

DAFTAR PUSTAKA

- Anggrahini, W. P. (2020). Kualitas Pelaksanaan ISPS Code di Pelabuhan Benoa. *Jurnal Penelitian Transportasi Laut*, 16(1), 25–34. <https://doi.org/10.25104/transla.v16i1.1431>
Diakses pada tanggal 25 oktober 2025
- Efendi, M., dkk. (2024). Analisis kapasitas penumpang kapal yang berkeselamatan melalui alat keselamatan Kapal Ferry Kirana VII di Pelabuhan Tanjung Perak. *MITRANS: Jurnal Media Publikasi Terapan Transportasi*, 2(1), 55–61. <https://journal.unesa.ac.id/index.php/mitrans/article/download/31053/11061/101767>
Diakses pada tanggal 07 November 2025
- Firman, Anatami, D., Simatupang, B., Erniyanti, & Respationo, S. (2024). Legal analysis of consumer protection towards passenger safety in sea transportation (Research study at Sekupang Domestic Port, Kepri). *International Journal of Education and Literature (IJEL)*, 3(2), 117–127. <https://doi.org/10.55606/ijel.v3i2.117>
Diakses pada tanggal 07 November 2025
- Gunawan, A., Idris, Z. Y., & Rukmini. (2022). *Analisis penerapan ISPS Code pada penanganan penumpang di PSV Surf Perdana*. Jurnal Karya Ilmiah Taruna Andromeda.
Diaksespada tanggal 28 Oktober 2025
- Idris, M., Setiyono, M., Muhammad, F., & Trisna, A. P. (2021). *Analisa SWOT dalam meningkatkan efektivitas keamanan pelabuhan terminal penumpang Sorong*. JPB: Jurnal Patria Bahari, 1(2), 1–9. <https://doi.org/10.54017/jpb.v1i2.39>
Diakses pada tanggal 27 Oktober 2025
- Idris, M., William, G., & Ramadhan, I. (2024). *Studi kualitatif mengenai keterlambatan proses embarkasi dan debarkasi di Pelabuhan Kelas I Sorong*. JPB: Jurnal Patria Bahari, 4(2), 33–40. <https://doi.org/10.54017/jpb.v4i2.148>
Diakses pada tanggal 27 Oktober 2025
- International Maritime Organization. (1974). *International Convention for the Safety of Life at Sea (SOLAS)*, 1974, as Amended. London: IMO Publishing.

International Maritime Organization. (2002). *SOLAS Chapter XI-2: Special Measures to Enhance Maritime Security*. London: IMO Publishing.

International Maritime Organization. (2002). *SOLAS Regulation III/27: Information on Passengers*. London: IMO.

International Maritime Organization. (2004). *International Ship and Port Facility Security (ISPS) Code*. London: IMO Publishing.

Kensiwi, F., Maharani, A., & Riyanto, R. (2022). Implementasi ISPS Code terkait dengan pelaksanaan drill dan exercise di Pelabuhan Tanjung Emas. *Dinamika Bahari*, 3(2), 78–85. <https://doi.org/10.46484/db.v3i2.311>
Diakses pada 30 Oktober 2025

Lutfiyah, Z., Purnomo, J., & Ahmad, M. (2022). Penerapan Dan Pelaksanaan Isps Code Di Km. Bukit Siguntang. *Prosiding Seminar Nasional "Sipma 2022,"* 3, 76–83.
Diakses pada tanggal 27 Oktober 2025

Matatelinga. (2017). *Puluhan Calon Penumpang KM Kelud Diturunkan Paksa*. [https://www.matatelinga.com/Berita-Sumut/60368/ Puluhan-Calon-Penumpang-KM-Kelud-Diturunkan-Paksa/](https://www.matatelinga.com/Berita-Sumut/60368/Puluhan-Calon-Penumpang-KM-Kelud-Diturunkan-Paksa/)
Diakses pada tanggal 15 Oktober 2025

Maulana, M. R., Rahmawati, M., Kristanto, V. H., & Sianturi, I. (2025). *Manajemen risiko embarkasi dan debarkasi penumpang pada kapal KMP Gili Iyang di Pelabuhan Bawean*. *RIGGS: Journal of Artificial Intelligence and Digital Business*, 4(2). <https://doi.org/10.31004/riggs.v4i2.1344>
Diakses pada tanggal 30 Oktober 2025

Nur, A. M. F., Kendek, M., Nalle, C. Y. A., Adiputra, I. K. H. P., & Firdani, A. N. (2025). *Evaluasi proses embarkasi, debarkasi, dan bongkar muat penumpang pada kapal KM. Sabuk Nusantara 62*. *JPB: Jurnal Patria Bahari*, 5(2), 35–41. <https://doi.org/10.54017/jpb.v5i2.215>
Diakses pada tanggal 30 Oktober 2025

Peraturan Menteri Perhubungan Republik Indonesia Nomor PM 134 Tahun 2016 tentang Manajemen Keamanan Kapal dan Fasilitas Pelabuhan. (2016).

