

BAB II

TINJAUAN PUSTAKA

A. Landasan Teori

1. Sistem Keamanan

Menurut Widodo et al., (2023) berpendapat bahwa sistem keamanan merupakan suatu rangkaian terstruktur yang mencakup tahap perencanaan, pelaksanaan, dan pengawasan, dengan tujuan melindungi organisasi dari berbagai potensi ancaman melalui pemanfaatan sumber daya yang tersedia. Sistem keamanan berfungsi untuk mencegah, menjaga, mendeteksi, serta merespons berbagai bentuk ancaman. Sehubungan dengan hal tersebut, Anggrahini, (2020) menyatakan bahwa keamanan memiliki peranan penting dalam kegiatan kepelabuhanan, sehingga ancaman terhadap kapal dan pelabuhan harus dikelola melalui langkah antisipatif yang sistematis. Terwujudnya kondisi yang aman akan mendukung kelancaran operasional serta meningkatkan efisiensi dan kinerja pelabuhan secara keseluruhan. Mengoptimalkan keamanan pelabuhan masih menjadi tantangan karena banyaknya gangguan keamanan yang terjadi di sekitar pelabuhan. Gunawan et al. (2022) mengatakan bahwa ancaman keamanan dapat terjadi dari mana saja, termasuk orang asing di dalam, sehingga prosedur keamanan harus diikuti dengan tepat. Menurut Zulham & Saragih, (2021), untuk menjamin keamanan bersama, industri maritim Indonesia memerlukan ketentuan maupun regulasi yang kuat dan kerja sama global yang komprehensif terhadap ancaman yang dapat terjadi.

Dalam konteks maritim, penerapan sistem keamanan mengacu pada *International Ship and Port Facility Security Code* (ISPS Code). ISPS Code merupakan ketentuan internasional untuk keamanan kapal dan fasilitas pelabuhan. ISPS Code terbentuk dari

ISPS Code menekankan pentingnya pengendalian akses, pengawasan penumpang dan barang, serta koordinasi antar pemangku kepentingan. Implementasi sistem ini tidak hanya bergantung pada ketersediaan peralatan keamanan, tetapi juga pada efektivitas prosedur operasional dan kinerja personel di lapangan. Adapun tiga tingkatan keamanan dalam ISPS Code adalah sebagai berikut.

[illegible]

a. Tingkat keamanan 1 (*security level 1*) merupakan tingkat keamanan normal yang diterapkan dalam kondisi operasional sehari-hari di kapal maupun fasilitas pelabuhan.

- b. Tingkat keamanan 2 (*security level 2*), adalah tingkat keamanan yang diberlakukan ketika terdapat peningkatan risiko atau potensi ancaman terhadap kapal atau fasilitas pelabuhan.
- c. Tingkat keamanan 3 (*security level 3*), merupakan tingkat keamanan tertinggi yang diterapkan ketika ancaman terhadap keamanan sudah dianggap nyata atau akan segera terjadi.

Sesuai dengan Pasal 1, ayat (30) Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2024 Tentang Pelayaran Sebagai Bentuk Perubahan Ketiga atas Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 tahun 2008 Tentang Pelayaran Keselamatan dan Keamanan Pelayaran disebutkan bahwa suatu keadaan terpenuhinya persyaratan keselamatan dan keamanan yang menyangkut angkutan di perairan, kepelabuhanan, dan lingkungan maritim. Definisi tersebut menunjukkan kewajiban pemenuhan keselamatan dan keamanan tidak hanya berlaku pada saat kapal berada di laut, tetapi juga mencakup tahap operasional di pelabuhan, termasuk proses embarkasi dan debarkasi penumpang. Idris et al. (2021) menyatakan bahwa efektivitas keamanan pelabuhan dipengaruhi oleh koordinasi antarpetugas, pengawasan akses masuk, serta kesiapan sistem pengamanan di terminal penumpang. Penerapan sistem keamanan berupa pemeriksaan tiket dan identitas, pengaturan alur pergerakan penumpang, penggunaan peralatan deteksi, serta pengawasan oleh otoritas pelabuhan dan operator kapal merupakan bentuk implementasi langsung dari kewajiban hukum untuk memenuhi standar keselamatan dan keamanan pelayaran sesuai yang tertera di SOP perusahaan. Jenis dan standar peralatan keamanan di atas kapal diatur serta ditetapkan sebagai persyaratan wajib dalam SOLAS guna menjamin keselamatan pelayaran. Peralatan yang disyaratkan dalam ISPS Code antara lain sebagai berikut:

- a. Alat pemantau dengan kamera tersembunyi *CCTV (Closed Circuit Television Camera)*.
- b. Alat pendeteksi alat-alat berbahaya (*Hand Held Metal Detector*).

