia and the Ministry of Transportation. The way to overcome the delay in the underwater work licensing process is to ensure that PT Optic Marine Indonesia has a recapitulation, hold meetings with the Ministry of Transportation, and monitor directly in the field regarding the process of releasing recommendation documents.

Keywords: *Delays, Permits, and Underwater Work*

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA.....	vi
ABSTRAKSI.....	viii
<i>ABSTRACT</i>	ix
DAFTAR ISI.....	x
DAFTAR TABEL.....	xii
DAFTAR GAMBAR.....	xiii
DAFTAR LAMPIRAN.....	xiv
BAB 1 PENDAHULUAN.....	1
A. Latar Belakang.....	1
B. Fokus Penelitian.....	7
C. Rumusan Masalah.....	8
D. Tujuan Penelitian.....	8
E. Manfaat Hasil Penelitian.....	8
BAB II KAJIAN TEORI.....	11
A. Deskripsi Teori.....	11
B. Kerangka Penelitian.....	20
BAB III METODE PENELITIAN.....	22

A.	Metode Penelitian.....	22
B.	Tempat Penelitian	23
C.	Sampel Sumber Data Penelitian	24
D.	Teknik Pengumpulan Data	26
E.	Instrumen Penelitian.....	31
F.	Teknik Analisis Data Kualitatif	33
G.	Pengujian Keabsahan Data	36
BAB IV HASIL PENELITIAN		39
A.	Gambaran Konteks Penelitian	39
B.	Deskripsi Data	41
C.	Temuan	50
D.	Pembahasan Hasil Penelitian.....	54
BAB V SIMPULAN DAN SARAN.....		63
A.	Simpulan.....	63
B.	Keterbatasan Penelitian	63
C.	Saran.....	64

DAFTAR PUSTAKA

LAMPIRAN

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

DAFTAR TABEL

Tabel 1.1 Data Perusahaan Pemegang Izin <i>Salvage</i> di Indonesia.....	6
Tabel 3.1 Detail Perusahaan PT Optic Marine Indonesia	24
Tabel 4.1 Perbandingan Penelitian Terdahulu.....	39
Tabel 4.2 Spesifikasi Kapal CS Ile De Re.....	42
Tabel 4.3 Spesifikasi Kapal CS Teneo	43
Tabel 4.4 Spesifikasi Kapal <i>Cable Empowered</i>	44
Tabel 4.5 Spesifikasi <i>Tug Boat</i> Janet.....	45

DAFTAR GAMBAR

Gambar 2.1 <i>Remotely Operated Vehicle</i> (ROV)	16
Gambar 2.2 Kerangka Penelitian Analisa Proses Perizinan Pekerjaan Bawah Air	21
Gambar 4.1 Kapal CS <i>Ile De Re</i>	42
Gambar 4.2 Kapal CS <i>Teneo</i>	43
Gambar 4.3 Kapal <i>Cable Empowered</i>	44
Gambar 4.4 <i>Tug Boat Janet</i>	45
Gambar 4.5 Struktur Organisasi PT Optic Marine Indonesia	46

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1	Pedoman Wawancara.....	69
Lampiran 2	Standar Operasional Prosedur Perizinan Pekerjaan Bawah Air	71
Lampiran 3	<i>Check List</i> Surat Permohonan SPKBA.....	73
Lampiran 4	Surat Permohonan SPKBA.....	74
Lampiran 5	Surat Izin Usaha Perusahaan <i>Salvage</i> atau Pekerjaan Bawah Laut	75
Lampiran 6	Jadwal Kerja atau <i>Plan Of Work</i> (POW).....	76
Lampiran 7	<i>Ship Particular</i> KDDI <i>Cable Infinity</i>	77
Lampiran 8	<i>Crew List</i>	78
Lampiran 9	<i>Wrecks Removal Insurance Certificate</i>	79
Lampiran 10	<i>International Tonnage Certificate</i>	80
Lampiran 11	Surat Pemberian Izin Kegiatan Pekerjaan Bawah Air (SPKBA)....	81
Lampiran 12	Rapat Pembahasan Perizinan Pekerjaan Bawah Air	85
Lampiran 13	Permohonan SPKBA Di KPLP – Kementerian Perhubungan.....	86
Lampiran 14	Perusahaan PT Optic Marine Indonesia	87

BAB 1

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Penggunaan digital informasi di era industri maritim sangat diperlukan dalam mempermudah proses pengurusan perizinan usaha yang harapannya dapat memberikan kepada pelaku usaha sarana untuk mempermudah proses perizinan sehingga menjadi cepat dan praktis. Pemerintah belum menciptakan sistem pendaftaran perizinan berbasis elektronik yang disebut dengan *Online Single Submission* (OSS). OSS adalah sistem pendaftaran perizinan yang terintegrasi secara elektronik yang memudahkan pelaku usaha dalam rangka memperlancar kegiatan usahanya atas persetujuan Pemerintah atau Kementerian yang terkait.

PT Optic Marine Indonesia selaku pelaku usaha perizinan masih melakukan perizinan di Kementerian Perhubungan dengan sistem *door to door*, yaitu pihak PT OMI menyerahkan dokumen permohonan secara *hardfile* kepada Kementerian Perhubungan. Hal ini menjadi faktor keterlambatan proses perizinan pekerjaan bawah air. Sistem Informasi Manajemen (SIM) dalam setiap instansi terkait juga menjadi peran utama dalam memproses setiap permohonan dari pelaku usaha yang mengajukan sesuai dengan izinnya. Sistem Informasi Manajemen sendiri mempunyai pengertian sistem perencanaan bagian dari pengendalian internal suatu bisnis yang meliputi pemanfaatan manusia, dokumen, teknologi, dan prosedur oleh instansi manajemen untuk memecahkan masalah bisnis seperti jasa, layanan, dan perizinan. Kementerian

Perhubungan yang sistem informasi manajemen masih belum optimal dan terintegrasi oleh OSS/ perizinan satu pintu sehingga para pemohon perlu membawa secara manual dokumen tersebut kepada instansi terkait. Semakin banyaknya pekerjaan yang dilakukan secara manual maka koordinasi antara perusahaan kontraktor perizinan swasta dan instansi pemerintah terkait akan semakin menimbulkan ketidak-intergritas dalam hal pelayanan yang mengedepankan nilai transparansi.

Keselamatan Pelayaran telah diatur pada Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, bahwa untuk menjadikan transportasi yang unggul serta efektif dan efisien maka pemerintah menerapkan transportasi laut yang terdiri dari angkutan di perairan, kepelabuhanan, keselamatan pelayaran, dan keamanan pelayaran untuk membangun karakter yang dapat memajukan transportasi Indonesia yang dinamis dan tertata. Pada pemberian izin membangun mengenai Sistem Komunikasi Kabel Laut, peran pemerintah dalam mewujudkan alur pelayaran dalam menetapkan prosedur perizinan mengenai rute pelayaran, prosedur berlalu lintas, dan menetapkan daerah labuh kapal sesuai dengan kepentingannya. Hal ini dimaksudkan untuk terciptanya keselamatan pelayaran dan meminimalisir adanya hambatan dan gangguan seperti adanya kerangka kapal saat melakukan pembersihan alur yang akan digunakan pada pemasangan kabel bawah laut yang dilakukan.

Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) atau *Indonesia Sea and Coast Guard* merupakan salah satu bagian dari Direktorat Jenderal Perhubungan yang merupakan organisasi tertua di Indonesia yang bertugas dalam penjagaan dan penegakan hukum di laut. Sebagai poros maritim dunia

dalam keselamatan dan keamanan pelayaran Indonesia, KPLP juga merupakan penegakkan hukum atau *law enforcement*, untuk itu untuk menjadikan pelayaran Indonesia yang baik dapat memberikan kontribusi besar dalam penjagaan laut meliputi kelaiklautan, keselamatan, keamanan, ketertiban, dan perlindungan maritim.

Pemerintah menetapkan pelaksanaan kegiatan perizinan di Indonesia yaitu menerbitkan Peraturan Presiden (Perpres) Nomor 91 Tahun 2017 tentang Percepatan Pelaksanaan Berusaha, yang dapat memberikan kemudahan waktu dan pengaruh yang sangat signifikan bagi pelaku usaha untuk menjalankan perizinan di Negara Indonesia. Namun saat ini pemerintah belum mampu memberikan jaminan kepastian hukum dan kemudahan investasi sekaligus memaksimalkan manfaat bagi kesejahteraan pelaku usaha terutama perusahaan di bidang subkontraktor perizinan pekerjaan bawah air. Hal ini dapat disebabkan keterlambatannya proses perizinan di KPLP Kementerian Perhubungan yang seharusnya sudah ditetapkan sesuai dengan Standar Operasional Prosedur (SOP) namun masih saja terlambat dalam menetapkan surat perizinan.

Adanya OSS ini pelaku usaha tidak menjalankan perizinannya ke berbagai Kementerian atau Lembaga terkait dalam pengurusan perizinan usaha yang pada dasarnya dapat menghemat waktu dan tenaga. Pada sistem tersebut pelaku usaha harus mendaftar untuk mengakses layanan OSS dan akan mendapatkan Nomor Induk Berusaha (NIB) yang merupakan identitas bagi pelaku usaha yang terdaftar pada sistem tersebut. Dengan sistem ini maka

perusahaan bisa mendapatkan izin usahanya dengan cepat sehingga usahanya tersebut dapat dijalankan sesuai proyek yang diajukan.

Pengembangan infrastruktur jaringan komunikasi kabel laut sangat penting dalam pertumbuhan ekonomi global agar lancarnya telekomunikasi antar negara. Jaringan kabel bawah laut juga berperan dalam kegiatan perdagangan internasional dengan menghubungkan pusat transaksi bisnis, transfer data logistik, dan pengelolaan rantai pasokan di seluruh dunia. Akses internet dapat memberikan dampak positif untuk mendukung pertumbuhan ekonomi, pendidikan, dan inovasi.

Kabel bawah laut merupakan salah satu alat bantu teknologi komunikasi yang berdampak positif pada kehidupan manusia, sehingga penerapan kabel bawah laut ini dapat berjalan efektif dengan menampung banyak sinyal dengan kecepatan data yang tinggi dan jangkauan wilayah yang jauh dan luas sehingga tergolong nilai positif bagi pengguna internet, yang harapannya bahwa pihak telekomunikasi dapat berkembang pesat terutama di sektor maritim seperti Indonesia (Supartono, 2020).

Dalam Peraturan yang ditetapkan oleh Menteri Perhubungan Republik Indonesia pada Nomor PM 71 Tahun 2013 tentang *Salvage* dan Pekerjaan Bawah Air yang telah diubah menjadi Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 72 Tahun 2022 tentang Perubahan Ketiga. Pekerjaan bawah air adalah pekerjaan yang bersifat khusus yaitu pekerjaan yang menggunakan peralatan bawah air seperti kegiatan instalasi, kontruksi, yang dilakukan oleh kapal bawah air yang dapat bekerja di tekanan air yang tinggi. Pada pasal 2 ayat 2 mengartikan bahwa ada beberapa golongan yang termasuk pekerjaan bawah air

seperti pemasangan kabel bawah air, penanganan pipa bawah air, dan bangunan atau instalasi di perairan.

