



**PENERAPAN THE INTERNATIONAL SHIP AND PORT
FACILITY SECURITY CODE DALAM SITUASI MASA
PANDEMI COVID-19 PADA MV. LUDWIG SCHULTE**

SKRIPSI

**Untuk memperoleh gelar Sarjana Terapan Pelayaran pada
Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang**

Oleh

**ATMA PRAYOGA
NIT 541711106291 N**

**PROGRAM STUDI NAUTIKA DIPLOMA IV
POLITEKNIK ILMU PELAYARAN
SEMARANG
2022**

HALAMAN PERSETUJUAN

**PENERAPAN THE INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY
SECURITY CODE DALAM SITUASI MASA PANDEMI COVID-19 PADA
MV. LUDWIG SCHULTE**

Disusun oleh:

ATMA PRAYOGA
NIT. 541711106291 N

Telah disetujui dan diterima, selanjutnya dapat diujikan di depan

Dewan Penguji Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang

Semarang, 29-07-2022

Dosen Pembimbing I
Materi



Capt. ARIKA PALAPA, M.Si., M.Mar

Penata Tk.I (III/d)
NIP. 19760709 199808 1 001

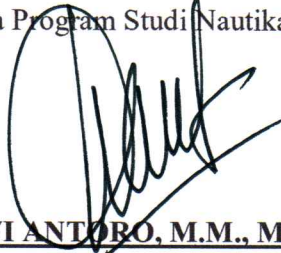
Dosen Pembimbing II
Metodologi dan Penulisan



FEBRIA SURJAMAN, M.T., M.Mar.E

Penata Muda Tingkat I (III/b)
NIP. 19730208 199303 1 002

Mengetahui,
Ketua Program Studi Nautika



Capt. DWI ANTORO, M.M., M.Mar

Penata Tk. III (III/d)
NIP. 19740614 199808 1 001

HALAMAN PENGESAHAN

Skripsi dengan judul “Penerapan The International Ship and Port Facility Security Code Dalam Situasi Masa Pandemi Covid-19 Pada MV. Ludwig Schulte” karya,

Nama : Atma Prayoga

NIT : 541711106291 N

Program Studi : Nautika

Telah dipertahankan di hadapan Panitia Penguji Skripsi Prodi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang pada hari^{KATWS}....., tanggal^{11 - 08 - 2022}.....

Semarang,^{15 - 08 - 2022}.....

Penguji I,

Penguji II,

Penguji III,


CAPT. SUHERMAN, M.Si., M.Mar

Pembina (IV/a)

NIP. 19660915 199903 1 001


Capt. ARIKA PALAPA, M.Si., M.Mar

Penata Tk. I (III/d)

NIP. 19760709 199808 1 001


PRITHA KURNIASIH, M.Sc.

Penata (III/d)

NIP. 19831220 201012 2 003

Mengetahui,
Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang


Capt. DIAN WAHDIANA, M.M.

Pembina Tk. I (IV/b)

NIP. 19700711 199803 1 003

PERNYATAAN KEASLIAN

Yang bertanda tangan di bawah ini:

Nama :Atma Prayoga
NIT :541711106291 N
Program Studi :Nautika
Judul :Penerapan The International Ship and Port Facility
Security Code dalam Situasi Masa Pandemi Covid-19 pada
MV. Ludwig Schulte

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

Semarang, 04 - 08 - 2022

Yang membuat pernyataan,



2000
TEL. 20
METERAI
TEMPEL
3833FAJX891963801

ATMA PRAYOGA
NIT 541711106291 N

MOTTO DAN PERSEMBAHAN

“The object of education is to prepare the young to educate themselves throughout their lives.” – Robert Maynard Hutchins

Persembahan:

1. Kedua orang tua, Ibu Endang Suriani dan Bapak Machfud Djunaidi
2. Kakak, Didi Wicaksono
3. Rekan kerja NC
4. Almamater PIP Semarang



PRAKATA

Puji dan syukur penulis panjatkan kepada Allah SWT atas segala rahmat, taufik dan hidayah-Nya yang diberikan kepada penulis, sehingga penulis dapat menyusun dan menyelesaikan skripsi ini, yang berjudul “Penerapan The International Ship and Port Facility Security Code dalam Situasi Masa Pandemi Covid-19 pada MV. Ludwig Schulte”

Penyusunan skripsi ini ditujukan untuk memenuhi salah satu persyaratan guna menyelesaikan studi akhir semester VIII Program Diploma IV Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang. Penulis berharap skripsi ini dapat memberikan kontribusi dalam usaha mengembangkan ilmu pengetahuan bidang pelayaran, khususnya pada topik olah gerak sandar kapal.

Sebagai bentuk rasa syukur atas masa pendidikan di Bumi Singosari, dengan penuh rasa hormat penulis menyampaikan ucapan terima kasih dan penghargaan yang setinggi-tingginya kepada:

1. Bapak dan Ibu tercinta, Bapak Machfud Djunaidi dan Ibu Endang Suriani sebagai motivator dan penyumbang doa terbesar dalam segala langkah penulis, serta kakak penulis Didi Wicaksono yang selalu mendukung adik tercintanya dalam berbagai macam hal.
2. Bapak Capt. Dian Wahdiana, M.M., selaku Direktur Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
3. Bapak Capt. Dwi Antoro, M.M., M.Mar., selaku Ketua Program Studi Nautika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.

4. Bapak Capt. Arika Palapa, M.Si., M.Mar., selaku dosen pembimbing materi skripsi yang senantiasa menyediakan waktu dan memberikan semangat di sela kesibukannya, untuk membimbing dan mendukung penulis dalam menyusun skripsi.
5. Bapak Febria Surjaman, M.T., M.Mar.E., selaku dosen pembimbing penulisan skripsi yang senantiasa menyediakan waktu dan memberikan semangat di sela kesibukannya, untuk membimbing dan mendukung penulis dalam menyusun skripsi.
6. Bapak dan Ibu Dosen Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang yang telah menyampaikan ilmunya kepada taruna selama menempuh studi di Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang.
7. Nahkoda dan seluruh awak MV. Ludwig Schulte yang telah membantu penulis dalam melaksanakan penelitian dan praktik.
8. *Mess* Jajung yang *solid* dan mampu menciptakan suasana mendukung untuk penulis dapat menyelesaikan skripsi.
9. Laptop penulis, yang selalu kuat bertahan menemani penulis selama proses penyusunan skripsi.
10. Rekan taruna dan taruni PIP Semarang angkatan LIV dan LV, saudara seperjuangan.
11. Seluruh pihak yang telah membantu dan mendukung sehingga skripsi ini dapat terselesaikan dengan baik, yang tidak bisa penulis sebutkan satu persatu.

Penulis menyadari bahwa skripsi ini masih jauh dari kesempurnaan. Oleh karena itu, penulis mengharapkan kritik dan saran dari pembaca yang bersifat membangun untuk menjadikan skripsi ini lebih baik.

Semarang, 04 - 08 - 2022



ATMA PRAYOGA
NIT. 541711106291



ABSTRAKSI

Prayoga, Atma. 2022. “Penerapan *The International Ship and Port Facility Security Code* dalam Situasi Masa Pandemi Covid-19 pada MV. Ludwig Schulte”. Skripsi. Program Diploma IV, Program Studi Nautika, Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Pembimbing I: Capt. Arika Palapa, M.Si., M.Mar., Pembimbing II: Febria Surjaman, M.T., M.Mar.E.

Pada tahun 2019 terjadi pandemi penyebaran penularan *Covid-19* pada seluruh dunia yang mengakibatkan setiap Negara melakukan *lockdown* yang kemudian Organisasi Kesehatan Dunia membuat peraturan pencegahan penyebaran *Covid-19* yang bisa diterapkan di masing-masing Negara termasuk pelabuhan dan tiap-tiap perusahaan maritim. MV. Ludwig Schulte adalah salah satu kapal berbendera Singapura yang menerapkan *ISPS-Code*. *ISPS-Code* adalah suatu peraturan dan tata cara untuk meminimalkan segala tindakan yang dapat mengancam keamanan anak buah kapal, muatan dan kapal itu sendiri. Hal ini membuat adanya penambahan peraturan baru tentang pencegahan penyebaran penularan *Covid-19* di atas kapal yang dikirim oleh perusahaan untuk setiap kapal-kapal yang beroperasi.

Penelitian ini bertujuan untuk mengetahui penyebab kendala yang terjadi pada saat pelaksanaan penerapan *ISPS-Code* dalam masa pandemi *Covid-19* di atas kapal MV. Ludwig Schulte. Penelitian ini dilakukan dengan menggunakan metode kualitatif. Sumber data diambil dari data primer dan sekunder. Observasi, wawancara dan dokumentasi merupakan metode triangulasi, teknik pengumpulan data ini digunakan sehingga didapatkan teknik keabsahan data.