- c. Alat pemantau barang/muatan berbahaya (*Baggage Screening System*).
- d. Alat pemantau barang/muatan berbahaya dengan sinar X (*X-Ray System*).
- e. Alat penerangan tambahan.

Sebagaimana tertuang dalam Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 134 Tahun 2016 Tentang Manajemen Keamanan Kapal Dan Fasilitas Pelabuhan Pada Bab I Mengenai Ketentuan Umum Dalam Pasal 1 tertera bahwa beberapa istilah pokok dalam penerapan *ISPS Code*, antara lain sebagai berikut.

- a. Perwira Keamanan Perusahaan atau *Company Security Officer* (CSO) merupakan pihak dari perusahaan yang ditunjuk oleh perusahaan untuk memastikan penilaian terhadap keamanan kapal dilakukan, perencanaan keamanan kapal dikembangkan, diterapkan dan dipelihara serta koordinasi dengan para Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan dan Perwira Keamanan Kapal.
- b. Perwira Keamanan Kapal atau *Ship Security Officer* (SSO) merupakan perwira di kapal yang bertanggung jawab kepada nakhoda yang sebelumnya ditunjuk oleh perusahaan sebagai penanggungjawab terhadap keamanan kapal, penerapan, pemeliharaan, revisi dari rencana keamanan kapal, serta untuk berkoordinasi dengan perwira keamanan perusahaan dan perwira keamanan fasilitas pelabuhan.
- c. Perwira Keamanan Fasilitas Pelabuhan atau *Port Facility Security Officer* (PFSO) merupakan petugas yang ditunjuk oleh manajemen perusahaan fasilitas pelabuhan yang bertanggung jawab terhadap pengembangan, implementasi, revisi serta pemeliharaan perencanaan keamanan fasilitas pelabuhan dan untuk bekerjasama dengan para SSO, CSO juga Pengelola Fasilitas Pelabuhan.

- d. Penilaian Keamanan Kapal atau *Ship Security Assessment* (SSA) merupakan bagian penting dan utuh dari proses pengembangan, pembaharuan, serta perencanaan keamanan kapal.
- e. Penilaian Keamanan Fasilitas Pelabuhan atau *Port Facility Security Assessment* (PFSA) merupakan bagian yang penting dan utuh dari proses pengembangan juga pembaharuan perencanaan keamanan fasilitas pelabuhan.
- f. Perencanaan Keamanan Kapal atau *Ship Security Plan* (SSP) merupakan suatu rencana untuk memastikan penerapan dari langkah-langkah di atas kapal yang dirancang untuk melindungi orang, muatan, peralatan angkut muatan, gudang perbekalan kapal atau kapal terhadap resiko suatu gangguan keamanan.

2. Embarkasi dan Debarkasi Penumpang

Gambar 2.2 : Proses Embarkasi dan Debarkasi Penumpang



Sumber: Dokumentasi KM. Kelud (2025)

a. Embarkasi dan Debarkasi

Embarkasi berasal dari kata *embark* yang artinya menaikkan (naik) ke kapal. Sedangkan debarkasi berasal dari kata *debark* yang berarti menurunkan (turun) dari kapal. Menurut Goentoro, (2016) embarkasi merupakan proses menaikkan penumpang mulai dari luar terminal penumpang sampai dengan

naik ke atas kapal sedangkan debarkasi adalah proses menurunkan penumpang dari atas kapal menuju luar terminal. Rahmaningtyas et al., (2020) dalam W.J.S Poerwardaminta, (1993) menambahkan, arus penumpang merupakan pergerakan penumpang dalam kegiatan transportasi laut, yang meliputi proses embarkasi dan debarkasi dari lokasi keberangkatan hingga mencapai tujuan yang telah ditentukan.