Untuk mengupayakan keselamatan pelayaran dalam kegiatan pekerjaan bawah air berupa Sistem Komunikasi Kabel Laut, KPLP telah menjalankan pengamanan yang ketat terhadap bangunan instalasi yang dibangun di perairan dengan mencantumkan surat izin membangun Berdasarkan Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor. A.760/AL.824/DJPL Tanggal 26 Agustus Tahun 2021 Tentang Pemberian Izin Membangun Sistem Komunikasi Kabel laut (SKKL) *Asia Direct Cabel System Project* dari Singapura ke Jepang yang melintasi sebagian perairan teritorial Indonesia dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE), bahwa pada poin ke 4 yang berbunyi “Pemberian Izin Membangun Sistem Komunikasi Kabel Laut *Asia Direct Cable* (SKKL ADC) bahwa surat ini ditetapkan oleh Kementerian Perhubungan untuk menjaga keamanan dan keselamatan pada alur pelayaran yang merupakan jalur pemasangan kabel bawah laut yang mana pemilik kabel harus memenuhi ketentuan dan persyaratan mengenai tahapan perizinan yang telah dikeluarkan oleh Kementerian/Pemerintahan yang terkait serta rekomendasi dari pihak perusahaan komunikasi yang telah bekerja sama dengan pihak subkontraktor kabel”.

PT Optic Marine Indonesia (OMI) merupakan perusahaan pelayaran subkontraktor dalam pemeliharaan proses perizinan penggelaran kabel di Indonesia untuk menghubungkan antarpulau dan benua melalui jaringan komunikasi kabel laut. PT OMI juga mewujudkan kerjasama dengan perusahaan telekomunikasi global yang membidangi tentang konektivitas

jaringan internet dan terlibat dalam berbagai proyek pemasangan kabel bawah laut di Asia Pasifik. Layanan yang diberikan oleh PT OMI yaitu menjalankan perlengkapan pekerjaan bawah laut dan kapal yang dapat digunakan dalam pekerjaan pemeliharaan, pemasangan, dan perbaikan di perairan dangkal maupun perairan dalam serta mengenai perencanaan desain rute. Berikut beberapa perusahaan di Indonesia yang mempunyai izin *salvage/underwater* yang bergerak di bidang Sistem Komunikasi Kabel Laut (SKKL) :

Tabel 1.1 Data Perusahaan Pemegang Izin Salvage di Indonesia

No.	Nama Badan Usaha	Alamat Perusahaan	Kabupaten/ Kota	Jenis Izin Usaha
1.	PT Jaya Salvage Indonesia	Komplek Pergudangan Margomulyo Jaya Jl. Sentong Asri C6, Surabaya	Surabaya	Izin Salvage/ Underwater
2.	PT Nautic Marine Salvage	Jalan Baru I Gusti Ngurah Rai No.111 Bintara, Bekasi Barat 17134	Bekasi	Izin Salvage/ Underwater SKKL
3.	PT Optic Marine Indonesia	Gama Tower, Jl. H. R. Rasuna Said, RT.1/RW.5, Karet Kuningan, Kecamatan Setiabudi, Kuningan, Jakarta	Jakarta	Izin Salvage/ Underwater SKKL
4.	PT Salvage Indo Network	Gedung Buncit 36, Jalan Warung Jati Barat No. 36, Ragunan, Jakarta Selatan	Jakarta	Izin Salvage/ Underwater SKKL
5.	PT Nusantara Salvage Indonesia	Jln. Pesapen 32 B, Ds. Sumurwelut, Kec. Lakarsantri, Surabaya	Surabaya	Izin Salvage/ Underwater SKKL

Sumber : Data Devisi Operasional PT. Optic Marine Indonesia, 2022

Pentingnya penanaman kabel bawah laut bertujuan untuk mempercepat transformasi digital sehingga dapat menciptakan lapangan kerja yang luas dalam menumbuhkan perekonomian di berbagai negara. Jaringan sinyal yang cepat mempermudah pertukaran informasi diberbagai belahan dunia dalam mengakses pendekatan secara update. Indonesia membangun investasi dalam infrastruktur jaringan telekomunikasi yang dapat mendorong berbagai keamanan dan kinerja dalam layanan *cloud* yaitu layanan sistem informasi yang berisi server, aplikasi, dan database melalui jaringan internet dengan tujuan memudahkan pengguna dalam mengakses internet. Peranan kabel bawah laut menjadi sebuah fondasi ekonomi digital Indonesia dalam meningkatkan aksesibilitas kerjasama perdagangan ekonomi yang berbasis teknologi. Untuk itu penulis ingin mendokumentasikan dan mengkajinya dalam sebuah skripsi dengan judul **“Keterlambatan Perizinan Kegiatan Pekerjaan Bawah Air Di Kementerian Perhubungan Oleh PT Optic Marine Indonesia”**

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian adalah elemen kunci yang menjelaskan apa yang menjadi pusat perhatian atau objek utama dari sebuah penelitian. Maka fokus penelitian berfokus pada terlambatnya perizinan pekerjaan bawah air yang disebabkan karena belum terintegrasi sistem *Online Singel Submission* (OSS) di Kementerian Perhubungan kepada pihak perusahaan atau pelaku usaha. Untuk itu fokus penelitian ini dapat membantu peneliti untuk tetap terarah dan konsisten sepanjang proses penelitian.

C. Rumusan Masalah

Dalam penelitian ini penulis memfokuskan rumusan masalah yang menjadi landasan dalam pemahaman mengenai prosedur perizinan pekerjaan bawah air di Indoensia. Adapun rumusan masalah yang ditentukan yaitu:

1. Apa penyebab keterlambatan proses perizinan pekerjaan bawah air di Kementerian Perhubungan oleh PT Optic Marine Indonesia?
2. Bagaimana mengatasi keterlambatan proses perizinan pekerjaan bawah air di Kementerian Perhubungan oleh PT Optic Marine Indonesia?

D. Tujuan Penelitian

Dalam penelitian ini, penulis memberikan beberapa tujuan penelitian yang menjadi dasar dari penelitian ini, antara lain :

1. Untuk mengetahui dan menganalisis penyebab terlambatnya proses perizinan pekerjaan bawah air di Kementerian Perhubungan oleh PT Optic Marine Indonesia.
2. Untuk mengetahui cara mengatasi keterlambatan proses perizinan pekerjaan bawah air di Kementerian Perhubungan oleh PT Optic Marine Indonesia.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Berdasarkan tujuan penelitian ini, maka penulis memberikan manfaat secara teoritis atau akademis dan manfaat praktis. Adapun manfaat penelitian ini adalah sebagai berikut:

1. Manfaat Teoritis

Secara teoritis penelitian ini dapat memberikan pembaruan pengetahuan terkait terlambatnya proses perizinan pekerjaan bawah air di

Kementerian Perhubungan dalam pengembangan teori dan model baru terkait dengan pekerjaan bawah air, khususnya dalam konteks instalasi kabel laut. Penelitian ini melibatkan pembangunan kerangka kerja konseptual yang dapat digunakan sebagai dasar penelitian dalam memberikan manfaat yang luas bagi komunitas akademis. Sehingga dapat memperkaya materi pembelajaran dengan studi kasus aktual dari konsep teoritis yang diajarkan

2. Manfaat Praktis

a. Bagi PT Optic Marine Indonesia (OMI)

Penelitian ini diharapkan dapat memberikan manfaat bagi perusahaan yang membidangi izin usaha dalam perizinan pekerjaan bawah air yang dapat meningkatkan reputasi perusahaan yang baik dalam pengelola konflik. Serta membangun hubungan dengan perusahaan pemilik kabel dengan tujuan membangun strategi yang berkelanjutan secara optimal. Manfaat penelitian ini juga memberikan dasar kuat untuk pengembangan bisnis antara PT OMI dengan perusahaan pemilik kabel bawah air yang kompetitif.

b. Bagi PIP Semarang

Penelitian ini juga dapat memberikan manfaat bagi institusi pendidikan atau kampus dalam pengembangan keterampilan taruna taruni dalam pemahaman mengenai penyebab terjadinya keterlambatan perizinan pekerjaan bawah air dan dapat memberikan gambaran mengenai penelitian bidang kemaritiman mengenai Sistem

Komunikasi Kabel Laut khususnya di Zona Ekonomi Eksklusif yang dapat memberikan peluang kolaborasi yang lebih luas terhadap generasi selanjutnya

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Deskripsi teori ini dapat merujuk pada upaya untuk memberikan gambaran, interpretasi, atau pemahaman yang mendalam tentang suatu fenomena atau masalah dengan menggunakan pendekatan kualitatif. Peneliti memerlukan landasan teori untuk mendukung gagasan terhadap pemahaman yang mendalam tentang uraian teori-teori yang terkait disertai penjelasan dari para ahli yang berkaitan dengan penelitian ini.

1. Keterlambatan

Menurut Ervianto (2021) keterlambatan adalah suatu kegiatan yang harus dilakukan namun tidak sesuai dengan rencana sehingga terjadi adanya kemunduran waktu yang lama dan menyebabkan suatu atau beberapa kegiatan terjadi penundaan yang seharusnya sudah terselesaikan namun tidak tepat sesuai jadwal yang telah direncanakan sebelumnya. Menurut Casey (2019) keterlambatan adalah suatu kegiatan permasalahan yang sering dilakukan secara konsisten dan kegiatan yang paling sulit untuk diubah. Sedangkan menurut Wulfram (2020) keterlambatan adalah suatu kegiatan yang sudah direncanakan sebelumnya namun tidak dimanfaatkan dengan baik sesuai dengan rencana sehingga terjadinya pertundaan waktu dan memakan waktu untuk kegiatan selanjutnya tidak dapat dikerjakan sesuai jadwal yang telah direncanakan.

Menurut Kraiem dan Dickman (2020) membagi jenis-jenis keterlambatan sebagai berikut:

- a. Keterlambatan yang tidak dapat dimaafkan (*Non Excusable Delays*) adalah keterlambatan yang terjadi karena adanya faktor kelalaian, langka atau tindakan, ketidaktelitian, dan kesalahan.
- b. Keterlambatan yang dapat dimaafkan (*Excusable Delays*) adalah keterlambatan yang disebabkan oleh ketidaksengajaan atau kejadian yang dilakukan diluar kendali seseorang.
- c. Keterlambatan yang layak mendapatkan ganti rugi (*Compensable Delays*) adalah keterlambatan yang dilakukan secara sengaja oleh seseorang karena kesalahan yang fatal dan dituntut untuk ganti rugi.

2. Perizinan

Menurut Adrian Sutedi (2022) perizinan memiliki bentuk yang beragam yaitu perizinan pendaftaran, perizinan dalam rekomendasi kegiatan, perizinan sertifikat, dan perizinan penentuan jumlah kuota dan izin dalam melakukan suatu usaha yang dimiliki oleh sebuah organisasi perusahaan dengan bentuk pelaksanaan aturan-aturan yang bersifat pengendalian dari pemerintah terhadap kegiatan yang dilakukan oleh pihak-pihak terkait dalam melakukan suatu usaha.

Menurut Vera Rimbawani (2020) perizinan adalah salah satu bentuk pelaksanaan yang harus dipatuhi oleh masyarakat atau pelaku usaha dalam melakukan kegiatannya yang melibatkan peraturan negara terhadap suatu kegiatan-kegiatan yang dilakukan oleh orang-orang tertentu sesuai

prosedur yang berlaku. Selain itu dia mengartikan perizinan adalah pemberian legalitas kepada masyarakat atau pelaku usaha dalam kegiatan tertentu baik dalam bentuk izin maupun tanda daftar usaha.