Hasil penelitian ini menemukan beberapa faktor terkendalanya penerapan *ISPS-Code* dalam masa pandemi pada kapal MV. Ludwig Schulte yang bertujuan untuk mencegah penyebaran *Covid-19*. Adanya faktor manusia yang meliputi ketidak tahuan peraturan serta kemampuan masing-masing anak buah kapal, lingkungan hidup yang membuat kebiasaan buruk anak buah kapal, faktor material dikarenakan kurangnya ketersediaan dan kualitas barang alat protokol kesehatan dan faktor metode atau prosedur yang dilaksanakan tidak sesuai yang mengakibatkan terkendalanya upaya untuk meminimalisir penyebaran penularan *Covid-19*. Peneliti menyimpulkan upaya-upaya yang dapat dilakukan antara lain diadakannya *training session*, yaitu familiarisasi tentang peraturan yang dikeluarkan oleh perusahaan, membantu mengurangi kebiasaan buruk awak kapal, mengawasi awak kapal yang bekerja supaya tidak melanggar peraturan dan menambah ketersediaan barang dengan kualitas yang baik.

Kata kunci: *ISPS-Code*, pandemi *Covid-19*, anak buah kapal

ABSTRACT

Prayoga, Atma. 2022. *“Implementation of The International Ship and Port Facility Security Code in the Situation of the Covid-19 Pandemic Period on MV. Ludwig Schulte”*. Thesis. Diploma IV Program, Nautical Study Program, , Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang, Advisor I: Capt. Arika Palapa, M.Sc., M.Mar., Advisor II: Febria Surjaman, M.T., M.Mar.E.

In 2019 there was a pandemic of the spread of Covid-19 transmission throughout the world which resulted in every country implementing a lockdown which then the World Health Organization made regulations to prevent the spread of Covid-19 that could be applied in each country including ports and each maritime company. MV. Ludwig Schulte is one of the Singapore-flagged ships that implement the ISPS-Code. ISPS-Code is a rule and procedure to minimize all actions that can threaten the safety of the crew, cargo and the ship itself. This has led to the addition of new regulations on preventing the spread of Covid-19 transmission on ships sent by the company for every operating ship.

This study aims to determine the causes of obstacles that occur during the implementation of the ISPS-Code implementation during the Covid-19 pandemic aboard the MV. Ludwig Schulte. This research was conducted using qualitative methods. Sources of data are taken from primary and secondary data. Observation, interviews and documentation are triangulation methods, this data collection technique is used to obtain data validity techniques.

The results of this thesis found several factors that hampered the implementation of the ISPS-Code during the pandemic on MV. Ludwig Schulte which aims to prevent the spread of Covid-19. The existence of human factors which include ignorance of regulations and the ability of each crew member, the environment that creates bad habits for crew members, material factors due to the lack of availability and quality of the health protocol tool rods and the method or procedure being carried out is not appropriate which causes problems. efforts to minimize the spread of Covid-19 transmission. The researcher concludes that the efforts that can be done include holding training sessions, namely familiarization of regulations issued by the company, helping reduce bad habits of ship crews, supervising crew members who work so as not to violate regulations and increase the availability of goods with good quality.

Keywords: hull damage, capability, berthing maneuver.

DAFTAR ISI

HALAMAN JUDUL.....	i
HALAMAN PERSETUJUAN.....	ii
HALAMAN PENGESAHAN.....	iii
HALAMAN PERNYATAAN KEASLIAN.....	iv
HALAMAN MOTTO DAN PERSEMBAHAN.....	v
PRAKATA	vi
ABSTRAKSI.....	ix
<i>ABSTRACT</i>	x
DAFTAR ISI.....	xi
DAFTAR TABEL.....	xiii
DAFTAR GAMBAR.....	xiv
DAFTAR LAMPIRAN.....	xv
BAB I PENDAHULUAN	
A. Latar Belakang Masalah	1
B. Fokus Penelitian	5
C. Rumusan Masalah	5
D. Tujuan Penelitian	6
E. Manfaat Penelitian.....	6
BAB II KAJIAN TEORI	
A. Deskripsi Teori	8
B. Kerangka Penelitian.....	19

BAB III METODE PENELITIAN

A. Metode Penelitian	21
B. Tempat Penelitian	22
C. Sampel Sumber Data Penelitian/Informan	22
D. Teknik Pengumpulan Data.....	23
E. Instrumen Penelitian.....	28
F. Teknik Analisis Data Kualitatif.....	29
G. Pengujian Keabsahan Data.....	31

BAB IV HASIL PENELITIAN

A. Gambaran Konteks Penelitian.....	32
B. Deskripsi Data.....	41
C. Temuan.....	44
D. Pembahasan Hasil Penelitian.....	49

BAB V PENUTUP

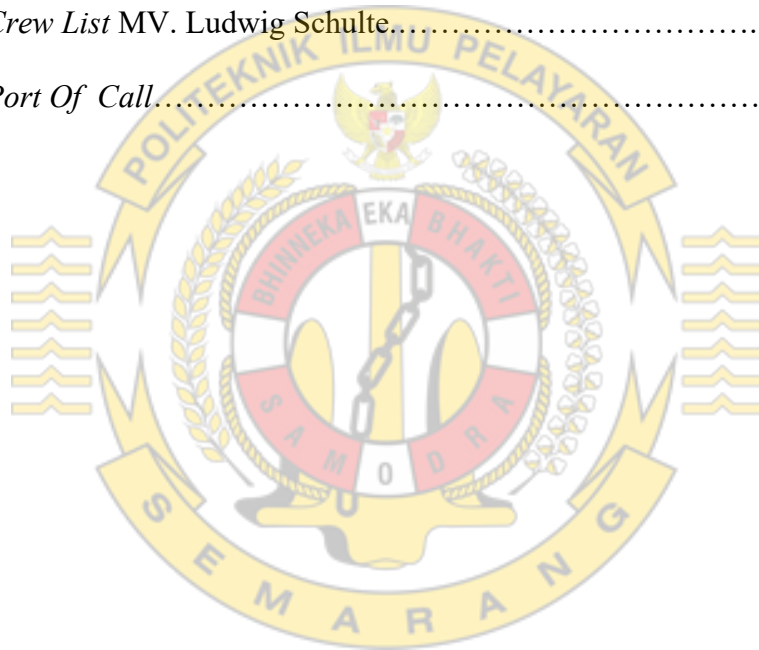
A. Simpulan	61
B. Keterbatasan Penelitian.....	62
C. Saran	63

DAFTAR PUSTAKA.....	64
---------------------	----

LAMPIRAN-LAMPIRAN.....	65
------------------------	----

DAFTAR TABEL

	Halaman
Tabel 3.1 Daftar Observasi.....	24
Table 3.2 Daftar pertanyaan Wawancara.....	25
Tabel 4.2 <i>Ship's Particular</i>	37
Tabel 4.3 <i>Crew List</i> MV. Ludwig Schulte.....	40
Table 4.4 <i>Port Of Call</i>	41



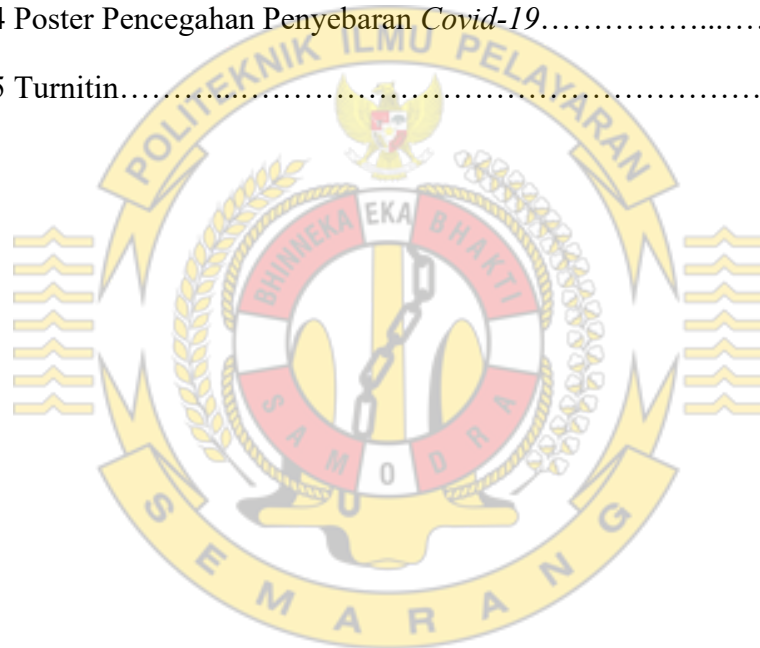
DAFTAR GAMBAR

	Halaman
Gambar 2.1 Kerangka Penelitian.....	20
Gambar 3.1 Bagan <i>Fishbone</i> Diagram.....	30
Gambar 4.1 Organisasi ISPS-Code di atas kapal.....	33
Gambar 4.2 MV. Ludwig Sculte.....	36
Gambar 4.3 Tampak Muatan Dari Depan Hingga Belakang.....	39
Gambar 4.4 Pelabuhan Hong Kong.....	42
Gambar 4.5 Pelabuhan Tanjong Pagar, Singapore.....	43
Gambar 4.6 Diagram Fishbone Analysis Faktor Penyebaran Covid-19.....	45

DAFTAR LAMPIRAN

Halaman

Lampiran 1 Foto <i>Lashing Man</i> yang Sebelumnya Tidak Memakai Masker.....	65
Lampiran 2 Bukti Wawancara	66
Lampiran 3 Peraturan Pencegahan Penyebaran <i>Covid-19</i>	69
Lampiran 4 Poster Pencegahan Penyebaran <i>Covid-19</i>	72
Lampiran 5 Turnitin.....	75



BAB I

PENDAHULUAN

A. Latar Belakang

Transportasi mempunyai peranan penting bagi dunia maritim termasuk kepada individu, masyarakat, sosial politik, pembangunan ekonomi dalam sebuah negara, dan menjadi alternative terbaik dalam rantai perdagangan dunia. Pengertian dari transportasi sendiri yaitu segala bentuk kegiatan yang memindahkan maupun membawa muatan (barang atau manusia) dari suatu tempat ke tempat lainnya¹. Transportasi laut sendiri merupakan salah satu sarana guna terjalannya suatu keterikatan kerjasama antar negara dari segi teknologi ataupun segi ekonomi.

