

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



**MAKALAH
UPAYA MENINGKATKAN KEAMANAN DAN
KENYAMANAN PENUMPANG SAAT BERADA DI KM.
TIDAR**

Oleh :

SLAMET WAHYUDI
NIS. 03346/N-I

**PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - 1
JAKARTA
2024**

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



**MAKALAH
UPAYA MENINGKATKAN KEAMANAN DAN
KENYAMANAN PENUMPANG SAAT BERADA DI KM.
TIDAR**

**Diajukan Guna Memenuhi Persyaratan
Untuk Menyelesaikan Program ANT - I**

Oleh :

SLAMET WAHYUDI

NIS. 03346/N-I

PROGRAM PENDIDIKAN DIKLAT PELAUT - I

JAKARTA

2024

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



TANDA PERSETUJUAN MAKALAH

Nama : SLAMET WAHYUDI
No. Induk Siwa : 03346/N-I
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT - I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KEAMANAN DAN
KENYAMANAN PENUMPANG SAAT BERADA DI KM
TIDAR.

Jakarta November 2024

Pembimbing I,

Pembimbing II,


Capt. SUHARTINI, S.Si.T., M.M., M.M.Tr

Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19800307 200502 2 002


ADIN SAYEKTI, S.S.T.PEL

Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19870402 201402 1 004

Ketua Jurusan Nautika


Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr

Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN



TANDA PENGESAHAN MAKALAH

Nama : SLAMET WAHYUDI
No. Induk Siswa : 03346/N-1
Program Pendidikan : DIKLAT PELAUT – I
Jurusan : NAUTIKA
Judul : UPAYA MENINGKATKAN KEAMANAN DAN
KENYAMANAN PENUMPANG SAAT BERADA DI KM.
TIDAR

Penguji I

Naomi Louhenapessy, MM, M.Mar
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19771122 200912 2 004

Penguji II

Capt. Sajim Budi Setiawan, MM
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19690616 199903 1 001

Penguji III

Capt. Suhartini, MM, MMTr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19800307 200502 2 002

Mengetahui

Ketua Jurusan Nautika

Meilinasari N. H, S.Si.T., M.M.Tr
Penata Tk. I (III/d)
NIP. 19810503 200212 2 001

KATA PENGANTAR

Dengan memanjatkan puja dan puji syukur kehadirat Allah SWT. Karena atas berkat rahmat, taufik dan hidayah-Nya sehingga dapat menyelesaikan makalah ini tepat pada waktunya dan sesuai dengan yang diharapkan. Adapun penyusunan makalah ini guna memenuhi persyaratan penyelesaian Program Diklat Pelaut Ahli Nautika Tingkat I (ANT - I) pada Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta. Sehingga penulis dapat menyelesaikan makalah sesuai dengan waktu yang ditentukan dengan judul :

“UPAYA MENINGKATKAN KEAMANAN DAN KENYAMANAN PENUMPANG SAAT BERADA DI KM TIDAR”

Makalah diajukan dalam rangka melengkapi tugas dan untuk memenuhi persyaratan dalam menyelesaikan program pendidikan Ahli Nautika Tingkat - I (ANT -I).

Dalam rangka pembuatan atau penulisan makalah, penulis sepenuhnya merasa bahwa masih banyak kekurangan baik dalam teknik penulisan makalah maupun kualitas materi yang disajikan. Untuk itu saran dan kritik yang bersifat membangun sangat penulis harapkan.

Dalam penyusunan makalah juga tidak lepas dari keterlibatan banyak pihak yang telah membantu, sehingga dalam kesempatan pula penulis mengucapkan rasa terima kasih yang terhormat :

Bapak Capt. Dr. Tri Cahyadi M.H., M.Mar., selaku Kepala Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.

1. Capt. Suhartini, S.SiT.,M.M.,M.MTr, selaku Kepala Divisi Pengembangan Usaha Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta.
2. Capt. Meilinasari N. H., S.Si.T., M.M.Tr selaku Ketua Jurusan Nautika Sekolah tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta dan dosen yang telah memberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar
3. Capt. Suhartini, S.SiT.,M.M.,M.MTr selaku dosen pembimbing I yang telah memberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis

pada sistematika materi yang baik dan benar

4. Bapak Adin Sayekti S.S.T.PEL selaku dosen pembimbing II yang telah memberikan waktunya untuk membimbing proses penulisan makalah yang telah meluangkan waktu untuk memberikan saran dan pikirannya mengarahkan penulis pada sistematika materi yang baik dan benar
5. Seluruh Dosen dan staf pengajar Sekolah Tinggi Ilmu Pelayaran (STIP) Jakarta yang telah memberikan bantuan dan dorongan kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah.
6. Bapak Capt. Sugiharto sebagai Chief Officer di KM TIDAR yang telah memberikan bantuan dan referensi kepada penulis sehingga dapat menyelesaikan tugas makalah.
7. Orang tua tercinta Bapak Salihan yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
8. Istri tercinta YULIANA yang membantu atas doa dan dukungan selama pembuatan makalah.
9. Anak anak tersayang Fahrezi, Salman Ibrahim dan Ayesha Salsabila Wahyudi, Abhizar Habibie Wahyudi yang telah memberikan waktu dan semangat selama pengerjaan makalah.
10. Semua rekan-rekan Pasis Ahli Nautika Tingkat I Angkatan 72 tahun ajaran 2024 yang telah memberikan bimbingan, sumbangsih dan saran baik secara materil maupun moril sehingga makalah akhirnya dapat terselesaikan.

Akhir kata semoga makalah ini dapat memberikan manfaat bagi penulis dan semua pihak yang membutuhkannya.

Jakarta, November 2024

Penulis,



SLAMET WAHYUDI

NIS. 03346/N-I

DAFTAR ISI

	Halaman
HALAMAN JUDUL	i
TANDA PERSETUJUAN MAKALAH	ii
TANDA PENGESAHAN MAKALAH	iii
KATA PENGANTAR	iv
DAFTAR ISI	v
DAFTAR LAMPIRAN	vi
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang	1
B. Identifikasi, Batasan dan Rumusan Masalah	3
C. Tujuan dan Manfaat Penelitian	3
D. Metode Penelitian	5
E. Waktu dan Tempat Penelitian	5
F. Sistematika Penulisan	6
BAB II LANDASAN TEORI	
A. Tinjauan Pustaka	7
B. Kerangka Pemikiran	23
BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN	
A. Deskripsi Data	24
B. Analisis Data	26
C. Pemecahan Masalah	32
BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN	
A. Kesimpulan	40
B. Saran	40
DAFTAR PUSTAKA	42
LAMPIRAN	
DAFTAR ISTILAH	

DAFTAR LAMPIRAN

Lampiran 1. Kapal

Lampiran 2. Ship Particular

Lampiran 3. Crew List

Lampiran 4. Pelabuhan yang disinggahi KM TIDAR

Lampiran 5. Security meeting petugas keamanan

Lampiran 6. Proses embarkasi

Lampiran 7. Kamar kelas 1&2 dan ekonomi

Lampiran 8. *Over* Bagasi dan penempatan barang yang tidak sesuai

Lampiran 9. Peadagang asongan yang berjualan diatas kapal

BAB I

PENDAHULUAN

A. LATAR BELAKANG MASALAH

Negara Indonesia adalah termasuk Negara kepulauan yaitu suatu lingkungan alam yang terbentuk secara alamiah terdiri atas hamparan perairan laut yang luas dengan beribu pulau besar dan kecil yang tersebar didalamnya, yang merupakan satu kesatuan laut, pulau secara utuh dan bulat termasuk udara diatasnya, kekayaan alam yang didalamnya dan yang berada didalam dasarnya.

Sehubungan dengan kondisi tersebut maka angkutan laut termasuk alat transportasi yang sangat dibutuhkan untuk menghubungkan pulau yang satu dengan pulau yang lainnya. PT. Pelayaran Nasional Indonesia (PELNI) yang dipercayakan oleh Pemerintah Indonesia untuk mengoperasikan kapal penumpang KM.TIDAR melalui Direktorat Jendral Perhubungan Laut guna melayani dan mengangkut penumpang serta menjadi penghubung antara pulau yang satu dengan pulau lainnya di pelosok Nusantara.

Kebutuhan masyarakat pengguna jasa transportasi laut, khususnya kapal penumpang, masih menjadi harapan satu-satunya terutama jika keberadaan moda transportasi lainnya masih sangat terbatas dan harus menempuh jarak dan tujuan antar pulau. merupakan dari kalangan masyarakat menengah kebawah dan para pedagang kecil atau masyarakat yang belum terjangkau oleh angkutan udara, terutama di pulau-pulau terpencil.

Aktivitas perekonomian di daerah kepulauan sangat bergantung dengan kesiapan sarana, prasarana, dan fasilitas yang mendukung kelancaran arus barang dan manusia. Kegiatan angkutan orang, khususnya penumpang, tentu sangat dipengaruhi adanya fasilitas infrastruktur yang memadai.

Konektivitas dan mobilisasi penumpang sangat terkait dengan aktivitas pelayanan jasa yang diberikan. Semakin baik pelayanan maka semakin lancar dan meningkat pergerakan perekonomiannya. Jasa angkutan laut, terutama angkutan kapal penumpang tidak lepas dari terpenuhinya faktor keselamatan, keamanan dan kenyamanan, karena hal tersebut akan menimbulkan berbagai permasalahan. Pelayanan yang belum maksimal serta keterbatasan sarana prasarana pelabuhan juga menjadi kendala.

Fakta yang penulis temui di KM. TIDAR seperti pada tanggal 28 April 2023 saat kapal sandar dipelabuhan Makassar mulai dari jam 10.00 LT. Pada saat itu memuat sekitar 1.800 penumpang dan 92 Ton muatan curah/general cargo. Dengan adanya kendala muatan dan perubahan muat yang tidak sesuai dengan susunan muatan sehingga mengakibatkan keterlambatan kapal, Yang seharusnya kapal berangkat pada jam 16.00 LT sehingga keberangkatan mundur sampai jam 01.00 LT dini hari sehingga keterlambatan kurang lebih 11 jam akibatnya banyak penumpang yang complain dan merasa tidak nyaman sehingga banyak kerugian yang harus ditanggung dari perusahaan, seperti makan sore harusnya sudah dalam perjalanan ini masih dipelabuhan. Akhirnya mengakibatkan ketelambatan- keterlambatan disetiap pelabuhan sampai pelabuhan dan tidak bisa sesuai dengan jadwal banyak kerugian yang ditanggung biaya pelabuhan lebih besar.

Terkait dengan makalah yang diangkat, dimana Penulis sebagai Muallim I di KM. TIDAR, penulis mencermati secara umum para pengguna jasa transportasi laut mengeluh adanya ketidak nyamanannya saat pelaksanaan embarkasi dan debarkasi. Sering terjadi penumpukan calon penumpang yang harus berdesak-desakan ketika akan naik ke kapal dan turun dari kapal, apalagi terbatasnya dan jarak kedatangan kapal yang relatif lama. Hal ini menjadi pemandangan yang biasa dan telah identik dengan moda transportasi ini, disamping terdapat sistem yang tidak berjalan, faktor pengguna jasa ini umumnya dari golongan masyarakat menengah kebawah yang setiap kali berangkat bepergian biasanya membawa barang bawaan yang banyak. Contoh dari ketidaknyamanan ini bisa tergambar dari kejadian dalam rute pelayaran yang dilalui KM. TIDAR, hampir di setiap pelabuhan singgah selalu ada penumpukan dan antrian penumpang yang akan naik atau pun yang hendak turun dari kapal. Mereka jadi satu berkumpul didermaga bersama para pengantar dan penjemput yang bebas lalu lalang, naik kapal dan turun dari kapal sampai kapal berangkat.

Selain itu, permasalahan lain adalah sistem keamanan untuk barang berharga yang dibawa oleh penumpang dan juga sistem transaksi yang ada diatas kapal masih menggunakan sistem pembayaran tunai sebagai alat transaksi. Maka, mau tidak mau penumpang kapal selalu membawa uang tunai yang akan digunakan untuk kebutuhan di atas kapal namun perusahaan sudah memakai jasa elektronik untuk pembelian tiket, tapi factor sdm kita sendiri juga di wilayah Indonesia bagian tengah dan timur masih belum paham dengan aturan tersebut sehingga masih terjadi chaos (keributan) dalam pembelian tiket untuk beberapa daerah wilayah Indonesia bagian tengah dan timur. Dan selama dalam perjalanan mereka menggunakan uang tunai dipakai dikapal dalam sehari-hari untuk pembelian makanan diluar jatah makan yang sudah ditetapkan perusahaan. Dan terbatasnya fasilitas keamanan

dikapal juga menjadi celah bagi pelaku kejahatan untuk mengambil barang berharga seperti dompet, perhiasan, handphone atau barang berharga lainnya

yang dibawa oleh penumpang. Hal-hal tersebut sering dialami dan dilaporkan oleh penumpang baik saat mau naik dan turun ataupun selama dalam pelayaran. termasuk laporan yang dialami penumpang adanya kehilangan barang berharganya. Permasalahan lainnya adalah sistem keamanan di atas kapal seperti yang masih terbatas, termasuk belum optimalnya pengawasan oleh petugas jaga di darat maupun di atas kapal.

Berdasarkan uraian diatas, penulis tertarik untuk menyusun karya ilmiah terapan dengan judul : **“UPAYA MENINGKATKAN KEAMANAN DAN KENYAMANAN PENUMPANG SAAT BERADA DI KM. TIDAR”**

B. IDENTIFIKASI, BATASAN DAN RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian pada latar belakang di atas, maka penulis dapat mengidentifikasi beberapa permasalahan sebagai berikut :

1. Kurangnya keamanan dan kenyamanan penumpang saat berada dikapal
2. Banyaknya masyarakat/ pengguna jasa yang belum familiar dalam menggunakan aplikasi pemesanan tiket (gagap teknologi)
3. Koordinasi antara pihak kapal dengan pihak darat belum terjalin dengan baik
4. Banyaknya barang bawaan yang diletakan di ruang penumpang

1. BATASAN MASALAH

Berdasarkan identifikasi masalah di atas, maka perlu kiranya ditentukan masalah utama untuk mencari penyebab dan pemecahan dari masalah-masalah itu. Berikut ini ditentukan masalah utama, yaitu:

“Kurangnya keamanan dan kenyamanan penumpang saat berada dikapal”

2. RUMUSAN MASALAH

Berdasarkan uraian pada batasan masalah di atas, agar lebih mudah dalam mencari pemecahan masalahnya maka penulis merumuskan pembahasan pada makalah ini sebagai berikut :

1. Apa penyebab kurangnya keamanan dan kenyamanan penumpang saat berada di kapal ?

C. TUJUAN DAN MANFAAT PENULISAN

1. Tujuan Penulisan

- a. Untuk mengidentifikasi masalah mengenai keamanan dan kenyamanan penumpang di atas KM.TIDAR.
- b. Untuk mencari penyebab kurangnya keamanan di atas kapal dan kurangnya kenyamanan penumpang saat berada di kapal.
- c. Untuk mencari solusi yang tepat untuk meningkatkan keamanan dan kenyamanan bagi penumpang guna meningkatkan pelayanan di atas kapal.

2. Manfaat Penulisan

Adapun manfaat penulisan karya ilmiah terapan ini yaitu sebagai berikut :

a. Manfaat Bagi Dunia Akademis

- 1) Diharapkan karya ilmiah terapan ini dapat memperkaya pengetahuan bagi Penulis sendiri khususnya dan bagi teman teman satu profesi pada umumnya untuk mengetahui bagaimana meningkatkan keman.
- 2) Diharapkan dapat digunakan untuk menambah wawasan bagi Perwira Siswa diklat di STIP Jakarta mengenai peningkatan keamanan pada saat kegiatan embarkasi.

b. Manfaat Bagi Dunia Praktis

- 1) Karya ilmiah terapan ini diharapkan dapat memberikan masukan kepada perusahaan-perusahaan pelayaran dalam bidang keamanan dan kenyamanan bagi penumpang.
- 2) Karya ilmiah terapan ini diharapkan memberi pengenalan kepada Pelaut Senior dan Junior agar tidak menjadi hambatan untuk menggali dan menimba ilmu pengetahuan tentang keamanan dan kenyamanan bagi penumpang.