Lutfi Efendi (2022)) izin adalah sesuatu yang telah ditetapkan oleh undang-undang negara atau peraturan pemerintah kepada pelaku usaha yang sudah ditetapkan ketentuan-ketentuan serta larangan dalam menjalankan perizinan. Bentuk izin ini sama saja diartikan sebagai batasan, divestasi, kebebasan dalam melakukan usaha terhadap pelaku usaha. Perizinan juga dapat diartikan sebagai bentuk langkah oleh pihak pemerintah kepada individu yaitu pelaku usaha atau organisasi dalam melakukan kegiatan yang melibatkan perizinan suatu negara. Hal ini dilakukan demi keamanan suatu usaha, menjaga ketertiban usaha, keamanan lingkungan, dan loyalitas terhadap regulasi hukum yang berlaku.

Proses perizinan melibatkan pengajuan permohonan kepada pihak yang berwenang, kemudian dilakukan penilaian terhadap permohonan tersebut. Jika permohonan memenuhi syarat dan standar yang ditetapkan, maka izin akan diberikan. Izin ini seseringkali memiliki batas waktu tertentu dan harus diperbarui secara berkala. Perizinan di Indonesia memiliki fungsi dan tujuan yang dirancang untuk mengatur dan mengendalikan kegiatan bisnis, investasi, dan berbagai kegiatan perizinan lainnya. Salah satu dari fungsi dan tujuan tersebut yaitu menjadi alat untuk menjamin bahwa kegiatan usaha atau proyek yang dilakukan tidak

merugikan kontraktor perizinan, sehingga dokumen yang digunakan mencakup standar keselamatan, keamanan, dan lingkungan yang harus dipatuhi oleh bisnis proyek yang dijalankan.

Perizinan berfungsi sebagai alat penegak hukum yang mana pemerintah dapat menghentikan dan menghukum kegiatan tanpa izin. Hal-hal ini mendorong penerapan standar yang tinggi di berbagai sektor untuk memastikan bahwa kegiatan dilakukan dengan mematuhi standar yang berlaku, serta mengurangi resiko sosial dan ekonomi yang mungkin muncul dari suatu kegiatan.

3. Pekerjaan Bawah Air

Menurut Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 71 Tahun 2013 tentang Pekerjaan bawah air adalah pekerjaan yang merujuk pada berbagai aktivitas pembangunan, instalasi, atau konstruksi kapal di bawah air, serta pekerjaan bawah air yang sifatnya khusus, seperti pemanfaatan peralatan bawah air yang diaplikasikan dari permukaan air. Pekerjaan bawah air adalah jenis pekerjaan yang dilakukan di dalam air, baik itu di permukaan air atau dibawah permukaan air. Pekerjaan ini melibatkan interaksi manusia dengan lingkungan air, seperti laut, sungai, atau kolam.

Pekerjaan bawah air mengaitkan berbagai sektor, termasuk konstruksi, eksplorasi, penelitian, dan pemeliharaan. Pekerjaan bawah air juga memerlukan keahlian khusus dan seringkali melibatkan penggunaan peralatan khusus untuk memastikan keamanan dan keefisienan kerja di lingkungan air yang berbeda. Pekerjaan ini melibatkan risiko tambahan

seperti tekanan air, visibilitas terbatas, dan kondisi lingkungan lainnya. Untuk itu pekerjaan bawah air ini memerlukan pelatihan khusus dan kepatuhan terhadap protokol keselamatan yang ketat.

Instansi Pemerintah yang menangani dalam kegiatan pekerjaan bawah air serta pemberian izin usaha adalah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Perusahaan pelayaran yang membidangi perizinan kegiatan bawah laut atau *salvage* harus mendapatkan izin usaha kepada Instansi terkait dengan memenuhi persyaratan yang sudah ditentukan kepada pihak Direktorat Jenderal Perhubungan Laut. Dalam kegiatan ini, pemerintah Indonesia telah melakukan usahanya dalam memajukan kinerja pada perusahaan *salvage* dan pekerjaan bawah air, seperti melakukan pendataan perusahaan. Perusahaan ini juga harus memenuhi standar operasional prosedur (SOP) penerbitan surat persetujuan pekerjaan bawah air (*underwater*).

Dalam kegiatan pekerjaan bawah air fasilitas yang harus ada tentunya kapal pemasang kabel bawah laut atau *cable laying ship*. Dalam artikel *emaritim.com*, *cable laying ship* atau kapal kabel adalah jenis kapal yang digunakan untuk peletakan dan pemeliharaan kabel bawah laut, seperti kabel komunikasi dan kabel listrik. Kapal ini dilengkapi dengan peralatan dan teknologi khusus untuk mengatasi tantangan yang ada dalam instalasi kabel bawah laut termasuk kedalaman air, karang, dan arus yaitu *Remotely Operated Vehicle* (ROV).

Salah satu jenis *cable ship* adalah CS Ile De Re yang digunakan dalam kegiatan pemasangan bawah laut pada proyek *Asia Direct Cable*

(ADC). Sesuai data dari devisi operasional PT Optic Marine menjelaskan bahwa CS Ile De Re adalah kapal serba guna yang mampu menangani pemasangan dan perbaikan kabel bawah laut. Kapal berkecepatan tinggi ini patut digunakan bahkan dalam kondisi yang sulit. Dilengkapi dengan 6 tangki kabel dengan total kapasitas kabel 5.050 ton, serta memiliki ROV sendiri dan bajak 2 meter. Kapal dilengkapi lengkap yang menggabungkan pengetahuan dan keahlian oleh kru kapal, CS Ile De Re dapat memberikan kinerja yang kuat dan berkomitmen penuh terhadap kinerja unggul serta menyediakan instalasi dan perbaikan sistem kabel bawah laut terbaik.



Sumber: Dokumentasi Pribadi (2023)

Gambar 2.1 *Remotely Operated Vehicle (ROV)*

4. Kementerian Perhubungan

Kementerian Perhubungan Republik Indonesia adalah kementerian dalam pemerintahan Indonesia yang membidangi pengurusan segala

transportasi darat, laut, dan udara. Sebagaimana yang sudah diatur oleh Undang-undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang pelayaran adalah terwujudnya sistem transportasi laut nasional yang berkinerja unggul, efektif dan efisien serta berdaya saing yang memberikan nilai positif dan nilai tambah sebagai infrastruktur dan pilar yang sedang diakui bidang nasional dan internasional. Pada divisi Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) atau *Indonesia Sea and Coast Guard* merupakan instansi pemerintah dibawah Direktorat Jenderal Perhubungan Laut yang bertanggung jawab atas keamanan pelabuhan. Menurut Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 Pasal 276 dibuat untuk menjamin terselenggaranya keselamatan dan keamanan, peran dan fungsi KPLP adalah sebagai berikut:

- a. Menyusun kebijakan pengamanan, patroli, pencegahan musibah, pencemaran, keamanan perairan dan pelabuhan, pekerjaan *salvage* dan pekerjaan bawah air, dan persiapan perawatan penyelamatan.
- b. Membuat peraturan standar, kriteria, dan prosedur pengamanan, patroli, pencegahan musibah dan pencemaran, keamanan perairan dan pelabuhan, pekerjaan *salvage* dan pekerjaan bawah air, dan persiapan sarana penjagaan dan penyelamatan.
- c. Pemberian instruksi teknis pengamanan, patroli, pencegahan musibah, pencemaran, keamanan perairan dan pelabuhan, pekerjaan *salvage* dan pekerjaan bawah air, dan persiapan perawatan penyelamatan.

- d. Penyelenggaraan perizinan untuk layanan perairan dan pelabuhan yang tertib, tindakan pencemaran dan pencegahan musibah, keamanan perairan dan pelabuhan, pekerjaan *salvage* dan pekerjaan bawah air, dan persiapan perawatan penyelamatan.
- e. Pelaksanaan evaluasi operasi bidang perairan pencegahan musibah dan pencemaran, keamanan perairan dan pelabuhan, pekerjaan *salvage* dan pekerjaan bawah air, dan persiapan sarana penjagaan dan penyelamatan.

Direktorat Jenderal Perhubungan Laut melakukan berbagai upaya untuk memastikan pengamanan instalasi kabel bawah air di perairan Indonesia, termasuk memberikan persyaratan teknis untuk penempatan, pemendaman, dan penandaan instalasi kabel. Persyaratan ini juga disertakan dalam surat izin membangun yang diberikan oleh pelaku usaha dalam proses perizinan ke berbagai instansi terkait. Tujuan dalam pemasangan kabel dan pipa bawah air yaitu untuk menjaga konektivitas internet dan komunikasi di berbagai dunia.

Kegiatan pemasangan kabel bawah laut perlu memerlukan fasilitas yang salah satunya adalah kapal yang memiliki spesifikasi khusus sesuai dengan ketentuan internasional. Sebelum penggelaran kabel ini dilakukan diperlukannya alur peta atau rute pemasangan kabel itu digelar untuk memudahkan kapal dalam beroperasi penanaman kabel sehingga dapat meningkatkan aspek keselamatan dan keamanan pelayaran dalam bernavigasi untuk memenuhi kebutuhan provider di seluruh negeri. Oleh

karena itu setiap pelaku usaha harus memberikan informasi mengenai data-data kabel, rute alur pemetaan, dan data kapal untuk diserahkan permohonannya ke Kementerian Perhubungan sehingga akan dikeluarkannya izin membangun instalasi kabel laut untuk segera digelar.

5. PT Optic Marine Indonesia

PT Optic Marine Indonesia (OMI) adalah salah satu bagian dari Optic Marine Group, yang membidangi dalam kegiatan perizinan pekerjaan bawah air yang berupa Sistem Komunikasi Kabel Laut (SKKL) untuk menghubungkan antarpulau dan benua melalui jaringan komunikasi kabel bawah laut. Untuk mencapai hal tersebut, PT OMI bekerja sama dengan PT Pelayaran Lintas Optik (PLO), yang mana PT PLO merupakan perusahaan *ship owner* yang menyidiakan kapal kabel dalam proses pemasangan kabel bawah laut tersebut. Kedua perusahaan memiliki keahlian di bidang pekerjaan bawah air yaitu SKKL di kawasan Asia-Pasifik. Kerja sama ini didukung oleh kapal milik PT PLO berbendera Indonesia. Diharapkan kerja sama ini dapat meningkatkan kinerja perusahaan dan mendorong pertumbuhan industri.

Capt Djoni Algamar sebagai pemangku Direktur utama PT Optic Marine Indonesia, dalam kutipan artikel komite.id menjelaskan bahwa standar kenyamanan dan keamanan menjadi prioritas dalam mengerjakan pembangunan infrastruktur jaringan telekomunikasi khususnya di Indonesia oleh PT OMI sebagai subkontraktor pemasangan penggelaran kabel bawah laut. Semua kapal yang dimiliki oleh PT PLO telah memenuhi

izin yang telah terdaftar sesuai dengan regulasi undang-undang yang berlaku, dan didukung oleh karyawan yang kompeten dan berkualitas, sehingga sangat memperhatikan keselamatan dan selalu bertindak sesuai dengan peraturan terkait.