Pratama, A. S., Karubaba, O. C., Yulianingsih, L., Idris, M., Sorong, P. P., & Sorong, P. P. (2025). *Jurnal patria bahari*. 5(1), 7–14.
Diakses pada tanggal 26 Oktober 2025

PT Pelayaran Nasional Indonesia (Persero). (2024). *Salinan surat edaran direktur usaha angkutan penumpang nomor: 09.20/01/SE/HKO.05/2024*. <https://pelni.co.id/cfind/source/files/tatakelola/standar%20pelayanan%20penumpang%20pt%20pelni%20persero.pdf>
Diakses pada tanggal 25 Oktober 2025

Putri, S., & Sofro, A. (2022). Peramalan Jumlah Keberangkatan Penumpang Pelayaran Dalam Negeri di Pelabuhan Tanjung Perak Menggunakan Metode ARIMA dan SARIMA. *MATHunesa Jurnal Ilmiah Matematika*, 10 (1), 61.
<https://doi.org/10.26740/mathunesa.v10n1.p61-67>
Diakses pada tanggal 15 Oktober 2025

Rahmaningtyas, T., Antoro, D., & Amrullah, R. (2020). Embarkasi dan Debarkasi Penumpang Kapal KM. GUNUNG DEMPO. *Dinamika Bahari*, 1(1), 53–60. <https://doi.org/10.46484/db.v1i1.178>
Diakses pada tanggal 15 Oktober 2025

Republik Indonesia. (n.d.). *Kitab undang-undang hukum dagang (KUHD) buku II bab V-B tentang pengangkutan orang*. Pemerintah Republik Indonesia.

Sarasa, A. B. (2021). Tercatat di manifest 181, ternyata penumpang KM Karya Indah capai 257 orang. *Okezone*. <https://news.okezone.com/read/2021/05/29/337/2417289/>
Diakses pada tanggal 28 Oktober 2025

Sutanto, A. (2018). *Manajemen Transportasi Penumpang pada Musim Puncak*. Rajawali Pers.

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 17 Tahun 2008 tentang Pelayaran, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2008 Nomor 64. (2008). https://jdih.dephub.go.id/assets/uudocs/uu/UU_No_17_Tahun_2008.pdf

Undang-Undang Republik Indonesia Nomor 66 Tahun 2024 tentang Pelayaran, Lembaran Negara Republik Indonesia Tahun 2024 Nomor 206. (2024). <https://peraturan.go.id/id/uu-nomor-66-tahun-2024>

Widodo, B. L. H., Wahyuni, E. T., Saleh, A., Pawiyatan, J., li, L., Dhuwur, B., Studi, P., Rekayasa, T., Kapal, P., Akpelni, P. B., Pawiyatan, J., li, L., & Dhuwur, B. (2023). *PENERAPAN ISPS CODE UNTUK MENUNJANG KEAMANAN PELAYARAN PENDAHULUAN*. 2(1), 8–16.

Diakses pada tanggal 28 Oktober 2025

Wiyanto, D. B. (2021). *Pemodelan Dinamika Sistem Pengelolaan Wisata*. Malang:Universitas Brawijaya, Fakultas Perikanan dan Ilmu Kelautan.