Negara Kesatuan Republik Indonesia (NKRI) merupakan negara maritim dimana kawasan teritorial laut Indonesia lebih luas dari daratannya. Pernyataan tersebut diperkuat dikarenakan jumlah kawasan Indonesia sekitar 7,81 juta km², dari jumlah luas wilayah tersebut 3,25 juta km² yaitu lautan dan 2,55 juta km² yaitu Zona Ekonomi Eksklusif dan 2,01 juta km² yakni daratan². Sehingga dapat dijadikan peluang bisnis dalam sektor maritim dan juga mempunyai daya besar guna menjadi poros maritim dunia yang bisa memperkuat fungsi dari kelautan kawasan Indonesia khususnya terhadap moda transportasi laut yang dapat membantu rotasi perdagangan di

¹ Miro, F. 2005. Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi. Erlangga. Jakarta.

² Pratama, Oki. 2020. Konservasi Perairan Sebagai Upaya menjaga Potensi Kelautan dan Perikanan Indonesia. Direktorat Jenderal Pengelolaan Ruang Lau, Jakarta.

dalam serta luar kawasan Negara Indonesia yang berguna melahirkan ekonomi negara menjadi stabil.

Transportasi laut di Indonesia adalah salah satu transportasi yang mempunyai pengaruh dalam tahapan aktivitas ekonomi di Indonesia yang dapat dilihat dari segi efektivitas dan efesiensinya. Transportasi laut dapat dengan mudah mengangkut muatan (barang atau manusia) dengan jumlah besar, maka dari itu permintaan penggunaan jasa pelayanan transportasi laut mewujudkan distributor di bidang jasa bertambah dan juga perbaikan sistem dari pelayanan yang utamanya yaitu bidang keselamatan, keamanan barang serta penumpang juga berkembang.

Perkembangan inovasi pada suatu mekanisme prosedur yang berguna guna menerka terdapat permasalahan atau kendala yang akan ditemui di masa yang akan datang perlu ditingkatkan. Salah satu permasalahan yang terjadi pada segi industri maritim maupun industri lainnya secara *global* yang tidak hanya terjadi di Indonesia sampai sekarang, yaitu *Corona Virus Disease-19* yang sering disebut dengan *Covid-19*.

Wabah *Corona Virus Disease-19* ini menyebar dengan luas dan cepat hingga beberapa negara di dunia termasuk Indonesia mengimplementasikan regulasi *lockdown* pada wilayah negara masing-masing yang maksudnya adalah diberlakukan ditutupnya akses guna seluruh aktivitas masyarakat serta untuk orang yang akan keluar masuk dari suatu wilayah negara tersebut. Organisasi Kesehatan Dunia (*World Health Organization*) menagtakan bahwa wabah *Corona Virus Disease-19* sebagai sebuah

pandemi yang selalu menghadapi kenaikan serta sudah memakan korban jiwa yang cukup banyak. Dampak yang disebabkan oleh wabah pandemi *Corona Virus Disease-19* menurunnya sektor industri maritim di dunia maka dari itu diperlukan penindakan khusus guna mencegah dan menjaga-jaga kemerosotan perekonomian di dunia melalui sektor industri maritim.

Peristiwa pandemi ini juga menghambat pembangunan negara di manapun karena kejadian itu akan terhambatnya semua kapal dan semua pelabuhan, sedangkan pelayaran dan pelabuhan yang dianggap sebagai faktor penting bagi perkembangan negara di industri maritim. Menurut Undang-Undang No. 17 Tahun 2008 mengenai Pelayaran, pelabuhan adalah tempat kegiatan pemerintahan dan usaha yang terdiri dari daratan atau perairan dengan batas tertentu³.

Dengan demikian, pelabuhan pada umumnya berupa terminal dan tempat berlabuh kapal yang dilengkapi fasilitas keselamatan dan keamanan pelayaran serta kegiatan penunjang pelabuhan lain. Sebagai salah satu prasarana transportasi, pelabuhan yang memiliki peran strategis untuk mendukung sistem transportasi karena menjadi titik simpul hubungan antar daerah atau negara.

Adanya pandemi *Covid-19* tiap-tiap pelabuhan dan kapal-kapal memiliki aturan-aturan yang bertujuan guna melakukan pencegahan *Covid-19* yang berdasarkan pertimbangan dari Organisasi Kesehatan Dunia (*World Health Organization*) seperti semua awak kapal yang akan *sign on* maupun

³ Lasse. (2011). Manajemen Kepelabuhanan, Pelabuhan Banjarmasin, Rajawali Pers.

sign off wajib melakukan karantina selama 8x24 jam dan sudah melakukan tes PCR yang memiliki hasil negatif atau bebas dari virus *Covid-19*, tentunya tiap-tiap pelabuhan memiliki peraturan yang berbeda yang tergantung dari *security level* di pelabuhan tersebut.

Dengan begitu, pelabuhan mempunyai fungsi sosial serta fungsi ekonomi. Hal inilah yang melibatkan hubungan peraturan “*International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code)* dengan penyebaran *Corona Virus Disease-19* yang sedang terjadi. Tiap kapal yang berjalan harus mengikuti administrasi keselamatan dan awak kapal juga harus mempunyai sertifikat yang memegang persyaratan wawasan kemahiran pelaut.

Tujuannya supaya awak kapal tersebut dapat mengikuti peraturan-peraturan yang berlaku di atas kapal dan peraturan di Pelabuhan, yang memiliki tujuan guna mencegah tersebarnya virus *Covid-19* yang berdasarkan rekomendasi dari Organisasi Kesehatan Dunia (World Health Organization) dan International Maritime Organization (IMO). Semua awak kapal saat kapal dalam berlayar atau sedang saat melakukan proses bongkar muat muatan di suatu pelabuhan juga harus mengikuti peraturan atau sistem prosedur yang bertujuan guna menahan keadaan tersebarnya *Corona Virus Disease-19*.

Pihak dari perusahaan kapal juga harus membantu dan mendukung awak kapal dalam pencegahan wabah *Corona Virus Disease-19* di atas kapal. Didasari oleh penjelasan di atas, penulis terdorong guna mengetahui

bagaimana pelaksanaan ISPS Code di MV. Ludwig Schulte yang berguna untuk mencegah penyebaran Covid-19 di atas kapal. Maka sebab itu penulis membuat penulisan dengan judul **“Penerapan The International Ship and Port Facility Security Code Dalam Situasi Masa Pandemi Covid-19 Pada MV. Ludwig Schulte”**

B. Fokus Penelitian

Fokus penelitian bermanfaat sebagai pedoman didalam penelitian untuk memperoleh data indormasi pembahasan dan analisa untuk mendapatkan hasil kesimpulan yang ingin dicapai. Fokus dari penelitian ini adalah dianalisanya implementasi *The International Ship and Port Facility Security Code* dalam situasi masa pandemi *Covid-19* pada MV. Ludwig Schulte.

C. Perumusan Masalah

Didasari oleh penjelasan latar belakang yang sudah dipapakan, maka penulis membuat suatu masalah yang bisa mempermudah penulis untuk mencari jawaban tepat yang sebanding dengan hendak dicapai. Dari penjelasan latar belakang diatas yang dipaparkan penulis bermaksud guna mengetahui cara terhadap pelaksanaan untuk mencegah penyebaran pandemi *Corona Virus Disease-19* di atas kapal, maka penulis menentukan permasalahan yang dibahas yakni:

1. Bagaimana penerapan ISPS-Code dalam masa pandemi Covid-19 di MV. Ludwig Schulte?
2. Apa kendala yang dihadapi dalam penerapan ISPS-Code?
3. Bagaimana solusi dalam pencegahan penyebaran Covid-19 di MV. Ludwig Schulte?