D. METODE PENELITIAN

Metode penelitian yang penulis gunakan dalam penyusunan makalah ini diantaranya yaitu:

E. LOKASI DAN WAKTU PENELITIAN

1. Lokasi

Dalam penyusunan karya ilmiah terapan ini data-data yang diambil berdasarkan dari pengalaman pada saat penulis bekerja diatas kapal KM. TIDAR dari perusahaan PT. PELNI (Persero) dimana data kapal sebagai tempat penelitian akan dijelaskan dalam ship particular sebagai berikut :

Nama kapal	: KM.TIDAR	
Nama Panggilan	: YECN Panjang	
Seluruhnya	: 144,80 M	
Lebar	: 23,40 M	
Kecepatan	: 17 Knot (Full Sea Speed)	
Fasilitas Muat/Bongkar	: Geladak IV = 8,20 x 6,00 m	
	Geladak V = 8,20 x 6,00 m	
	Isi Bales	= 1200 M3
	Isi Grain	= 1400 M3
Kabin Penumpang	: Klas 1	= 40 Orang
	: Klas II	= 88 Orang
	: Klas III	= 288 Orang
	: Klas Ekonomi	= 1488 Orang
	: Jumlah	= 1904 Orang
	: ABK	= 149 Orang
	: Total	= 2053 Orang
	: Dispensasi	= 767 Orang
	: Total keseluruhan	= 2820 Orang

2. Waktu penelitian

Untuk mendapatkan data-data dan informasi yang berhubungan dengan permasalahan Karya Ilmiah Terapan, penulis telah melakukan penelitian yang dilaksanakan pada waktu bekerja dan berlangsung selama lebih dari 20 bulan, yaitu dari tanggal 12 Maret 2022 sampai dengan 10 November 2024.

F. SISTEMATIKA PENULISAN

Penulisan makalah ini disajikan sesuai dengan sistematika penulisan makalah yang telah ditetapkan dalam buku pedoman penulisan makalah yang dianjurkan oleh STIP Jakarta. Dengan sistematika yang ada, maka diharapkan akan mempermudah penulisan makalah ini secara benar dan terperinci. Makalah ini terbagi dalam 4 (empat) bab sesuai dengan urutan penelitian ini. Adapun sistematika penulisan makalah ini adalah sebagai berikut:

BAB I PENDAHULUAN

Bab ini menjelaskan tentang informasi umum yaitu latar belakang penelitian, identifikasi masalah, batasan masalah, rumusan masalah, tujuan dan manfaat penelitian, sistematika penulisan. Latar belakang sebagai alasan penulis memilih judul tersebut dan mendeskripsikan beberapa permasalahan yang terjadi berkaitan dengan judul. Identifikasi masalah yang menyebutkan poin permasalahan di atas kapal. Batasan masalah, menetapkan batas-batas permasalahan dengan jelas dan menentukan ruang lingkup pembahasan dalam makalah. Rumusan masalah merupakan permasalahan yang paling dominan terjadi di atas kapal dalam bentuk kalimat tanya. Tujuan dan manfaat merupakan sasaran yang akan dicapai atau diperoleh beserta gambaran kontribusi dari hasil penulisan makalah ini.

BAB II LANDASAN TEORI

Bab ini berisikan tinjauan pustaka, yang diambil dari beberapa kutipan buku dan kerangka pemikiran. Tinjauan pustaka membahas beberapa teori yang berkaitan dengan rumusan masalah dan dapat membantu untuk mencari solusi atau pemecahan yang tepat. Kerangka pemikiran merupakan skema atau alur inti dari makalah ini yang bersifat argumentatif, logis dan analitis berdasarkan kajian teoritis, terkait dengan objek yang akan dikaji.

BAB III ANALISIS DAN PEMBAHASAN

Bab ini berisikan deskripsi data yang merupakan data yang diambil dari lapangan berupa spesifikasi kapal dan pekerjaannya, pengamatan pada fakta yang terjadi di atas kapal sesuai dengan permasalahan yang dibahas. Fakta dan kondisi disini meliputi waktu kejadian dan tempat kejadian yang sebenarnya terjadi di atas kapal berdasarkan pengalaman penulis. Analisis data adalah hasil analisa faktor-faktor yang menjadi penyebab rumusan masalah, pemecahan masalah di dalam penulisan makalah ini mendeskripsikan solusi yang tepat dengan menganalisis unsur-unsur positif dari penyebab masalah.

BAB IV KESIMPULAN DAN SARAN

Bab ini berisikan kesimpulan yang merupakan pernyataan singkat dan tepat berdasarkan hasil analisis dan sehubungan dengan faktor penyebab pada rumusan masalah. Serta saran yang merupakan pertanyaan singkat dan tepat berdasarkan hasil pembahasan sebagai solusi dari rumusan masalah yang merupakan masukan untuk perbaikan yang akan dicapai.

BAB II

LANDASAN TEORI

A. TINJAUAN PUSTAKA

Berdasarkan pembahasan pada bab sebelumnya, maka penulis mencari beberapa landasan teori untuk menemukan pemecahan atau solusi dalam meningkatkan pelayanan bagi penumpang di KM.TIDAR, diantaranya yaitu:

1. Upaya

Pengertian Upaya dalam Dunia Pelayaran

Upaya dalam dunia pelayaran umumnya berkaitan dengan usaha yang dilakukan untuk:

1. Meningkatkan Keamanan Pelayaran:

- Upaya dalam hal ini meliputi implementasi prosedur keselamatan, pengawasan dan audit terhadap kapal, serta pelatihan kru kapal dalam prosedur keselamatan yang benar. Hal ini juga mencakup perawatan dan pemeliharaan kapal secara berkala untuk memastikan kapal dalam kondisi layak laut.
- **Contoh:** Upaya pemerintah dan badan internasional seperti IMO (International Maritime Organization) untuk memperkenalkan standar keselamatan internasional, seperti SOLAS (*Safety of Life at Sea*).

2. Mengurangi Dampak Lingkungan:

- Dalam beberapa tahun terakhir, upaya untuk mengurangi dampak lingkungan dari industri pelayaran semakin penting. Ini termasuk penggunaan bahan bakar yang lebih ramah lingkungan, pengurangan emisi gas rumah kaca, serta pencegahan pencemaran laut akibat tumpahan minyak atau limbah.
- **Contoh:** Program International Maritime Organization (IMO) mengenai pembatasan sulfur dalam bahan bakar kapal melalui regulasi MARPOL Annex VI untuk mengurangi polusi udara dari kapal.

3. Meningkatkan Efisiensi Operasional:

- Upaya dalam dunia pelayaran juga mencakup berbagai langkah untuk meningkatkan efisiensi operasional kapal dan pelabuhan. Ini termasuk penggunaan teknologi canggih untuk navigasi dan manajemen kapal, serta pengembangan sistem informasi logistik yang lebih efisien untuk memantau pergerakan barang dan armada.
- **Contoh:** Implementasi sistem *e-navigation* yang memanfaatkan teknologi digital untuk meningkatkan keselamatan dan efisiensi dalam pelayaran.

4. **Peningkatan Kualitas Sumber Daya Manusia:**

- Upaya lain dalam dunia pelayaran adalah peningkatan kualitas SDM, terutama kru kapal dan personel yang terlibat dalam operasi pelayaran. Hal ini termasuk pelatihan profesional, sertifikasi yang sesuai, serta upaya untuk memastikan kru kapal mematuhi standar internasional.
- **Contoh:** Program pelatihan sesuai standar STCW (*Standards of Training, Certification, and Watchkeeping for Seafarers*) yang diterapkan oleh banyak negara untuk memastikan pelaut terlatih dan kompeten.

5. **Penyediaan Infrastruktur Pelayaran yang Memadai:**

- Upaya lain terkait dengan pengembangan dan pemeliharaan infrastruktur pelabuhan dan jalur pelayaran yang mendukung kelancaran aktivitas logistik. Ini meliputi pembangunan pelabuhan yang modern, pengembangan rute pelayaran yang aman, serta peningkatan fasilitas pendukung kapal seperti bunker (pengisian bahan bakar), perawatan, dan pemeriksaan kapal.

6. **Regulasi dan Kebijakan Pemerintah:**

- Pemerintah memiliki peran penting dalam melakukan upaya untuk mendukung perkembangan industri pelayaran, baik dalam hal regulasi maupun kebijakan yang mendukung keselamatan, keamanan, dan kelancaran pelayaran.

2. **Meningkatkan**

Pengertian **meningkatkan** dalam dunia pelayaran kapal penumpang merujuk pada upaya untuk memperbaiki atau mengoptimalkan aspek tertentu dari operasional, pelayanan, atau fasilitas kapal agar dapat memenuhi atau melampaui standar yang ada. Hal ini mencakup keselamatan, kenyamanan, efisiensi operasional, hingga pengalaman penumpang. Berikut adalah pandangan dari beberapa pakar terkait:

1. **IMO (International Maritime Organization)**

IMO menekankan bahwa peningkatan dalam pelayaran kapal penumpang mencakup penerapan standar keselamatan yang lebih baik, efisiensi operasional, dan perlindungan lingkungan melalui teknologi modern dan manajemen kapal yang lebih baik, seperti yang diatur dalam **SOLAS** dan konvensi terkait.

2. **Kusuma & Widodo (2021)**

Dalam konteks pelayaran, meningkatkan berarti melakukan upaya terus-menerus untuk memperbaiki prosedur, layanan, dan keselamatan kapal penumpang sesuai perkembangan teknologi dan regulasi. Ini melibatkan pelatihan awak kapal, perawatan kapal, dan modernisasi fasilitas untuk meningkatkan daya saing.

3. David J. Eyres (2022)

Menurut Eyres, meningkatkan dalam dunia pelayaran kapal penumpang berarti meningkatkan efisiensi dan performa teknis kapal melalui inovasi seperti sistem navigasi modern, bahan bakar yang lebih ramah lingkungan, serta desain kapal yang lebih efisien dan nyaman untuk penumpang.

4. Setyowati (2020)

Dalam dunia pelayaran kapal penumpang, meningkatkan berarti menambahkan nilai pada layanan dan pengalaman penumpang dengan memperbaiki fasilitas kapal, menyediakan pelatihan berkala kepada kru, dan menerapkan sistem manajemen keselamatan yang sesuai standar internasional.

5. Hutabarat & Sulaiman (2019)

Meningkatkan dalam konteks kapal penumpang adalah proses perbaikan yang berfokus pada keselamatan dan kenyamanan, termasuk manajemen risiko selama pelayaran serta pengadaan fasilitas tambahan seperti sistem penyelamatan yang lebih baik atau ruang kabin yang lebih nyaman.

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (2020:89), meningkatkan adalah menaikkan (derajat, taraf) mempertinggi dan memperhebat. Meningkatkan tersirat adanya unsur proses yang bertahap yaitu dan tahap terendah, tahap menengah dan tahap akhir atau tahap puncak. Untuk mendapatkan keterampilan dari nilai terendah hingga mendapatkan hasil yang lebih tinggi dan memuaskan sehingga pekerjaan dapat dilakukan dengan baik dan benar.

Meningkatkan berasal dari kata tingkat. Tingkat dapat berarti pangkat, taraf, dan kelas. Sedangkan peningkatan berarti kemajuan secara umum. Peningkatan merupakan upaya untuk menambah derajat, tingkat, dan kualitas maupun kuantitas. Meningkatkan juga dapat berarti penambahan keterampilan dan kemampuan agar menjadi lebih baik. Selain itu, peningkatan juga berarti pencapaian dalam proses, ukuran, sifat, hubungan dan sebagainya.

3. Keamanan dan Kenyamanan

A. Definisi

Menurut Potter & Perry, (2021:29) keamanan dan rasa nyaman merupakan kebutuhan dasar yang harus dipenuhi oleh semua orang dan termasuk dalam lima kebutuhan dasar. Keamanan dapat diartikan sebagai suatu keadaan dimana seseorang terbebas dari cedera fisik dan

psikologis. Sedangkan rasa nyaman adalah suatu kondisi dimana seseorang merasakan sensasi menyenangkan dalam berespon terhadap lingkungan atau rangsangan.

Keamanan dapat didefinisikan sebagai suatu keadaan terbebas dari cedera fisik, kecelakaan atau kondisi psikologis yang mengganggu. Sedangkan kenyamanan merupakan suatu keadaan telah terpenuhinya kebutuhan dasar manusia seperti kebutuhan akan ketentraman, rasa puas/lega, dan terbebas dari masalah-masalah fisik yang mengganggu. Keduanya dibutuhkan setiap individu untuk dapat melangsungkan kehidupan. Konsep keamanan dan kenyamanan dipandang secara holistik yang meliputi empat katagori yaitu fisik, sosial, psikospiritual, dan lingkungan.

Konteks fisik berhubungan dengan sensasi tubuh seperti terbebas dari rasa nyeri atau penyakit yang mengganggu kondisi fisik seseorang. Adapun konteks sosial berhubungan dengan kemampuan seseorang untuk berhubungan dengan orang lain (interpersonal). Keamanan dan kenyamanan dalam konteks psikospiritual berhubungan dengan kewaspadaan dari dalam diri seseorang meliputi harga diri, seksualitas dan penilaian terhadap kehidupan. Konteks terakhir yaitu lingkungan, berhubungan dengan latar belakang pengalaman eksternal individu dan keadaan lingkungan yang terbebas dari bahaya lingkungan.

Berdasarkan Undang-Undang No.17 Tahun 2020 tentang Pelayaran pasal 1 ayat 32 bahwa keselamatan dan keamanan pelayaran adalah suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim.

Berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Peraturan Menteri 134 Tahun 2019 Tentang Manajemen Keamanan kapal dan Fasilitas Pelabuhan.

1) Bab I Ketentuan Umum, Pasal 1

- a) International *Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code) atau ketentuan internasional keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan, selanjutnya disebut koda adalah peraturan internasional yang merupakan amandemen konvensi SOLAS 1974 untuk keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan yang terdiri dari bagian A sebagai perintah dan bagian B sebagai anjuran. (ayat 1)
- b) Penilaian keamanan kapal atau *Ship Security Assessment* selanjutnya disingkat SSA adalah bagian yang penting dan integral dari proses pengembangan dan pembaharuan perencanaan keamanan kapal.(ayat 23)

- c) Perencanaan keamanan kapal atau *Ship Security Plan* selanjutnya disingkat SSP adalah suatu rencana yang dikembangkan untuk memastikan bahwa penerapan dari langkah – langkah diatas kapal dirancang untuk melindungi orang, muatan, peralatan angkut muatan, gudang perbekalan kapal atau kapal terhadap resiko suatu gangguan keamanan.(ayat 25)
 - d) Tingkat keamanan 1 atau security level 1 adalah tingkat dimana tindakan minimum untuk perlindungan keamanan harus di laksanakan terus menerus.(ayat 29)
 - e) Tingkat keamanan 2 (dua) atau security level 2 (dua) adalah tingkat dimana tindakan tambahan untuk perlindungan keamanan diberlakukan dengan jangka waktu tertentu sebagai akibat peningkatan resiko ancaman keamanan. (ayat 30)
 - f) Tingkat keamanan 3 (tiga) atau security level 3 (tiga) adalah tingkat perlindungan keamanan secara khusus yang ditetapkan dalam jangka waktu terbatas saat terjadi ancaman keamanan.(ayat 31)
- 2) Bab VI Penilaian Keamanan Kapal (SSA) dan Perencanaan Keamanan Kapal (SSP).
- a) Pasal 12 ayat (1) SSA harus memuat hal-hal sebagai berikut;
 - (1) Mengidentifikasi langkah-langkah pengamanan, prosedur dan operasional.
 - (2) Mengidentifikasi dan mengevaluasi peralatan operasional kapal penting yang dilindungi.
 - (3) Mengidentifikasi ancaman yang mungkin terjadi terhadap peralatan penting kapal guna menentukan dan menetapkan langkah-langkah pengamanan yang utama.
 - (4) Identifikasi kelemahan pengamanan dikapal termasuk faktor manusia, sarana dan prasarana, serta kebijakan dan prosedur.
 - b) Pasal 12 ayat (2) Elemen-elemen yang harus dinilai pada saat pelaksanaan SSA meliputi :
 - (1) Pengamanan fisik kapal;
 - (2) Integritas struktural kapal;
 - (3) Sistem perlindungan bagi semua awak kapal;
 - (4) Kebijakan dan prosedur pengamanan;

- (5) Radio dan sistem komunikasi; dan
- (6) Area atau lokasi yang apabila dirusak atau digunakan untuk hal-hal terlarang akan menimbulkan resiko terhadap orang, barang dan pengoperasian kapal atau fasilitas pelabuhan.