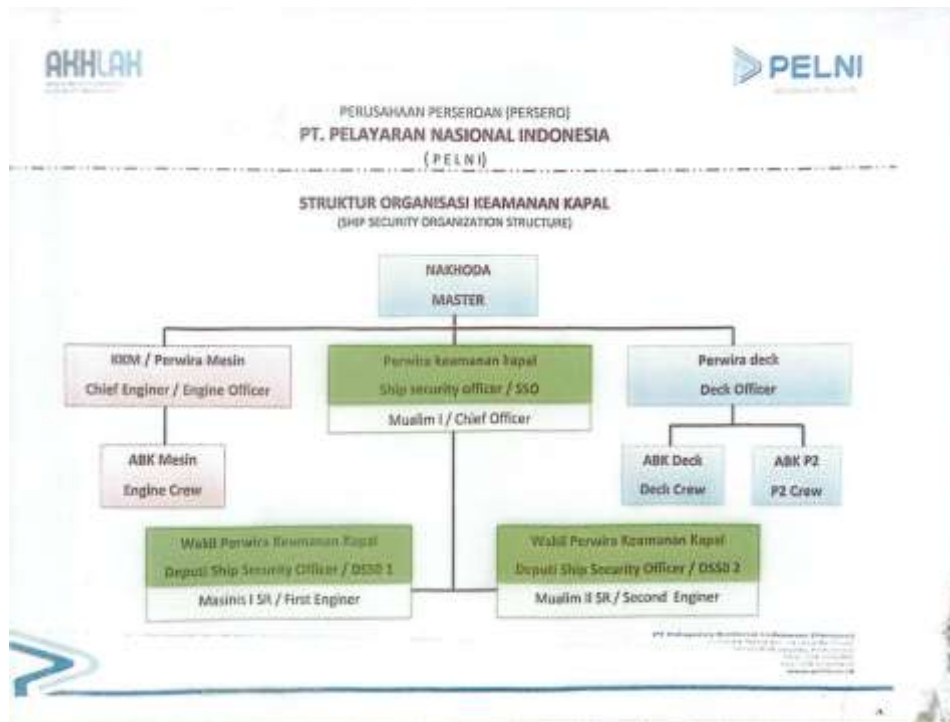
Diakses pada tanggal 28 Oktober 2025

Zulham, M., & Saragih, H. M. (2021). STRATEGI INDONESIA DALAM MEWUJUDKAN POROS MARITIM DUNIA DI TENGAH KEBIJAKAN JALUR SUTRA MARITIM CHINA. *Populis Jurnal Sosial Dan Humaniora*, 4(1), 49. <https://doi.org/10.47313/pjsh.v4i1.593>

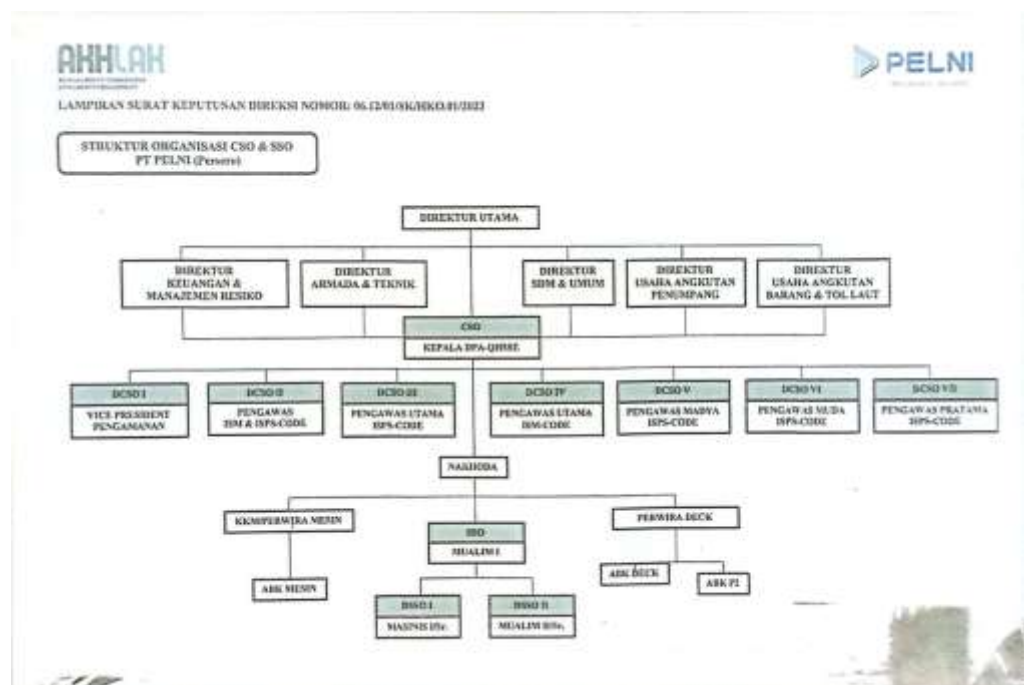
Diakses pada tanggal 07 November 2025

LAMPIRAN

Lampiran 1. Struktur Organisasi Keamanan Kapal



Lampiran 2. Struktur Organisasi CSO dan SSO PT. PELNI



Lampiran 3. Berita Acara Penumpang Tanpa Tiket



BERITA ACARA PENUMPANG TANPA TIKET

Pada hari ini kamis tanggal 10 April 2025. KM. Kelud berlayar dari Pelabuhan Bandar deli Belawan dengan tujuan Pelabuhan Bintang 99 Batam. Pada saat diadakan pemeriksaan tiket pada jam 16.00 LT telah ditemukan oleh tim pemeriksa tiket penumpang dewasa dari pelabuhan Belawan tanpa memiliki tiket resmi, dengan identitas sebagai berikut :

Nama	: Ginda Harahab
Tempat/Tgl Lahir	: Medan, 01-01-2025
Jenis kelamin	: Laki-laki

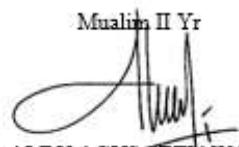
Berdasarkan peraturan yang berlaku di PT.PELNI, maka yang bersangkutan wajib membayar denda sebesar 100% dan diserahkan kepada cabang PT.Pelni Batam untuk di proses selanjutnya .