D. Tujuan Penelitian

Didasari dari pemaparan latar belakang serta rumusan masalah, berikut beberapa tujuan penelitian dari penulisan ini yaitu:

1. Untuk mengetahui bagaimana penerapan ISPS-Code dalam masa pandemi Covid-19 di atas kapal MV. Ludwig Schulte.
2. Untuk mengetahui kendala-kendala apa saja yang akan dihadapi dalam proses penerapan ISPS-Code.
3. Untuk mengetahui bagaimana solusi yang diberikan dalam pencegahan penyebaran Covid-19 di MV. Ludwig Schulte.

E. Manfaat Hasil Penelitian

Penulis berharap dalam penelitian yang dilakukan untuk menyusun skripsi ini bisa mempunyai manfaat bagi pembacanya serta bagi penulis, yang dapat memberikan informasi yang dapat bermanfaat di dunia pendidikan. Berikut adalah manfaat dari penelitian skripsi yang disusun, yakni:

1. Manfaat secara teoritis

- a Dapat memberikan informasi yang menambah pengetahuan dan wawasan bagi para Nahkoda dan kru di atas kapal, serta pembaca tentang permasalahan yang terdapat dalam penerapan yang dilakukan untuk penerapan ISPS Code pada masa pandemi *Covid-19* di atas kapal.
- b Guna wawasan pengetahuan bagi seluruh civitas akademika Politeknik Ilmu Pelayaran Semarang khusus dalam program pendidikan Nautika bagaimana solusi pencegahan penyebaran *Covid-19*.
- c Sebagai pedoman informasi dan pengetahuan yang ditujukan untuk seluruh pembaca dalam membantu penelitian yang akan dilakukan di masa depan.

2. Manfaat secara praktis

- a Diketuainya implementasi ISPS Code yang dilakukan di atas kapal ketika pandemi *Covid-19*, beserta penanggulangan yang dibagikan.
- b Sebagai penambah wawasan informasi tentang hal yang berkaitan terhadap ISPS Code
- c Bisa membagikan gambaran yang memiliki kegunaan dalam diambilnya keputusan, yang berhubungan dengan gambaran dalam penyelesaian penyebaran *Covid-19* di atas kapal.

BAB II

KAJIAN TEORI

A. Deskripsi Teori

Teori menurut definisi umum yakni pandangan berdasarkan penelitian dan temuan yang didukung oleh data dan argumentasi atau penelitian empiris yang bisa menghasilkan fakta yang didasari oleh ilmu pasti, logika, metodologi dan argumentasi. Menurut Babbie, Earl (1992), teori ilmu sosial yaitu dijelaskannya sistematis mengenai hukum dan realitas yang bisa dicerna berhubungan dengan aspek-aspek tertentu dari kehidupan manusia. Sedangkan menurut Neuman (2003), teori merupakan sekumpulan konsep, definisi, dan proposisi yang mempunyai fungsi guna memvisualisasikan fenomena secara sistematis, menetapkan kaitan antar variabel sehingga bisa dipakai dalam memaparkan dan memprediksi peristiwa.

Deskripsi teoritis merupakan seperangkat pernyataan yang menyajikan peristiwa atau fakta tertentu, diringkas sebagai konsepsi ide, keyakinan, sikap atau metode yang secara mendasar menggambarkan nilai dan tujuan serta sasaran tertentu yang diwujudkan dalam hubungan situasional. Melihat lebih dekat penjelasan teori mengungkapkan kekuatan dan kelemahannya. Penjelasan teoretis juga dapat diartikan sebagai penjelasan sistematis tentang teori dan temuan yang berkaitan dengan variabel yang diteliti. Bagaimanapun, penalaran mencakup deskripsi variabel yang diselidiki

melalui definisi dan penjelasan, sehingga ruang lingkup dan prediksi hubungan antara variabel yang diselidiki lebih jelas dan lebih fokus.

Menggali pembahasan dan pengetahuan penerapan *the international ship and port facility security code* pada kondisi pandemi *Covid-19* di kapal MV. Ludwig Schulte, maka dibutuhkannya pemberian penjelasan istilah-istilah yang relevan dengan pembahasan skripsi ini guna memudahkan dan disempurnakannya penulisan skripsi sehingga masalah yang dikaji secara teoritis dapat merumuskan jawaban.

1. Pengertian Penerapan

Menurut Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI), konsep penerapan yaitu tindakan menerapkan dan menurut berbagai ahli, penerapan merupakan tindakan mempraktikkan teori, metode, dan hal lain guna mencapai tujuan tertentu serta guna kepentingan pihak-pihak yang sudah direncanakan dan disepakati.

Menurut Basyiruddin, Usman (2002), implementasi mengarah pada adanya suatu kegiatan, aksi, tindakan atau mekanisme sistem. Implementasi adalah kegiatan yang direncanakan demi mencapai tujuan, bukan kegiatan yang sederhana.

Menurut Setiawan, Guntur (2004), penerapan (implementasi) yakni perpanjangan dari kegiatan yang mencapai hal ini dengan mengkoordinasikan tahapan interaksi antara tujuan dan perilaku serta membutuhkan jaringan pelaksana, birokrasi yang efektif.

Kata penerapan jika ditelusuri dari Kamus Besar Bahasa Indonesia (KBBI) dan menurut berbagai ahli mempunyai makna yang variasi. Terdapat ahli lain mengungkapkan, Brian W. Hogwood dan Lewis A. Guum (dalam Solihin, 2012: 36) menjelaskan sejumlah langkah implementasi sebagai berikut:

a. Tahapan I

- 1) Mendeskripsikan rencana program dengan tujuan yang jelas.
- 2) Menetapkan pola pelaksanaan.
- 3) Putuskan biaya yang mana akan dipakai dan berapa lama diterapkan.

b. Tahapan II, merupakan pelaksanaan program dengan mengefektifkan struktur staf, sumber daya, prosedur, biaya dan mode

c. Tahap III, merupakan berbagai aktivitas:

- 1) Menetapkan jadwal
- 2) Melaksanakan pemantauan
- 3) Mengadakan Program supaya berjalan lancar. Dengan begitu, tindakan segera dapat diambil jika terjadi pelanggaran.

2. *The International Ship and Port Facility Security Code (ISPS)*

International Ship and Port Facility Security Code (ISPS-Code) merupakan regulasi atau aturan yang IMO (*International Maritime Organization*) secara khusus dan menyeluruh mengenai aktivitas dan tahapan yang perlu diambil oleh tiap negara guna menumbuhkan

keamanan kepada kapal serta fasilitas pelabuhan dalam menanggulangi ancaman keamanan di laut maupun di pelabuhan.

International Ship and Port Facility Security Code (ISPS Code) merupakan ujung dari hasil tugas selama setahun kerja keras IMO *Marine Safety Committee (MSC)* dan *Maritime Security Working Group* sejak sesi ke 22 majelis (*Assembly*) diadopsinya resolusi A.926 (22), meninjau langkah-langkah dan prosedur guna mencegah tindakan terorisme yang mengancam keselamatan penumpang, awak kapal dan keselamatan kapal.

Disusunnya ISPS Code mulai tahun 2001, dikerjakan oleh *Maritime Safety Committee (MSC)* bekerja sama dengan *Maritime Security Working Group (MSWG)*. Kedua badan menyetujui resolusi A.924 (22) dalam sidang paripurna November 2001. Isi dari resolusi tersebut yaitu guna meninjau kembali semua tindakan dan prosedur guna mencegah tindakan terorisme yang dapat mengancam keselamatan maritim, khususnya keselamatan penumpang dan awak kapal, serta keselamatan kapal.

Konferensi Negara anggota di London pada 9-13 Desember 2002 (lalu dikenal dengan nama Konferensi Diplomatik masalah Keamanan Maritim), diabahkan secara bulat guna memasuki ISPS Code ke dalam Konvensi Intenational guna Keselamatan Di Laut 1974 (SOLAS 1974). Dalam pertemuan tersebut, disetujuinya amandemen

kepada Bab V dan Bab XI dari SOLAS, supaya selaras dengan adopsi ISPS Code.

Terdapat satu hal yang harus diingat yaitu ekspansi SOLAS 1974 juga akan termasuk pelabuhan serta fasilitasnya. Kode ISPS terdiri dari dua bagian utama yang disebut Bagian A dan Bagian B. Bagian A mengenai seluruh ketentuan penting dari pemerintah, kapal atau perusahaan dan fasilitas pelabuhan sehubungan dengan aturan yang tergabung dalam Bab XI-2 SOLAS 1974 sebagai hasil dari amandemen. Bagian B berisi pedoman pelaksanaan Bab XI-2 yang disebutkan dalam Bagian A.