Embarkasi dan debarkasi memiliki sejumlah aspek yang perlu diperhatikan agar proses tersebut berlangsung dengan lancar dan efisien. Proses embarkasi dan debarkasi penumpang harus dikelola secara sistematis melalui koordinasi antara pihak kapal dan darat, khususnya dalam hal penyesuaian jadwal kedatangan dan keberangkatan kapal, guna meminimalkan potensi keterlambatan serta menghindari miskomunikasi yang dapat merugikan penumpang.

Kondisi tersebut menjadi semakin rumit pada masa *peak season*, yaitu periode dengan lonjakan jumlah penumpang secara signifikan. Pola pergerakan penumpang yang meningkat secara drastis juga mempengaruhi dinamika aktivitas di pelabuhan, termasuk proses embarkasi dan debarkasi yang berlangsung lebih padat dibandingkan hari biasa. Peningkatan volume penumpang berdampak pada kepadatan area kapal dan sekitar terminal penumpang, peningkatan beban kerja petugas, serta potensi terjadinya ketidakamanan. Idris et al. (2024) menyatakan bahwa keterlambatan dan kepadatan dalam proses embarkasi-debarkasi berpotensi menimbulkan gangguan keamanan maupun ketidaktertiban operasional di area pelabuhan. Situasi ini berisiko memunculkan berbagai permasalahan, seperti masuknya penumpang tanpa tiket resmi (penumpang gelap) akibat menurunnya efektivitas ketelitian dalam pengawasan.

Merujuk pada Surat Edaran Direktur Usaha Angkutan Penumpang Nomor : 09.20/01/SE/HKO.05/2024 Tentang Standar Pelayanan Penumpang disebutkan bahwa saat dilakukan embarkasi penumpang ke atas kapal, Petugas PT. PELNI (Persero) dan Petugas Pelabuhan berada di Pelabuhan 4 (empat) jam sebelum kapal berangkat. Dilanjutkan pelaksanaan embarkasi di atas kapal dilakukan selama kurang lebih 1 (satu) jam sebelum kapal berangkat hingga 15 menit sebelum kapal berangkat. Kemudian saat debarkasi penumpang, Petugas PT. PELNI (Persero) dan Petugas Pelabuhan berada di Pelabuhan 4 (empat) jam sebelum kapal berangkat serta membuka proses Debarkasi 3 (tiga) jam sebelum Kapal Berangkat melalui prosedur sebagai berikut :

1) Pelayanan Embarkasi Penumpang ke atas Kapal

Gambar 2. 3 : Cetak Tiket Penumpang



Sumber: Dokumentasi KM. Kelud (2025)

- a) Cetak tiket, dilakukan melalui *Vending Machine* dimana penumpang mencetak *boarding pass* dengan memindai/*scan barcode* yang tertera pada *e-ticket* pada *Vending*

Machine. Selain itu, penumpang dapat mencetak tiket melalui printer *boarding pass*. Penumpang mendatangi loket untuk mencetak *boarding pass* dengan memberikan *e-ticket* kepada petugas loket.

- b) Pemeriksaan *Barang melau X-Ray Scanner* dan *Walktrough Scanner*, dimana penumpang menaruh barang pada alat *X-Ray* kemudian berjalan melewati *Walktrough Scanner* untuk diperiksa oleh petugas. Apabila ditemukan barang yang berbahaya dan tidak sesuai dengan peraturan PT. PELNI (Persero), demi keamanan di atas kapal maka barang tersebut tidak boleh dibawa masuk ke dalam pelabuhan dan ke atas kapal.

Gambar 2.4 : Proses Pengecekan Bagasi Penumpang



Sumber: Dokumentasi KM. Kelud (2025)

- c) Penimbangan *Barang/Overbagasi*, dimana penumpang yang telah memiliki *Boarding Pass* menuju area timbangan untuk di timbang barangnya oleh petugas, apabila barang penumpang melebihi 40 kg maka akan dikenakan tarif tambahan /kg untuk berat barang.
- d) Masuk *Terminal* dengan *Auto Gate* /Pemeriksaan Identitas oleh Petugas, dimana penumpang yang memiliki *Boarding Pass* menempelkan *Boarding Pass* pada alat *Auto Gate* di

Pelabuhan untuk membuka pintu akses ke pelabuhan. Selain itu bisa juga dilakukan pemeriksaan Identitas dan *boarding pass* oleh petugas pelabuhan, yang mana penumpang memperlihatkan *boarding pass* dan Identitas kepada petugas di pintu masuk pelabuhan.