Demikian berita acara kami buat sebenar-benarnya dan dapat digunakan sebagaimana mestinya.

KM. Kelud, 10 April 2025



Mengetahui ;
Nakhoda
Capt. HERMAN
NRP. 0 7777



Mualim II Yr
ALDY AGUS SETIAWAN
NRP. 0 9329

PT. PELAYANAN NASIONAL INDONESIA (Persero)
Jl. Gajah Mada No. 14 Jakarta Pusat
10130, 10131 Jakarta, Indonesia
Telp. 021-6104612
Fax. 021-6104610
www.pelni.co.id

Lampiran 4. Surat Penambahan Dispensasi Penumpang

	KEMENTERIAN PERHUBUNGAN DIREKTORAT JENDERAL PERHUBUNGAN LAUT	
Jl. MEDAN MERDEKA BARAT No. 8 JAKARTA - 10110	TEL : (021) 3813280, 3842440 Fax : (021) 3811786, 3845430 Email : dpl@dephub.go.id	IG : @dplkemenhub151 FB : Ditjen Perhubungan Laut Twitter : @dplkemenhub151

Nomor : AL.015 / 111 / DK / 2025 Jakarta, 21 Februari 2025

Klasifikasi :

Lampiran : 1 (satu) berkas

Perihal : Permohonan Dispensasi Penambahan Penumpang

Yth. Direktur Utama PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero)

1. Menindaklanjuti surat Saudara nomor 02.05/09/S-B/DP/2025 tanggal 05 Februari 2025 perihal Permohonan Dispensasi Penambahan Kapasitas Jumlah Penumpang Periode Angkutan Lebaran 2025/1446 H, bersama ini disampaikan hal-hal penting dan segera sebagai berikut:

- a. Telah dilakukan evaluasi, analisa dan perhitungan penambahan kapasitas penumpang dengan memperhatikan hal-hal sebagai berikut:
 - 1) Pemberian warna dan tulisan nama lokasi pada gambar Rencana Umum (*General Arrangement*) kapal-kapal PT. PELNI (Persero) yang akan digunakan sebagai area penambahan penumpang;
 - 2) Perhitungan stabilitas kondisi penambahan penumpang yang disampaikan oleh PT.PELNI (Persero) berdasarkan masukan dari PT. Biro Klasifikasi Indonesia;
 - 3) Upaya penambahan alat keselamatan berupa *Marine Evacuation System (MES)* yang dijadwalkan untuk dilengkapi pada kesempatan pertama;
 - 4) Rencana penambahan jumlah *inflatable liferaft (ILR)* pada semua kapal penumpang selama periode Angkutan Lebaran Tahun 2025;
 - 5) Rencana penyebutan lokasi geladak pada *boarding pass* penumpang tambahan (dispensasi);
 - 6) Prediksi peningkatan jumlah penumpang pada periode *peak season* Angkutan Lebaran Tahun 2025;
 - 7) Hasil Uji Kelaiklautan kapal-kapal yang dioperasikan oleh PT. PELNI (Persero);
 - 8) Tempat penumpang tambahan diberikan penomoran pada *boarding pass* sesuai dengan lokasi dispensasi; dan
 - 9) Tiket yang terjual di kapal maksimal sesuai dengan jumlah dispensasi yang diberikan.
- b. Berdasarkan hasil perhitungan, dengan tetap memperhatikan standar minimum pelayanan antara lain tingkat kecukupan, keselamatan, dan keamanan pengguna jasa, selanjutnya disetujui penambahan kapasitas jumlah penumpang kapal maksimum **sebagaimana terlampir**.
- c. Sehubungan persyaratan dalam SOLAS Chapter III Aturan 21 tentang *Marshalling of Liferafts*, dengan mempertimbangkan kondisi perairan di Indonesia dan bahwa seluruh kapal penumpang yang dioperasikan oleh PT. PELNI (Persero) hanya berlayar di perairan Indonesia, maka dengan ini ditetapkan bahwa persyaratan tersebut tidak diberlakukan bagi kapal-kapal penumpang yang dioperasikan oleh PT. PELNI (Persero).