Sedangkan Menurut Setyaningsih Sri Utami (2021) Kenyamanan adalah perasaan aman para konsumen atas pelayanan yang baik kepada pelanggan yang diberikan oleh bandara, yang dapat berupa perasaan senang yang dirasakan para konsumen atas jasa yang mereka dapatkan berupa pendingin ruangan AC, lingkungan yang bersih, sejuk dan nyaman.

Penilaian pengguna jasa terhadap kenyamanan di ruang lingkup bandara ada yang positif dan ada yang menilai negatif. Penilaian negatif timbul dikarenakan kebersihan di dalam bandara yang kurang serta kurangnya fasilitas yang dapat menunjang kenyamanan penumpang dalam bandara. Selain hal tersebut kesadaran penumpang akan kebersihan juga dapat mempengaruhi kenyamanan penumpang lainnya seperti membuang sampah tidak pada tempatnya, dan merokok tidak pada tempat yang telah disediakan oleh pihak bandara.

Kenyamanan bisa ditimbulkan dengan memberikan penanganan keluhan yang efisien sehingga terdapat peluang mengubah seorang pelanggan yang tidak puas menjadi pelanggan pengguna jasa pelayanan yang puas, bahkan menjadi pelanggan yang loyal terhadap penyedia jasa layanan.

Menurut Helander dalam Diana Puspita Sari, dkk (2020) menyatakan bahwa terdapat dua tingkatan dalam kenyamanan tempat duduk, yaitu tingkat statis dimana penumpang duduk diam dan karakteristik fisik dari kursi berinteraksi dengan cara duduk seseorang (kekuatan dan tekanan terhadap sendi dan lutut) dalam menyebabkan rasa sakit dan menyebabkan penumpang mengubah menyesuaikan posisi duduk. Kemudian tingkat dinamis dimana subjek bergerak di tempat duduknya untuk mengerjakan beberapa kegiatan.

Pelanggan dapat berupa individu dan dapat pula sebagai kelompok yang menggunakan jasa. Pelanggan mempunyai keinginan yang sama atau dapat disamakan, mereka menginginkan produk atau jasa yang digunakannya mempunyai standar spesifikasi yang sesuai. Penumpang tidak hanya menginginkan pelayanan kereta dengan fasilitas yang lengkap, tetapi mereka juga menginginkan perasaan yang nyaman saat berada di dalam kereta seperti kenyamanan tempat duduk keseluruhan. Kenyamanan tempat duduk di dalam kabin kereta

api akan sangat mempengaruhi perasaan penumpang agar mendapatkan rasa nyaman pada saat melakukan perjalanan.

Dengan demikian fasilitas yang lengkap tidak begitu mempengaruhi kenyamanan penumpang apabila penumpang tersebut tidak merasakan rasa nyaman saat berada di dalam kereta api tersebut. Kenyamanan juga bisa ditimbulkan melalui kenyamanan berkendara atau kenyamanan saat menaiki kereta api yang sedang beroperasi, apabila kereta api tersebut nyaman pada saat berjalan maka penumpang akan merasa hidup dan keselamatannya terjamin sehingga akan menimbulkan perasaan nyaman dan percaya terhadap pelayanan yang diberikan oleh kapal.

B. Standar Pelayanan Penumpang

Standar pelayanan penumpang angkutan laut di terminal merupakan pedoman bagi penyelenggaraan terminal penumpang angkutan laut dalam memberikan pelayanan jasa kepada seluruh penumpang kapal laut. Standar pelayanan terminal penumpang angkutan laut wajib disediakan dan dilaksanakan oleh penyelenggaraan terminal penumpang angkutan laut berdasarkan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 37 tahun 2019 dan tambahan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 119 tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut di Terminal yang meliputi:

1) Pelayanan Keselamatan

Pelayanan keselamatan di terminal meliputi:

- a) Informasi dan fasilitas keamanan,
- b) Informasi dan fasilitas kesehatan.

2) Pelayanan Keamanan dan Ketertiban

Pelayanan keamanan dan ketertiban di terminal meliputi:

- a) Fasilitas keamanan berupa ruang tunggu penumpang dan pengantar/penjemput,
- b) Naik turun penumpang dari dan ke kapal,
- c) Pos dan petugas keamanan,
- d) Informasi gangguan keamanan,
- e) Peralatan dan pendukung keamanan.

3) Pelayanan Kehandalan/keteraturan

Pelayanan kehandalan/keteraturan di terminal meliputi:

- a) Kemudahan untuk mendapatkan tiket,
- b) Informasi mengenai jadwal keberangkatan dan kedatangan kapal.

4) Pelayanan Kenyamanan

Pelayanan kenyamanan di terminal meliputi:

- a) Ruang tunggu,
- b) *Gate*/koridor *boarding*,
- c) Garbarata,
- d) Toilet,
- e) Tempat ibadah,
- f) Lampu penerangan,
- g) Fasilitas kebersihan,
- h) Fasilitas pengatur suhu,
- i) Ruang pelayanan kesehatan,
- j) Area merokok.

5) Pelayanan Kemudahan

Pelayanan kemudahan di terminal meliputi:

- a) Informasi pelayanan,
- b) Informasi waktu kedatangan dan keberangkatan kapal,
- c) Informasi gangguan perjalanan kapal,
- d) Informasi angkutan lanjutan,

6) Fasilitas layanan penumpang,

- a) Fasilitas kemudahan naik/turun penumpang,
- b) Tempat parkir,
- c) Pelayanan bagasi penumpang.

7) Pelayanan Kesetaraan

Pelayanan kesetaraan di terminal meliputi:

- a) Fasilitas penyandang *difable*,
- b) Ruang ibu menyusui.

Adapun persyaratan minimal konstruksi kapal untuk pelayanan penumpang sesuai keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut nomor : AP.005/3/13/DPRL/2021

1) Luas ruangan

Luas lantai tempat tidur penumpang kurang lebih 60 % luas ruangan.

2) Penumpang

a) Penumpang geladak tertutup

(1) Tinggi tenda atau atap minimal 1,90 m

(2) Luas lantai untuk kursi atau bangku perorang berukuran 0,30 sampai 0,65 m².

b) Penumpang kamar

Klas I A : 2 tempat tidur, kamar mandi di dalam

Klas I B : 4 tempat tidur, kamar Mandi di dalam

Klas II A : 6 tempat tidur, kamar mandi di luar Klas

II B : 8 tempat tidur, kamar mandi di luar

3) Gang atau jalan monitoring untuk penumpang.

a) Sampai dengan 100 penumpang, jarak minimal 0,80 m

b) Di atas 100 penumpang, jarak minimal 1,00 m

c) Sudut kemiringan tangga penumpang yang menghubungkan antara geladak tidak boleh lebih 45⁰.

Menurut Barata yaitu program pelayanan kepada pelanggan dengan bertitik tolak dari konsep kepedulian kepada konsumen terus berkembang hingga menjadi suatu alat utama dalam melakukan strategi pemasaran. Kepedulian kepada pelanggan dalam manajemen modern telah dikembangkan menjadi suatu pola pelayanan terbaik yang disebut sebagai pelayanan prima. Pelayanan prima yang dikemukakan oleh Barata adalah “kepedulian kepada pelanggan dengan memberikan layanan terbaik untuk memfasilitasi kemudahan pemenuhan kebutuhan dan mewujudkan kepuasannya, agar mereka selalu loyal kepada organisasi/perusahaan”.

Kualitas Pelayanan dikategorikan sebagai upaya suatu perusahaan untuk memenuhi harapan pelanggan melalui jasa yang megiringi produk yang ditawarkan dengan tujuan untuk menciptakan kepuasan pelanggan. Kualitas pelayanan sering sekali dikaitkan dengan kepuasan pelanggan dengan kata lain kualitas pelayanan sangat berpengaruh terhadap rasa puas pelanggan terhadap suatu produk yang ditawarkan. Kualitas memiliki hubungan yang sangat

erat dengan kepuasan pelanggan, yaitu kualitas memberikan suatu dorongan kepada pelanggan untuk menjalani ikatan hubungan yang kuat dengan perusahaan. Dalam jangka panjang ikatan seperti ini memungkinkan perusahaan untuk memahami dengan seksama harapan pelanggan sehingga tingkat kepuasan penumpang pun meningkat, yang pada gilirannya kepuasan pelanggan dapat menciptakan kesetiaan atau loyalitas pelanggan kepada perusahaan yang memberikan kualitas memuaskan.

Kualitas adalah fenomena multidimensi, sehingga untuk mencapai kualitas pelayanan harus memperhatikan dan membedakan aspek-aspek penting dari kualitas. Para ahli berupaya membagi kualitas layanan menjadi kualitas proses dan kualitas output. Menurut Gronroos dalam Sulistyowati dan Mulatsih (2021) dimensi dari kualitas pelayanan mengacu pada tiga dimensi yaitu kualitas output teknis, kualitas kinerja pelayanan, dan gambaran mental organisasi. Sedangkan menurut Othman & Owen dalam Sulistyowati dan Mulatsih (2021) dimensi kualitas pelayanan meliputi kualitas fisik, kualitas interaktif, dan kualitas organisasi.

Sementara itu Zeitaml et al. dalam Sulistyowati dan Mulatsih (2020) melakukan penelitian dengan dimensi kualitas pelayanan yang dituangkan dalam sepuluh dimensi. Namun kemudian ditemukan korelasi kuat antara dimensi-dimensi, sehingga kemudian dimensi kualitas pelayanan digabungkan dan diterapkan dengan lima dimensi yaitu *reliability*, *responsiveness*, *assurance*, *empathy* dan *tangibles* yang lebih dikenal dengan *SERVQUAL*, menurut Parasuraman et al. dalam Sulistyowati dan Mulatsih (2019) menekankan bahwa *SERVQUAL* adalah skala abadi dan kualitas pelayanan dapat diandalkan. Kualitas pelayanan yang bagus akan meningkatkan kepuasan pelanggan.

Kualitas pelayanan menurut John Sviokla dalam Kurnia Triantoro, dkk (2019) adalah kemampuan perusahaan dalam memberikan pelayanan yang berkualitas kepada pelanggan. Dimensi kualitas pelayanan dibangun atas adanya perbandingan 2 faktor utama yaitu persepsi pelanggan atas layanan yang nyata mereka terima (*perceived service*) dengan layanan yang sesungguhnya diharapkan/diinginkan (*expected service*). Untuk mengukur kualitas pelayanan dapat ditentukan berdasarkan lima dimensi kualitas jasa menurut Parasuraman, dkk dalam Kurnia Triantoro, dkk (2019) yaitu:

1. *Tangibles* (Keberwujudan) yaitu kemampuan suatu perusahaan dalam menunjukkan eksistensinya kepada pihak eksternal. Penampilan dan kemampuan sarana dan prasarana fisik

perusahaan yang dapat diandalkan keadaan lingkungan sekitarnya merupakan bukti nyata dari pelayanan yang diberikan oleh pemberi jasa.

2. *Reliability* (Keandalan) yaitu kemampuan perusahaan untuk memberikan pelayanan sesuai dengan yang dijanjikan secara akurat dan terpercaya. Kinerja harus sesuai dengan harapan pelanggan yang berarti ketepatan waktu, pelayanan yang sama untuk semua pelanggan tanpa kesalahan, sikap yang simpatik, dan dengan akurasi yang tinggi.

3. *Responsiveness* (Ketanggapan) yaitu suatu kebijakan untuk membantu dan memberikan pelayanan yang cepat (responsif) dan tepat kepada pelanggan, dengan penyampaian informasi yang jelas. Membiarkan konsumen menunggu merupakan persepsi yang negatif dalam kualitas pelayanan.

4. *Assurance* (Jaminan dan kepastian) yaitu pengetahuan, kesopansantunan, dan kemampuan para pegawai perusahaan untuk menumbuhkan rasa percaya para pelanggan kepada perusahaan. Terdiri dari komunikasi, kredibilitas, keamanan, kompetensi dan sopan santun.

5. *Empathy* (Perhatian) yaitu memberikan perhatian yang tulus dan bersifat individual atau pribadi yang diberikan kepada para pelanggan dengan berupaya memahami keinginan konsumen. Perusahaan diharapkan memiliki pengertian dan pengetahuan tentang pelanggan, memahami kebutuhan pelanggan secara spesifik, serta memiliki waktu pengoperasian yang nyaman bagi pelanggan.

C. Bentuk dan Sifat Penyelenggaraan Pelayanan Umum (*Public Service*)

Public Service Obligation (PSO) adalah kewajiban yang diberikan kepada suatu entitas, baik itu perusahaan atau lembaga pemerintah, untuk menyediakan layanan yang penting bagi masyarakat meskipun mungkin tidak menguntungkan secara finansial. Konsep ini bertujuan untuk memastikan bahwa seluruh lapisan masyarakat, terutama di daerah terpencil atau kurang berkembang, dapat mengakses layanan dasar yang vital. Layanan yang dimaksud bisa mencakup sektor transportasi, energi, telekomunikasi, kesehatan, pendidikan, dan layanan publik lainnya.

Penjelasan Terbaru tentang PSO (2022)

Di edisi terbaru, terutama setelah beberapa tahun pandemi dan kemajuan teknologi, PSO terus mengalami evolusi. Berikut adalah beberapa aspek terbaru yang sering dibahas terkait dengan PSO:

1. **Digitalisasi dan Akses Layanan:** Di era digital, PSO kini juga mencakup kewajiban untuk menyediakan akses terhadap teknologi dan internet, yang semakin penting dalam berbagai sektor kehidupan. Beberapa negara kini menganggap akses internet sebagai bagian dari PSO, mengingat peranannya yang semakin sentral dalam pendidikan, pekerjaan, dan layanan kesehatan.
2. **Subsidies dan Pembiayaan:** Dalam banyak kasus, perusahaan yang dibebankan dengan PSO akan menerima kompensasi atau subsidi dari pemerintah untuk menutupi biaya operasional yang tidak menguntungkan. Pembiayaan ini semakin menjadi perhatian dalam diskusi tentang keadilan sosial, terutama dalam konteks ketimpangan pendapatan dan kebutuhan untuk menjaga kestabilan ekonomi.
3. **Sustainability dan PSO:** Dalam beberapa tahun terakhir, perhatian terhadap keberlanjutan (*sustainability*) juga mulai mengarah pada kebijakan PSO, di mana kewajiban untuk memberikan layanan yang tidak menguntungkan harus dipertimbangkan dalam konteks dampak lingkungan dan sosial. Ini menjadi perhatian penting, misalnya, dalam sektor energi terbarukan, yang seringkali memerlukan insentif agar dapat diakses secara luas.
4. **Pengawasan dan Akuntabilitas:** Untuk memastikan efektivitas implementasi PSO, ada peningkatan fokus pada sistem pengawasan dan akuntabilitas. Hal ini penting agar tujuan PSO benar-benar tercapai dan tidak disalahgunakan oleh pihak-pihak yang terlibat, baik itu dari sisi penyedia layanan maupun penerima layanan.
5. **Multisektor dan Keterkaitan PSO:** PSO kini juga semakin dilihat sebagai bagian dari kebijakan yang lebih luas yang melibatkan berbagai sektor. Sebagai contoh, dalam sektor transportasi, PSO bisa berhubungan dengan kebijakan lingkungan dan perubahan iklim, di mana penyedia layanan transportasi umum mungkin diwajibkan untuk mengadopsi kendaraan ramah lingkungan meskipun biaya operasionalnya lebih tinggi.

Contoh Aplikasi PSO Terbaru

- **Sektor Transportasi:** Banyak negara memberikan subsidi untuk layanan transportasi umum, seperti bus atau kereta api, untuk memastikan mobilitas masyarakat, termasuk di daerah yang tidak menguntungkan secara finansial.

- **Sektor Telekomunikasi:** Di beberapa negara berkembang, pemerintah memberikan insentif kepada perusahaan telekomunikasi agar mereka menyediakan akses internet di daerah-daerah terpencil yang mungkin tidak menguntungkan secara komersial.
- **Sektor Energi:** Di negara-negara dengan tantangan energi, penyedia listrik mungkin diwajibkan untuk memberikan akses ke listrik di wilayah yang lebih sulit dijangkau, meskipun tidak ekonomis.

Tantangan dalam Implementasi PSO

- **Keseimbangan antara Efisiensi dan Aksesibilitas:** Seringkali, perusahaan yang dibebani PSO menghadapi kesulitan dalam menyeimbangkan antara memberikan layanan yang murah dan menjaga kelangsungan bisnis.
- **Pendanaan dan Pembiayaan:** Salah satu tantangan besar adalah pendanaan, terutama bagi negara-negara dengan anggaran terbatas. Tanpa pembiayaan yang memadai, PSO bisa menjadi beban yang tidak bisa dipenuhi dengan baik.