Fajar Satryo komisaris PT OMI mengatakan bahwa pada tahun 2019 PT OMI telah memberikan kontribusi yang lebih besar terhadap pasar Indonesia dengan melanjutkan pembangunan infrastruktur seperti berperan serta dalam kemajuan teknologi telekomunikasi dan internet di Indonesia, mendukung lebih lanjut terhadap pembangunan infrastruktur nasional (Nawacita), menerapkan standar kerja internasional berkualitas tinggi di Indonesia mengenai pengembangan serat optik misalnya menghindari pemutusan jalur optik yang tidak perlu.

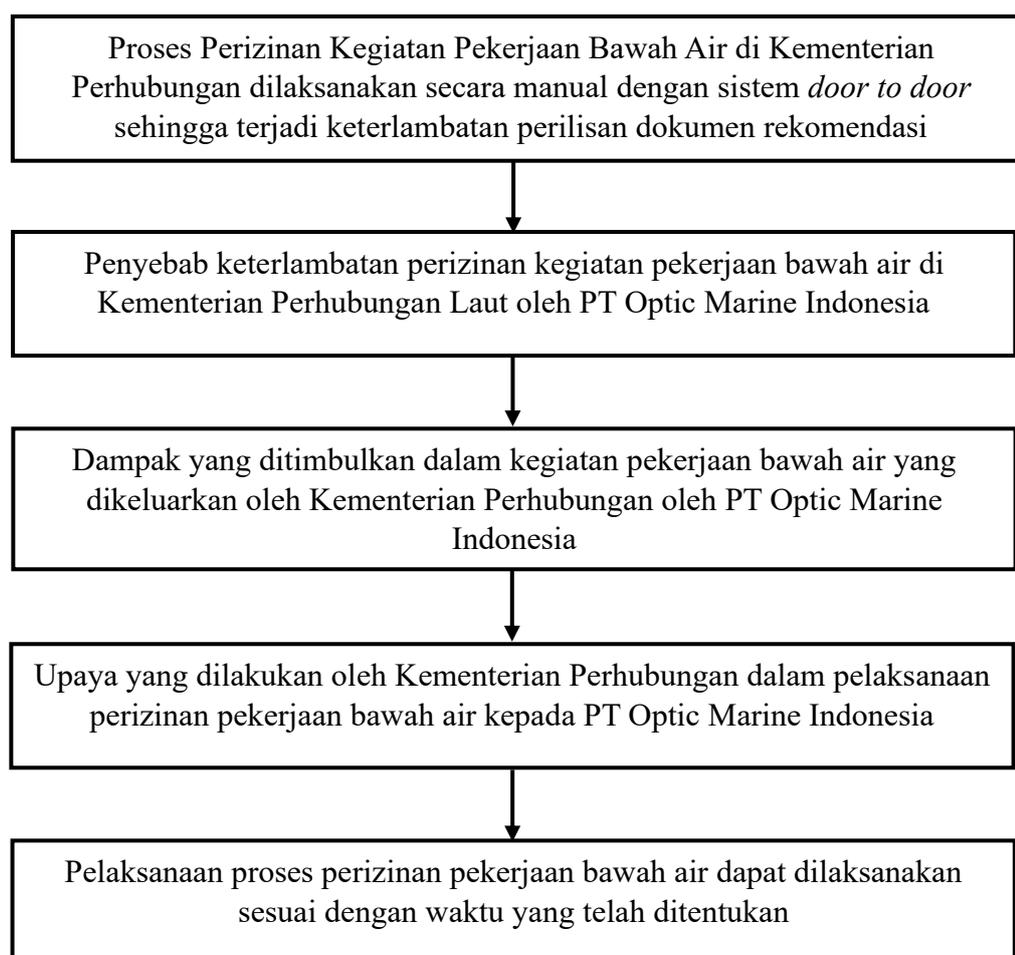
B. Kerangka Pikir

Menurut Malik Moleong (2021) menyatakan bahwa penelitian kualitatif bertujuan untuk mendapatkan pengetahuan tentang fenomena yang dialami subjek penelitian, seperti karakter penelitian, pengenalan, dorongan, aksi, dan sebagainya. Cresswell (2019) studi kasus adalah metode kualitatif dimana peneliti mengeksplorasi sistem terbatas kontemporer (kasus) atau beragam terbatas (berbagai kasus), metode ini membutuhkan pengumpulan data yang menyeluruh dan mendalam dari berbagai sumber informasi atau sumber informasi majemuk seperti observasi, wawancara, pengumpulan data, bahan audiovisual, dan menerima laporan dengan pihak terkait.

Penelitian kualitatif adalah metode penelitian yang digunakan untuk memahami fenomena sosial dan budaya dari perspektif partisipan dalam

konteks alamiah. Pemahaman fenomena dalam konteks keseluruhan yang biasanya berupa kata-kata, teks, wawancara, catatan lapangan, dan observasi. Pada penelitian kualitatif juga memfokuskan subjektivitas baik dari sisi peneliti maupun partisipan. Artinya peneliti berusaha memahami pandangan dunia subjek penelitian dengan segala kompleksitasnya. Proses penelitian kualitatif biasanya lebih fleksibel dan dapat berubah sesuai dengan perkembangannya pemahaman peneliti tentang fenomena yang diteliti.

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



Gambar 2.2 Kerangka Pikir Penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

1. Penyebab terlambatnya proses perizinan pekerjaan bawah air di Kementerian Perhubungan oleh PT Optic Marine Indonesia yaitu:
 - a. Belum adanya sistem pendaftaran perizinan berbasis elektronik yang disebut dengan *Online Single Submission (OSS)*
 - b. Beberapa instansi yang belum memiliki Sistem Informasi Manajemen (SIM) atau sistem *online*
 - c. Kurangnya komunikasi antara PT Optic Marine Indonesia dengan Kementerian Perhubungan
2. Cara mengatasi keterlambatan proses perizinan pekerjaan bawah air di Kementerian Perhubungan oleh PT Optic Marine Indonesia adalah sebagai berikut:
 - a. Memastikan PT Optic Marine Indonesia Memiliki Rekapitulasi
 - b. Mengadakan Pertemuan/ *meeting* dengan Kementerian Perhubungan
 - c. Memonitoring Langsung di Lapangan Terkait Proses Perilisan Dokumen Rekomendasi

B. Keterbatasan Penelitian

Beberapa keterbatasan dalam penelitian tersebut antara lain sebagai berikut:

1. Objek dalam penelitian ini hanya difokuskan pada keterlambatan proses perizinan pekerjaan bawah air di Kementerian Perhubungan yang

mengakibatkan terlambatnya perilsan surat yang akan diserahkan kepada pelaku usaha.

2. Keterbatasan hasil dokumentasi yang dimiliki, karena dokumentasi yang dikumpulkan hanya saat peneliti melakukan praktek darat di PT Optic Marine Indonesia.

C. Saran

1. Sebaiknya Kementerian Perhubungan mengadakan sistem *online* untuk mempermudah perusahaan atau pelaku usaha dalam proses perizinan pekerjaan bawah air agar berjalan praktis dan cepat.
2. PT Optic Marine Indonesia sebaiknya membuat kebijakan untuk mengadakan pertemuan atau *meeting* dengan beberapa instansi terkait dalam satu kesatuan proyek dengan tujuan *Forum Group Discussion* untuk mempersingkat waktu pengerjaan suatu proyek.

DAFTAR PUSTAKA

- Achmad, A. A. (2018). *Analisis Keterlambatan Supply Spare Part Yang Mengganggu Manajemen Perawatan Kapal Mt. Enduro Di Pt. Pertamina Perkapalan Jakarta* (Doctoral Dissertation, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang).
- Admin. (2020). *Pengertian Fiber Optik & Fungsi, Kelebihan dan Kekurangan Fiber Optik*. Diakses dari <https://www.dataglobal.co.id/pengertian-fiber-optic/>
- Admin. (2021). *Pedoman Perizinan Berusaha Melalui Sistem Online Single Submission (OSS)*. Diakses dari <https://frconsultantindonesia.com/id/pedoman-perizinan-berusaha-melalui-sistem-online-single-submission-oss/>
- Aprilia, F. K. (2021, Mei 26). Diakses dari SCRIBD: <https://www.scribd.com/document/509426587/Sistem-Komunikasi-Kabel-Laut>
- Ardtech. (2022). *Manfaat Sistem Informasi Manajemen Bagi Perusahaan*. Diakses dari <https://www.ciputra.ac.id/isb/manfaat-sistem-informasi-manajemen-bagi-perusahaan/>
- Feni, M. (2021). *Mengungkap Dampak Covid-19 Pada Umkm Sektor Kuliner (Studi Kasus: Umkm Kuliner Di Wilayah Rawamangun)* (Doctoral dissertation, Sekolah Tinggi Ilmu Ekonomi Indonesia Jakarta).
- Giovardhi, R. V. (2018). *Strategi Humas Pt. Wijaya Lestari Pada larang Dalam Branding Perusahaan (Studi Deskriptif Tentang Strategi Humas PT. Wijaya Lestari Padalarang dalam Branding Perusahaan Kepada Konsumen di Padalarang)* (Doctoral dissertation, Universitas Komputer Indonesia).
- Global, C. T. (2023). *Asia Direct Cable (ADC) Lands Hong Kong Segment at SUNeVision's Cable Landing Station*. Diakses dari <https://www.prnewswire.com/in/news-releases/asia-direct-cable-adc-lands-hong-kong-segment-at-sunevisions-cable-landing-station-301720203.html>
- Gultom, A. (n.d.). *Sekilas Tentang Cable Laying Ship*. Diakses dari <https://www.emaritim.com/2023/02/sekilas-tentang-cable-laying-ship.html>
- Hanindita, H. (2017). *Persepsi Pustakawan Pada Fungsi Humas Di Perpustakaan Perguruan Tinggi (Studi Kasus Unit Pelaksana Teknis Perpustakaan Universitas Diponegoro)* (Doctoral Dissertation, Fakultas Ilmu Budaya Universitas Diponegoro).