/2. Sehubungan....

"Mentaati Peraturan Pelayaran Berarti Mendukung Terciptanya Keselamatan Berlayar"

2. Sehubungan dengan penambahan jumlah kapasitas penumpang tersebut, dalam rangka tetap menjamin keselamatan, kenyamanan dan keamanan operasional kapal untuk Penambahan Penumpang PT. PELNI (Persero) wajib memperhatikan hal-hal sebagai berikut:
- a. Sebelum dilakukan penambahan kapasitas penumpang kapal, disarankan agar dilaksanakan optimalisasi kapasitas armada kapal terlebih dahulu, melalui skema *rerouting* dan/atau *reschedule* kapal penumpang sesuai analisa peta kepadatan penumpang;
 - b. Peralatan keselamatan kapal dalam kondisi baik dan memenuhi persyaratan selama berlayar, dengan ketentuan jumlah sebagai berikut:
 - 1) Kapasitas *lifeboat* ditambah *inflatable liferafts (ILR)* sebesar 125% dari jumlah pelayar (total penumpang ditambah *crew* kapal).
 - 2) Jumlah *life jacket* minimum sebanyak jumlah pelayar ditambah 10% *lifejacket* untuk anak-anak dan 5% cadangan.
 - c. Kecukupan fasilitas akomodasi, kamar mandi dan/atau toilet serta kapasitas tangki *sewage*;
 - d. Ketersediaan air tawar dan makanan;
 - e. Penempatan penumpang tambahan tidak menghalangi akses lalu lalang orang dan akses menuju alat pemadam dan alat keselamatan;
 - f. Ketersediaan tenaga medis dan obat-obatan serta pelayanan kesehatan yang memadai;
 - g. Memperhatikan aspek teknis kapal yaitu stabilitas dan pemenuhan persyaratan garis muat;
 - h. Memastikan sistem *emergency* pemadam kebakaran (*hydrants, nozzles* dan *automatic sprinkle system*) beroperasi normal;
 - i. Memastikan tidak terdapat muatan barang berbahaya (*dangerous goods*) masuk ke kapal;
 - j. Manajemen PT. PELNI (Persero) baik kantor pusat dan kantor cabang melakukan monitoring dan memastikan pelayaran dan operasional kapal sesuai rencana;
 - k. Menyusun *Contingency* dan *Emergency Plan*;
 - l. Menugaskan awak kapal untuk melakukan *safety induction* kepada semua penumpang, termasuk penumpang tambahan, serta melaksanakan kegiatan patroli keliling untuk memastikan ruang akomodasi penumpang tetap dalam kondisi aman;
 - m. Pembuatan jadwal pelaksanaan *emergency drill* setelah kapal meninggalkan pelabuhan;
 - n. Pemanfaatan geladak kendaraan (*car deck*) harus tetap memperhatikan keselamatan penumpang dan memastikan bahwa tidak ada kendaraan yang diangkut apabila geladak kendaraan digunakan untuk penumpang;
 - o. Penumpang tidak diijinkan berada di geladak sekoci;
 - p. Memastikan jumlah penumpang maksimum harus sesuai dengan penambahan jumlah penumpang yang disetujui dan sesuai dengan *manifest*; dan
 - q. Siap dalam merespon keadaan bahaya di laut maupun ketidaknyamanan penumpang selama di atas kapal.
3. Guna memastikan bahwa kapal selama Penambahan Kapasitas Angkut periode *peak season* Angkutan Lebaran Tahun 2025 sesuai dengan persyaratan kelaiklautan kapal yang direkomendasikan, maka dengan berdasarkan surat ini, agar dilakukan hal-hal sebagai berikut:
- a. Penyesuaian terhadap Sertifikat Keselamatan Kapal Penumpang dikarenakan adanya penambahan kapasitas jumlah penumpang, dengan masa berlaku sertifikat paling lambat **30 April 2025**;
 - b. Kapasitas jumlah penumpang maksimum yang tertera pada sertifikat keselamatan Kapal Penumpang tidak boleh melebihi dari yang diijinkan;

/c. Pelaksanaan....