Secara keseluruhan, konsep PSO terus berkembang, terutama di tengah perubahan sosial, ekonomi, dan teknologi. Di banyak negara, PSO menjadi instrumen penting dalam memastikan pemerataan akses terhadap layanan dasar yang penting bagi kesejahteraan masyarakat.

Adapun bentuk dan sifat penyelenggaraan pelayanan umum harus mengandung sendi-sendi : kesederhanaan, kejelasan, kepastian, keamanan, keterbukaan, efisiensi, ekonomis, keadilan, dan ketepatan waktu (Boediono, 2021:68). Uraianya sebagai berikut :

1) Kesederhanaan

Yang dimaksud dengan kesederhanaan meliputi mudah, lancar, cepat, tidak berbelit-belit, mudah dipahami dan mudah dilaksanakan.

2) Kejelasan dan kepastian

Arti adanya kejelasan dan kepastian di sini adalah hal-hal yang berkaitan dengan :

- a) Prosedur atau tata cara pelayanan umum;
- b) Persyaratan pelayanan umum, baik teknis maupun administratif;

- c) Unit kerja dan atau petugas yang berwenang dan bertanggung jawab dalam memberikan pelayanan umum;
- d) Rincian biaya / tarif pelayanan umum dan tata cara pembayarannya;
- e) Jadwal waktu penyelesaian pelayanan umum;
- f) Hak dan Kewajiban, baik bagi pemberi pelayanan maupun penerima pelayanan umum berdasarkan bukti- bukti penerimaan permohonan / kelengkapannya, sebagai alat untuk memastikan pemrosesan pelayanan umum;
- g) Petugas yang menerima keluhan masyarakat.

3) Keamanan

Artinya bahwa dalam proses dan hasil pelayanan umum dapat memberikan kepastian hukum.

4) Keterbukaan

Hal-hal yang berkaitan dengan proses pelayanan umum wajib diinformasikan secara terbuka agar mudah diketahui dan dipahami oleh masyarakat.

5) Efisiensi

- a) Persyaratan pelayanan umum hanya dibatasi pada hal- hal yang berkaitan langsung dengan pencapaian sasaran pelayanan dengan tetap memperhatikan keterpaduan antara persyaratan dengan produk pelayanan umum yang diberikan;
- b) Dicegah adanya pengulangan pemenuhan kelengkapan, persyaratan dalam hal proses pelayanannya mempersyaratkan kelengkapan persyaratan dari satuan kerja / instansi pemerintah lain yang terkait.

6) Ekonomis

Dalam arti pengenaan biaya pelayanan umum harus ditetapkan secara wajar dengan memperhatikan :

- a) Nilai barang dan atau jasa pelayanan umum dan tidak menuntut biaya yang tinggi di luar kewajaran;
- b) Kondisi dan kemampuan masyarakat untuk membayar secara umum;
- c) Ketentuan peraturan perundang-undangan yang berlaku

7) Keadilan

Dimaksud dengan sendi keadilan disini adalah keadilan yang merata, dalam arti cakupan / jangkauan pelayanan umum harus diusahakan seluas mungkin dengan distribusi yang merata dan diperlakukan secara adil.

8) Ketetapan Waktu

Yang dimaksud dengan ketetapan waktu disini adalah dalam pelaksanaan pelayanan umum dapat diselesaikan dalam kurun waktu yang telah ditentukan.

4. Kapal Penumpang

Menurut SOLAS Bab I pengertian kapal penumpang yaitu kapal yang membawa lebih dari 12 orang. Sedangkan menurut Bambang Setiyono (2019:269) bahwa Kapal Penumpang adalah kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut penumpang. Kapal ini umumnya mempunyai bentuk konstruksi badan yang lebih besar dari pada kapal tangki atau kapal barang dengan bobot mati yang sama menurut jumlah bangunan atasnya.

Kebanyakan kapal ini dilengkapi dengan pengimbang (*Fin stabilizer*) yang digunakan untuk memperkecil pengaruh gerakan oleng kapal pada cuaca buruk dan *bow thruster* di haluan digunakan membantu olah gerak sewaktu merapat ke dermaga. Menurut Istopo (2021:997) dalam kamus istilah pelayaran dan ensiklopedi maritim, bahwa kapal penumpang dapat diartikan sebagai kapal yang dirancang khusus untuk mengangkut penumpang.

Kapal penumpang pada umumnya mempunyai bentuk konstruksi badan yang lebih besar dari pada kapal tangki atau kapal barang dengan bobot mati yang sama menurut jumlah bangunan atasnya. Kebanyakan kapal-kapal penumpang dilengkapi dengan pengimbang yang digunakan untuk memperkecil pengaruh gerakan olengan pada cuaca buruk dan *Bow Thruster* dihaluan guna membantu olah gerak kapal sewaktu merapat ke dermaga atau di dalam pelabuhan yang kecil.

Selain kapal penumpang, sering kali juga ditemukan kapal-kapal penumpang kombinasi yaitu sebuah kapal penumpang yang sebagian ruangnya disediakan untuk mengangkut muatan. Kapal kombinasi penumpang atau barang amat populer dikarenakan kapal dapat membawa penumpang dan muatan. Namun dengan meningkatnya biaya operasi sehari-hari dari kapal penumpang dan berkurangnya jumlah penumpang serta lama waktu pengoperasian muatan yang sangat lambat di pelabuhan, maka sistem kombinasi seperti itu tidak ekonomis lagi.

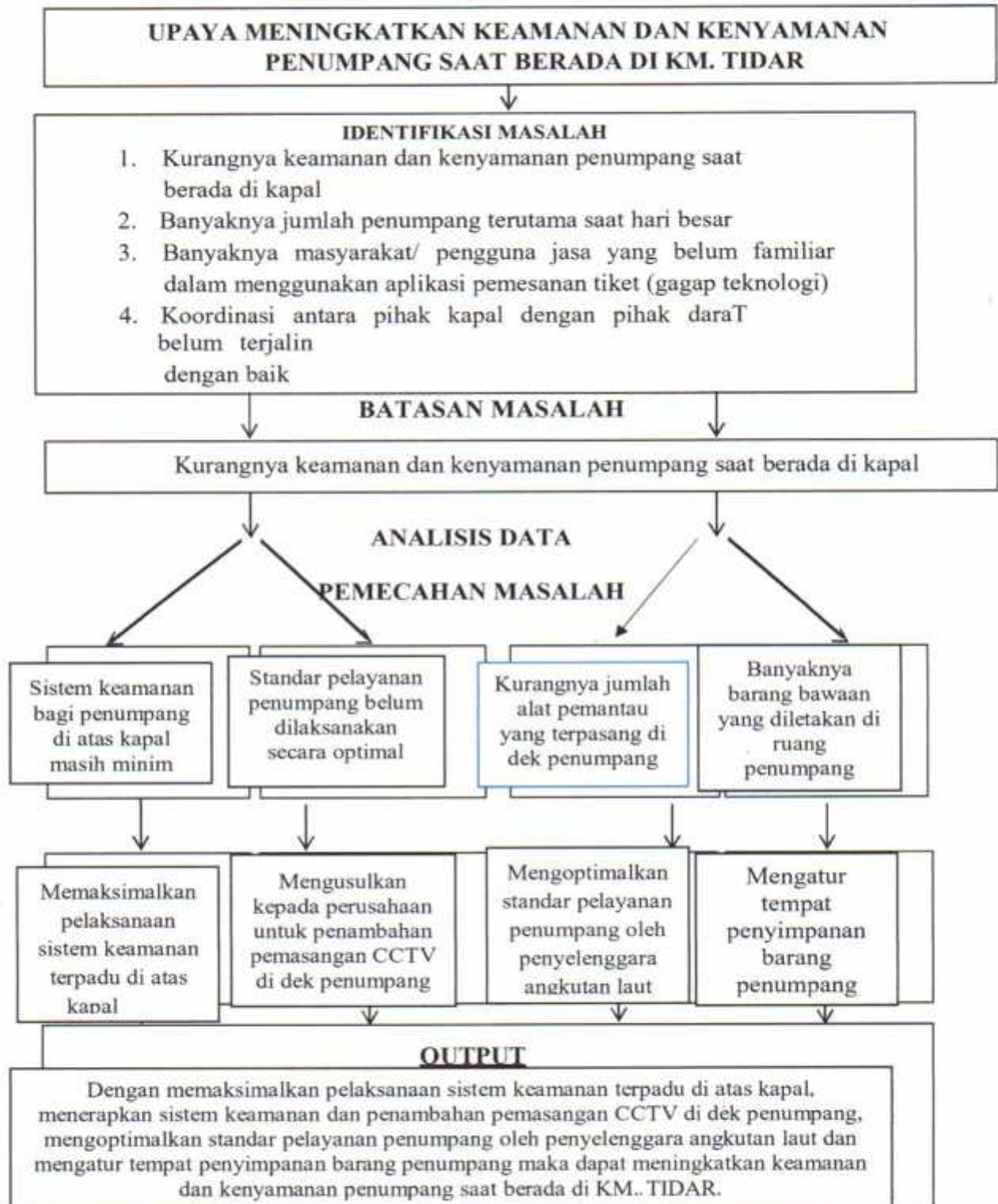
Menurut Undang-Undang no 17 tahun 2022 tentang pelayaran Pasal 1 Ayat (36) kapal adalah kendaraan air dengan bentuk dan jenis tertentu, yang digerakkan dengan tenaga angin, tenaga mekanik, energi lainnya, ditarik atau ditunda, termasuk kendaraan yang berdaya dukung dinamis, kendaraan di bawah permukaan air, serta alat apung dan bangunan terapung yang tidak berpindah-pindah.

Dalam Pasal 40 ayat (1) dinyatakan bahwa “Perusahaan angkutan di perairan bertanggung jawab terhadap keselamatan dan keamanan penumpang dan/atau barang yang diangkutnya”.

Selanjutnya dalam pasal 41 bahwa “Tanggung jawab sebagaimana dimaksud dalam Pasal 40 dapat ditimbulkan sebagai akibat pengoperasian kapal, berupa :

- a) Kematian atau lukanya penumpang yang diangkut;
- b) Musnah, hilang, atau rusaknya barang yang diangkut;
- c) Keterlambatan angkutan penumpang dan/atau barang yang diangkut; atau
- d) Kerugian pihak ketiga.

B. KERANGKA PEMIKIRAN



BAB III

ANALISIS DAN PEMBAHASAN

A. DESKRIPSI DATA

Obyek penelitian dalam karya ilmiah terapan ini yaitu KM. T I D A R yang merupakan kapal Penumpang (*Passanger Ship*) berbendera Indonesia dengan alur pelayaran Makassar – Baubau – Namlea – Ambon – Tual – Dobo – Kaimana – Fakfak – Sorong – Manokwari – Nabire – Wasior – PP. Adapun fakta yang penulis alami saat bekerja di atas KM. Bukit Tidar sebagai Muallim II Sr periode 12 Maret 2022 Sampai dengan 25 November 2024 terkait dengan keamanan dan kenyamanan penumpang diantaranya yaitu :

1. Kurangnya Keamanan Di Atas Kapal

Pada tanggal 13 April 2023 jam 01.30 LT, KM. Tidar sandar di dermaga Makassar untuk melaksanakan kegiatan embarkasi dan debarkasi penumpang serta melaksanakan kegiatan bongkar muat general cargo, setelah selesai pelaksanaan kegiatan KM. Tidar bertolak dari pelabuhan Makassar menuju pelabuhan Baubau, dengan muatan dan penumpang penuh sehingga suasana di atas kapal sangat ramai dan sesak oleh penumpang setelah menghabiskan waktu libur hari raya Idul Fitri

Pada jam 05.30 LT saat kapal berlayar seorang penumpang melapor ke petugas informasi bahwa kehilangan barang ketika istirahat tidur, dari kejadian tersebut penumpang mengalami kehilangan barang berharga berupa tas samping yang berisi dompet dan handphone yang di simpan di dalam tas. Dalam waktu yang bersamaan terdapat juga penumpang yang melaporkan kehilangan barang berharga berupa handphone (HP) saat embarkasi dengan kondisi yang berdesak-desakan dengan penumpang lain.

Dari beberapa kejadian kehilangan tersebut memperlihatkan bahwa masih lemahnya pengawasan dan pemantauan oleh petugas keamanan kapal, serta kurangnya jumlah alat pemantau (CCTV) pada titik-titik krusial di deck penumpang, Disamping itu juga dipengaruhi oleh kurang memadainya tempat penyimpanan barang milik penumpang.

2. Kurangnya Kenyamanan Penumpang Saat Berada Di Kapal

Pada tanggal 28 April 2023 KM Tidar sandar dipelabuhan Makassar dari jam 10.00 LT. Pada saat itu memuat sekitar 1.800 penumpang dan 92 ton muatan curah. Dengan adanya kendala muat dan perubahan muat yang tidak sesuai dengan susunan muatan sehingga mengakibatkan keterlambatan kapal yang seharusnya berangkat pada jam 16.00 LT sehingga selesai pada jam 01.00 LT pagi harinya. Ini menyebabkan keterlambatan kurang lebih 11 jam, akibatnya banyak penumpang yang complain dan merasa tidak nyaman sehingga banyak kerugian yang harus ditanggung dari perusahaan, seperti makan pagi harusnya sudah dalam perjalanan tp kapal masih berada dipelabuhan. Akhirnya mengakibatkan ketelambatan-keterlambatan disetiap pelabuhan sampai pelabuhan dan tidak bisa sesuai dengan jadwal banyak kerugian yang ditanggung biaya pelabuhan lebih besar. Banyaknya jumlah penumpang yang menggunakan jasa angkutan laut terutama saat musim liburan panjang seperti liburan sekolah, Idul Fitri maupun Natal dan Tahun Baru, ini juga diiringi dengan tingginya arus barang dari pulau Sulawesi seperti dari Makassar, khususnya permintaan 9 bahan pokok (sembako). Dengan banyaknya barang dagangan yang juga diangkut dengan KM. Tidar menimbulkan persoalan disebabkan oleh muatan yang dibawa oleh para pedagang tidak semuanya dapat termuat dalam ruangan muat kapal dan ini terjadi pada saat menjelang liburan natal dan idul fitri.

Kurangnya informasi yang tepat tentang jumlah muatan yang akan dimuat dari pelabuhan muat di pelabuhan Makassar oleh cabang PT. Pelni ke pihak kapal mengakibatkan ruangan palka menjadi kelebihan muatan dan sebagian muatan yang sudah dibawa kepelabuhan tidak semua bisa dimuat didalam palka dan selanjutnya dimuat didalam ruangan penumpang. Hal ini jelas menjadikan penumpang terganggu kenyamanannya. Selain itu, dampak lain adalah banyaknya sampah yang berserakan yang menyebabkan lantai di ruang duduk penumpang menjadi kotor.

B. ANALISIS DATA

PENYEBAB	AKIBAT
1. METODE: Minimnya keamanan penumpang	Kegiatan embarkasi /debarkasi tidak teratur
2. ALAT : Peralatan keamanan bermasalah	Kegiatan embarkasi /debarkasi tidak teratur
3. MANUSIA : ABK kurang terampil dalam melayani penumpang	Standar pelayanan belum dilaksanakan secara optimal
4. Kapasitas : Tempat penyimpanan barang kurang memadai	Minim pengawasan terhadap barang bawaan penumpang



KURANGNYA KEAMANAN DAN
KENYAMANAN PENUMPANG DIKAPAL
KM TIDAR

PENYEBAB	PEMECAHAN
1. Sistem Keamanan Bagi Penumpang Di Atas Kapal Masih Minim	1. Memaksimalkan pelaksanaan system keamanan terpadu diatas kapal
2. Kurangnya jumlah alat pemantau yang terpasang di dek penumpang	2. Mengusulkan kepada perusahaan untuk penambahan pemasangan CCTV di dek penumpang
3. Standar pelayanan penumpang belum dilaksanakan secara optimal	3. Mengoptimalkan standar pelayanan penumpang oleh penyelenggara angkutan
4. Banyaknya barang bawaan yang diletakkan diruang	4. Mengatur tempat penyimpanan barang penumpang

Berdasarkan rumusan masalah maka penulis menganalisis penyebab dari permasalahan pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang tidak maksimal dan keamanan barang berharga dan bawaan penumpang yang masih kurang, diantaranya yaitu :

1. Kurangnya Keamanan Di Atas Kapal

Dari permasalahan tersebut di atas, maka penulis mencari dua penyebab masalah yang mengakibatkan masih kurangnya keamanan di atas kapal yaitu sebagai berikut :

a. Sistem Keamanan Bagi Penumpang Di Atas Kapal Masih

Minim

Keamanan dapat diartikan terbebas dari bahaya atau terhindar dari bahaya. Kebanyakan penumpang melakukan perjalanan yang lama sehingga terkadang penumpang membawa barang bawaan lebih banyak. Barang bawaan tersebut berupa persiapan baju, makanan atau barang lainnya. Dalam proses pelaksanaan embarkasi dan debarkasi, barang bawaan atau barang berharga yang terlalu banyak akan membuat petugas agak kesulitan untuk mengatur dan mengawasi barang bawaan penumpang tersebut. Hal ini juga dapat berpengaruh pada keberangkatan kapal yang akhirnya membutuhkan waktu lebih lama.