Karena ISPS Code diterapkan secara internasional dan ada kerjasama yang baik, saling pengertian dan bahasa yang sama di antara negara-negara peserta, berbagai istilah yang digunakan memerlukan pemahaman yang sama. Beberapa istilah penting adalah:

Satu hal yang perlu dicatat, bahwa perluasan SOLAS 1974 juga mencakup pada pelabuhan dan fasilitasnya. Sesuatu yang sebelumnya belum pernah ada, walaupun hanya terbatas pada pelabuhan yang memiliki interface dengan kapal laut. ISPS Code terdiri dari 2 (dua) bagian besar, yang disebut bagian A (Part A) dan bagian B (Part B). Bagian A berisi segala ketentuan yang wajib dilaksanakan (mandatory) oleh pemerintah negara anggota, kapal atau perusahaan dan fasilitas pelabuhan, menyangkut aturan-aturan yang tercantum dalam bab XI-2 SOLAS 1974 hasil amandemen. Sedangkan bagian B

berisikan petunjuk-petunjuk atau pedoman (*guidance*) tentang pelaksanaan dari bab XI-2 dari yang tercantum dalam bagian A.

Dikarenakan ISPS Code diterapkan secara internasional dan ada kerjasama yang baik, saling pengertian dan bahasa yang sama di antara negara-negara peserta, berbagai istilah yang dipakai perlu adanya pemahaman yang selaras. Beberapa istilah penting yakni:

- a. *Ship Security Plan* (Rencana Keamanan Kapal), perencanaan tertulis yang disiapkan dan diluaskan guna memastikan pelaksanaan seluruh perbuatan di atas kapal, yang dirancang guna memastikan bahwa orang-orang di atas kapal, kargo, peralatan transportasi barang, penyimpanan atau persediaan dilindungi dari insiden keamanan.
- b. *Port Facility Security Plan* (Rencana keamanan fasilitas pelabuhan) merupakan rencana tertulis yang dirancang dan dikembangkan guna memastikan penerapan semua jenis fasilitas pelabuhan dan tindakan yang diambil guna melindungi kapal, orang, kargo, peralatan kargo, dan area penyimpanan di dalam fasilitas pelabuhan kepada risiko insiden keamanan.
- c. *Ship Security Officer* (Perwira Keamanan Kapal) merupakan orang yang berkewajiban terhadap nakhoda kapal di atas kapal, dan berkewajiban terhadap keamanan kapal, termasuk dilaksanakannya dan perawatan rencana keamanan kapal yang ditunjuk oleh perusahaan kapal, dan merupakan penghubung

antara perwira keamanan perusahaan dan perwira keamanan fasilitas pelabuhan.

- d. *Company Security Officer* (Petugas Keamanan Perusahaan) merupakan orang yang dipilih oleh perusahaan yang berkewajiban guna memastikan bahwa penilaian keamanan kapal dilangsungkan dan rencana keamanan kapal dikembangkan serta diajukan guna persetujuan resmi, kemudian diterapkan dan dipelihara, serta menghubungkan perwira keamanan pelabuhan dan perwira keamanan kapal.
- e. *Port facility security officer* (Perwira keamanan fasilitas) merupakan orang yang dipilih guna berkewajiban atas kemajuan, penerapan, variasi dan perawatan Rencana Keamanan Fasilitas Pelabuhan dan mempunyai fungsi sebagai penghubung antara perwira keamanan pelabuhan dan perwira keamanan kapal.
- f. *Security level* (tingkat keamanan) dinilai menurut kekuatan atau kecenderungan yang mungkin terjadi sesudah tahapan pengamatan dan pengumpulan data keamanan kapal dan pelabuhan. Tingkat keamanan dibagi menjadi 3 level, level tertinggi adalah 3.
- g. Keamanan Tingkat Siaga 1 (*Security level 1*)
Tingkat keamanan di mana langkah-langkah keamanan minimum harus diterapkan secara berkelanjutan.
- h. Keamanan Tingkat Siaga 2 (*Security Level 2*)

Ada peningkatan risiko ancaman keamanan, di mana perlu untuk mengambil tindakan tambahan pada tingkat keamanan minimum.

i. Keamanan Tingkat Siaga 3 (*Security level 3*)

Sejauh mana tindakan keamanan khusus tambahan diambil dalam periode waktu tertentu ketika insiden keamanan sudah dekat atau kemungkinan akan terjadi, bahkan jika target spesifik tidak dapat diidentifikasi.

Semua rencana keamanan kapal harus disetujui oleh Administrasi atau oleh pihak yang bertindak atas nama Administrasi. Badan keamanan yang terakreditasi dapat mengembangkan rencana keamanan kapal untuk kapal tertentu. Dalam hal ini, administrasi dapat mempercayakan peninjauan atau persetujuan rencana keamanan kapal atau peninjauan rencana yang telah disetujui kepada organisasi keamanan yang disetujui.

Dalam SOLAS bab XI-2 amandemen 1974 dipaparkan bahwa ISPS *Code* mempunyai tujuan yakni:

- a. Untuk menetapkan suatu kerangka kerja internasional yang melibatkan kerja sama antar negara serta, badan-badan pemerintah, pemerintah setempat, dan industri perkapalan atau pelayaran serta kepelabuhanan untuk mendeteksi berbagai ancaman terhadap keamanan dan tindakan *preventif* terhadap keamanan dan tindakan *preventif* terhadap berbagai insiden

keamanan yang berakibat kepada kapal dan berbagai fasilitas pelabuhan yang melayani perdagangan internasional.

- b. Untuk menetapkan tanggung jawab dan peran masing-masing negara anggota, instansi pemerintah, administrasi lokal, pelayaran dan industri Pelabuhan di tingkat nasional dan internasional untuk menjamin keamanan maritime.
- c. Untuk memastikan pengumpulan dan pertukaran informasi yang efektif yang terkait dengan keamanan lebih awal.
- d. Untuk menyediakan suatu metodologi untuk penilaian keamanan agar ditempatnya memiliki rancangan dan prosedur untuk mengambil langkah-langkah perubahan tingkat keamanan.
- e. Untuk memastikan kepercayaan bahwa tindakan keamanan maritim cukup dan proposional berada pada tempatnya.

Di dalam implementasi *ISPS Code* perlu diadakannya organisasi diatas kapal. Organisasi penting bisa dilihat dari pengertian pekerjaan “mengorganisasi” yang mempunyai arti membangun suatu golongan yang berkaitan serta memberikan masing-masing sumbangan dan keterkaitan khusus terhadap bagian lainnya.

Suatu organisasi harus didirikan di atas kapal bersama-sama dengan personel kapal dan organisasi tersebut harus dapat mengatur secara sistematis tugas-tugas yang dibebankan padanya. Pelaut harus memiliki keterampilan dan pengetahuan yang sesuai guna memahami tanggung jawab dan tugas yang harus mereka lakukan untuk

keselamatan kapal dan untuk melaksanakan tugas mereka sesuai dengan instruksi yang diberikan.

3. Pandemi (*Covid-19*)

Dilansir dari beberapa sumber, pada awal Januari 2020, masyarakat di seluruh dunia dihebohkan dan prihatin dengan penyebaran pandemi yang sedang terjadi di seluruh dunia yaitu wabah *Covid-19*. *Covid-19*, kependekan dari *Corona Virus Disease 2019*, merupakan jenis penyakit baru yang sebelumnya belum teridentifikasi pada manusia.

Awalnya, penyakit itu untuk sementara disebut 2019 *Novel Coronavirus* (2019-nCoV) dan diyakini berasal dari Wuhan, Cina, dan dihubungkan dengan pasar grosir makanan laut di wilayah Wuhan. Banyak kasus telah diidentifikasi yang mengalami peningkatan 2019-nCoV dan mendapat perhatian dunia terkait virus tersebut.

Pada 30 Januari 2020, *World Health Organization* (WHO) menyatakan 2019-nCoV sebagai darurat kesehatan masyarakat yang menjadi perhatian internasional. *World Health Organization* (WHO) kemudian mengumumkan bahwa pada 11 Februari 2020, 2019-nCoV telah berganti nama menjadi *Corona Virus Disease 2019* (*Covid-19*).

Virus ini disebabkan oleh sindrom pernafasan akut yang parah *Coronavirus-2* (*SARS-CoV-2*). Penyakit *Coronavirus 2019* (*Covid-19*) diklasifikasikan sebagai penyakit *zoonosis*. Artinya, tahapan penularannya adalah hewan atau manusia. Penyebaran dan penularan

Covid-19 yang terus menyebar ke seluruh dunia meningkat sangat pesat dan tajam, serta dampak kematian akibat virus ini terus meningkat dari waktu ke waktu.

Hingga 11 Maret 2020, lebih dari 118.000 kasus telah dilaporkan di 114 negara dan 4.291 orang telah meninggal. Maka, pada 11 Maret 2020, *World Health Organization* (WHO) mengumumkan bahwa General WHO telah mengklasifikasikan *Covid-19* sebagai pandemi (pandemi global) melalui pidato pembukaan dalam konferensi pers tentang tersebarnya *Covid-19*.

Bukti ilmiah menunjukkan bahwa *Covid-19* dapat ditularkan dari orang ke orang lewat batuk atau bersin. Mereka yang paling berisiko tertular penyakit tersebut yaitu mereka yang memiliki kontak dekat dengan penderita *Covid-19*, termasuk mereka yang merawatnya. Tanda gejala umum orang yang terkontaminasi dengan *Covid-19* yaitu gejala penyakit pernapasan akut, seperti demam, batuk, dan sesak napas. Gejala virus *Covid-19* juga bisa menimbulkan gejala ringan atau sedang, seperti demam atau batuk, dan bisa hilang dalam beberapa minggu. Pada kelompok berisiko tinggi, yaitu orang tua dan orang dengan kondisi kronis seperti penyakit jantung, diabetes atau tekanan darah tinggi.