- Haryanto, D., Febriawan, H. K., Haryadi, Y., Rahadian, R., & Muljawan, D. (2021). *Prosedur Survei Pemetaan Bawah Laut Untuk Perencanaan Pemasangan Sistem Kabel Laut Indonesia Cable Base Tsunamimeter (Ina-Cbt)*. *Oceanika*, 1(2), 34–47. <https://doi.org/10.29122/oseanika.v1i2.4507>
- Iskandar. (2023). *Kominfo: Penyelenggara Sistem Komunikasi Kabel Laut Internasional Wajib Jadi Anggota Konsorsium*. Diakses dari <https://www.liputan6.com/tekno/read/5404410/kominfo-penyelenggara-sistem-komunikasi-kabel-laut-internasional-wajib-jadi-anggota-konsorsium>
- Keputusan Menteri Perhubungan Nomor KM 24 Tahun 2001 Tentang *Organisasi Dan Tata Kerja Departemen Perhubungan*, 2001)
- Khafid, M. (2015). *Strategi bersaing dalam meningkatkan jumlah pelanggan: Studi kasus pada Perusahaan Otobus Al-Mubarak Malang* (Doctoral dissertation, Universitas Islam Negeri Maulana Malik Ibrahim).
- Kominfo, P. (n.d.). *Menkominfo Kick-off Ground Breaking Pembangunan Sistem Komunikasi Kabel Laut*. Diakses dari https://www.kominfo.go.id/index.php/content/detail/4900/Menkominfo+Kickoff+Ground+Breaking+Pembangunan+Sistem+Komunikasi+Kabel+Laut/0/berita_satker
- Madjid, A., Syah, R., Studi, P., Maritim, K., Nasional, F. K., & Pertahanan, U. (2018). Supartono 1, Adnan Madjid 2, Rosyidan Syah 3 Program Studi Keamanan Maritim Fakultas Keamanan Nasional, Universitas Pertahanan. *Jurnal Keamanan Maritim*, 4(2), 1–16.
- Maulida, A., Lestari, A. T., Gandaria, Nurfitriani, & Sugesti, E. S. (2018). Perancangan Sistem Komunikasi Kabel Laut Sangatta-Towale. Seminar Nasional Inovasi Dan Aplikasi Teknologi Di Industri, February, 290–295.
- Mediatama, G. (2023). *Jaga Kedaulatan, Penyelenggara SKKL Internasional Harus Jadi Anggota Konsorsium*. Diakses dari <https://industri.kontan.co.id/news/jaga-kedaulatan-penyelenggara-skkk-internasional-harus-jadi-anggota-konsorsium>
- Mukhammad, M. N. A. (2019). *Fungsi Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP) Dalam Pelaksanaan Patroli Maritim Guna Penegakan Undang–Undang Pelayaran Dalam Wilayah Hukum Ksop Tanjung Emas Semarang* (Doctoral Dissertation, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang).
- Muljawan, D., Haryadi, Y., Ardhyastuti, S., Rahardian, R., Sudaryanto, A., Ilyas, M., & Riyadi, A. S. (2020). *Survei Laut Dalam Rangka Mengurangi Resiko Hambatan Dalam Penggelaran Kabel Telekomunikasi Bawah Laut Di Selat*

Karimata. *Jurnal Rekayasa Lingkungan*, 12(1), 71–81.
<https://doi.org/10.29122/jrl.v12i1.3660>

Ni'am, m. M. (2019). *Fungsi kesatuan penjagaan laut dan pantai (KPLP) dalam pelaksanaan patroli maritim guna penegakan undang – undang pelayaran dalam wilayah hukum ksop tanjung emas semarang*. Repository pip semarang, 1-31.

Oktavianingsih, E. (2015). *Penerapan Kurikulum Berbasis Multiple Intelligence Di Tk Sunshine Kalasan Sleman*. Pendidikan Guru Paud S-1.

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 71 Tahun 2013 Tentang *Salvage atau Pekerjaan Bawah Air*, Pub. L. No. 71 (2013).

Perhubungan, P. M. (2020). Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Tentang *Integrasi Pelayanan Perizinan Berusaha Secara Elektronik* Nomor PM 24 Tahun 2020 (pp. 1–5).
https://oss.go.id/portal/home/download/pdf/User_Manual_Non_Perseorangan

PM PerHub RI No.39 tahun 2019, Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 39 Tahun 2019 1 (2019).
<http://hubdat.dephub.go.id/km/tahun-2018/2669-peraturan-menteri-perhubungan-republik-indonesia-nomor-pm-115-tahun-2018-tentang-pengaturan-lalu-lintas-operasional-mobil-barang-selama-masa-angkutan-natal-tahun-2018-dan-tahun-baru-2019/download>

Portal, A. (2022, Juni 22). Diakses dari <https://hubla.dephub.go.id:https://hubla.dephub.go.id/home/post/read/11861/kemenhub-tingkatkan-pengawasan-dan-penataan-kabel-bawah-laut>

PP No. 5 Tahun 2021. (n.d.). Diakses dari <https://peraturan.bpk.go.id/Details/161835/pp-no-5-tahun-2021>

Puriningsih, F. S. (N.D.). " *Surat Persetujuan Kegiatan Pekerjaan Salvage Dan Surat Persetujuan Kegiatan Pekerjaan Bawah Air* ". 260–272.

Risya, Y. P. (2014). *Pengembangan daya tarik kawasan wisata bunga cihideung, kecamatan parongpong, Kabupaten bandung barat* (Doctoral dissertation, Universitas Pendidikan Indonesia).

Sudjarot, A. (2022). *Peran Dan Kewenangan Notaris Terhadap Pendaftaran Izin Usaha Melalui Sistem Online Single Submission*. *Fiat Iustitia : Jurnal Hukum*, 3(1), 93–113. <https://doi.org/10.54367/fiat.v3i1.2132>

Taufan, N. A., & Irman. (2021). *Perlindungan Hukum Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) Terhadap Eksistensi Indonesia Sebagai Negara Maritim*. *Jurnal Selat*, 2(1), 156–167. <http://ojs.umrah.ac.id/index.php/selat/article/view/100>

Toni, Winanda Kusuma, A. C. K. (2020). *Relevansi Hak Berdaulat Zona Ekonomi Eksklusif Dalam Perkembangan Hukum Laut Internasional Kontemporer*. Jurnal Ilmu Pendidikan, 7(2), 809–820.

Undang-undang, R. I. (2008). Undang-undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 Tentang Pelayaran (pp. 69–73).

LAMPIRAN

Lampiran 1

Pedoman Wawancara

A. Identitas Informan

1. Nama : Ika Mayridiana Illustianti
Jabatan : Manager Operasional & Permitting
2. Nama : Baru Hermawan
Jabatan : Staff Permitting Submarine Cable Installation
3. Nama : Syafika Yusranita
Jabatan : Staff Operasional Cable Installation
4. Nama : Een Nuraini Saidah
Jabatan : Kasubdit Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP)
5. Nama : Muhamad Wahyudin
Jabatan : Staff Kementerian Penjagaan Laut dan Pantai (KPLP)

B. Naskah Wawancara

1. Bagaimana prosedur perizinan pekerjaan bawah air yang berupa Sistem Komunikasi Kabel Laut (SKKL) di wilayah Indonesia?
2. Apa yang menjadi faktor keterlambatan proses perizinan pekerjaan bawah air di Kementerian Perhubungan Laut oleh PT Optic Marine Indonesia?
3. Berapa lama surat izin pekerjaan bawah air itu dikeluarkan dari Kementerian Perhubungan Laut?

4. Bagaimana upaya Kementerian Perhubungan Laut dalam mengatasi proses perizinan bagi pelaku usaha yang belum memiliki sistem OSS (*Online Single Submission*)
5. Apakah dengan cara manual atau *door to door* merupakan cara efektif dalam proses perizinan pekerjaan bawah air bagi pelaku usaha?
6. Bagaimana pihak PT Optic Marine Indonesia berinteraksi dengan pihak-pihak instansi pemerintah terkait dalam proses perizinan SKKL tersebut?
7. Apakah ada hambatan yang dialami PT Optic Marine Indonesia selama proses perizinan pekerjaan bawah air?
8. Apa yang dilakukan oleh PT Optic Marine Indonesia jika proyek yang dilakukan terhambat oleh susahnya persetujuan oleh pihak Kementerian Perhubungan?
9. Bagaimana cara mempertahankan kerjasama antar PT Optic Marine Indonesia dengan perusahaan pemilik proyek kabel?
10. Bagaimana cara mempertahankan sumber daya manusia yang baik bagi PT Optic Marine Indonesia agar terjalin baik dengan investor?

Lampiran 2

Standar Operasional Prosedur Perizinan Pekerjaan Bawah Air

	<p style="text-align: center;">SOP DIREKTUR KESATUAN PENJAGAAN LAUT DAN PANTAI</p>	Nomor SOP	:	
		Tgl. Ditetapkan	:	
		Tgl. Revisi	:	
		Tgl. diberlakukan	:	
		Ditetapkan oleh	:	Direktur Kesatuan Penjagaan Laut Dan Pantai
		<p><u>Capt. WEKU FREDERIK KARUNTU, M.M.</u> Pembina Utama Madya (IV/d) NIP 196609141997031002</p>		
Penerbitan Surat Izin Kegiatan Salvage dan/atau Pekerjaan Bawah Air				
Dasar Hukum:		Kualifikasi Pelaksana:		
<ol style="list-style-type: none"> 1. Undang-Undang Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran 2. Undang-Undang Nomor 11 Tahun 2021 tentang Cipta Kerja 3. Peraturan Pemerintah Nomor 5 Tahun 2010 tentang Kenavigasian 4. Peraturan Pemerintah Nomor 15 tahun 2016 tentang Jenis dan tarif Penerimaan Negara Bukan Pajak yang berlaku pada Kementerian Perhubungan; 5. Permenhub Nomor PM 71 Tahun 2013 tentang Salvage dan/atau pekerjaan bawah air sebagaimana telah diubah dengan Permenhub Nomor PM 38 Tahun 2018 6. Permenhub No PM 67 Tahun 2021 tentang Organisasi dan tata Kerja Kementerian Perhubungan 		<ol style="list-style-type: none"> 1. Memahami perencanaan penerbitan Surat Ijin kegiatan Salvage dan / atau Pekerjaan Bawah Air 2. Memiliki kemampuan sebagai penyelam dan/atau teknisi penyelam. 3. Dapat melakukan penggambaran (<i>Ploating</i>) bangunan /instalasi pada peta laut 4. Memiliki kemampuan menganalisa metode kerja tenaga kerja dan peralatan yang digunakan 5. Memiliki kemampuan dan pemngetahuan ilmu perkapalan. 		
Keterkaitan:		Peralatan/ Perlengkapan:		
- SOP Penerimaan surat		<ol style="list-style-type: none"> 1. Alat Tulis Kantor 2. Komputer 3. Printer 4. Blangko 5. Lembar Kerja 6. Kuitansi dan Nota Tagihan jasa kenavigasian 7. Peta Laut 		
Peringatan:		Pencatatan dan Pendataan:		
Apabila dari hasil evaluasi belum dapat menyakinkan keberhasilan pelaksanaan kegiatan pekerjaan bawah air maka dilakukan rapat presentasi dan meminta masukan dan saran		<ol style="list-style-type: none"> 1. Pencatatan secara manual dengan buku ekspedisi 2. Pencatatan secara elektronik sebagai back up dengan komputer data base surat menyurat 		
Cara Mengatasi:				
Membuat surat tanggapan kepada pemohon untuk segera menyampaikan metode tenaga kerja dan peralatan yang digunakan				
Membuat surat kepada pemohon untuk segera menyampaikan berita acara hasil verifikasi				