- c. Pelaksanaan kegiatan pada butir a di atas, setelah dilakukan verifikasi dan pemeriksaan keselamatan kapal oleh Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal / *Marine Inspector type A* yang berada di Unit Pelaksana Teknis (UPT) di lingkungan Ditjen Perhubungan Laut sesuai posisi kapal.
 - d. Apabila terdapat rekomendasi terhadap kekurangan perlengkapan ILR tipe *davit launching* maka dapat diberikan dispensasi menggunakan ILR tipe yang lain sampai dengan tanggal 30 April 2025.
 - e. Apabila saat pemeriksaan oleh Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal / *Marine Inspector* ditemukan bahwa jumlah alat keselamatan tidak sesuai dengan lampiran surat ini, maka penambahan kapasitas jumlah penumpang maksimal yang diizinkan sesuai dengan ketentuan pada angka 2 huruf b di atas.
4. Demikian disampaikan, atas perhatian dan kerjasama Saudara diucapkan terima kasih.

an Direktur Jenderal Perhubungan Laut
Direktur Perkapalan dan Kepelautan

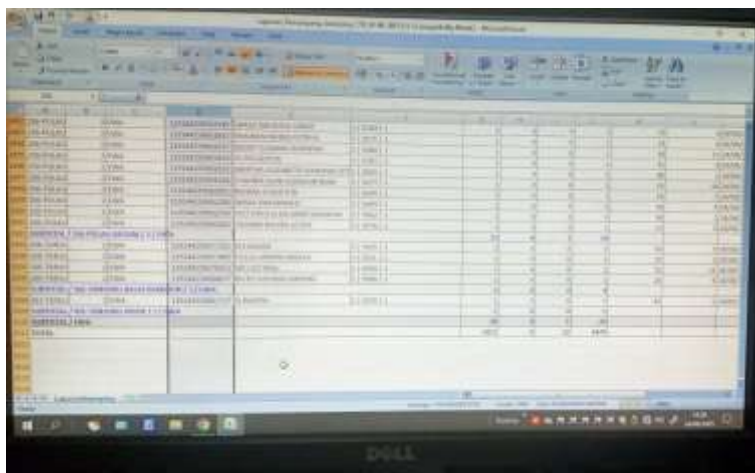


Capt. Hendri Ginting, M.M.
NIP. 19741031 199808 1 001

Tembusan :

1. Direktur Jenderal Perhubungan Laut;
2. Sekretaris Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
3. Para Direktur di lingkungan Direktorat Jenderal Perhubungan Laut;
4. Para Kepala Kantor Kesyahbandaran dan Otoritas Pelabuhan;
5. Para Kepala Unit Penyelenggara Pelabuhan;
6. Para Kasubdit di Direktorat Perkapalan dan Kepelautan;
7. Direktur Utama PT. Biro Klasifikasi Indonesia;
8. Para Pejabat Pemeriksa Keselamatan Kapal;
9. Arsip.

Lampiran 5. Pemeriksaan Tiket Penumpang di atas Kapal



Lampiran 6. *Security Level* di Kapal dan Pelabuhan



Lampiran 7. Pelaksanaan Wawancara dengan Pihak Kapal



Lampiran 8. Pelaksanaan Wawancara dengan Pihak Darat



Lampiran 9. *Ship Particular* KM. Kelud



PT. PELAYARAN NASIONAL INDONESIA (PERSERO)

SHIP PARTICULAR

NAME OF SHIP	: KM. KELUD
CALL SIGN	: Y F O Z
KIND OF SHIP	: PASSANGERS
NATIONALITY	: INDONESIA
PORT OF REGISTER	: JAKARTA
IMO NUMBER	: 9139684
CRUISING SPEED	: 18 KNOTS
DSC VHF	: 525005032
DSC SSB/SEL CALL	: 71916
TELEPHONE	: 352 503 050
FACSIMILE	: 352 503 051
TELEX	: 352 503 052
DATA	: 352 503 053
GROSS TONAGE	: 14.665 Tons = 49.884 M3
NETTO TONAGE	: 4.400 Tons = 1.616.92 M3
DEAD WEIGHT	: 3175 Tons
DESIGN DRAFT	: 5.90 Meter
HIGH DRAFT	: 35 Meter
L O A	: 146.50 Meter
L B P	: 130.00 Meter
BREADTH MOULDED	: 23.40 Meter
AIR DRAFT	: 36 Meter
CARGO HOLD CAP	: 1.200 M3 (BALE) = 1.400 M3 (GRAIN)
CONTAINER	: 22 TEUS X 20 FEET
SHIPYARD	: JOS L MAYER PAPENBERG GERMANY
OWNER	: DIRECTORATE GENERAL OF SEA COMUNICATION
OPERATOR	: PT. PELNI
PASSANGERS	: Class IA : 32 cabins X 2 Persons = 64 PERSON
	: Class IB : 20 cabins X 4 Persons = 80 PERSON
	: Class IIA: 42 cabins X 6 Persons = 252 PERSON
	: Class IIB: 14 cabins X 8 Persons = 112 PERSON
	: Class Ekonomi Deck 5 = 194 PERSON
	: Class Ekonomi Deck 4 = 990 PERSON
	: Class Ekonomi Deck 3 = 568 PERSON
	: Class Ekonomi Deck 2 = 347 PERSON
	TOTAL = 2,607 PERSON
MAIN ENGINE	: 2 KRUPP MAK 8 M 8520 KW TYPE VTR 564-11428 Rpm
AUX ENGINE	: DAIHATSU TYPE 6DL-24 882 KW 759 Rpm
RESCUE BOAT	: 2 X 60 PERSON = 120 PERSON
LIFEBOAT ABT	: 10 X 150 PERSON = 1.500 PERSON
ILR	: 106 X 25 PERSON = 2.650 PERSON
LIFE JACKETS	: ADULT = 4.635 PCS, CHILDREN = 638 PCS, BABY = 72
LIFE BUOY	: 18 PCS
KEEL LAYING DATE	: 30 MAY 1997
DELIVERY	: 31 OKTOBER 1998