- e) *Check In*, Penumpang menuju area DCS (*Departure Control System*)/*Check-In* dan memberikan *boarding pass* kepada petugas DCS bersama dengan Identitas KTP (Kartu Tanda Penduduk)/KK (Kartu Keluarga) untuk dilakukan diperiksa kesesuaiannya sebelum naik ke ruang tunggu.

Gambar 2.5 : Proses *Check In* Penumpang



Sumber: Dokumentasi KM. Kelud (2025)

- f) Menunggu Kapal, penumpang yang telah melakukan *Check-In* dapat menunggu kapal di ruang tunggu atau naik ke atas kapal sesuai dengan penyampaian Petugas PELNI di pelabuhan.
- g) Embarkasi/*Boarding*, dimana penumpang yang telah melakukan proses *Check-In* dapat menunggu kapal di ruang tunggu atau naik ke atas kapal sesuai dengan penyampaian Petugas PELNI di pelabuhan.

Gambar 2.6 : Alur Penumpang Menuju Kapal



Sumber: Dokumentasi KM. Kelud (2025)

- h) *Boarding*, dimana penumpang naik ke atas kapal melalui tangga darat/garbarata dan diarahkan oleh petugas di atas kapal menuju *seatnya* sesuai dengan *boarding pass*.
- 2) Pelayanan Embarkasi Penumpang di atas Kapal
 - a) Penumpang disambut oleh petugas embarkasi kapal dengan ramah disertai gestur salam namaste.
 - b) Penumpang diarahkan menuju *seatnya* masing-masing sesuai yang tertera pada tiket.

Gambar 2.7 : Penumpang Naik Menuju Kapal



Sumber: Dokumentasi KM. Kelud (2025)

- c) Penumpang menempati *seat*-nya dan mendapatkan fasilitas sesuai tipe tiketnya masing-masing (ekonomi, Kelas1, atau Kelas 2)

3) Pelayanan Debarkasi Penumpang

- a) Penumpang turun dari kapal. Menjelang sandar, petugas kapal akan menyampaikan informasi berupa pengumuman kepada penumpang di atas kapal bahwa kapal akan tiba dan sandar di pelabuhan tujuan. Pengumuman tersebut sekaligus berfungsi sebagai arahan bagi penumpang untuk mulai mempersiapkan diri turun dari kapal, termasuk mengemas barang bawaan dan bersiap menuju titik-titik pintu keluar yang telah ditentukan.

Gambar 2.8 : Persiapan Penumpang Turun dari Kapal



Sumber: Dokumentasi KM. Kelud (2025)

- b) Penumpang keluar dari pelabuhan. Petugas embarkasi dan debarkasi bersama petugas pelabuhan mengambil peran aktif dalam mengarahkan arus pergerakan penumpang menuju pintu keluar yang telah ditetapkan.

Gambar 2.9 : Proses Turun Penumpang dari Kapal



Sumber: Dokumentasi KM. Kelud (2025)

b. Penumpang

Gambar 2.10 : Direktur Utama PT. PELNI Bersama Penumpang



Sumber: Dokumentasi KM. Kelud (2025)

Menurut Damardjati dalam Fatimah et al., (2022) penumpang merupakan setiap individu yang diangkut atau memiliki hak untuk diangkut menggunakan pesawat udara atau sarana transportasi lainnya berdasarkan persetujuan dengan pihak penyelenggara angkutan. Penumpang merujuk pada individu mana pun yang akan naik (melakukan embarkasi) dan

telah memasuki terminal penumpang, serta individu mana pun yang turun (melakukan debarkasi) dari kapal laut sebagai bagian dari perjalanan, yang dapat dibuktikan dengan kepemilikan tiket yang sah. Tentunya penumpang memiliki hak dan kewajiban seperti yang tertuang dalam Kitab Undang-Undang Hukum Dagang (KUHD) Buku II Bab V-B Tentang Pengangkutan Orang yaitu :

1) Hak Penumpang

- a) Hak atas keselamatan selama proses pengangkutan
- b) Hak atas ganti rugi cedera/kematian
- c) Hak atas alat pengangkutan yang layak
- d) Hak atas ganti rugi keterlambatan
- e) Hak diantarkan sampai tujuan
- f) Hak atas tiket perjalanan
- g) Hak atas perlindungan barang bawaan (bagasi)