SURAT IZIN KEGIATAN SALVAGE DAN/ATAU PEKERJAAN BAWAH AIR

No	Uraian Kegiatan	Pelaksana							Mutu Baku			Ket	
		Pe-mohon	Petugas Admin	Direktur Jenderal	Direktur KPLP	Kasubdit PMPBA	Kasi PBA	Pengolah Data PBA	Penyusun Bahan Evaluasi PBA	Kelengkapan	Waktu		Output
1	Menerima permohonan dari perusahaan lengkap dengan lampiran-lampirannya.	■	○	□						1. Surat permohonan 2. Lembar disposisi	0,5 hr	1. Surat 2. Disposisi	1. Surat Permohonan. 2. Copy Kontrak Kerja dan/ atau <i>Letter Of Intent</i> (LOI) dari pemberi kerja. 3. Copy Surat Izin Usaha Perusahaan <i>Salvage</i> dan Pekerjaan Bawah Air; 4. Rencana Kerja yang dilengkapi dengan : a. Jadwal pelaksanaan; b. metode kerja; c. tenaga kerja; d. peralatan kerja; e. Peta wilayah kerja. 5. Kapal kerja yang dilengkapi a. <i>crew list</i> (tenaga kerja di kapal). b. Sertifikat/dokumen kelaikan dan operasional kapal yang masih berlaku. c. Utk Kapal Asing dilengkapi dengan izin pengoperasian kapal asing (IPKA). d. Utk Kapal Indonesia dilengkapi dengan Rencana Pola Trayek (RPT). 6. Surat Kuasa/ Penunjukan dari Direksi/ Pimpinan Perusahaan. 7. Foto Copy Grosse Akta Kapal (<i>utk Scrapping</i>).
2	Menerima dan Memeriksa Permohonan Surat Izin kegiatan Salvage dan/atau Pekerjaan Bawah Air Memberi Arahan Tindak Lanjut .			□	□				1. Surat 2. Disposisi 3. Lembar disposisi	0,5 hr	1. Surat 2. Disposisi		
3	Menerima Dan Memeriksa Permohonan Surat Izin Kegiatan Salvage dan Pekerjaan Bawah Air Memberi Arahan Tindak Lanjut .			□	□				1. Surat 2. Disposisi 3. Lembar disposisi	0,5 hr	1. Surat 2. Disposisi		
4	Menelaah surat permohonan Izin Kegiatan Salvage dan Pekerjaan Bawah Air, memberi arahan tindak lanjut			□	□				1. Surat 2. Disposisi 3. Lembar disposisi	0,5 hr	1. Surat 2. Disposisi		
5	Mengevaluasi admin dan teknis dan melakukan peninjauan persyaratan adm dan teknis			□	□				1. Surat 2. Disposisi 3. Lembar disposisi	1 hr	1. Surat 2. Disposisi 3. Berita Acara		
6	Menyiapkan konsep Nota Dinas dan surat izin Kegiatan Salvage dan Pekerjaan Bawah Air			□	□				1. Surat 2. Disposisi 3. Lembar disposisi	0,5 hr	Konsep surat		
7	Memeriksa konsep Nota Dinas dan surat Izin Kegiatan Salvage dan Pekerjaan Bawah Air			□	□				Konsep surat	0,5 hr	1. Konsep surat 2. Paraf		
8	Merumuskan konsep Nota Dinas dan Surat Izin Kegiatan Salvage dan Pekerjaan Bawah Air			□	□				Konsep surat	1 hr			
9	Menandatangani Nota Dinas dan Surat menelaah konsep surat Izin Kegiatan Salvage dan Pekerjaan Bawah Air			□	□				1. Konsep Surat 2. Nota Dinas	1 hr	1. Konsep Surat 2. Nota Dinas		
10	Menanda tangani surat Izin Kegiatan Salvage dan Pekerjaan Bawah Air			□	□				1. Konsep Surat 2. Nota Dinas	1 hr	Surat Izin Kegiatan		
11	Pembayaran PNBP/ Pengambilan Izin	■	○	□									

Total : 7 Hari

Lampiran 3

Check List Surat Permohonan SPKBA

Cek List
Izin Kegiatan Salvage / PBA

.....

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 71 Tahun 2013 tentang Salvage dan/atau Pekerjaan Bawah Air sebagaimana telah diubah dengan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 38 Tahun 2018 tentang Perubahan Kedua Atas Peraturan Menteri Perhubungan Nomor PM 71 Tahun 2013 tentang Salvage dan/atau Pekerjaan Bawah Air.

NO	URAIAN	Ada	Tidak ada
A.	ADMINISTRASI		
1.	Permohonan		
2.	Copy Kontrak Kerja dan/ atau <i>Letter Of Intent</i> (LOI) dari pemberi kerja		
3.	Copy Surat Izin Usaha Perusahaan <i>Salvage</i> dan Pekerjaan Bawah Air		
B.	TEKNIS		
1.	Rencana Kerja meliputi :		
	a. Jadwal kerja		
	b. Metode Kerja dan Analisa teknis		
	c. Tenaga Kerja dan keahliannya		
	d. Peta wilayah kegiatan yang ditandai dengan titik koordinat geografis		
2.	Kapal kerja		
	a. Sertifikat kapal yang masih berlaku		
	b. Daftar ABK dan Nakhoda		
	c. utk Kapal Indonesia dilengkapi Rencana Pola Trayek (RPT)		
	d. Utk Kapal Asing dilengkapi dengan Penggunaan Kapal Asing		
3	Surat Kuasa / Penunjukan dari Direksi/Pimpinan Perusahaan		

Catatan Aksi

- Dokumen lengkap dapat diproses
- Dokumen belum lengkap,
dikembalikan kepada pemohon

Jakarta,
PETUGAS ADMIN
DITJEN HUBLA

(.....)

PEMOHON/KUASA DIREKSI

Lampiran 4

Surat Permohonan SPKBA



Nomor : 039/OMI-KLP/IV/2023
Lamp : 1 (satu) Berkas

Jakarta, 5 April 2023

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

Perihal : Permohonan SPKBA Untuk Kapal RV GARDA Pekerjaan PLGR (Pre-Lay Graphnel Run) Project SKKL ADC System

Dengan hormat,

- Bersama ini kami sampaikan permohonan izin Kegiatan Salvage atau Pekerjaan Bawah Air (SPKBA) dan Pengantar Security Clearance untuk kapal RV GARDA berbendera Indonesia berupa pekerjaan pembersihan jalur untuk rencana penempatan kabel laut (PLGR / Pre-Lay Graphnel Run) Sistem Komunikasi Kabel Laut (SKKL) Asia Direct Cable System (ADC System) dari Singapura ke Jepang yang melintasi sebagian perairan Teritorial Indonesia dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) di wilayah perairan Provinsi Kepulauan Riau yang rencananya akan dilakukan mulai tanggal 17 April 2023 selama 1 (satu) bulan sesuai dengan rencana jadwal pelaksanaan kegiatan (POW) terlampir.
- Sehubungan dengan butir satu diatas, terlampir data sebagai berikut:
 - Copy Ijin Perusahaan Salvage dan PBA
 - Metode Kerja serta Analisis Teknik
 - Spesifikasi Teknik Kapal dan peralatannya
 - Jadwal Pelaksanaannya
 - Daftar tenaga kerja beserta keahliannya

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

Hormat kami,
PT. Optic Marine Indonesia



M. Johansyah Putra, SH. MH.
Direktur

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DITJEN PERHUBUNGAN LAUT DIREKTORAT KPLP	
DITERIMA OLEH SUBBAG TU	
PARAF	: b
NAMA	: Vif 10
TANGGAL	: 5 April 2023
JAM	: 10.10

Lampiran 5

Surat Izin Usaha Perusahaan *Salvage* atau Pekerjaan Bawah Laut



**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
2. Mengajukan permohonan persetujuan kegiatan kepada Direktorat Jenderal Perhubungan Laut setiap akan melaksanakan kegiatan
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 MOHAMAD
Pembina Utama Muda (IV/c)
NIP. 19540404 198703 1 001

**PENANGGUNGJAWAB
PT. OPTIC MARINE INDONESIA**


DJONI ANWIR ALGAMAR
Direktur

Lampiran 7

Ship Particular KDDI Cable Infinity

SHIP PARTICULARS		
SHIP'S NAME	KDDI CABLE INFINITY	KDDI ケーブルインフィニティ
MOL VESSEL'S CODE	29697	29697
NATIONALITY	JAPAN	日本
PORT OF REGISTRY	KITAKYUSHU	北九州
IMO NUMBER	9841158	9841158
OFFICIAL NUMBER	143320	143320
CALL SIGN	7KDM	7KDM
CLASSIFICATION	NK	NK
CLASS NUMBER	191937	191937
NAME OF MASTER		
OWNER	Kokusai Cable Ship Co., Ltd. 6th Floor, Kawasaki Frontier Bldg., 11-2, Ekimae Hon-cho Kawasaki-ku, Kanagawa 201-0007 Japan	国際ケーブル・シップ株式会社 〒210-0007 神奈川県川崎市川崎区駅 前本町11-2 川崎フロンティアビル6F
CHARTERER	Mitsui O.S.K. Lines, Ltd. 1-1, Toranomon 2-Chome, Minato- ku, Tokyo 105-8688 Japan	株式会社商船三井 〒105-8688 東京都港区虎ノ門2丁目1 番1号
SHIP MANAGER	MOL Marine Co., Ltd. 11th Floor, Pier City Shibaura Bldg., 3-18-1, Kaigan, Minato-ku, Tokyo 108-0022 Japan	株式会社MOLマリン 〒108-0022 東京都港区海岸3丁目18 番1号ピアシティ芝浦ビル11階
DATE of BUILD	21 June 2019	2019年6月21日
DATE of KEEL LAID	7 Sep. 2017	2017年9月7日
DATE of CONVERT	N/A	N/A
DATE of FLAG CHANGE	N/A	N/A
GROSS TONNAGE	9,766Ton	9,766 トン
NET TONNAGE	2,929Ton	2,929 トン
DEAD WIGHT @draft 7.1m	5,757 Ton	5,757 トン
LENGTH OVERALL	113.1 m	113.1 m
MOULDED LENGTH	96.20 m	96.20 m
SCANTLING DRAFT	7.1 m	7.1 m
MOULDED BREADTH	21.500 m	21.500 m
MOULDED DEPTH	8.800 m	8.800 m
SERVICE SPEED (Max)@draft 5.5m	14.5 Knts	14.5ノット
COMPLEMENT	Maximum Number of Persons 80 Crew 45, Other Persons 35	最大搭載人員80人 船員45人、その他の乗船者35人
TELEPHONE	N/A	TEL 080-6628-4407
INMARSAT GX/FB	TEL 870-773807107 FAX 870-783258630	TEL 870-773807107 FAX 870-783258630
email	kci-molmc@juno.ocn.ne.jp	kci-molmc@juno.ocn.ne.jp
MAIN ENGINE	2,450 kw x 4 Units	2,450 kw x 4基
AZIMUTH THRUSTERS	2,500 kw x 2 Units	2,500 kw x 2基
BOW THRUSTERS	1,060 kw x 2 Units	1,060 kw x 2基
RETRACTABLE THRUSTER	820 kw x 1 Unit	820 kw x 1基
DYNAMIC POSITIONING SYSTEM	2 Units	2 基