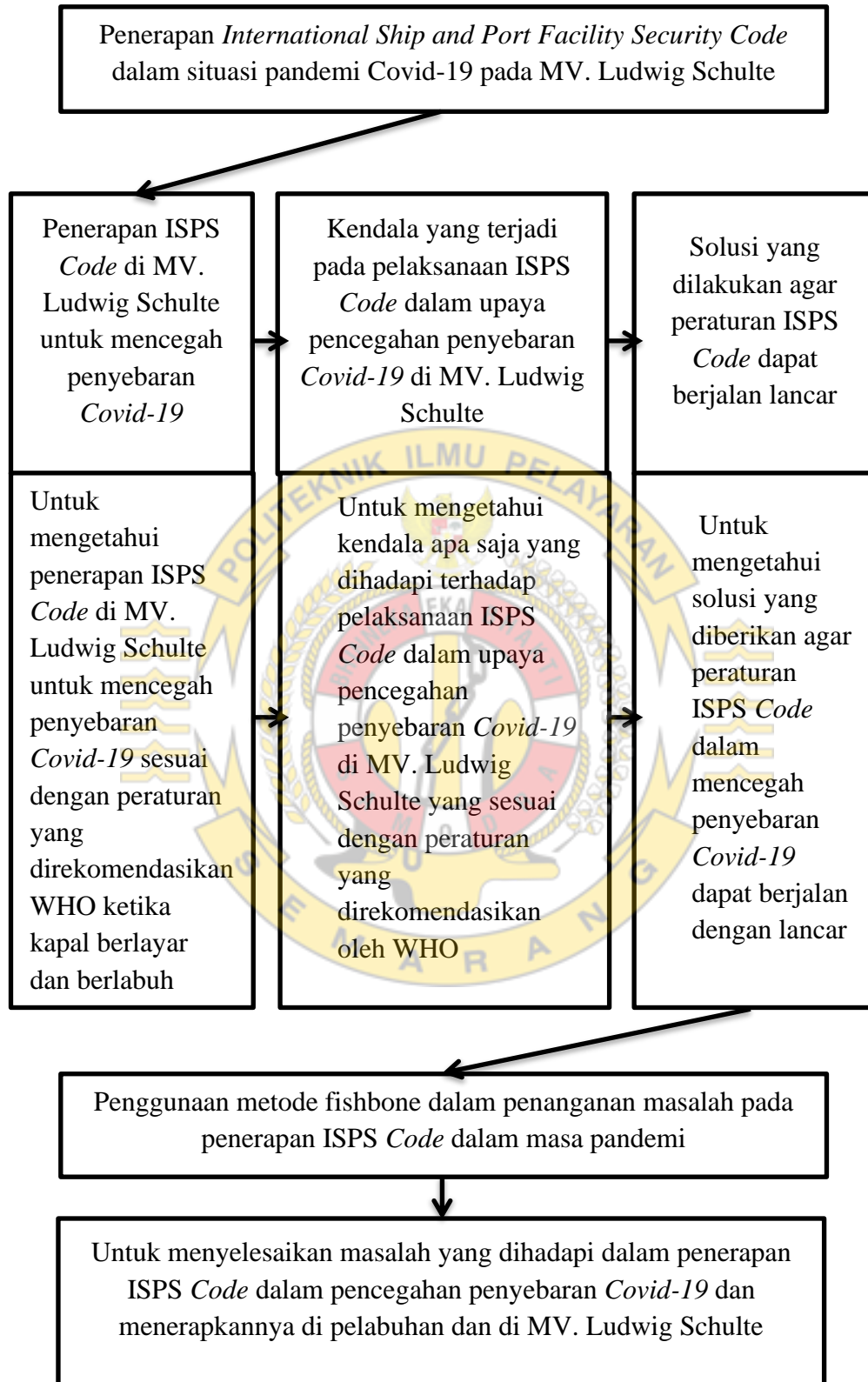
Selain itu, memantau penyebaran dan situasi pandemi *Covid-19* di seluruh dunia yang terus meningkat dari waktu ke waktu dan menimbulkan korban jiwa dan kerugian materiil yang besar, serta

aspek sosial, budaya, ekonomi dan kesejahteraan masyarakat pemerintah Indonesia 2019 Corona Ditetapkan dengan Keputusan Presiden Nomor 7 Tahun 2020 tentang Gugus Tugas Percepatan Penanganan *Corona Virus Disease 2019 (Covid-19)*.

B. Kerangka Penelitian

Dalam melangsungkan suatu penelitian, peneliti perlu mengetahui tahapan yang terstruktur agar langkah penelitian berjalan dengan baik. Langkah terstruktur tersebut yaitu menetapkan masalah yang akan dibahas oleh peneliti, dikumpulkannya data permasalahan tersebut, dicarinya solusi, dan sebagainya.

Terdapat diagram kerangka berpikir mengenai penerapan *the international ship and port facility security code* dalam situasi pandemi *Covid-19* pada MV. Ludwig Schulte di gambarkan di bawah ini:



Gambar 2.1 Kerangka penelitian

BAB V

SIMPULAN DAN SARAN

A. Simpulan

Didasari oleh pembahasan yang sudah peneliti analisa dan dijelaskan pada bab sebelumnya, maka bisa ditarik kesimpulan jika masalah yang diambil pada penelitian ini adalah bagaimana penerapan *International Ship and Port Facility Security Code* pada masa pandemic di kapal MV. Ludwig Schulte, kendala-kendala apa saja yang dihadapi dalam penerapan ISPS-Code dan bagaimana solusi dalam pencegahan penyebaran *Covid-19* di MV.

Ludwig Schulte:

1. Kurang maksimalnya penerapan *International Ship and Port Facility Security Code* pada masa pandemi di kapal MV. Ludwig Schulte yang dilakukan oleh awak kapal yang berguna untuk mencegah penyebaran *Covid-19*
2. Kendala yang dihadapi dalam penerapan ISPS-Code yaitu kurangnya kedisiplinan dan pemahaman awak kapal dalam mematuhi peraturan yang sudah ditetapkan dengan sesuai prosedur guna mencegah penyebaran *Covid-19* di atas kapal.
3. Solusi yang dilakukan dalam pencegahan penyebaran *Covid-19* di MV. Ludwig Schulte yaitu tindakan tegas dari perwira di atas kapal terhadap awak kapal yang melakukan pelanggaran dalam melaksanakan peraturan penerapan ISPS-Code dalam masa pandemi di atas kapal.

B. Keterbatasan Penelitian

Keterbatasan penelitian merupakan suatu hal yang hal-hal yang menghalangi penulis dalam melakukan penelitian untuk membuat suatu karya ilmiah. Adapun beberapa keterbatasan yang dihadapi penulis, yang mempengaruhi hasil daripada penelitian ini.

Berikut adalah keterbatasan penelitian yang penulis temui pada penelitian ini yakni:

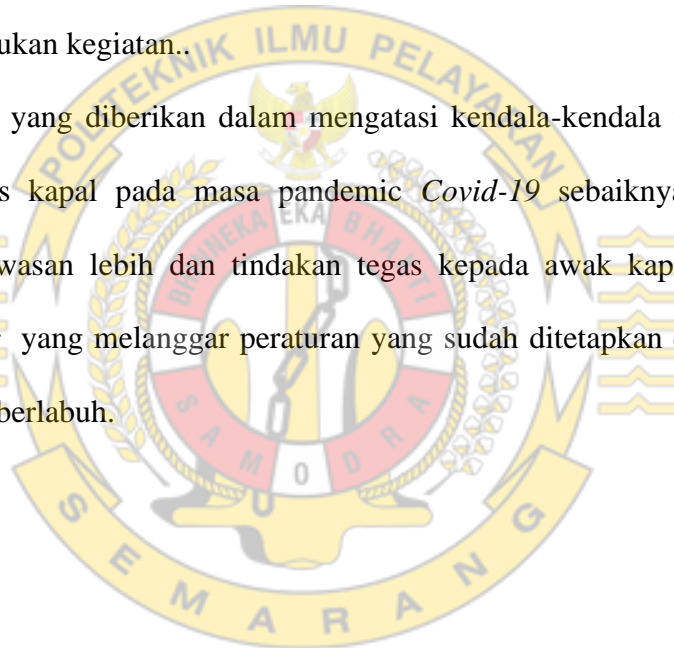
1. Penelitian ini dilangsungkan oleh penulis sendiri yang jabatan di atas kapal adalah sebagai deck cadet, yang masih belajar dan belum mempunyai tanggung jawab saat penulis melakukan observasi akan setiap masalah di kapal.
2. Hal tersebut adalah hal baru bagi penulis yang dilandasi akan kurangnya teori dari instansi. Yang membuat penulis hanya memaksimalkan kejadian tersebut di atas kapal dimana penulis melakukan penelitian.
3. Waktu pelaksanaan yang tergolong pendek, dikarenakan penulis sebagai cadet dibatasi dalam melakukan hal-hal tanpa seijin *supervisor*.