Berdasarkan pengamatan penulis, kapasitas angkut penumpang yang lebih banyak ini menimbulkan sedikit masalah dalam pengawasan keamanannya saat kapal berlayar.

Sedangkan dari sistem yang ada dan telah berjalan selama ini. anggota keamanan kapal yang ada adalah sebanyak 6 orang saja. Mereka harus bekerja mengawasi seluruh penumpang yang ada dan menempati dek yang telah disediakan kapal untuk penumpang. Banyaknya penumpang dari luasnya daerah yang harus diawasi tidak sebanding dengan banyaknya anggota keamanan dan fasilitas pendukung dalam menjalankan tugasnya.

b. Kegiatan Embarkasi Debarkasi tidak teratur

Penulis sudah menguraikan kondisi pada saat embarkasi di atas kapal. Banyaknya pihak-pihak yang tidak berkepentingan ikut naik di atas kapal dan kurangnya tindakan yang tegas dari ABK dek. Dampak dari hal ini dapat meningkatkan resiko kehilangan barang milik penumpang. Salah satu contoh kejadiannya, adanya laporan kehilangan barang di bagian informasi bahwa kejadian penumpang kehilangan handphone di atas kapal setelah embarkasi. Laporan lainnya yaitu ada beberapa penumpang yang kehilangan dompet di atas kapal. Di dalam berita acara disebutkan bahwa

penumpang kehilangan barang setelah membeli minuman dari pedagang asongan dalam kondisi suasana yang padat dalam ruang duduk penumpang. Sistem keamanan di atas kapal seharusnya dapat dikaji dengan mempelajari ship security assessment yang telah ada, termasuk kajian resiko dan area rawan di atas kapal dan juga termasuk langkah-langkah intensitas sehingga dapat menjadi pratap pelayanan dan acuan ship security officer (SSO).

Dari kejadian tersebut, penulis menyimpulkan kondisi setelah kegiatan embarkasi yang sangat tidak teratur dan membuat pedagang asongan dan pengantar ikut naik ke atas kapal menjadi salah satu penyebab kurangnya pelayanan embarkasi dan kurangnya keamanan.

c. Kurangnya Jumlah Alat Pemantau Yang Terpasang Di Dek

Penumpang

Berdasarkan pengamatan penulis dikarenakan jumlah alat pemantau yang masih kurang sedangkan dengan banyaknya penumpang menimbulkan sedikit masalah dalam pengawasan keamanannya saat kapal berlayar. Sedangkan dari sistem yang ada dan telah berjalan selama ini anggota keamanan kapal yang ada adalah sebanyak 2 orang saja. Mereka harus bekerja bergantian untuk mengawasi seluruh penumpang yang ada di atas kapal dan menempati tempat yang telah disediakan untuk penumpang. Banyaknya penumpang dan luasnya daerah yang harus diawasi tidak sebanding dengan banyaknya anggota keamanan dan fasilitas pendukung dalam menjalankan tugasnya.

d. Peralatan Keamanan Bermasalah

Penulis juga melihat jumlah CCTV yang ada di kapal KM. Tidar yang jumlahnya sangat tidak memadai bagi petugas untuk mengecek keadaan penumpang sangat bermasalah, gambar dimonitor buram dan CCTV yang sering tidak berfungsi sangat mengganggu pihak keamanan dalam menjaga keamanan kapal. Dengan jumlah CCTV yang sedikit dan sering bermasalah, keadaan penumpang hanya terdeteksi sekedarnya sesuai kemampuan petugas yang berjaga pada jam tersebut.

2. Kurangnya Kenyamanan Penumpang Saat Berada Di Kapal

Dari permasalahan tersebut di atas maka penulis mencari empat penyebab yang mengakibatkan kurangnya kenyamanan penumpang saat berada di kapal yaitu sebagai berikut :

a. Standar Pelayanan Penumpang Belum Dilaksanakan Secara Optimal

Kondisi yang diharapkan yaitu seharusnya sarana terminal pelabuhan, perusahaan agar menyiapkan terminal yang dedikasi untuk pelayanan penumpang bukan terminal triplek yang tidak memberikan kenyamanan bagi penumpang. Berdasarkan PM No.37 Tahun 2015 tentang Standar Pelayanan Angkutan Laut, Standar pelayanan penumpang angkutan laut meliputi standar pelayanan angkutan laut di terminal dan standar pelayanan di atas kapal.

Standar pelayanan penumpang angkutan laut di atas kapal harus memenuhi persyaratan tersedianya informasi dan fasilitas keselamatan, informasi dan fasilitas kesehatan, fasilitas keamanan dan ketertiban berupa sarana naik turun penumpang dari dan ke kapal, pos dan petugas keamanan, informasi gangguan keamanan serta peralatan dan pendukung keamanan.

Sementara standar pelayanan penumpang angkutan laut di terminal harus memenuhi persyaratan adanya kemudahan untuk mendapatkan tiket, jadwal keberangkatan dan kedatangan kapal, ruang tunggu, gate boarding, toilet, tempat ibadah, lampu penerangan, fasilitas pengatur suhu, fasilitas kebersihan, ruang pelayanan kesehatan, area merokok, informasi pelayanan, informasi angkutan lanjutan, pelayanan bagasi penumpang, fasilitas penyandang difabel, ruang ibu menyusui, informasi dan fasilitas keselamatan, informasi gangguan keamanan dan kafeteria. PM No. 37 Tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Angkutan Laut bertujuan untuk menjamin terpenuhinya jenis dan mutu pelayanan yang berhak diperoleh oleh pengguna jasa angkutan laut.

Penulis mengamati, pelaksanaan embarkasi dan debarkasi yang belum terlaksana dengan baik disebabkan masih kurangnya komunikasi dan komitmen yang kuat antara pihak kapal dan pihak pelabuhan singgah dalam melakukan tugasnya. Kurangnya koordinasi menjadi penyebab lambatnya menangani permasalahan ini. Sebagai contoh, salah satu kejadiannya yaitu saat kapal mengalami keterlambatan. Sedangkan penumpang yang akan naik telah lama menunggu dan padatnya pengantar dan pengunjung serta para penjemput bersamaan dengan pelaksanaan embarkasi dan debarkasi.

Ketika tanpa kesepakatan dengan pihak kapal, pihak Pelabuhan telah membuka jalur untuk penumpang yang akan naik, maka bisa dipastikan akan terjadi penumpukan orang di atas kapal yang saling berdesak-desakan berebut masuk untuk dapat mencapai lokasi duduk masing-masing. Jika sudah terjadi hal seperti ini sistem yang ada akan sulit dijalankan karena terkendala dari faktor kurangnya sarana dan prasarana serta tidak berjalannya komunikasi berbagai pihak. Tidak terlihatnya peran pihak kapal dan pihak pelabuhan, serta tidak melibatkan peran port authority/KPLP untuk bagian pengamanan.

b. ABK Kurang Terampil Dalam Melayani Penumpang

Banyaknya keluhan dari penumpang terkadang membuat ABK kewalahan dan tidak dapat menjawab pertanyaan-pertanyaan penumpang dengan baik. Padahal terkadang penumpang hanya butuh jawaban menenangkan dari ABK. Apabila ABK terampil dalam berkomunikasi dengan penumpang, dapat meminimalisir masalah yang ada.

c. Minim Pengawasan Terhadap Barang Bawaan Penumpang

Banyaknya barang bawaan yang lebih (*over baggage*) juga akan menimbulkan beban yang lebih dalam pengawasan keamanannya. Adanya barang yang berlebihan ini menyebabkan ruang gerak penumpang menjadi susah karena adanya penumpukan-penumpukan barang yang menutupi jalan dikapal, sedangkan tempat penyimpanan barang penumpang kurang memadai di ruang penumpang ekonomi, penumpukan barang diruang penumpang juga sangat berpengaruh terhadap faktor-faktor keselamatan penumpang dan keamanan barang-barang bawaan penumpang tersebut.

Dari pengamatan yang dilakukan oleh penulis berikut ini beberapa faktor yang menjadi penyebab kurangnya kenyamanan dan terjadinya insiden keamanan seperti kejadian yang terjadi menimpa penumpang kehilangan barang berharganya adalah pada saat istirahat tidur malam hari. Dalam melaksanakan tugasnya petugas satpam yang berjumlah 2 orang bertugas mengikuti periode jaga yang telah ditentukan berdasarkan jadwal yang dibuat oleh komandan satpam yang ditandatangani oleh mualim I. Mereka hanya mengandalkan patroli keliling tanpa alat bantu pendukung yang lain, padahal area jangkauan yang harus diawasi begitu luas. Perlengkapan satpam yang ada di kapal juga masih kurang mereka hanya dilengkapi pentungan karet dan borgol.

d. Tempat Penyimpanan Barang Kurang Memadai

Banyaknya barang bawaan yang lebih (*over baggage*) juga akan menimbulkan beban yang lebih dalam pengawasan keamanannya. Adanya

barang yang berlebihan ini menyebabkan ruang gerak penumpang menjadi susah karena adanya penumpukan-penumpukan barang yang menutupi jalan dikapal. Selain itu, penumpukan barang diruang penumpang juga sangat berpengaruh terhadap faktor-faktor keselamatan penumpang dan keamanan barang-barang bawaan penumpang tersebut. Dari pengamatan yang dilakukan oleh penulis berikut ini beberapa faktor yang menjadi penyebab terjadinya insiden keamanan :

- 1) Kejadian yang sering terjadi penumpang kehilangan barang berharganya adalah pada saat antrian pengambilan makanan dan melakukan aktifitas dikamar mandi. Cenderung terjadi kehilangan ditempat-tempat yang padat di atas kapal.
- 2) Dalam melaksanakan tugasnya petugas satpam yang berjumlah 6 orang bertugas mengikuti periode jaga yang telah ditentukan berdasarkan jadwal yang dibuat oleh komandan satpam yang ditandatangani oleh mualim I. Mereka hanya mengandalkan patroli keliling tanpa alat bantu pendukung yang lain, padahal area jangkauan yang harus diawasi begitu luas. Perlengkapan satpam yang ada di KM. Tidar juga masih kurang mereka hanya dilengkapi pentungan karet dan borgol besar. Kelengkapan alat ini masih kurang dan harus ditambah dengan alat-alat penting lainnya. Alat - alat ini penting sebagai alat dasar yang harus dipunyai karena alat-alat ini akan sebagai penunjang pekerjaan mereka dan memberikan kepercayaan diri dan juga juga menambah keberanian petugas satpam.

C. PEMECAHAN MASALAH

Berdasarkan analisis penyebab tersebut di atas maka penulis mencari pemecahan sebagai solusi yang tepat dalam meningkatkan kualitas pelayanan bagi penumpang KM. Tidar, diantaranya yaitu :

1. Kurangnya Keamanan Di Atas Kapal

Analisis pemecahan masalah adalah sebagai berikut :

a. Memaksimalkan Pelaksanaan Sistem Keamanan Terpadu Di Atas Kapal

Fasilitas keamanan dan ketertiban penumpang sangat diperlukan guna menciptakan keamanan, kenyamanan dan kelancaran. Hal ini bertujuan untuk meningkatkan sistem keamanan di atas kapal. Ruang tunggu penumpang dan pengantar/penjemput harus dipisahkan dalam zona

keberangkatan serta kedatangan sehingga ketertiban akan selalu terjaga. Naik turun penumpang dari dan ke kapal dibutuhkan tangga yang dapat membagi penumpang pada saat naik dan turun. bila embarkasi dan debarkasi dilaksanakan pada waktu bersamaan maka dapat dilakukan dengan memisahkan jalurnya seperti pintu depan untuk embarkasi dan pintu belakang untuk debarkasi.

Menyiapkan pos pemantauan dan juga alat komunikasi baik di atas kapal atau alat komunikasi portable untuk masing-masing petugas, agar dapat menjaga ketertiban dan kelancaran sirkulasi penumpang. Stiker-stiker ataupun pemberitahuan untuk tempat pengaduan harus terpasang dan ditempel disetiap dinding yang mudah terlihat dan tulisannya jelas untuk dibaca, hal tersebut agar dapat memberikan kemudahan untuk penumpang apabila ada pengaduan dari berbagai masalah penumpang. Banyaknya barang bawaan penumpang seperti tas, apapun barang bawaan lainnya, untuk selalu menjaga keamanan maka disetiap penumpang yang akan menaiki kapal, barang bawaan penumpang tersebut harus selalu diperiksa untuk memberikan rasa aman terhadap penumpang lainnya, agar pelaksanaan pemeriksaan barang bawaan penumpang tersebut berjalan lancar dan cepat, maka pemeriksaan tersebut memerlukan alat – alat pendukung keselamatan seperti metal detector, lampu-lampu penerangan dan alat pendukung keselamatan lainnya.

Pelayanan dalam hal ini diartikan sebagai jasa atau *service* yang disampaikan oleh pemilik jasa yang berupa kemudahan, kecepatan, hubungan, kemampuan dan keramah-tamahan yang ditujukan melalui sikap dan sifat dalam memberikan pelayanan untuk kepuasan penumpang. Beberapa langkah yang harus dilakukan untuk terciptakan system keamanan terpadu dalam pelaksanaan keamanan penumpang diantaranya adalah :

- 1) Petugas Keamanan Pelabuhan atau port Authority harus ikut aktif dalam pengamanan dan melakukan patroli.
- 2) Mengadakan pemisahan jalur pada saat pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang
- 3) Pemeriksaan sinar X ray dan metal *detector* untuk barang dan penumpang.
- 4) Komunikasi dan kerjasama yang baik antara kapal dan cabang pelabuhan singgah beserta instansi pendukungnya.
- 5) Harus ada peralatan penghubung yang aman antara kapal dengan dermaga. Peralatan penghubung tersebut harus diikat secara layak dan diberi kunci pengaman.

- 6) Area yang dipakai harus diberi penerangan yang cukup memadai serta tangga-tangga penghubung harus dipasang jala-jala pengaman.

Hal ini dilakukan agar memberikan pelayanan terbaik terhadap penumpang sebagai pengguna jasa agar tidak berdesak-desakkan saat melalui jalur embarkasi maupun debarkasi. Kualitas pelayanan adalah segala bentuk aktivitas yang dilakukan oleh perusahaan guna memenuhi harapan konsumen.

Perwira Keamanan Kapal berupaya untuk memberikan berbagai tambahan pengetahuan dan informasi agar petugas keamanan lebih peduli, lebih terlatih dan terdidik dalam penerapan *ISPS Code*, sesuai dengan *ISPS Code-Part A, Code 13, Training, Drill dan Exercises on ship security*, pelatihan dikapal yang bertujuan untuk memberikan tambahan pengetahuan dan memupuk kepedulian akan penerapan *ISPS Code* antara lain:

- a) Memberi penjelasan terhadap ABK, Perwiradan Satpam agar lebih familier dengan isi dari Kebijakan Keamanan Perusahaan atau *Company Security Policy*.
- b) Cara melakukan reaksi bila terjadi penyerangan atau keadaan ancaman keamanan, seperti misalnya bagaimana cara mengaktifkan alarm bahaya.
 - c) Latihan pencarian *stowaway*, *bomb search* dikapal.
- d) Menetapkan satu tempat berkumpul bila terjadi keadaan darurat keamanan.