Lampiran 8

Crew List

1. NAME OF SHIP: KDDI CABLE INFINITY				2. PORT OF ARRIVAL: Batam				3. DATE OF ARRIVAL/DEPARTURE:				
4. NATIONALITY OF SHIP: JAPAN				5. PORT OF FROM:				6. ARRIVAL OR DEPARTURE:				
SR. NO	FULL NAME	RANK	NATIONALITY	SEX	DATE OF BIRTH	PLACE OF BIRTH	PORT OF EMBARKATION	DATE OF EMBARKATION	PASSPORT NUMBER	EXPIRY DATE	SEAMAN BOOK NUMBER	EXPIRY DATE
1	Takashi Matsuo	Captain	Japan	Male	03-Mar-69	KANAGAWA	Batam		TS2731428	15-Feb-29	YOKOHAMA80034-4	1-Apr-24
2	Yoshihiro Kawahara	Chief Officer	Japan	Male	17-Apr-82	SAGA	Batam		TT1709289	11-Mar-31	YOKOHAMA111945-2	7-May-28
3	Muneaki Kamio	1st Officer	Japan	Male	20-Dec-71	SHIZUOKA	Batam		TR8865170	7-Aug-27	TOKYO60310-3	6-May-25
4	Daisuke Nishimori	2nd Officer	Japan	Male	10-Apr-87	NAGASAKI	Batam		TT1731120	28-Jun-31	FUKUOKA36074	24-Jun-31
5	Yoshihiro Ogawa	Jr.2nd Officer	Japan	Male	12-Mar-92	FUKUOKA	Batam		TR4306421	3-Jun-25	YOKOSUKA12189-2	22-Jun-30
6	Akira Usui	Chief Engineer	Japan	Male	21-Oct-58	GUMMA	Batam		TR8650901	14-Jul-27	TOKYO58450-4	3-Feb-31
7	Hideki Hirao	1st Engineer	Japan	Male	4-Aug-86	TOKYO	Batam		TS0421254	27-Mar-28	TOKYO74268	13-Dec-30
8	Koji Kurbayashi	2nd Engineer	Japan	Male	1-Jan-86	TOYAMA	Batam		TS5401550	5-Feb-30	TOKYO67197-2	16-Jan-27
9	REPE JR, REYNALDO JAPITANA	Jr.2nd Officer	Philippines	Male	23-Nov-85	BUENAVISTA ILO	Batam		P6963371A	26-Apr-28	C117908	18-May-28
10	TISADO, RICKY CARAAN	Jr.2nd Officer	Philippines	Male	3-Apr-85	TAGAYTAY CITY	Batam		P5261716B	24-Jun-30	A0071592	29-Jun-30
11	GAJULIN, CRIS ANASTACIO	3rd Officer	Philippines	Male	1-May-79	ODIONGAN ROMBLON	Batam		P1487830C	29-Aug-32	C0915922	13-Sep-26
12	VELEZ JR, CALIXTO ALGUNO	Boatswain	Philippines	Male	28-Sep-68	BALIANGAO MIS OC	Batam		P7231481B	19-Jul-31	C1384055	24-Dec-28
13	ILEDAN, TOMAS TIONGSON	Boatswain mate	Philippines	Male	2-Aug-65	LEZO AKLAN	Batam		P2830772B	21-Aug-29	C1068403	30-Jul-27
14	REPE, REY JAPITANA	Boatswain mate	Philippines	Male	23-Aug-92	BUENAVISTA GMR	Batam		P7953801B	20-Oct-31	C0962246	11-Feb-27
15	BEJOGAN, REDENTOR GABO	Boatswain mate	Philippines	Male	29-Apr-80	ILOILO CITY	Batam		P1151334B	21-Mar-29	C1344701	15-Mar-29
16	MANUEL, JAMES BRYAN TEVES	Boatswain mate	Philippines	Male	15-Oct-87	CAVITE CITY	Batam		P0227276B	13-Jan-29	C1203066	13-Jan-28
17	SANGCAP, RITCHE HERNANDEZ	Able Seaman	Philippines	Male	17-Feb-79	TAGKAWAYAN QZN	Batam		P0642229B	11-Feb-29	C1425375	25-Jan-29
18	ERECE, JOHN KENNEDY LABOR	Able Seaman	Philippines	Male	26-Jan-93	QUEZON CITY	Batam		P6884331B	31-May-31	C1018066	20-Mar-27
19	JOCSON, RONALD SANTA ANA	Able Seaman	Philippines	Male	16-Nov-81	BAGO CITY	Batam		P8771285A	16-Sep-28	C1048020	13-Jan-27
20	FALLORE, JAKE DRAZEN SALA	Able Seaman	Philippines	Male	23-Sep-92	OLONGAPO CITY	Batam		P0448217B	28-Jan-29	C1432115	19-Jan-29
21	BARRO, JULITO JR MASCULI	Able Seaman	Philippines	Male	09-Aug-85	MEDELLIN CEBU	Batam		P5853926B	24-Nov-30	C1381164	4-Nov-29
22	FACTOR, KAIZZO ALLEN MAESTRO	Able Seaman	Philippines	Male	16-Mar-96	ROMBLON ROMBLON	Batam		P1458934B	21-Apr-29	C1472672	7-May-29
23	FACTOR, FRANCIS IVAN MAESTRO	Able Seaman	Philippines	Male	17-Oct-94	ROMBLON ROMBLON	Batam		P3732070B	4-Nov-29	C1541052	1-Oct-29
24	FATAGANI, EMMANUEL CRIS JAEN	Ordinary Seaman	Philippines	Male	15-Jun-98	MALOLOS BULACAN	Batam		P8972652A	1-Oct-28	C1320253	9-Jul-28
25	PEPINO, RENZ BUENAFE	Deck Cadet	Philippines	Male	13-Mar-98	BAGO CITY	Batam		P6762586A	12-Apr-28	C1323780	21-Aug-28
26	JANAPIN, NELSON MAMARIL	Jr.2nd Engineer	Philippines	Male	27-Jan-77	SJDM BULACAN	Batam		P5519447A	3-Jan-28	C1202200	8-Jan-28
27	DARUJA, PETER JHON SUZON	Jr.3rd Engineer	Philippines	Male	19-Dec-91	BISLIG SGO DS	Batam		P2916204B	29-Aug-29	C1378804	5-Sep-29
28	LAGRIMAS, JORDAN SESNO	Jr.3rd Engineer	Philippines	Male	25-Mar-88	BALATAN CAM SUR	Batam		P5793101B	17-Nov-30	A0112257	28-Jan-31
29	MATUDAN, ROLANDO BEDIARICO	No.1 Oiler	Philippines	Male	10-Sep-62	MANILA	Batam		P6432967A	14-Mar-28	C1018620	21-Mar-27
30	RUTO, ALVIN CLARK BEDOY	Oiler	Philippines	Male	8-Feb-90	SN RAFAEL ILOILO	Batam		P8677755A	10-Sep-28	C0988079	03-Apr-27
31	ALMUENDA, LEO PARI-AN	Oiler	Philippines	Male	09-Apr-72	POTOTAN ILOILO	Batam		P7898813B	17-Oct-31	C1048794	18-Jun-27
32	LAGRIMAS, JOEMARK SESNO	Oiler	Philippines	Male	01-May-94	BALATAN CAM SUR	Batam		P0562615B	5-Feb-29	C1305501	03-Feb-29
33	JOFEL CASANES DUMDUM	Oiler	Philippines	Male	02-Nov-87	KAPATAGAN LDN	Batam		P7998902A	18-Jul-28	C1338127	29-Jul-28
34	LAGRIMAS, MARK PHILIP SESNO	Engin Cadet	Philippines	Male	15-Aug-91	BALATAN CAM SUR	Batam		P5476553B	6-Sep-30	C0746777	11-Jul-26
35	CATOTO, RENIEL MAGALLANES	Engin Cadet	Philippines	Male	22-Jan-96	CALINOG ILOILO	Batam		P3688809B	28-Oct-29	C1498895	24-Oct-29
36	LEPARDO, HONORIO MERCANES	Chief Cook	Philippines	Male	30-Dec-68	MENDEZ CAVITE	Batam		P1844716B	3-Jun-29	C1490512	31-May-29
37	DEREZA, ERNESTO BUCAL	1st Cook	Philippines	Male	30-Nov-67	MAGDALENA LAGUNA	Batam		P5494760B	9-Sep-30	A0097222	10-Sep-30
38	ARMENA, EDWARD JOSE BERNARDO	2nd Cook	Philippines	Male	01-Jan-73	HAGONOY BULACAN	Batam		P4270309B	25-Dec-29	C1587225	30-Jan-30
39	VELEZ, JOSHUA CARNO TERUEL	Mess Man	Philippines	Male	14-Oct-95	B NUEVO ILOILO	Batam		P7773710A	2-Jul-28	A0022710	28-Oct-30
40	ESPINELI, RYAN AVIZOLA	Jr.3rd Cable Technician	Philippines	Male	07-Oct-93	MARAGONDON CAV	Batam		P5484895B	8-Sep-30	A0073908	17-Sep-30
41	BETANA, REYMOND CONTRIDAS	2nd Cable Technician	Philippines	Male	20-Jul-97	MANILA	Batam		P9457102A	7-Nov-28	C1421406	28-Dec-28
42	QUINTAS JR, GABRIEL DERLA	Assistant Cable Technician	Philippines	Male	16-Apr-97	MANILA	Batam		P5043634B	4-Mar-30	A0091238	29-Sep-30

Takashi Matsuo
Captain, Cable Ship Div.
MOL Marine & Engineering Co., Ltd.



Lampiran 9

Wrecks Removal Insurance Certificate

番号第 WR-KT-22-000582 号
(Certificate Number)

難破物の除去についての責任に関する
保険その他の金銭上の保証の証明書

CERTIFICATE OF INSURANCE OR OTHER FINANCIAL SECURITY IN RESPECT OF LIABILITY FOR THE REMOVAL OF WRECKS

2007年の難破物の除去に関するナイロビ国際条約第12条及び船舶油濁等損害賠償保障法第52条において準用する同法第17条第1項又は第18条第2項の規定に従って発給する。

Issued in accordance with the provisions of Article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007, and Article 52 of the Law on Liability for Oil Pollution Damage, 1975, under which Article 17 paragraph 1 or Article 18 paragraph 2 of the law is applied correspondingly.

船名 Name of ship	総トン数 Gross Tonnage	船舶番号又は信号符子 (及び国際海事機関船舶識別番号) Distinctive number or letters (and IMO number, if any)	船籍港 Port of registry	所有者の氏名又は名称及び住所 Name and address of owner
KDDI CABLE INFINITY		7KDM	福岡県北九州市	国際ケーブル・シップ株式会社 神奈川県川崎市川崎区駅前本町11番地2 Kokusai Cable Ship Co., Ltd. 11-2, Ekimae Honcho, Kawasaki-ku, Kawasaki, Kanagawa, Japan
KDDI CABLE INFINITY	9,766	(9841158)	Kitakyushu	

上記の船舶に関し、2007年の難破物の除去に関するナイロビ国際条約第12条の要件を満たす保険証券その他の金銭上の保証が効力を有していることを証明する。

This is to certify that there is in force in respect of the above-named ship a policy of insurance or other financial security satisfying the requirements of Article 12 of the Nairobi International Convention on the Removal of Wrecks, 2007.

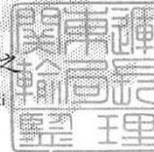
保証の種類 Type of Security	船主責任 P and I Insurance	
保証の期間 Duration of Security	2022年2月20日 20 February 2022	2023年2月20日 20 February 2023
保険者及び(又は)保証提供者の氏名又は名称及び住所 Name and Address of the Insurer(s) and / or Guarantor(s)	氏名又は名称 日本船主責任相互保険組合 Name The Japan Ship Owners' Mutual Protection & Indemnity Association 住所 東京都中央区日本橋人形町三丁目15番14号 Address 2-15-14, Nihonbashi-Ningyocho, Chuo-ku, Tokyo, Japan	

この証明書は、2022年2月28日 から 2023年2月20日 まで効力を有する。
This certificate is valid from 28 February 2022 until 20 February 2023
日本国政府(国土交通省)が、横浜において 2022年2月28日 に発給した。
Issued by the Government of Japan, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism,
At Yokohama, on 28 February 2022

関東運輸局長
Director-General of Kanto District Transport Bureau

発給担当者の署名及び官職
Signature and Title of issuing or certifying official
国土交通事務官
Official, Ministry of Land, Infrastructure, Transport and Tourism

小瀬 達之
KOSE Tatsuyuki



中嶋 信一
NAKAJIMA Shinichi

Lampiran 10

International Tonnage Certificate



番号第 1 号
Certificate No. 1

国際トン数証書(1969年) INTERNATIONAL TONNAGE CERTIFICATE (1969)

1969年の船舶のトン数の測度に関する国際条約に基づき、同条約が1982年7月18日に効力を生じた日本国政府の権限の下に、
在スリランカ日本国特命全権大使が発給する。
Issued under the provisions of the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969, under the authority
of the Government of Japan for which the Convention came into force on 18 July 1982 by
Ambassador Extraordinary and Plenipotentiary of Japan in Sri Lanka.