2) Kewajiban Penumpang

- a) Membayar ongkos pengangkutan
- b) Memberikan data identitas dan informasi dengan benar
- c) Tidak menyalahgunakan atau memindahtangankan tiket tanpa izin
- d) Menjaga barang bawaan pribadi
- e) Mematuhi aturan dan ketentuan keselamatan

3. Masa *Peak Season*

Peak season merupakan periode tertentu yang ditandai dengan lonjakan jumlah penumpang secara signifikan dibandingkan dengan periode operasional normal. Maulana et al. (2025) mengatakan bahwa sebaliknya, ketika hari-hari biasa, mobilitas penumpang cenderung lebih rendah dan bersifat fungsional untuk kepentingan pekerjaan atau urusan mendesak. Dalam konteks transportasi laut, *peak season* biasanya terjadi pada waktu-waktu

tertentu seperti libur panjang, musim mudik hari raya Idul Fitri, serta menjelang Natal dan tahun baru. Menurut Sutanto, A. (2018), *peak season* adalah periode di mana permintaan terhadap jasa transportasi meningkat secara tajam karena faktor sosial, budaya, dan ekonomi masyarakat. Wiyanto, (2021) menambahkan, *peak season* merupakan periode dalam satu tahun ketika terjadi peningkatan aktivitas perjalanan secara signifikan hingga mencapai tingkat tertinggi dibandingkan periode lainnya. Kondisi ini berdampak pada meningkatnya intensitas operasional kapal dan frekuensi pelayaran guna mengakomodasi lonjakan permintaan penumpang. Di masa ini, perusahaan pelayaran cenderung melakukan penyesuaian jadwal dan penambahan armada untuk menjaga kelancaran layanan selama periode tersebut. Di sisi lain, pola pergerakan penumpang yang meningkat secara signifikan juga mempengaruhi dinamika aktivitas di pelabuhan, termasuk proses embarkasi dan debarkasi yang berlangsung lebih padat dibandingkan hari biasa.

Gambar 2.11 : Kepadatan Penumpang di Dermaga



Sumber: Dokumentasi KM. Kelud (2025)

Sehubungan dengan hal tersebut Putri & Sofro, (2022) berpendapat bahwa peningkatan jumlah penumpang ini memerlukan antisipasi dari penyedia layanan transportasi untuk menjamin ketersediaan kapasitas dan menjaga kualitas layanan. Hal ini menuntut pihak kapal dan pelabuhan untuk melakukan penyesuaian baik dalam hal operasional maupun sistem keamanan.

Gambar 2.12 : Penumpang *Non-Seat*



Sumber: Dokumentasi KM. Kelud (2025)

Gambar 2. 13 : Pembagian Matras Penumpang *Non-Seat*



Sumber: Dokumentasi KM. Kelud (2025)

Pada periode *peak season* menjelang natal dan tahun baru 2024-2025, penumpang KM. Kelud melonjak hingga 3.704 orang dari Pelabuhan Bandar Deli Belawan menuju Pelabuhan Bintang 99 Persada Batam. Begitupun ketika masa *peak season* menjelang Idul Fitri 2025 penumpang melonjak hingga 3.728 orang, dan 3.661 orang di kala *peak season* selama libur sekolah 2025 pada rute yang sama. Pihak kapal harus menyediakan fasilitas tambahan berupa matras yang memadai untuk penumpang ekonomi *non-seat*. Penumpang *non-seat* yang baru naik kapal dapat menukarkan kartu identitas sebagai jaminan untuk mendapatkan matras di lokasi pengambilan matras. Penumpang ditempatkan di lokasi dispensasi yang telah ditentukan, baik di lorong-lorong kapal (*hall*) maupun ruangan-ruangan kosong yang sudah dialih fungsikan. Penempatan penumpang *non-seat* tidak boleh menghalangi secara keseluruhan akses lalu lalang orang, akses menuju alat pemadam, dan akses alat keselamatan. Selain matras sebagai pengganti kasur ekonomi, kebersihan kamar mandi, ketersediaan air tawar, jumlah makanan dan minuman, serta AC harus disesuaikan, sebab tidak jarang penumpang mengeluh akibat dek yang panas. Masa *peak season* memiliki karakteristik utama, yaitu :

a. Terjadi Lonjakan Penumpang

Jumlah penumpang transportasi umum meningkat secara signifikan dibandingkan periode normal sehingga berdampak langsung pada kepadatan penumpang. Terminal penumpang menjadi ramai dan padat serta terjadi kemacetan di akses keluar-masuk pelabuhan.