C. Saran

Didasari oleh pembahasan masalah dan kesimpulan yang sudah ada. Berikut akan dijelaskan berbagai saran guna menanggulangi kendala dalam penerapan ISPS-Code pada masa pandemi di kapal MV. Ludwig Schulte

supaya tercapainya tujuan dalam pencegahan penyebaran *Covid-19* di atas kapal secara maksimal.

1. Dalam penerapan ISPS-Code pada masa pandemi di MV. Ludwig Schulte sebaiknya diadakan familiarisasi atas pengenalan peraturan yang baru tentang penyebaran *Covid-19* di atas kapal kepada semua kru kapal. Dan juga untuk lebih memperhatikan jadwal kerja kru kapal sehingga kru kapal memiliki kondisi tubuh yang baik dan siap melakukan kegiatan..
2. Solusi yang diberikan dalam mengatasi kendala-kendala yang terjadi di atas kapal pada masa pandemic *Covid-19* sebaiknya dilakukan pengawasan lebih dan tindakan tegas kepada awak kapal dan juga *visitor* yang melanggar peraturan yang sudah ditetapkan di pada saat kapal berlabuh.



DAFTAR PUSTAKA

- Arikunto, S, (2013), *Prosedur Penelitian: Suatu Pendekatan Praktik*, Rineka Cipta, Jakarta.
- Babbie, Earl (1992), *The Practice of Social Research*, Wardsworth Publishing Company, California.
- Basyiruddin Usman, 2002, *Media Pendidikan*, Ciputat Press, Jakarta.
- International Maritime Organization, 2003, *International Ship & Port Facility Security Code and SOLAS 2002 terjemahan*, IMO, United.
- Jonathan, Sarwono, 2006, *Metode Penelitian Kuantitatif dan Kualitatif*, Graha Ilmu, Yogyakarta.
- Lasse, (2011), *Manajemen Kepelabuhanan*, Rajawali Pers, Pelabuhan Banjarmasin.
- Miro, F, 2005, *Perencanaan Transportasi untuk Mahasiswa, Perencana, dan Praktisi*, Erlangga. Jakarta.
- Moleong, Lexy J, (2017), *Metode Penelitian Kualitatif, cetakan ke-36*, PT. Remaja Rosdakarya Offset, Bandung.
- Pratama, Oki, 2020, *Konservasi Perairan Sebagai Upaya menjaga Potensi Kelautan dan Perikanan Indonesia*, Direktorat Jenderal Pengelolaan Ruang Laut, Jakarta.
- Setiawan, Guntur, 2004, *Implementasi Dalam Birokrasi Pembangunan, Remaja Rosdakarya Offset*, Bandung.
- Sugiarto, Eko, 2017, *Menyusun Proposal Penelitian Kualitatif Skripsi dan Tesis*, Suaka Media, Yogyakarta.
- Sugiyono, 2018, *Metode Penelitian Pendidikan (Pendekatan Kuantitatif, Kualitatif dan R & D)*, Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono, 2017, *Metode Penelitian Kuantitatif, Kualitatif, R & D*. CV Alfabeta, Bandung.
- Sugiyono. (2018). *Metode Penelitian Kombinasi (Mixed Methods)*. CV Alfabeta, Bandung

Lampiran 1



(Bukti foto *lashing man* tidak memakai masker setelah diberi masker oleh perwira jaga)

Lampiran 2

2. Wawancara dengan 2nd Officer

P :selamat sore sec, mau tanya-tanya nih soal yang pilot lewat lift kemaren?

2/O :boleh ma. Tanya yang kemarin ya? Boleh, Tanya apaan?

P :gini Sec, boleh cerita kronologi insiden kemarin?

2/O :ooh, kemarin kan gua pas jadi perwira jaga tuh di anjungan nah waktu pilot dating tu yang ngaterin si O/S nah dia tuh nganternya lewat lift harusnya kan kalau ngater pilot lewat tangga luar akomodasi dan waktu itu gua juga heran dan gaenak sama master tu, kenapa kok si O/S nganter pilot lewat lift kapal. Setelah habis pilot turun dan habis jam jaga gua pas waktu jam makan tu gua tanya ke O/S kenapa nganter pilot lewat dalam? Dia jawabnya sih biar lebih cepet aja ma soalnya klo lewat luar lebih lama dan juga capek juga katanya sili. Terus gua tanya lagi kan klo menurut peraturan harusnya emang lewat luar bukan dari dalam terus ya gua tegur aja tu si O/S biar ga ngulangin lagi kejadian kemarin, padahal posisi dia udah tau kalau ada peraturan itu. Gitu aja si ma kejadian kemarin kayak gimana.

P :iya sih mas, tapikan bukannya itu tugas perwira jaga yak lo anter pilot?

2/O :Komunikasi mam. Jadi gini, komunikasi yang baik antara crew kapal sudah jelas, ma. Hal ini berguna untuk memastikan tidak adanya miss komunikasi antar crew kapal. Jadi sebelumnya emang gua yang mau anter tapi waktu itu master nyuruhnya si O/S aja soalnya master waktu gua lagi assist master. Yauda deh gua disuruh order O/S aja yang nganter

P :oh yaudah mas, makasih. Ini nanti aku ketik ya mas, tanda tangan juga nanti bang iman buat wawancara skripsi.

2/O :Yaudah nanti taruh aja di meja, deket computer.

P :Oke bang makasih. Good watch.

IMM LUDWIG SCHULTE

2/O Imansyah Budi Prakoso

1. Wawancara dengan Chief officer MV. Bea Schulte

A :Good morning chief excuse me, can i ask some questions about ISPS-Code during a pandemic?

C/O :Yes, of course. Go ahead.

A :What causes the lack of need for masks on board?

C/O :Okay, atma, as you know, the shortage of mask distribution that occurred in my opinion was one of them caused by the unscheduled distribution of masks, the result was that the use of masks by crew members was irregular and the availability of the items needed according to the needs of the existing crew did not match the usage. what should be used for the use of masks for crew members is only when there are visitors on the ship but what happens is that the crew wears masks every time they work.

P :for this shortage of masks, do we need to ask the company to increase the number of masks?

C/O :for that decision beforehand I will discuss with the master regarding this incident and will discuss it at our next safety meeting. in my opinion it is better if we should also ask the company for more because it is better for us to have a lot of masks than a shortage of masks.

P :Thank you chief for your explanation.

C/O :Okay Atma, good watch.

C/O Khylko Andry



MV LUDWIG SCHULTE

3. Wawancara dengan *Bosun*

A :good afternoon boss, may I ask something about what happened to the crew yesterday during provision?

Bosun :please atma, what do you want to ask?

A :boss, can you tell me why there are some crew members who are not in top condition when doing guard duty at the port of singapore?

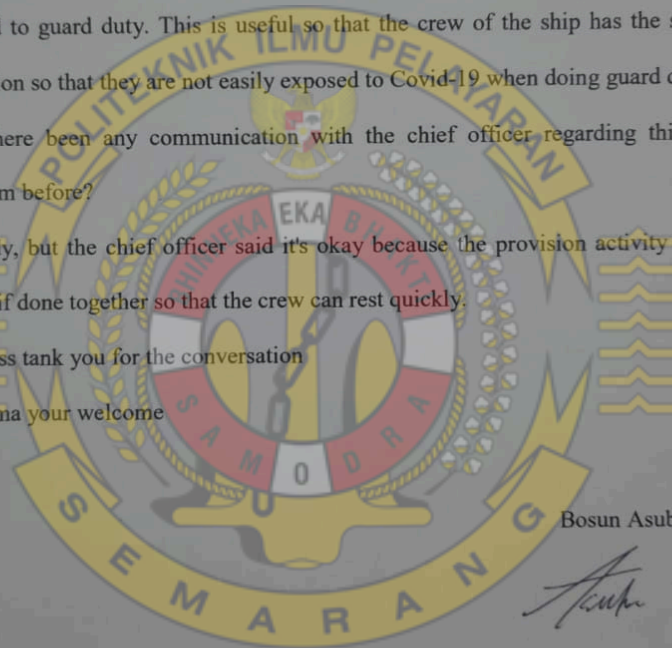
Bosun :because at that time the crew who wanted to be on guard duty on the deck did not need to help with provision activities, only the crew on duty and not only those who wanted to guard duty. This is useful so that the crew of the ship has the stamina condition so that they are not easily exposed to Covid-19 when doing guard duty.

A :has there been any communication with the chief officer regarding this work problem before?

Bosun :already, but the chief officer said it's okay because the provision activity will be faster if done together so that the crew can rest quickly.