Seringnya terjadi kehilangan barang penumpang dikarenakan lemahnya pengawasan oleh petugas keamanan pada saat embarkasi penumpang. Oleh karena itu, untuk memastikan keamanan secara menyeluruh khususnya untuk pelayanan penumpang maka perlu dilakukan pengawasan oleh Perwira terhadap kerja Satpam. Perwira perlu memastikan bahwa seluruh Satpam yang bertugas melaksanakan pekerjaannya dengan baik khususnya pada saat proses embarkasi penumpang.

b. Mengusulkan kepada Perusahaan untuk Penambahan

Pemasangan CCTV Di Dek Penumpang

Banyaknya penumpang yang akan naik turun serta maraknya pedagang asongan, buruh-buruh bagasi dan pengantar menjadi penyebab perlu ditingkatkan pengamanan penumpang, yaitu salah satunya dengan menyediakan CCTV. Hal akan memudahkan petugas untuk mengamati orang-orang yang tidak berhak naik ke atas kapal karena akan mengganggu keamanan di atas kapal.

Biasanya kejadian kehilangan barang saat kapal melakukan pelayaran adalah pada saat penumpang melakukan antrian seperti pengambilan makan, saat mandi di kamar mandi dan toilet. Jika melihat terbatasnya akomodasi kapal maka kemungkinan yang masih bisa diupayakan dalam penanganan masalah keamanan ini. Salah satunya menjalankan sistem yang ada dengan maksimal dan menambahkan sarana penunjang guna mendukung sistem ini. Rancangan yang ada dalam *Ship Security Plan* (SSP) dapat dilaksanakan tanpa harus menambah anggota keamanan.

Berikut ini langkah-langkah yang dapat dilakukan dalam meningkatkan keamanan barang berharga milik penumpang :

- 1) Selama proses embarkasi dan debarkasi maupun dalam pelayaran CCTV harus selalu diaktifkan.
- 2) Pemasangan alat bantu *Closed Circuit Television* (CCTV) Untuk setiap dek yang bisa membantu pengamatan tanpa harus berkeliling langsung dilapangan.
- 3) Aktif dalam memberikan informasi melalui *Public Addresor* (PA), bahwa ada fasilitas di kapal yang menyediakan penitipan barang berharga tanpa ada pungutan biaya tambahan.
- 4) Fasilitas pelayanan akan penitipan barang berharga ini harus selalu ada dan dijaga oleh ABK dek selama 24 jam.
- 5) Pengumuman yang berulang kali saat jam pengambilan makan dan jam mandi serta satu jam tiba di pelabuhan agar penumpang terus waspada akan barang-barang bawaan dan berharganya terus dijaga.
- 6) Melakukan lokalisir atau daerah terbatas yang tidak boleh dimasuki oleh penumpang.
- 7) Melakukan ronda keliling dek Ekonomi dan memberlakukan jam malam atau waktu istirahat bagi penumpang sehingga meminimalkan kehilangan saat malam hari

2. Kurangnya Kenyamanan Penumpang Saat Berada Di Kapal

Analisis pemecahan masalah adalah sebagai berikut :

a. Mengoptimalkan Standar Pelayanan Penumpang Oleh Penyelenggara Angkutan Laut

Untuk mengoptimalkan pelayanan penumpang di atas kapal wajib disediakan dan dilaksanakan oleh penyelenggara angkutan laut, sesuai Lampiran I Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 37 tahun 2021 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut

tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut di atas kapal sebagaimana dimaksud dalam Pasal 2 ayat (2) huruf b, yang meliputi:

1) Jenis Pelayanan Keselamatan

a) Informasi dan fasilitas keselamatan

Informasi ketersediaan dan peralatan penyelamatan darurat dalam bahaya ((kebakaran, kecelakaan atau bencana alam). Tersedia informasi dan fasilitas keselamatan yang mudah terlihat dan terjangkau, antara lain:

- (1) Alat pemadam kebakaran;
- (2) Petunjuk jalur evakuasi;
- (3) Titik kumpul evakuasi; dan
- (4) Nomor telepon darurat

b) Informasi dan fasilitas Kesehatan.

Informasi ketersediaan dan fasilitas kesehatan untuk penanganan darurat. Tersedia informasi dan fasilitas kesehatan yang mudah terlihat dan terjangkau, antara lain:

- (1) Perlengkapan P3K (Pertolongan Pertama Pada Kecelakaan);
- (2) Kursi roda;
- (3) Tandu; dan
- (4) Petugas kesehatan.

Fasilitas keselamatan dan fasilitas kesehatan serta informasi kedua fasilitas tersebut haruslah tersedia diatas kapal untuk dapat memberikan pelayanan yang lebih optimal kepada penumpang sebagai kostumer. Seperti halnya alat pemadam kebakaran harus disusun dan ditempatkan diruang yang mudah terlihat, terjangkau dan diberikan ataupun ditempel petunjuk penggunaan alat pemadam kebakaran tersebut

Petunjuk jalur evakuasi dan titik kumpul evakuasi harus jelas dan di-marking ataupun diberi tanda pada dinding/sudut-sudut yang mudah dilihat agar tidak membingungkan bagi penumpang untuk menuju arah titik evakuasi, serta nomor-nomor telepon

darurat ataupun pemberitahuan keadaan darurat harus ditempel di beberapa tempat untuk memudahkan penumpang menghubungi nomor tersebut.

Dengan adanya tindakan- tindakan tersebut oleh pihak kapal maka akan dapat menjaga keselamatan para penumpang, namun pihak kapal terlebih dahulu harus memberitahukan ataupun menginformasikan tentang perihal tersebut kepada penumpang tujuannya adalah agar penumpang mengetahui titik ataupun letak-letak tanda keselamatan diatas kapal.

Informasi dan fasilitas kesehatan diatas kapal harus tersedia diatas kapal, untuk dapat memberikan layanan kesehatan tersebut maka pihak kapal dan kantor harus berkoordinasi serta berjalan seirama agar kesehatan penumpang ketika berada diatas kapal dapat segera di tangani. Obat-obatan dan tenaga medis serta peralatan kesehatan harus ada diatas kapal, sehingga dapat memberikan rasa nyaman ketika penumpang berada diatas kapal.

2) Jenis Pelayanan Keamanan Dan Ketertiban.

- a) Fasilitas keamanan dan ketertiban
- b) Peralatan pencegah tindak criminal

- 1) Tersedia CCTV;
- 2) Ruang tunggu penumpang dan pengantar/penjemput.

Sarana penumpang untuk naik turun dari dan ke kapal

- 1) Tersedianya jalur penumpang dari dan ke kapal;
- 2) Tangga untuk naik turun dari dan ke kapal yang dilengkapai dengan atap.

- c) Pos dan Petugas keamanan;

Berfungsi menjaga ketertiban dan kelancaran sirkulasi pengguna jasa di terminal penumpang. Tersedia pos dan petugas berseragam dan mudah terlihat.

- d) Informasi gangguan keamanan;

Informasi yang disampaikan kepada pengguna jasa apabila mendapat gangguan keamanan berupa stiker berisi nomor telepon dan/atau sms pengaduan ditempel pada tempat yang strategis dan

mudah dilihat. Tersedia stiker yang mudah dilihat dan jelas terbaca.

e) Peralatan dan pendukung keamanan;

Berfungsi sebagai sarana pendukung keamanan untuk memberikan rasa aman bagi pengguna jasa.

- (1) Tersedianya metal detector;
- (2) Tersedianya alat pemadam kebakaran;
- (3) Tersedianya lampu penerangan 200 s/d 300 lux.

f) Peningkatan pelayanan penumpang dari segi:

- (1) Petugas siap di lokasi dan paham kondisi, ada pengawasan dari perwira, maka pelayanan akan kebersihan lokasi dan tempat tidur bagi penumpang akan terlaksana dengan hasil yang lebih baik.
- (2) *Standby* nya ABK dek pada waktunya. Diharapkan penumpang mendapatkan layanan akan hak yang harus didapat sesuai dengan tiket yang akanditempati. Penumpang tidak akan lagi kebingungan dalam mencari tempat yang harus ditempati, karena telah ada petugas yang siap membantu mengarahkan dimana mereka berada. Memberikan arahan jalan yang harus dilalui untuk yang turun dan yang naik agar terarah dan terhindar dari antrian dan salah jalan. Tersedianya ABK dek yang selalu ada dan *stand by* di lokasi kerjanya akan berdampak menekan laporan kejahatan yang terjadi.

b. Mengatur Tempat Penyimpanan Barang Penumpang

Salah satu kelebihan penggunaan transportasi laut adalah ekonomis. Hal inilah yang dimanfaatkan penumpang yang akan menyeberang menuju dan dari pulau jawa, yang rata-rata membawa keluarga dan barang bawaan yang banyak. Durasi pelayaran yang memakan waktu kurang lebih 2,5 jam, menyebabkan para penumpang kelelahan, sehingga ketiduran dan kurang mengawasi kondisi barang-barang bawaannya. Barang-barang bawaan penumpang biasanya dibawa dan didekatkan dengan kursi/tempat tidur penumpang tersebut sesuai dengan tiketnya.

Tempat penyimpanan barang yang ada di kelas ekonomi kurang memadai sehingga perlu mengatur tempat untuk meletakkan barang

bawaannya agar barang-barang bawaan penumpang tertata rapi sehingga mudah diawasi oleh petugas keamanan di kapal. Dengan pengaturan tempat penyimpanan barang ini, diharapkan dapat mengeliminasi kejadian kehilangan barang bawaan penumpang pada khususnya, dan dapat menambah kenyamanan penumpang selama perjalanan karena ruangan penumpang tidak penuh dengan barang-barang bawaannya.

Fasilitas keselamatan dan fasilitas kesehatan serta informasi kedua fasilitas tersebut harus tersedia diatas kapal untuk dapat memberikan pelayanan yang lebih optimal kepada penumpang sebagai kostumer. Seperti halnya alat pemadam kebakaran harus disusun dan ditempatkan diruang yang mudah terlihat, terjangkau dan diberikan ataupun ditempel petunjuk penggunaan alat pemadam kebakaran tersebut.

Petunjuk jalur evakuasi dan titik kumpul evakuasi harus jelas dan di-marking ataupun diberi tanda pada dinding/sudut- sudut yang mudah dilihat agar tidak membingungkan bagi penumpang untuk menuju arah titik evakuasi, serta nomor-nomor telepon darurat ataupun pemberitahuan keadaan darurat harus ditempel dibeberapa tempat untuk memudahkan penumpang menghubungi nomor tersebut.

Dengan adanya tindakan-tindakan tersebut oleh pihak kapal maka akan dapat menjaga keselamatan para penumpang, namun pihak kapal terlebih dahulu harus memberitahukan ataupun menginformasikan tentang perihal tersebut kepada penumpang tujuannya adalah agar penumpang mengetahui titik ataupun letak-letak tanda keselamatan diatas kapal.

Informasi dan fasilitas kesehatan diatas kapal harus tersedia diatas kapal, untuk dapat memberikan layanan kesehatan tersebut maka pihak kapal dan kantor harus berkoordinasi serta berjalan seirama agar kesehatan penumpang ketika berada diatas kapal dapat segera di tangani. Obat-obatan dan tenaga medis serta peralatan kesehatan harus ada diatas kapal, sehingga dapat memberikan rasa nyaman ketika penumpang berada diatas kapal.

BAB IV

KESIMPULAN DAN SARAN

A. KESIMPULAN

Berdasarkan pembahasan pada Bab-Bab sebelumnya tentang masalah terkait dengan keamanan dan kenyamanan penumpang saat berada di KM. Tidar, maka penulis mengambil beberapa kesimpulan diantaranya yaitu :

1. Sistem keamanan bagi penumpang di atas kapal masih minim menjadi salah satu penyebab dari kurangnya keamanan di atas kapal.
2. Masih kurangnya keamanan dan alat pemantau (CCTV) bagi penumpang di atas kapal sedangkan dengan banyaknya penumpang menimbulkan masalah dalam pengawasan keamanannya saat kapal berlayar sehingga sangat beresiko terjadinya kehilangan barang penumpang
3. Belum optimalnya pemenuhan aturan pelayanan standar pelayanan dan ketertiban penumpang sebagaimana di aturan Permenhub nomor 119 tahun 2019, menyebabkan jaminan keamanan dan kenyamanan bagi penumpang masih kurang
4. Banyaknya barang bawaan yang diletakan di ruang penumpang menyebabkan ruang gerak penumpang menjadi susah karena adanya penumpukan-penumpukan barang yang menutupi jalan sehingga penumpang merasa tidak nyaman.

B. SARAN

Dari kesimpulan tersebut maka penulis mengambil beberapa saran sebagai pemecahannya dalam keamanan dan kenyamanan penumpangs saat berada di KM. Tidar, yaitu :

1. Seharusnya Petugas Keamanan di atas kapal memaksimalkan pelaksanaan sistem keamanan secara terpadu untuk menjamin keamanan bagi penumpang di atas kapal.
2. Nakhoda hendaknya mengusulkan kepada perusahaan untuk penambahan pemasangan CCTV di dek penumpang sebagai alat pemantau yang terpasang di dek penumpang.
3. Hendaknya semua pihak yang terlibat khususnya penyelenggara angkutan laut dapat mengoptimalkan standar pelayanan penumpang untuk meningkatkan kenyamanan penumpang saat berada di kapal.

4. Hendaknya petugas yang bertanggung jawab dapat mengatur tempat penyimpanan barang penumpang agar tidak mengganggu kenyamanan bagi penumpang

DAFTAR PUSTAKA

- Boediono. (2021). *Pelayanan Prima*. Jakarta : Rineka Cipta
- IMO. (2010) *Safety Of Life At Sea (SOLAS) 1974 Amandement 2010*, IMO Publications
- Istopo. (2021). *Kamus Istilah Pelayaran dan Ensiklopedi Maritime*. Jakarta : Balai Pustaka.
- Keputusan Direktur Jenderal Perhubungan Laut nomor : AP.005/3/13/DPRL/21
- Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor Peraturan Menteri 134 Tahun 2021 Tentang Manajemen Keamanan kapal dan Fasilitas Pelabuhan
- Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 37 tahun 2019 dan tambahan Peraturan Menteri Perhubungan Nomor 119 tahun 2019 tentang Standar Pelayanan Penumpang Angkutan Laut di Terminal
- Potter & Perry. (2021). *Konsep, Ajar dan Praktek*. Jakarta : Gramedia
- Setiyono, Bambang. (2022). *Kapal Niaga*. Bandung : Alfabeta
- Undang-Undang No.17 Tahun 2019 tentang Pelayaran
- _____ (2019). *Kamus Besar Bahasa Indonesia*. Jakarta : Balai Pustaka

Lampiran 1. KM. TIDAR



Lampiran 2. KM. TDAR Ship Particular

PT. "PELAYARAN NASIONAL INDONESIA" (PERSERO)
(PELNI)



SHIP'S PARTICULARS

NAME OF SHIP	: KM "TIDAR"
CALL SIGN	: Y E C N
NATIONALITY	: INDONESIA
OWNER	: PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (PERSERO)
ADDRESS OF THE COMPANY	: JL. GAJAH MADA NO.14 JAKARTA
PORT OF REGISTRY	: JAKARTA
MARK	: GT 14501 NO.529 / Ba
IMO NUMBER	: 8 7 0 0 2 9 2
TYPE OF SHIP	: PASSENGER SHIP
GROSS TONNAGE	: 14,501 G.T
NETTO TONNAGE	: 5.354 N.T
DEAD WEIGH TON	: 44.341,92 DWT
L.O.A	: 144,80 METER
LENGTH	: 130,70 METER
BREADTH	: 23,40 METER
MOULDED DEPTH	: 13,40 METER
YEAR OF BUILT	: 1987 JOS L. MEYER PAPENBURG, GERMANY
MAIN ENGINE	: MAK 6 MU 601 2 X 8.700 HP 390 RPM
AUXILARY ENGINE	: DAIHATSU 6.PSH TC-26H 4 X 882 KW
SPEED	: 17 KNOTS
DRAFT	: 5.89 METER
FRESH WATER CAPACITY	: 1020,6 M3 = 1000,1 TONS
BALLAST WATER CAPACITY	: 2424,0 M3 = 2485,5 TONS
FUEL OIL CAPACITY	: 1046,6 M3 = 890,7 TONS
LUB.OIL CAPACITY	: 74,8 M3 = 67,3 TONS
CARGO CAPACITY	: BALES 1200 M3, GRAIN 1400 M3
PASSENGER CAPACITY	: 1 ST CLASS : 40 PERSONS 2 ND CLASS : 88 PERSONS 3 RD CLASS : 288 PERSONS ECONOMY CLASS : 1,488 PERSONS TOTAL : 1,904 PERSONS DISPENSATION : 767 PERSONS INCLUDED TOTAL : 2,671 PERSONS