b. Peningkatan Frekuensi dan Intensitas Operasional

Jadwal keberangkatan kapal lebih padat, waktu tiba dan tolak kapal meliputi bongkar-muat, embarkasi, debarkasi menjadi lebih singkat. Sehingga pihak kapal dan pihak pelabuhan bekerja dengan intensitas lebih tinggi untuk melayani penumpang.

c. Tingginya Risiko Keamanan dan Keselamatan

Risiko naiknya penumpang gelap, penyeludupan barang berbahaya, hingga tiket palsu meningkat. Sehingga sistem keamanan yang meliputi *security check*, pemeriksaan bagasi, dan validasi tiket harus diperketat.

d. Penerapan Ketentuan Tambahan oleh Perusahaan

PT. Pelayaran Nasional Indonesia mempunyai ketentuan tambahan saat memasuki masa *peak season* guna memastikan keselamatan dan pelayanan penumpang tetap terjaga meski terjadi lonjakan penumpang. Berdasarkan data yang diperoleh berikut adalah ketentuan tambahan yang diberlakukan saat *peak season*:

- 1) Dispensasi penambahan kapasitas, direktur perusahaan mengajukan dispensasi kepada Kementerian Perhubungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut untuk meningkatkan kapasitas angkut kapal agar dapat menampung lonjakan penumpang (surat dispensasi disertakan dalam lampiran) dengan menyediakan tiket resmi tambahan yang disebut tiket ekonomi *non-seat* atau ekonomi tanpa kasur. Berdasarkan realitas di lapangan, memasuki masa *peak season* kapal dapat memuat penumpang hingga kurang lebih 3.737 orang sesuai dengan dispensasi kapasitas penumpang yang telah diizinkan.
- 2) Penyesuaian rute, melakukan penambahan rute pada beberapa kapal untuk mengantisipasi jalur-jalur padat.
- 3) Pengamanan kapal, menambahkan personel keamanan di atas kapal dari Pihak TNI yang ikut berlayar dan pemasangan CCTV tambahan untuk memantau area padat penumpang.
- 4) Pengaturan area untuk penumpang *non-seat*, mengatur penempatan matras penumpang terutama di area *hall* dan gang agar tidak menutupi tangga darurat dan koridor.

- 5) Posko Pelayanan Terpadu, mendirikan posko pelayanan di pelabuhan-pelabuhan utama untuk memantau pergerakan arus penumpang. Tentunya melalui koordinasi dengan KSOP, PELINDO, Tim Jurnalis, Dinas Kesehatan, Basarnas, TNI, dan Polri untuk menjamin kelancaran arus penumpang di darat dan laut.

Pada masa *peak season*, proses embarkasi dan debarkasi merupakan tahapan yang memiliki tingkat kerentanan tinggi terhadap penyusup jika tidak dilakukan pengawasan ketat sebab melibatkan pergerakan naik dan turunnya penumpang dalam jumlah besar. Penumpukan massa yang sulit dikontrol, membuat penumpang berdesakan. Dalam kondisi tersebut memungkinkan terjadinya kelonggaran pemeriksaan tiket dan barang, karena petugas lebih mementingkan kelancaran alur sehingga penumpang tanpa tiket bisa saja masuk ke kapal, baik karena kelalaian petugas maupun adanya ketidakamanan dalam proses embarkasi dan debarkasi penumpang.

4. Penelitian Terdahulu

Bagian ini membahas hasil penelitian yang telah diperoleh dan dikaitkan dengan teori yang relevan. Tujuan dari pembahasan ini adalah untuk melihat sejauh mana hasil penelitian mendukung atau berbeda dari teori yang ada, serta untuk menemukan pola, hubungan, atau fenomena tertentu yang relevan dengan rumusan masalah dan tujuan penelitian.