KM. KELUD, 13 DESEMBER 2024
 NAKHODA

 CAPT. HERMAN
 NRP. O 7777

Lampiran 10. Rekapitulasi Hasil Wawancara

Narasumber	Pertanyaan	Jawaban
Mualim I	Bagaimana kondisi kepadatan penumpang di Kelud saat masa <i>peak season</i> ?	Jumlah penumpang meningkat drastis karena arus mudik, menyebabkan area kapal sangat padat terutama saat embarkasi dan debarkasi.
	Bagaimana perbedaan kondisi keamanan penumpang saat <i>peak season</i> dibanding hari normal?	Risiko pelanggaran meningkat, kontrol akses lebih sulit, perlu kewaspadaan tinggi.
	Bagaimana penerapan ketentuan ISPS Code dalam proses embarkasi dan debarkasi penumpang di KM. Kelud saat masa <i>peak season</i> ?	Tetap berjalan sesuai prosedur, pemeriksaan tiket dan pengawasan akses tetap dilakukan.
	Apakah sistem keamanan embarkasi dan debarkasi saat ini sudah efektif untuk menghadapi penumpang yang membludak ketika <i>peak season</i> ?	Sistem efektif namun praktiknya terkendala kerumunan dan antrean panjang.
	Apakah kondisi tersebut memengaruhi pelaksanaan SOP embarkasi dan debarkasi penumpang di kapal?	SOP tetap dijalankan, diperkuat dengan penambahan personel keamanan.
Mualim II Junior	Bagaimana kesiapsiagaan tim	Ditingkatkan melalui briefing dan sweeping tiket lebih detail.

	pemeriksa tiket di kapal saat masa <i>peak season</i> ?	
	Berdasarkan temuan kemarin, Apa penyebab masih adanya penumpang tanpa tiket?	Kurangnya ketelitian petugas, sehingga bayi tidak terdeteksi saat pemeriksaan.
	Bagaimana pengawasannya untuk penumpang bayi dan anak?	Bergantung pada data tiket orang tua, berpotensi terlewat.
	Jika ditemukan penumpang tanpa tiket saat kapal sudah berlayar, apa yang dilakukan pihak kapal?	Diamankan, didata, dilaporkan, dibuatkan berita acara ke kantor cabang untuk dibuatkan tiket.
	Apa faktor utama penyebab ketidakamanan saat embarkasi dan debarkasi di masa <i>peak season</i> ?	Kurangnya pengawasan dan penumpukan petugas di satu titik.
	Upaya apa yang bisa dilakukan untuk meningkatkan keamanan embarkasi dan debarkasi saat masa <i>peak season</i> ke depannya?	Peningkatan koordinasi petugas agar waktu embarkasi bisa dilangsungkan lebih awal.
Mantri	Bagaimana kronologi awal ditemukannya penumpang bayi tanpa tiket di atas kapal?	Ditemukan saat pemeriksaan medis, saat sang ibu membawa bayi ke poliklinik kapal namun bayi tidak memiliki tiket.