KM. TIDAR, 18 AGUSTUS 2024

MENGETAHUI
NAKHODA

CAPT. ERIVALDI RAWZA
NRP : 0 7790

Lampiran 3. KM. TIDAR Crew List



Nama Kapal : KM. TIDAR
 Call Sign : YECN
 Nakhoda : CAPT. ERIVALDI RAWZA
 Pemilik/Agen : DITJENHUBLA / PT. PELNI



L.O.A : 144.80 M
 Isi Kotor : 14.501 GT
 Isi Bersih : 5.354 NT
 Nomer IMO : 8700292

CREWLIST KM.TIDAR - VOYAGE 21 / 2024 (TANGGAL 15 NOVEMBER 2024 S/D 24 NOVEMBER 2024)

NO	N A M A	NRP	JABATAN	NO. IJASAH / BST	BK. PELAUT	MS.BERLAKU
1	CAPT. ERIVALDI RAWZA	O 7790	NAKHODA	6200090977N10116	J 017430	26-Feb-27
2	SUGIHARTO	O 6148	MUALIM - I	6200035600N10214	I 004644	15-Apr-26
3	SLAMET WAHYUDI	O 8624	MUALIM - II SR	6201291836N20116	G 019655	2-Dec-25
4	NURUL FALLAH	O 8726	MUALIM - II YR	6201477436N30216	G 032910	2-Dec-25
5	YAKOP GANESHA	O 8677	MUALIM - III SR	6201458005N22422	F 177750	5-Oct-25
6	NUNUNG NUGRAHA	O 8269	MUALIM - III YR	6200410334N30421	F 205513	10-Dec-25
7	RIGAM TRI SAKTI	O 8811	MARKONIS - I	3125/SRE-II/V/2023	G 041309	12-Jan-26
8	ARIF HIDAYATULLAH	O 5563	MARKONIS - II	1561/SRE-II/T/XI/2019	F 069136	23-Jan-25
9	SATRIO AGUS PRIHONO	O 7671	P U K - I	6201040001010321	G 070075	1-Sep-26
10	AGUS SETIAWAN	O 7654	P U K - II	6201030266010120	F 140615	21-May-25
11	FAYZAL RAHMANSYAH P	O 9346	P U K - III	6201652598010422	F 081312	24-Oct-26
12	IDIT TARDI	O 6234	JENANG - I	6200409634011122	F 303814	3-Dec-24
13	ELLI KASHI TELAUMBANUA	O 6019	PERAWAT - I	6201109210010120	I 100089	13-Nov-26
14	ISROPIYANI	O 8338	PERAWAT - II	6201482566010321	F 161856	31-Jul-25
15	BUDI SULISTIYANTO	O 6026	KKM	6200072852110216	F 304060	4-Dec-24
16	SUANTO	O 6659	MASINIS - I SR	6200089110110419	G 070314	27-Aug-26
17	HERMAN SURYO	O 9180	MASINIS - I YR	6201657565T10521	F 241779	10-Jul-26
18	ABDUL JAMAL MIRDAD	O 8670	MASINIS - II	6201493662T20223	F 259936	13-Aug-28
19	TAUFIK HIDAYAT	O 6602	MASINIS - III SR	6200072220T20121	H 032238	6-Jun-25
20	REGI GUMTOMO	O 8701	MASINIS - III YR	6201477504T30216	F 343162	20-Apr-25
21	DZULHAIDIR FARHAN ARIEF	O 8700	MASINIS - IV SR	6201477488T30216	G 019490	25-Nov-25
22	DODANG SUPRIATNA	O 8015	MASINIS - IV YR	6200263301T40421	G 112120	13-Dec-24
23	KOMAR KUSYAMAN	O 7190	AHLI LISTRIK - I	6200403558E10218	J 079694	7-Aug-27
24	ARIEF WIDAYAT	O 7875	AHLI LISTRIK - II	6200406703E10217	F 314868	29-Jan-25
25	SUHARI	O 6641	AHLI LISTRIK - III	6200420854E10218	F 136129	4-Jul-25
26	IMAM NURCHOLIS	O 5402	JURU MOTOR	3249.09.08.205.BP3P-12	G 034580	26-Oct-25
27	APRIANTO TARUK T	O 8481	JURU MOTOR	6200462466540617	I 064052	27-Jun-26
28	YANTO JUNAEDI	O 8256	JURU MOTOR	6200273778T50214	H 096288	21-Dec-25
29	HASAN ABUBAKAR	O 7579	JURU MOTOR	6200465069T50207	F 303527	29-Nov-24
30	SUHAR	O 5347	SERANG	6200086434010120	F291996	10-Oct-24
31	JOHNY EDISON ONNY B	O 7014	TANDIL	6200139328340624	H 031802	24-May-25
32	RADOT PARULIAN	O 7503	TANDIL	6200072320010322	G 090049	20-May-26
33	AMBARIYONO	O 7230	KASAP DECK	6200004210010120	F 257757	5-Sep-26
34	HERMAN MARULI SAUT PURBA	O 6573	MISTRI - I	6200070697010321	H 015466	26-Sep-25
35	TRI WINARNO	O 7059	MISTRI - II	6200421613010120	F 124413	7-Mar-25
36	BALDINOVA AMBARSUKMA	O 9245	JURU MUDI	6201327257N60712	F 218446	29-Jan-26
37	ABDUL WAKHID	O 7986	JURU MUDI	6200410363010321	G 075427	19-Apr-26
38	LA ODE M. RIDWAN	O 7034	JURU MUDI	6200021596340123	I 084020	28-Aug-26
39	HOLIS	O 8345	JURU MUDI	6201199447330123	F 046794	25-Sep-26
40	M RAYAN RAMADHAN	O 9242	JURU MUDI	6201474160010720	F 290362	4-Dec-24
41	IFAN RENDI	O 8347	JURU MUDI	6200298981340715	I 031407	11-May-26
42	ABDUL RAHMAT ZEBUA	O 9237	PANJARWALA	6201483382345323	F 130578	16-May-25
43	AMSTRONG ARISTADI H	O 5331	PANJARWALA	6200006116340222	F 220563	18-Feb-26
44	SUHARDI	O 5361	PANJARWALA	6201030742N60303	G 027182	21-Dec-25
45	ARDIANSYAH	O 6946	PANJARWALA	6200085129011123	F 144493	11-Jul-25
46	ASEP AHMAD SUPRIATNA	O 6742	PANJARWALA	6200204473010422	G 070368	17-Jun-25
47	WILDAN MUSTOPA	O 9231	KELASI	6201112146340223	I 084016	28-Aug-26
48	MOCHAMAD FAISAL	O 9252	KELASI	6201463722N60711	F 140254	17-May-25
49	MUHAMAD RIDWAN. S	O 6989	KELASI	6200411671010321	F 342676	30-Mar-25
50	BAMBANG IRAWAN	O 5590	MANDOR MESIN	6200417235011122	H 099789	1-Nov-25
51	BENY TRI WAHONO	O 9268	KASAP MESIN	6201652132010319	F 204305	25-Apr-26
52	GITO PRASETYO	O 6316	JURU MINYAK	6200427243T60710	G 043119	16-Feb-26
53	MUH. LUKMAN HAKIM	O 9272	JURU MINYAK	6200571811T60712	I 099262	25-Oct-26
54	AGUNG NURROKHIM	O 9258	JURU MINYAK	6201474141350222	F 258414	12-Nov-24
55	MOH. HADI MARIYONO	N 11365	JURU MINYAK	6200353559350520	G 070355	21-Mar-25
56	DARMAWAN	O 8452	JURU MINYAK	6201330963350222	F 213948	30-Jan-26
57	DEDI ARDIANTO	N 11525	JURU MINYAK	6200265225350520	G 080365	9-Jun-26
58	DWI YATNO	O 7076	JURU MINYAK	6200070878420622	I 031209	24-Jun-27
59	TETE NURIAMIL	O 6409	PERAKIT MASAK	6200267572010121	I 027479	9-Mar-26
60	GUNAWAN SETIAJI	N 11513	PERAKIT MASAK	6200265667010120	G 040824	28-Dec-25
61	FRIMAN	O 7359	JURU MASAK	6200263662011122	G 070356	21-Mar-25
62	WARSITO	N 11296	JURU MASAK	6200110297010321	G 070366	17-Jun-25
63	YAYAN TARYANA	N 11618	JURU MASAK	6201111378010121	F071983	12-Oct-24
64	SUDIRMAN	N 11202	JURU MASAK	6201348112010120	F 222082	9-Apr-26
65	BURTON	N 11280	JURU MASAK	6200423601011122	F 264404	13-Aug-26
66	A. SUBAKTI	O 7686	PELAYAN KEPALA	6200417234011122	I 002550	28-Dec-2025
67	AIRUDIN	O 6452	PELAYAN KEPALA	6200405515010420	F 195842	2-Dec-25
68	ISKANDAR	O 5325	PENATU	6200423587010423	F 196837	15-Feb-26
69	ABDUL RACHMAD	O 7508	PENATU	6202002887010423	I 099259	25-Oct-26

NO	NAMA	NRP	JABATAN	NO. IJASAH / BST	BK. PELAUT	MS. BERLAKU
70	DJOKO NUGROHO	O 6425	PELAYAN	6200406902010421	F 289875	5-Nov-24
71	DEDE KOMARA	N11310	PELAYAN	6200477488010321	G 076693	25 Mei 2026
72	MARIANUS LUIS SILA	N 11462	PELAYAN	6202008613010321	F 338479	19-Aug-25
73	SAHARUDDIN	O 7581	PELAYAN	6201312385010420	F 176633	20-Sep-25
74	SUDIRMAN	O 7461	PELAYAN	6200271856010316	E 159479	9-Jan-25
75	JAMUJUDIN	O 6397	PELAYAN	6200018794010420	J 007185	17-May-27
76	NURUL ISMAWANTO	N11420	PELAYAN	6200266761010120	J 018494	14-Mar-27
77	IWAN DARMAWAN	O 6406	PELAYAN	6200018315010122	G 139251	25-Feb-25
78	ASEP KURNAYA	O 5369	PELAYAN	6200070437010120	F 069236	2-Feb-25
79	SULAE MAN	O 5100	PELAYAN	6200418873010120	F 303833	3-Dec-24
80	ANON HANAFIAH	O 7622	PELAYAN	6200270961010422	F 290905	14-Jan-25
81	YOYOK SUPRIYANTO	N 11363	PELAYAN	6200361792010320	J 007083	13-May-27
82	M. USMAN SETIAWAN	O 5516	PELAYAN	6201651667010121	G 106445	8 Okt 2024
83	LAODE AGUS SALIM	O 5552	PELAYAN	6201011549010719	G 134354	28-Sep-26
84	PUTERA ALI TOPAN	N 11228	PELAYAN	6200599270010120	J 029392	17-Apr-27
85	HARIYANTO	N 11582	PELAYAN	6201012855010323	F 082421	8-Dec-24
86	AHMAD SLAMET	O 7351	PELAYAN	6211584504011923	F 196396	25-Jan-26
87	ZAINAL ARIFIN	O 7347	PELAYAN	6200406916010321	F 197692	29-Mar-26
88	ALI MAANA	O 7293	PELAYAN	6200003908010120	F 035636	23-Jan-26
89	YUSUF SUPARMAN	N 11237	PELAYAN	6200498622010321	I 004592	9-Feb-26
90	RIDHON FARIKH	N 11234	PELAYAN	6200497877010320	I 099260	25-Oct-26
91	MUTAMAM BADRUD ASHARI	N 11570	PELAYAN	6200382893010622	I 093364	23-Oct-26
92	ERIWANDI	O 6688	PELAYAN	6200012755010120	G 134330	21-Jun-26
93	AMRIN	PT. PIDC	SATPAM	6202107805010119	F 291800	8-Oct-24
94	JUMAIL FAJAR	PT. PIDC	SATPAM	6200468571010722	F 035576	21-Mar-25
95	MUH AKBAR HIDAYAT	PT. PIDC	SATPAM	6212240450010422	H 078621	12-Sep-25
96	INSAF	PT. PIDC	SATPAM	6212138164010521	G 124638	20-Dec-24
97	HERMAN	PT. PIDC	SATPAM	6212349088010123	I 100157	15-Nov-26
98	MUH SYUKUR	PT. PIDC	SATPAM	6212139419010221	G 136543	17-Dec-24
99	ADRIAN	PT. PIDC	SATPAM	6212339110010123	I 097953	2-Oct-26
100	ABRIAN FILDARGO	PT. PIDC	SATPAM	6211857915010623	F 114835	16-Jul-26
101	LIA FITRIANA	PRALA	KADET DECK	6212317565014423	I 103734	18-May-27
102	MUH FARHAN FAUZAN	PRALA	KADET DECK	6212317595014423	I 103758	18-May-27
103	RIZKY DARMAWAN PUTRA	PRALA	KADET DECK	6212341433010523	J 030096	13-May-27
104	KRISTINA VINKI AFRIYANTI PS	PRALA	KADET DECK	6212319623015223	J 042793	4-Jun-27
105	ADEL PERMATASARI	PRALA	KADET DECK	6212319626015223	J 042941	4-Jun-27
106	ARDYA PRAMESTI REGITA A	PRALA	KADET DECK	6212342353012423	J 060543	6-Jun-27
107	ANDI APRILIA	PRALA	KADET DECK	6212347795010420	J 006415	24-Mar-27
108	MUHAMMAD AFFAJRI FAIMAL	PRALA	KADET MESIN	6212341731015123	J 011167	21-Mar-27
109	DANANG MARCHIANO HENDRAWA	PRALA	KADET MESIN	6212319500015223	J 042660	21-Apr-27
110	ALBERT MANANGGE	PRALA	KADET MESIN	6212342622012423	J 060952	13-Jun-27
111	MUHAMMAD GATHAN, H	PRALA	KADET MESIN	6212250457012422	H 074362	4-Aug-26
112	FADIL ADIYATMA	PT. PIDC	HOUSEKEEPING	6211858187010423	F 114831	16-Jul-26
113	SAMARUDIN	PT. PIDC	HOUSEKEEPING	6202002802010123	J 068726	15-Aug-27
114	LA MANI	PT. PIDC	HOUSEKEEPING	6211937636010424	F 279495	30-Sep-26
115	RIO JULIANTO	PT. PIDC	HOUSEKEEPING	6212335633011123	I 076586	15-Aug-26
116	MARSEL	PT. PIDC	CLEANING SERVICE	6212438604010424	J 086636	27-Sep-27
117	AAB ABDILLAH	PT. PIDC	CLEANING SERVICE	6212254299011822	I 002291	23-Dec-25
118	MUFLIH KHAN	PT. PIDC	CLEANING SERVICE	6212334338110423	I 064572	31-Jul-26
119	RYAN HIDAYAT	PT. PIDC	CLEANING SERVICE	6212329708010423	I 0644555	25-Jul-26
120	YULI ENDRA	PT. PIDC	CLEANING SERVICE	6211411017010424	H 039647	3-Nov-25
121	MUH. NUR ICHSAN	PT. PIDC	CLEANING SERVICE	6211925713010419	F 253860	12-Sep-26
122	UMAR FAHRID	PT. PIDC	CLEANING SERVICE	6212352355013623	J 009881	2-Feb-27
123	LA RUSJADI	PT. PIDC	CLEANING SERVICE	6211918415010424	F 289405	16-Oct-26
124	FARUN	PT. PIDC	CLEANING SERVICE	6212330566010523	I 098903	17-Oct-26
125	MUHAMAD TAUFIQ	PT. PIDC	CLEANING SERVICE	6211802354010422	F 114990	17-Aug-26
126	HIMI F LAPENTO	PT. PIDC	CLEANING SERVICE	6212353846010123	J 018285	14-Mar-27
127	ALUMIN	PT. PIDC	CLEANING SERVICE	6211544679010422	F 017654	6-May-27
128	SALDI EDU	PT. PIDC	CLEANING SERVICE	6212202834010422	I 104971	21-Nov-26
129	YAHYA	PT. PIDC	CLEANING SERVICE	6211907512010424	F 197693	29-Mar-26
130	MULTADI	PT. PIDC	CLEANING SERVICE	6212111646010421	G 080243	3-Jun-26

Total Crew On Board + PIDC : 130 (termasuk Nakhoda)