船名 Name of Ship	船舶番号又は 信号符号 Distinctive Number or Letters	船籍港 Port of Registry	日付(注) * Date
KDDI CABLE INFINITY	143320 IMO 9841158	北九州 KITAKYUSHU	2017

(注) キールが据え付けられた日若しくは船舶がこれと同様の建造段階にあった日(条約第2条(6))又は船舶の上たる特徴の変更若しくは改造の行われた日(条約第3条(2)(b))の日付
*Date on which the keel was laid or the ship was at a similar stage of construction (Article 2(6)), or date on which the ship underwent alterations or modifications of a major character (Article 3(2)(b)), as appropriate.

主要寸法 MAIN DIMENSIONS

長さ (条約第2条(8)) Length (Article 2(8))	幅 (条約の附属書1第2規則(3)) Breadth (Regulation 2(3))	船舶の中央における 上甲板までの型深さ (条約の附属書1第2規則(2)) Moulded Depth amidships to Upper Deck (Regulation 2(2))
101.57 metres	21.50 metres	11.80 metres

船舶のトン数

THE TONNAGES OF THE SHIP ARE :

国際総トン数 9766 tons
GROSS TONNAGE
純トン数 2929 tons
NET TONNAGE

この証書は、1969年の船舶のトン数の測度に関する国際条約に従ってこの船舶のトン数が算定されたことを証明する。
This is to certify that the tonnages of this ship have been determined in accordance with the provisions of
the International Convention on Tonnage Measurement of Ships, 1969.

2019年6月11日に コロンボ において発給した。
(証書の発給の日付) (証書の発給の場所)

Issued at COLOMBO 11 June 2019
(place of issue of certificate) (date of issue)

領事
船舶測量官の署名
Signature of Surveyor
前島 正
(Tadashi MAEJIMA)

在スリランカ日本国特命全権大使

杉山 明



Lampiran 11

Surat Pemberian Izin Kegiatan Pekerjaan Bawah Air (SPKBA)



**KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT**

JL. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8 TELP : (021) 3813269, 3842440 IG : @djplkemenhub151
JAKARTA - 10110 FAX : (021) 3811786, 3845430 FB : Ditjen Perhubungan Laut
EMAIL : djpl@dephub.go.id Twitter : @djplkemenhub151

**KEPUTUSAN DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT
NOMOR A. 313 /AL. 824 /DJPL**

TENTANG

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

DIREKTUR JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT

- Menimbang : a. bahwa Sistem Komunikasi Kabel Laut (SKKL) *Asia Direct Cable System Projects* dari Singapura ke Jepang yang melintasi sebagian perairan teritorial Indonesia dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) di wilayah perairan Provinsi Kepulauan Riau akan dilaksanakan pembangunannya melalui kegiatan awal berupa *Pre Lay Grapnel Run (PLGR)*;
- 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 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...

"Mentaati Peraturan Pelayaran Berarti Mendukung Terciptanya Keselamatan Berlayar"

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.760/AL.824/DJPL tanggal 26 Agustus 2021 tentang Pemberian Izin Membangun Sistem Komunikasi Kabel Laut (SKKL) *Asia Direct Cable System Projects* dari Singapura ke Jepang yang Melintasi Sebagian Perairan Teritorial Indonesia dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) di Wilayah Perairan Provinsi Kepulauan Riau kepada Consorsium ADC Cq. PT. Optic Marine Indonesia;
 2. Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor KP-DJPL 86 Tahun 2023 tanggal 2 Januari 2023 tentang Pendelegasian Kewenangan Penetapan Izin Kegiatan Salvage dan/atau Pekerjaan Bawah Air kepada Direktur Kesatuan Penjagaan Laut dan Pantai;
 3. Persetujuan Kesesuaian Kegiatan Pemanfaatan Ruang Laut Nomor 29112110512100004 tanggal 15 November 2021 yang diterbitkan Kementerian Kelautan dan Perikanan;
 4. Surat permohonan Direktur PT. Optic Marine Indonesia Nomor 039/OMI-KPLP/IV/2023 tanggal 5 April 2023 perihal permohonan SPKBA untuk kapal RV GARDA Pekerjaan PLGR (*Pre-Lay Grapnel Run*) Project SKKL ADC System.

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 ADC PG Co-Chair kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut Nomor GDN-220713 tanggal 21 Juli 2020 perihal *Appointment to PT Optic Marine Indonesia as ADC Consortium's Representative for permit application for laying of Submarine Fiber Optic Cable for ADC System in Indonesia Waters* dan kontrak *ADC Cable System Marine Installation Subcontract for Route Clearance and Pre-Lay Grapnel Run* antara NEC Corporation and GPS Data Net Inc Bulan Maret 2022, dalam rangka melaksanakan pekerjaan bawah air berupa *Pre-Lay Grapnel Run* (PLGR) untuk penempatan kabel laut pada jalur Sistem Komunikasi Kabel Laut (SKKL) *Asia Direct Cable System Projects* dari Singapura ke Jepang yang Melintasi Sebagian Perairan Teritorial Indonesia dan Zona Ekonomi Eksklusif (ZEE) di Wilayah Perairan Provinsi Kepulauan Riau, dengan menggunakan kapal kerja RV Garda eks Cheong Hae, bendera Indonesia, GT/NT. 610/183, *Call Sign* YCRY2, Capt/Crew Reza/24 orang.

KETIGA...

- KETIGA : Kewajiban pemegang izin kegiatan :
- a. melengkapi dengan izin mempekerjakan tenaga kerja asing dari instansi yang berwenang sesuai dengan ketentuan peraturan perundang-undangan untuk penggunaan tenaga kerja asing dan dilengkapi dengan *Security Clearance* dan *Security Officer* dalam kegiatan tersebut;
 - b. mendapatkan *Clearance In* dan *Clearance Out* atas kapal kerja yang digunakan dari Syahbandar setempat;
 - c. menjaga kelestarian lingkungan laut;
 - d. memasang rambu-rambu navigasi dan/atau Maklumat Pelayaran dan/atau Berita Pelaut Indonesia (BPI) selama pelaksanaan pekerjaan guna menjamin keselamatan pelayaran;
 - e. PT. Optic Marine Indonesia bertanggung jawab terhadap semua konsekuensi yang timbul terkait pelaksanaan kegiatan ini;
 - f. melaporkan pelaksanaan kegiatan kepada Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam dan/atau Kepala Kantor Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Balai Karimun dan/atau Kepala Pangkalan PLP Kelas II Tanjung Uban sesuai wilayah kerja dan kewenangannya masing-masing;
 - g. melaporkan pelaksanaan kegiatan kepada Direktur Jenderal Perhubungan Laut selambat-lambatnya 1 (satu) bulan setelah dikeluarkannya izin kegiatan ini dan dalam 2 (dua) minggu setelah selesai kegiatan;
 - h. mentaati ketentuan dalam 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;
 - i. menyediakan fasilitas yang diperlukan bagi pengawas yang ditunjuk oleh Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
 - j. membayar Penerimaan Negara Bukan Pajak, berdasarkan Peraturan Pemerintah Nomor 15 Tahun 2016 tentang Jenis dan Tarif Atas Jenis Penerimaan Negara Bukan Pajak yang Berlaku Pada Kementerian Perhubungan, yakni Jasa Kenavigasian Izin Kegiatan *Salvage* dan/atau Pekerjaan Bawah Air sebesar Rp.1.000.000,- (satu juta rupiah).
- 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 Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Khusus Batam dan/atau Kepala Kantor Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan Kelas I Tanjung Balai Karimun dan/atau Kepala Pangkalan PLP Kelas II Tanjung Uban sesuai wilayah kerja dan kewenangannya masing-masing.

KEENAM...

KEENAM : Keputusan ini berlaku selama 1 (satu) 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 12 April 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 Pangkalan Penjagaan Laut dan Pantai Kelas II Tanjung Uban;
6. Managing Director GPS Data Net Inc.

Lampiran 12

Rapat Pembahasan Perizinan Pekerjaan Bawah Air



Rapat Pembahasan SPKBA



Rapat Pembahasan Ruang Lingkup Penggelaran Kabel

Lampiran 13

Permohonan SPKBA Di KPLP – Kementerian Perhubungan



Ruang Tunggu KPLP



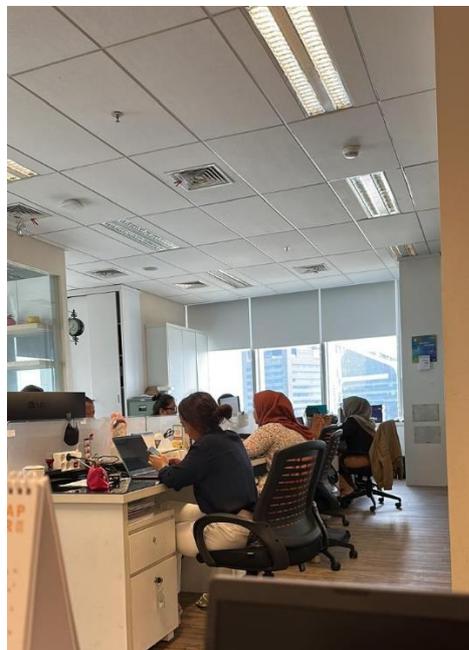
Ruang Permohonan SPKBA-KPLP

Lampiran 14

Perusahaan PT Optic Marine Indonesia



Lobby PT Optic Marine Indonesia



Ruang Devisi Permitting

DAFTAR RIWAYAT HIDUP

1. Nama : Riska Anisya Putri
2. Tempat, Tanggal Lahir : Pati, 06 Agustus 2002
3. N I T : 572011337561 K
4. Program Studi : Tata Laksana Angkutan Laut dan Kepelabuhanan (TALK)
5. Agama : Islam
6. Alamat : Dk. Pondok Tanjunganaom RT.02 / RW.05 Kec. Gabus Kab. Pati Jawa Tengah
7. Nama Orang Tua
 - a. Ayah : Solikin
 - b. Ibu : Siti Saidah
8. Riwayat Pendidikan
 - a. SD Negeri 2 Tanjunganaom (2008–2014)
 - b. MTS Negeri 1 Pati (2014–2017)
 - c. MA Negeri 1 Pati (2017–2020)
 - d. Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang (2020 – 2024)
9. Pengalaman Praktik Darat (Prada)
 - a. Perusahaan : PT Optic Marine Indonesia
 - b. Alamat : Gama Tower, Jl. H. R. Rasuna Said Lantai 19, RT.1/RW.5, Karet Kuningan, Kec. Setiabudi, Kuningan, Daerah Khusus Ibukota Jakarta