A :ok boss tank you for the conversation

Bosun :ok atma your welcome



Bosun Asubar Roel

MV LUDWIG SCHULTE

(Bukti wawancara)

Lampiran 3

Bernhard Schulte Shipmanagement

Group Safety Alert
 GSA 04/2020
 16th March 2020

COVID 19 Temporary Operating Practices

The World is experiencing an extra ordinary situation with the continued spread of the COVID-19 virus. As a responsible employer, we take these COVID-19 risks very seriously, and we are all working very hard to mitigate the risks as far as possible. There are several travel restrictions that have severely affect the movement of people globally. Considering these restrictions, we ask for your patience and understanding whilst we make all efforts to organize crew changes as effectively and efficiently as possible.

Whenever we are unable to guarantee relief before the end of contract date, we will approach the Flag State. We will request written confirmation that a temporary violation of the MLC Convention relating to contract length and crew relief arrangements is accepted by the Flag State. We will also assure the Flag State that the crew member's relief is arranged at the earliest opportunity.

Rest assured that timely reliefs of our crew remain our highest priority.

The below precautions assist with the reduction of risk. Apply these while the pandemic is ongoing. Continue to interact with shore personnel and authorities in the usual professional manner.

Regular updates will be used to keep you informed. If the situation requires this will be done as necessary in addition to the weekly update.

What is Positive

- At the time of preparing this GSA, no BSM ship is affected with the coronavirus.
- Your ship is the safest place to be in these early stages of the global pandemic.
- Your control measures are in place to limit shore personnel boarding as far as possible and this a powerful form of defense.
- The medical exams you all complete before joining a ship means you and your crew number among the lowest risk group from this virus.

General precautions

- Avoid physical contact with other persons
- Do not shake hands
- Wash hands frequently with soap for at least 20 seconds
- Maintain high levels of hygiene on board

Page 1 of 3

- When coughing and sneezing cover mouth and nose with flexed elbow or tissue – throw tissue away immediately and wash hands
- Consider restricting or banning shore leave (shore leave may be forbidden by the port due to the pandemic)

Access to Ship

- Limit the number of visitors – enforce ISPS access control strictly.
- Restrict access to accommodation – set up an area to be used as the meeting point for all visitors, such as the ship's office, and allow no one further into the accommodation.
- Nominate a single access point for the accommodation and keep other entrances locked in port.
- Provide hand sanitizing stations just inside the nominated accommodation entry so that crew members can sanitize their hands as they come into the accommodation.

Contact with Visitors

- Gangway duty crew to wear face mask at all times – change as per recommendation
- Keep your distance, as far as possible, from visitors e.g. sit across a table, not next to a visitor in meetings
- Use face masks (if available) during meetings
- Avoid a crowd of shore workers on open decks
- Wear gloves when on deck, explain to cargo / tank surveyors that avoiding physical contact is a company recommended health practice
- Sanitise hands after contact with visitors

Pilots

- Avoid physical contact as pilot boards / disembarks
- Take pilots to / from the bridge using outside ladders (where practical and weather allows)
- Allocate specific bridge equipment for pilot use only – sanitize after pilot disembarks
- Maintain physical distance on bridge – do not stand next to Pilot, near is polite.
- If pilot coughs or sneezes look away and do not approach for a short period – where possible 30 seconds – to allow any moisture spray to drop

There are 3 attachments to this GSA:

- COVID 19 Shore Leave – please print this and display near the gangway so crew members can be reminded of simple precautions they can take when going ashore.
- COVID 19 Ship Visitor – please print this and display near the gangway so visitors can see how you expect them to behave

Bernhard Schulte Shipmanagement

Group Safety Alert

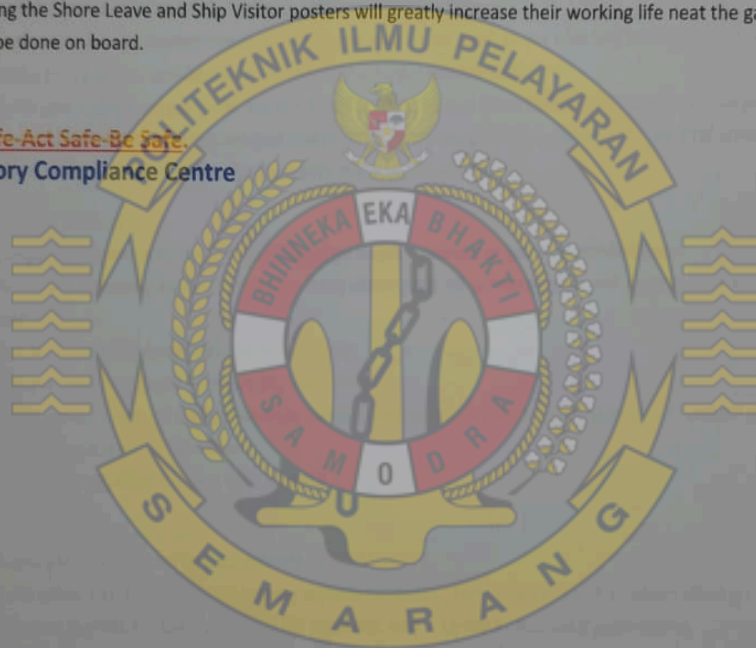
GSA 04/2020

16th March 2020

- COVID 19 Onboard – please print this and place as follows:
 - A copy in each cabin on the back of the cabin door
 - A copy in each messroom
 - A copy in each changing room
 - A copy in each office
 - A copy in each control room and on the bridge

Laminating the Shore Leave and Ship Visitor posters will greatly increase their working life neat the gangway, if this can be done on board.

~~Think Safe-Act Safe-Be Safe.~~
Regulatory Compliance Centre



Peraturan terkait pencegahan penyebaran Covid-19

Lampiran 4

AVOID shore leave in affected ports and cities



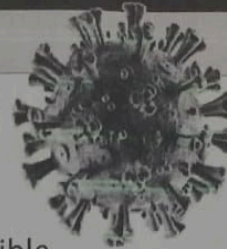
When ashore please observe the following:

<p>PRACTICE good hygiene</p> 	<p>AVOID animal contact</p> 	<p>AVOID eating undercooked food</p> 
<p>AVOID touching surfaces with fingertips and the front of your hand</p> 	<p>AVOID contact with people with symptoms</p> 	<p>MAINTAIN a safe social distance of more than 2 metres</p> 

www.bimco.org **BIMCO**

GENERAL ONBOARD ADVICE

- Make regular measurements of body temperature for personnel and keep a log – port restrictions can come with little to no notice.
- Have all crew equipped with portable hand sanitizers – hand washing may not always be possible.



CLEANING and DISINFECTION

Make sure to clean surfaces regularly:

- athletic equipment
- buttons on vending machines and elevators
- door knobs and handles
- handrails
- heating, ventilation and air conditioning
- keyboards
- keypads
- phones
- equipment and tools
- switches
- tables
- any other surfaces that people touch regularly.



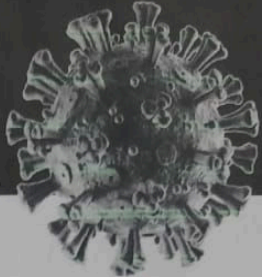
PERSONAL

- Clean your hands frequently – especially:
 - before handling food
 - before eating
 - after using tissues
 - after handling cash.
- Cough or sneeze into your elbow – NOT your hands.
 - Dispose tissues immediately after use.
- Keep a safe social distance – more than two metres.
- Don't shake hands.
- Don't touch surfaces with fingertips or the front of your hand.
- Avoid handrails to a safe extent.
- Don't share tableware.




Visitors' access may be RESTRICTED
in case of the following symptoms:

- fever
- cough
- breathing difficulties




When onboard kindly observe the following:


PRACTICE good hygiene




MAINTAIN a safe social distance of more than 2 metres



AVOID surfaces such as handrails to a safe extent



AVOID touching surfaces with fingertips and the front of your hand



www.bimco.org **BIMCO**

Poster terkait pencegahan penyebaran Covid-19

Lampiran 5

**SURAT KETERANGAN HASIL CEK PLAGIASI
NASKAH SKRIPSI/PROSIDING
No. 803/SP/PERPUSTAKAAN/SKHCP/07/2022**

Petugas cek plagiasi telah menerima naskah skripsi/prosiding dengan identitas:

Nama : ATMA PRAYOGA
NIT : 541711106291 N
Prodi/Jurusan : NAUTIKA
Judul : PENERAPAN THE INTERNATIONAL SHIP AND PORT FACILITY SECURITY CODE DALAM SITUASI MASA PANDEMI COVID-19 PADA MV. LUDWIG SCHULTE

Menyatakan bahwa naskah skripsi/prosiding tersebut telah diperiksa tingkat kemiripannya (*index similarity*) dengan skor/hasil sebesar 18 %* (Delapan Belas Persen).

Demikian surat keterangan ini dibuat untuk digunakan sebagaimana mestinya.

Semarang, 8 Juli 2022
KEPALA UNIT PERPUSTAKAAN & PENERBITAN

ALFI MARYATI, SH
NIP. 19750119 199803 2 001

*Catatan:
> 30 % : "Revisi (Konsultasikan dengan Pembimbing)"

(Turnitin)