	Apa tindakan pertama yang dilakukan ketika mengetahui kondisi tersebut?	Prioritaskan penanganan medis terlebih dahulu.
	Setelah melakukan penanganan medis awal, langkah apa yang dilakukan selanjutnya?	Melapor ke anjungan dan menyerahkan administrasi.
	Apa rekomendasi untuk mencegah kejadian serupa di masa mendatang?	Perkuat pemeriksaan tiket dan koordinasi.
Komandan Satpam	Apa risiko keamanan apa yang paling sering muncul di kapal selama terjadi lonjakan penumpang?	Keributan, pencurian, penumpang gelap, penyelundupan.
	Jika ada penumpang gelap, di area mana biasanya penumpang tanpa tiket bisa lolos naik ke kapal?	Bisa lewat tali tambat, gangway, atau bersama kelompok rombongan jika di wilayah timur. Rute barat tergolong aman.
Petugas KSOP	Bagaimana kondisi kepadatan penumpang di pelabuhan saat <i>peak season</i> dibandingkan hari normal?	Meningkat signifikan, terminal padat.
	Saat pelaksanaan embarkasi dan debarkasi penumpang selama <i>peak season</i> , apa saja peran dari petugas KSOP?	Pengawasan keselamatan dan keamanan serta posko terpadu.
	Bagaimana penerapan ISPS Code di terminal penumpang saat	Pemeriksaan tiket, barang, dan

	embarkasi dan debarkasi pebumpang dalam kondisi normal?	pengawasan keamanan.
	Bagaimana mekanisme pengendalian akses (<i>access control</i>) sesuai ISPS Code saat terjadi lonjakan penumpang pada masa <i>peak season</i> ?	Pemisahan jalur dengan membuat skema yang lebih jelas.
	Apakah security level pernah dinaikkan saat masa <i>peak season</i> ?	Tetap level 1 namun pengamanan diperketat.
Petugas Operasi PT. PELNI Cabang Belawan	Bagaimana kesiapsiagaan petugas pemeriksa tiket saat <i>peak season</i> ?	Waspada terhadap tiket palsu dan penyusup.
	Apakah ada perbedaan pelaksanaan SOP embarkasi dan debarkasi saat <i>peak season</i> ?	SOP sama, ditambah personel keamanan dan posko terpadu.
	Apa penyebab utama penumpang tanpa tiket masih bisa lolos?	Kepadatan penumpang menyebabkan fokus pengawasan petugas terbagi.
	Bagaimana penanganan jika ditemukan penumpang tanpa tiket dari pihak operasi?	Pengamanan, laporan dari kapal, dan penerbitan tiket.
	Apa upaya untuk meningkatkan sistem keamanan embarkasi dan debarkasi penumpang saat masa <i>peak season</i> di pelabuhan?	Meningkatkan koordinasi dan realisasi penerapan teknologi <i>face recognition</i> .

Satpam Pelabuhan	Risiko keamanan apa yang paling sering muncul di pelabuhan saat <i>peak season</i> ?	Pencurian barang penumpang.
	Area mana yang paling rawan menjadi jalur masuknya penumpang gelap?	Tidak ada area khusus karena pengamanan sudah optimal.

RIWAYAT HIDUP PENULIS



Jessica Daisy Vania, lahir di Kabupaten Brebes, Jawa Tengah pada tanggal 04 Juni 2003. Anak semata wayang dari pasangan bapak Roiman dan ibu Pudjiarti Rahayu. Penulis memulai pendidikan pada tingkat Sekolah Dasar tahun 2009 di SDN Tegalglagah 03. Kemudian melanjutkan pendidikan pada tingkat Sekolah Menengah Pertama pada tahun 2015 di MTSN Negeri 2 Brebes sampai pada tahun 2018. Dengan adanya sistem zonasi, penulis melanjutkan pendidikan Sekolah Menengah Atas pada tahun 2018 di SMAN 2 Brebes sampai pada tahun 2021 dengan mengambil jurusan MIPA. Pada tahun 2021 penulis *gapyear* selama satu tahun dan mencoba peruntungan kembali di tahun 2022. Tahun 2022, penulis berhasil terdaftar sebagai taruna jalur Pola Pembibitan di Politeknik Pelayaran Makassar Angkatan XLIII mengambil jurusan D-IV Nautika. Kemudian, pada tahun ketiga perkuliahan penulis melaksanakan praktek berlayar selama 1 tahun di KM. Kelud milik PT. Pelayaran Nasional Indonesia (Persero). Setelah itu, penulis kembali ke kampus Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar untuk melanjutkan pendidikan pada semester VII dan semester VIII hingga skripsi ini diujikan melalui seminar.

Atas rahmat dan karunia Tuhan Yang Maha Esa, serta dukungan dan doa dari kedua orang tua, penulis dapat menjalani proses pendidikan di Politeknik Ilmu Pelayaran Makassar. Dengan penuh rasa syukur, penulis telah menyelesaikan tugas akhir berupa skripsi yang berjudul “PENINGKATAN SISTEM KEAMANAN EMBARKASI DAN DEBARKASI PENUMPANG SAAT MASA *PEAK SEASON* DI KM. KELUD”