Pattipawaej et al. (2022) dalam penelitiannya menyatakan bahwa ketidakkonsistenan penerapan standar operasional serta keterbatasan sumber daya manusia menjadi faktor utama dalam lemahnya sistem pengendalian keamanan di pelabuhan dan kapal. Perbedaan tingkat keamanan antar pelabuhan menjadi salah satu penyebab munculnya penumpang gelap. Temuan ini sejalan dengan

hasil penelitian Efendi,M.,.&Wibisono,R.E.(2024) yang menegaskan bahwa jumlah penumpang yang melampaui kapasitas alat keselamatan kapal secara langsung berdampak pada penurunan tingkat keberselamatan di atas kapal, sehingga kesesuaian antara jumlah penumpang aktual dengan ketersediaan alat keselamatan merupakan aspek yang tidak dapat diabaikan dalam penyelenggaraan angkutan laut.

Dari perspektif perlindungan hukum penumpang, Firman et al. (2024) dalam penelitiannya di Pelabuhan Domestik Sekupang, Kepulauan Riau, menyatakan bahwa perusahaan angkutan laut memiliki kewajiban hukum untuk menjamin keselamatan setiap penumpang yang diangkutnya. Terkait dengan aspek pengawasan keamanan di atas kapal, Lutfiyah et al. (2022) menekankan bahwa setiap perwira yang bertugas jaga di *gangway* pada saat kapal bersandar di pelabuhan wajib memperhatikan dan menyesuaikan tindakannya dengan tingkat siaga ISPS Code yang berlaku. Penerapan *Ship Security Plan* (SSP) dalam kerangka ISPS Code oleh seluruh perwira dan awak kapal dipandang sebagai langkah yang esensial guna mengantisipasi berbagai potensi ancaman maupun insiden keamanan yang dapat terjadi di atas kapal. Hal ini diperkuat oleh temuan Kensiwi et al. (2022) yang menyimpulkan bahwa kendala utama dalam implementasi ISPS Code di Pelabuhan Tanjung Emas Semarang adalah kualitas sumber daya manusia, baik dari sisi awak kapal maupun petugas keamanan pelabuhan, serta kurang konsistennya pelaksanaan *drill* dan *exercise* sebagai mekanisme penguatan sistem keamanan.

Pada tataran operasional pelabuhan, Nur et al. (2025) dalam evaluasinya terhadap proses embarkasi dan debarkasi di KM. Sabuk Nusantara 62 menemukan sejumlah hambatan nyata di lapangan, di antaranya antrean tiket yang masih dilakukan secara manual, keterlibatan pengantar penumpang dan pedagang asongan yang

kerap masuk ke dalam kapal, serta keterbatasan koordinasi antara kru kapal dengan pihak pelabuhan. Penelitian ini menekankan pentingnya pemanfaatan teknologi verifikasi tiket sebagai solusi atas permasalahan tersebut. Adapun dari sisi regulasi, Pratama et al. (2025) menunjukkan bahwa implementasi ISPS Code di Pelabuhan Cirebon telah diwujudkan melalui tiga aspek pokok, yakni pengorganisasian sistem keamanan, penerapan standar operasional prosedur, serta penyediaan sarana dan prasarana penunjang kegiatan pengamanan. Meskipun demikian, koordinasi antar instansi terkait seperti KSOP, agen kapal, dan operator pelabuhan masih berjalan secara parsial dan belum terintegrasi sepenuhnya, sehingga penerapan ISPS Code baru mencapai taraf *minimum compliance* dan masih memerlukan penguatan lebih lanjut.

Berdasarkan kajian terhadap berbagai penelitian terdahulu tersebut, dapat disimpulkan bahwa sebagian besar penelitian yang ada membahas penerapan ISPS Code dan sistem keamanan pelabuhan secara umum. Namun demikian, belum banyak penelitian yang secara spesifik mengkaji sistem keamanan embarkasi dan debarkasi penumpang pada kondisi *peak season*, yakni ketika jumlah penumpang melonjak secara signifikan dan potensi risiko keamanan menjadi jauh lebih tinggi. Hal ini menunjukkan adanya kesenjangan penelitian yang perlu ditindaklanjuti sehingga menjadi dasar dilakukannya penelitian ini. Penelitian ini berfokus pada faktor penyebab ketidakamanan serta upaya peningkatan sistem keamanan penumpang pada proses embarkasi dan debarkasi saat *peak season*, meskipun ketentuan tambahan telah diberlakukan di KM. Kelud.

B. Kerangka Pikir

Gambar 2.14 : Kerangka Pikir