KM. TIDAR, 20 November 2024



PT Pelajar Nasional Indonesia (Persero)
 Jl. Cendek Mada No. 14 Jakarta Pusat
 10131, DKI Jakarta, Indonesia
 Telp. 021-6331442
 NIS. 021-6394430
 www.pnindo.id

Lampiran 4. PELABUHAN YANG DISINGGAHI KM. TIDAR



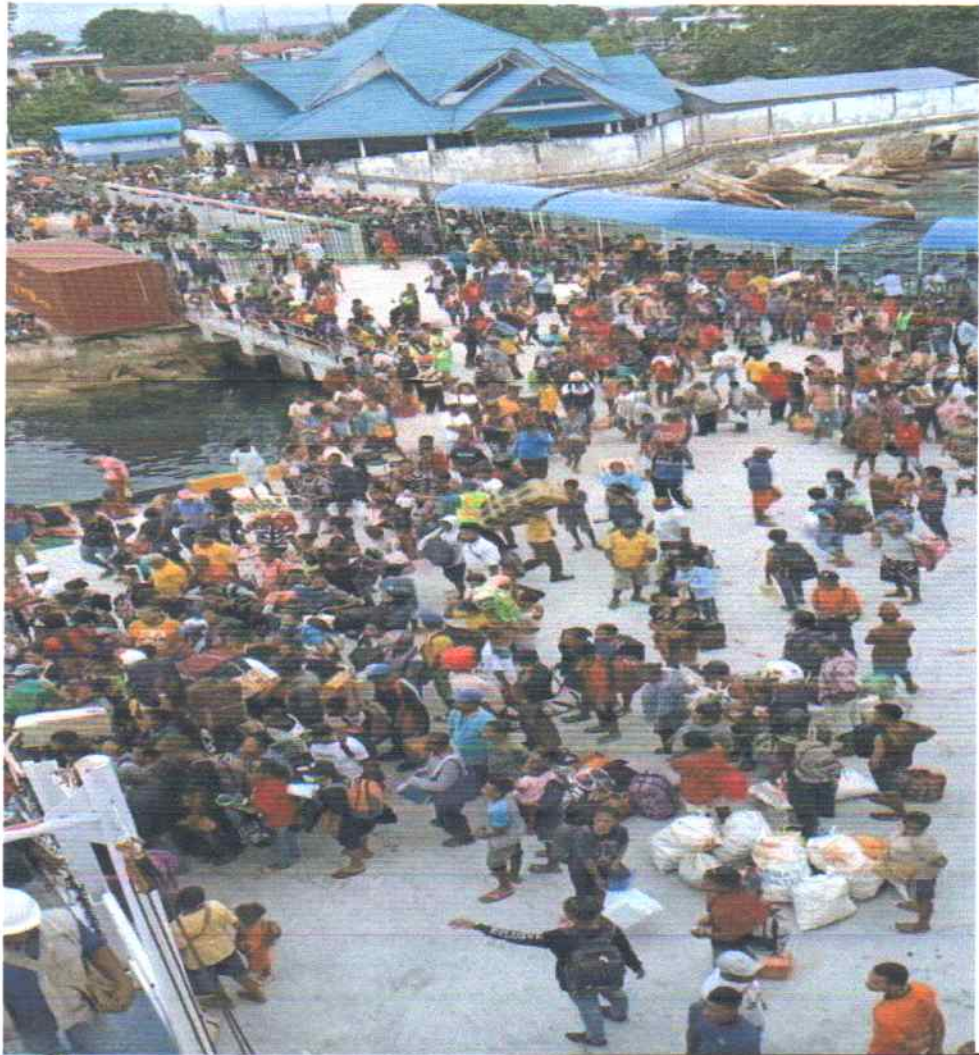


Lampiran 5. Security Meeting Petugas Keamanan



Lampiran 6. Proses embarkasi di KM. TIDAR



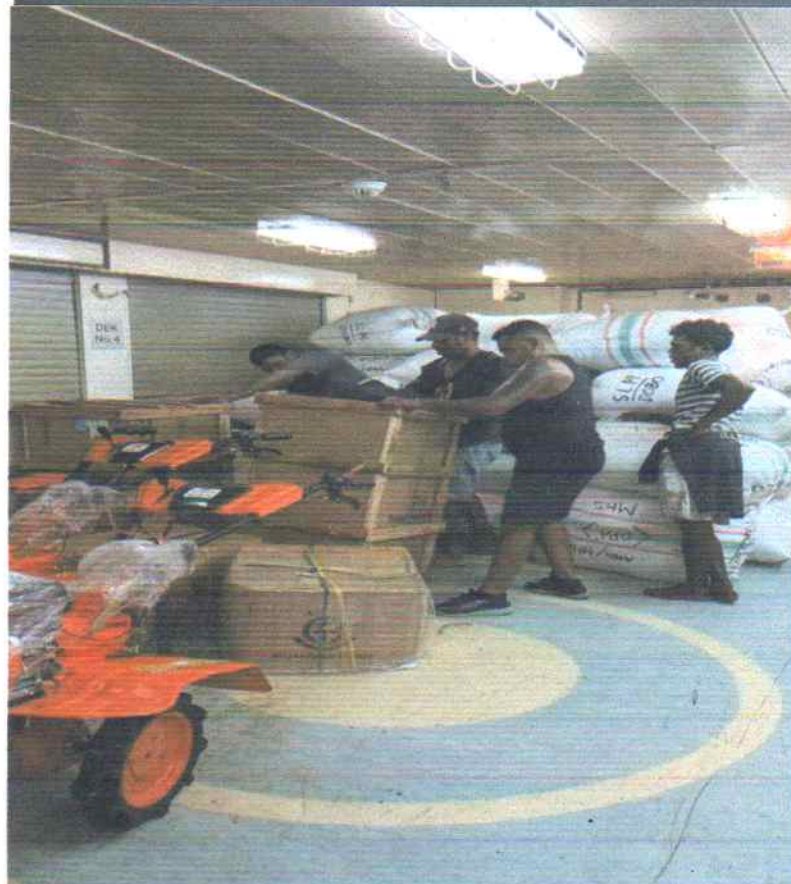


Lampiran 7. KM. TIDAR *Kamar Kelas 1, 2 & Ekonomi*





Lampiran 8. Over Bagasi dan penempatan barang yang tidak sesuai



Lampiran 9. Pedagang asongan yang berjualan di kapal



DAFTAR ISTILAH

- ABK (Anak Buah Kapal)* : Semua orang yang bekerja diatas kapal kecuali Nakhoda. Menurut KUHD No.375 adalah mereka yang terdaftar pada daftar anak buah kapal.
- CCTV (Closed Circuit Television)* : Sebuah perangkat kameravideo digital yang digunakan untuk mengirim sinyal ke layar monitor disuatu ruang atau tempat tertentu.
- Concurrent control* : Pengawasan yang dilakukan pada saat pekerjaan dilaksanakan
- Fin stabilizer* : Alat yang digunakan untuk memperkecil pengaruh gerakan oleng kapal pada cuaca buruk
- Gang way* : Tangga yang digunakan oleh penumpang atau crew untuk naik ke kapal dan turun dari kapal
- ISPS Code* : *International Ship & Port Facility Security Code* yaitu Kode Internasional tentang keamanan kapal dan fasilitas pelabuhannya yaitu langkah-langkah khusus peningkatan keamanan pelayaran.

liburan, natal dan tahun baru, dan menjelang lebaran.

Penumpang : Pelayar yang memiliki tiket sesuai yang dikeluarkan oleh perusahaan pelayaran dan sesuai dengan daftar penumpang.

Public Address : Penguat suara, dan didistribusikan dengan komponen umum, yang terdiri dari microphone, amplifier dan penguat suara.

Ship Security Plan : Suatu rencana tertulis yang disusun dan dikembangkan untuk menjamin pelaksanaan setiap tindakan di atas kapal untuk melindungi orang di atas kapal, muatan, peralatan dan semua barang yang ada di atas kapal.

PA (Public Adressor) : Sarana sistem kapal unuk menyampaikan pengumuman-pengumuman kepada penumpang dan ABK.

Peak Season : Waktu dimana jumlah penumpang mencapai jumlah yang tertinggi; biasanya diwaktu



PENGAJUAN SINOPSIS MAKALAH

NAMA : SLAMET WAHYUDI
NIS : 03346/N-I
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA
PROGRAM DIKLAT : DIKLAT PELAUT- I

Mengajukan Sinopsis Makalah sebagai berikut

A. Judul

**UPAYA MENINGKATKAN KEAMANAN DAN KENYAMANAN PENUMPANG
SAAT BERADA DI KM TIDAR**

B. Masalah Pokok


1. Kurangnya keamanan dan kenyamanan penumpang saat berada di kapal
2. Banyaknya jumlah penumpang terutama saat hari besar
3. Banyaknya masyarakat/ pengguna jasa yang belum familiar dalam menggunakan aplikasi pemesanan tiket (gagap teknologi)
4. Koordinasi antara pihak kapal dengan pihak darat belum terjalin

C. Pendekatan Pemecahan Masalah

1. Memaksimalkan pelaksanaan sistem keamanan terpadu di atas kapal
2. Mengusulkan kepada perusahaan untuk penambahan pemasangan CCTV di dek penumpang
3. Mengoptimalkan standar pelayanan penumpang oleh penyelenggara angkutan laut
4. Mengatur tempat penyimpanan barang penumpang

Jakarta November 2024

Pembimbing I,


Capt. SUHARTINI, S.Si.T., M.M., M.M.Tr

Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19800307 200502 2 002

Pembimbing II,


ADIN SAYEKTI, S.S.T.PEL

Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19870402 201402 1 004

Penulis


SLAMET WAHYUDI

NIS. 03346/N-I

Kepala Divisi Pengembangan Usaha


Capt. SUHARTINI, S.Si.T., M.M., M.M.Tr

Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19800307 200502 2 002

**SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I**





Judul Makalah : Upaya Meningkatkan Keamanan dan Kenyamanan Penumpang Di KM TIDAR

.....

.....

Dosen Pembimbing I : Capt. SUHARTINI, S.Si.T., M.M., M.M.Tr

Bimbingan I :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
1	1/10 ²⁴	pengajuan Sinopsis	
2	1/10 ²⁴	pengajuan Bab I	
3	25/11 ²⁴	pengajuan Bab II	
4	28/11 ²⁴	pengajuan Bab III	

Catatan : Acc untuk ujian Makalah

.....

.....

.....

SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I


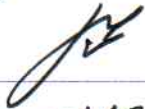
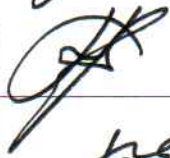


Judul Makalah :

.....

.....

Dosen Pembimbing II : Adin Sayekti S.S.T.PEL

Bimbingan II :

No.	Tanggal	Uraian	Tanda Tangan Pembimbing
	20/11/24	Pengajian inspirasi	
	22/11/24	Laporan team quessha 5 tahun terakhir	
	25/11/24	Uraian ringkas cetak ming	
		BAB I & II dan	
	26/11/24	Lampiran data lokasi di lapangan	
		BAB III & IV dan	

Catatan : all makalah signs diinput

.....

.....



KEMENTERIAN PERHUBUNGAN
BADAN PENGEMBANGAN SDM PERHUBUNGAN
SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
JAKARTA



DAFTAR HADIR PENGUJI MAKALAH

TINGKAT IJAZAH : ANT - 1
BIDANG KEAHLIAN : NAUTIKA
HARI / TANGGAL : JUM'AT 06 DESEMBER 2024

NO.	NAMA	TANDA TANGAN	
1.	Naomi	1.	
2.	Sejin B Setiawan		2.
3.	Subhan H	3.	
4.			4.

Jakarta,
Ka.Sub.Div. Pelayanan Diklat Pelaut

ADIN SAYEKTI, S.S.T.PEL
NIP. 19870402 201402 1 004



SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
JAKARTA
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA



DAFTAR PENILAIAN PENGUJIAN MAKALAH
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

NAMA : SLAMET WAHYUDI
NIS : 03346/N-1
PROGRAM DIKLAT PELAUT : ANT-1
HARI / TANGGAL : JUM'AT 06 DESEMBER 2024
JUDUL MAKALAH : UPAYA MENINGKATKAN KEAMANAN & KENYAMANAN PENUMPANG SAAT BERKUDA DI KM-TIDAR.

UNSUR YANG DINILAI	NILAI	NILAI RATA-RATA	BOBOT	NILAI RATA-RATA X BOBOT
A. MATERI MAKALAH				
1. Kesesuaian dengan petunjuk penulisan		80	35%	28
2. Kebenaran, Ketetapan dan Obyektifitas fakta / data				
3. Ketajaman bahasan / analisis permasalahan				
4. Bahasan (Penuangan Pendapat Dalam Bahasa Tulisan)				
B. TEKNIK PENYAJIAN				
1. Kemampuan Menyajikan		80	20%	16
2. Penggunaan Sarana Penyajian				
3. Ketepatan Waktu				
C. PEMBAHASAN				
1. Kemampuan Menanggapi		80	35%	28
2. Bobot Tanggapan				
3. Ketajaman Bahasan				
D. SIKAP PENYAJIAN				
1. Disiplin		80	10%	8
2. Aktivitas				
3. Pengendalian Diri				
NILAI TOTAL = A + B + C + D				80

Jakarta, 6 Des'24
PENGUJI
Naomi



SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
JAKARTA
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA



DAFTAR PENILAIAN PENGUJIAN MAKALAH
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

NAMA : SAMET WAHIDU
 NIS : 0346/N-1
 PROGRAM DIKLAT PELAUT : ANT-1
 HARI / TANGGAL : JUMAT 06 DESEMBER 2024
 JUDUL MAKALAH : UPAYA MEMBENTUKAN KEAMANAN DAN NYAMANAN PENUMPANG SAAT BERKADA DI KM-TIDAK

UNSUR YANG DINILAI	NILAI	NILAI RATA-RATA	BOBOT	NILAI RATA-RATA X BOBOT
A. MATERI MAKALAH				
1. Kesesuaian dengan petunjuk penulisan		80	35%	28
2. Kebenaran, Ketetapan dan Obyektifitas fakta / data				
3. Ketajaman bahasan / analisis permasalahan				
4. Bahasan (Penuangan Pendapat Dalam Bahasa Tulisan)				
B. TEKNIK PENYAJIAN				
1. Kemampuan Menyajikan		80	20%	16
2. Penggunaan Sarana Penyajian				
3. Ketepatan Waktu				
C. PEMBAHASAN				
1. Kemampuan Menanggapi		80	35%	28
2. Bobot Tanggapan				
3. Ketajaman Bahasan				
D. SIKAP PENYAJIAN				
1. Disiplin		80	10%	8
2. Aktivitas				
3. Pengendalian Diri				
NILAI TOTAL = A + B + C + D				

Jakarta, 06-12-24

PENGUJI

[Signature]
 Capt. Supriyanto Setiawan



SEKOLAH TINGGI ILMU PELAYARAN
JAKARTA
DIVISI PENGEMBANGAN USAHA



DAFTAR PENILAIAN PENGUJIAN MAKALAH
PROGRAM DIKLAT PELAUT - I

NAMA : SLAMET WAHTUDI
NIS : 033A6/N-1
PROGRAM DIKLAT PELAUT : ANT-1
HARI/TANGGAL : JUM'AT 06 DESEMBER 2024
JUDUL MAKALAH : UPAYA MEMINGKATKAN KEAMANAN & KENYAMANAN
PENUMPANG SAAT DEKAPA DI KM-TIDAK.

UNSUR YANG DINILAI	NILAI	NILAI RATA-RATA	BOBOT	NILAI RATA-RATA X BOBOT
A. MATERI MAKALAH				
1. Kesesuaian dengan petunjuk penulisan		85	35%	
2. Kebenaran, Ketetapan dan Obyektifitas fakta / data				
3. Ketajaman bahasan / analisis permasalahan				
4. Bahasan (Penuangan Pendapat Dalam Bahasa Tulisan)				
B. TEKNIK PENYAJIAN				
1. Kemampuan Menyajikan		85	20%	
2. Penggunaan Sarana Penyajian				
3. Ketepatan Waktu				
C. PEMBAHASAN				
1. Kemampuan Menanggapi		85	35%	
2. Bobot Tanggapan				
3. Ketajaman Bahasan				
D. SIKAP PENYAJIAN				
1. Disiplin		85	10%	
2. Aktivitas				
3. Pengendalian Diri				
NILAI TOTAL = A + B + C + D				85

Jakarta, 06/12/24

PENGUJI
